

## La ex stazione ferroviaria di Ambalema in Colombia Un progetto per la cultura e la formazione

Olimpia Niglio

The essay analyzes an important project realized in Ambalema, a little Colombian village very important for the history and the production of tobacco. A long restoration work transformed an ancient railway station into a house for the culture and for the formation of the younger generations. The restoration work has also been assisted with training courses on the methods of preservation of cultural heritage.

*Keyword:* Colombia, Ambalema, railway station, school, culture.

L'introduzione del trasporto per mezzo di locomotori su rotaia ha rappresentato il primo importante segnale di un cambiamento radicale della società colombiana che da un ambiente rurale e prettamente dedito all'agricoltura si affacciava verso l'industrializzazione del paese. E' quanto è accaduto in molte realtà del mondo con la costruzione delle prime strade ferrate; aspetto che però si è avvertito con maggiore coinvolgimento sociale in quei paesi i cui contatti non erano molto favoriti dall'orografia del territorio e questo è certamente il caso della Colombia. Se da un lato le vie ferrate avevano consentito la colonizzazione di terre ancora poco esplorate e "sfruttate", dall'altro però avevano posto le basi per favorire lo sviluppo del paese. Al riguardo lo studioso Gabriel Poveda afferma che [...] Los ferrocarriles fueron en Colombia uno de los factores más poderosos para el desarrollo de la ingeniería y como campo de trabajo de los ingenieros civiles y mecánicos colombianos. Su historia será pues uno de los principales capítulos en la historia de la Ingeniería y de la tecnología de país (Gabriel Poveda, 2002).

Durante gli ultimi venti anni del XIX secolo con la legge che aveva stabilito la libera navigazione fluviale in tutto il paese ed in particolare lungo il fiume Magdalena, le imprese fluviali incominciarono ad avere un rilevante tracollo economico che però fu presto bilanciato dai proventi derivanti dai trasporti su strada ferrata che favorirono un rinvigorimento economico e di conseguenza sociale.

Con specifico riferimento al fiume Magdalena, che attraversa tutto il paese della Colombia da nord a sud, la navigazione era molto accidentata nei pressi della città di Honda, nella Regione del Tolima. Qui un alto dislivello, presente ancora oggi, e la forte corrente dell'acqua non favorivano la continuità della navigazione delle imbarcazioni mercantili. In realtà il trasporto delle merci tra Arrancaplumas fino alla piana di Caracolí risultava molto insicuro e allo stesso tempo costoso.

Da qui l'idea di costruire una strada ferrata che già da tempo prospettava l'allora Presidente Pedro Alcántara al fine di oltrepassare la zona di Honda e consentire così una corretta e scorrevole comunicazione tra Neiva y Barranquilla (Arias de Greiff Gustavo, 1986). Se un po' si conosce la Colombia è facile rendersi conto che anche l'impresa di costruire una linea ferroviaria non era certamente delle più semplici soprattutto valutata la presenza della Cordigliera Andina e delle differenti altitudini che era necessario raggiungere di volta in volta per collegare le diverse città. Intanto con decreto del 3 giugno 1872 la Regione del Tolima concedeva il privilegio esecutivo a Nicolás Pereira che per trent'anni risultata concessionario unico per la costruzione della linea ferroviaria interna alla Regione. L'idea dei governatori tolimensi era quello di riconoscere la strada ferrata come una diretta continuità del trasporto fluviale; infatti il decreto affermava che dovevano essere costruite stazioni ferroviarie prossime ai porti fluviali e viceversa, questo proprio per garantire la continuità delle comunicazioni nelle zone più accidentate per motivi orografici. Una volta terminati i trent'anni di concessione lo stato si arrogava il diritto di acquisire la linea ferroviaria realizzata ed i suoi accessori (comprese le stazioni ed i mezzi di trasporto) pagando unicamente la valorizzazione del bene come predisposto dalle perizie tecniche. Infine esaminando anche i momenti economici difficili che in quegli anni attraversava la Colombia, il personale al servizio delle ferrovie rimaneva escluso dalla milizia dello Stato in caso di conflitto militare. La linea ferroviaria all'interno della Regione del Tolima presentava poi diverse diramazioni che consentivano di collegare tra loro realtà rurali ancora oggi particolarmente produttive. Nel 1893 la Regione contratta con Carlos Tanco la costruzione di un primo importante tratto ferroviario che collegava la città di Ibagué (attuale capoluogo della Regione) con la città di Girardot, in direzione Bogotá ma i cui lavori si protrassero per molti anni fino al 7 gennaio del 1921 quando questa linea fu inaugurata. Due anni prima la Regione del Tolima aveva contratto un altro accordo con Pedro A. López per la costruzione del ramo ferroviario che collegava Espinal con Caquetá ed ancora per la costruzione della linea ferroviaria tra la città di Ambalema ed Ibagué, i cui lavori ebbero inizio nel 1921 ma erano stati già ordinati dalla Legge 57 del 1917 (Germán Santamaria, 1986). Lungo questo tratto ferroviario furono realizzate diverse stazioni di cui certamente le principali erano quella di Ambalema e quella di Ibagué. Quest'ultima completata nel 1926 è stata demolita nel 1982. Nello stesso luogo, oggi stazione degli autobus, una locomotiva ricorda la presenza della struttura ferroviaria. Tutti questi tratti ferroviari erano rami della linea principale La Dorada del Tolima la cui costruzione ebbe principio a partire dal 1881 su progetto e direzione dell'ingegnere cubano Francisco Javier Cisneros.

Anche la stazione ferroviaria di Ambalema trova le sue origini nel 1921 quanto ebbero inizio i lavori del tratto ferrato a collegamento con Ibagué (Jaime Torres Sánchez, Luz Amanda Salazar H., 2002). La prima struttura era ubicata poco distante dall'attuale sito, in un luogo denominato "Juana Moya" ed era stata realizzata in "bahareque" (guadua e terra) quindi rispettando la tecnica costruttiva locale, ma questa per ovvie ragioni si deteriorò molto presto e nel 1936 fu deciso di ricostruire una nuova stazione il cui stile doveva essere imponente e soprattutto attirare visitatori e commercianti in Ambalema, centro urbano nel quale sopravviveva ancora il commercio del tabacco che veniva esportato in Europa.

La struttura della nuova stazione ferroviaria era stata così concepita nel rispetto delle forme e degli stili provenienti dal vecchio continente e i cui segni chiaramente richiamavano il linguaggio secessionista proprio della fine del XIX ed il principio del XX secolo in Europa.



La stazione di Ibagué in un'immagine della metà del XX secolo, demolita nel 1982.

Lo stile “Art Decó” in quegli anni in Colombia era il simbolo del movimento rivoluzionario anti-tradizionalista ed il richiamo alle forme della natura ben si adattavano alla ricerca di un nuovo linguaggio. La nuova stazione aveva la struttura portante in muratura e travature orizzontali (per i solai) in cemento armato. Non è noto il progettista ma di solito si trattava di progetti realizzati a cura degli stessi ingegneri impegnati nel progetto della ferrata e che trovavano chiara ispirazione nelle forme architettoniche di primo ‘900 suggerite dai tecnici emigrati dal vecchio continente.



La ex stazione di Ambalema (2008, archivio fotografico Niglio)

La stazione di Ambalema è inserita in un contesto urbano e sociale di estremo interesse culturale e le cui ragioni sono state analizzate nel precedente contributo La fabbrica del tabacco e la via ferrata ad Ambalema (Colombia) tra il XIX ed il XX secolo pubblicato in questo stesso bollettino informatico nel novembre 2009 e a cui si rimanda il lettore.

Infatti le ragioni per le quali fu realizzata una linea ferroviaria, che collegava Ambalema con il territorio e relativa stazione di sosta, vanno ricercate in quella ricca e florida realtà economica e sociale di cui la città ancora godeva al principio del XX secolo.

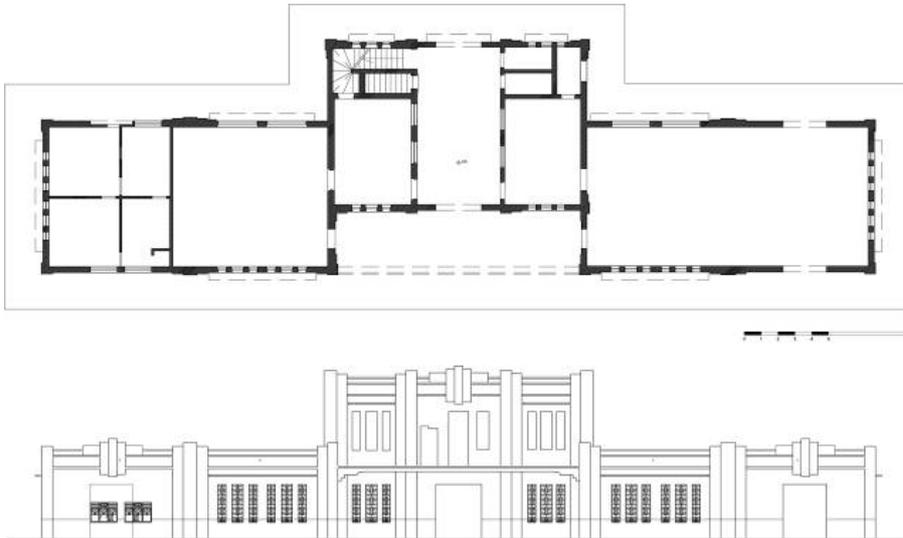
La decadenza ed il declino irreversibile che la città ha subito a partire dalla metà del XX secolo non hanno in seguito più giustificato la presenza di questa linea ferrata tanto da essere poi stata del tutto dismessa nel 1985 dopo l'eruzione del Nevado del Ruiz che l'aveva in parte distrutta.

Come stabilito dalle linee generali impartite dal decreto del 3 giugno 1872 la stazione di Ambalema doveva sorgere nei pressi del porto della città e consentire un collegamento diretto con il fiume Magdalena che per l'appunto bagna la città. Così la stazione fu realizzata fuori dal contesto urbano e lungo le rive del fiume in prossimità dell'approdo portuale tutt'ora esistente. La posizione certamente rispettava le condizioni per le quali questa doveva essere perfettamente collegata al trasporto fluviale e allo stesso tempo con la città dove ben presto sorsero diverse strutture alberghiere, luoghi di riposo temporanei e piccole locande.

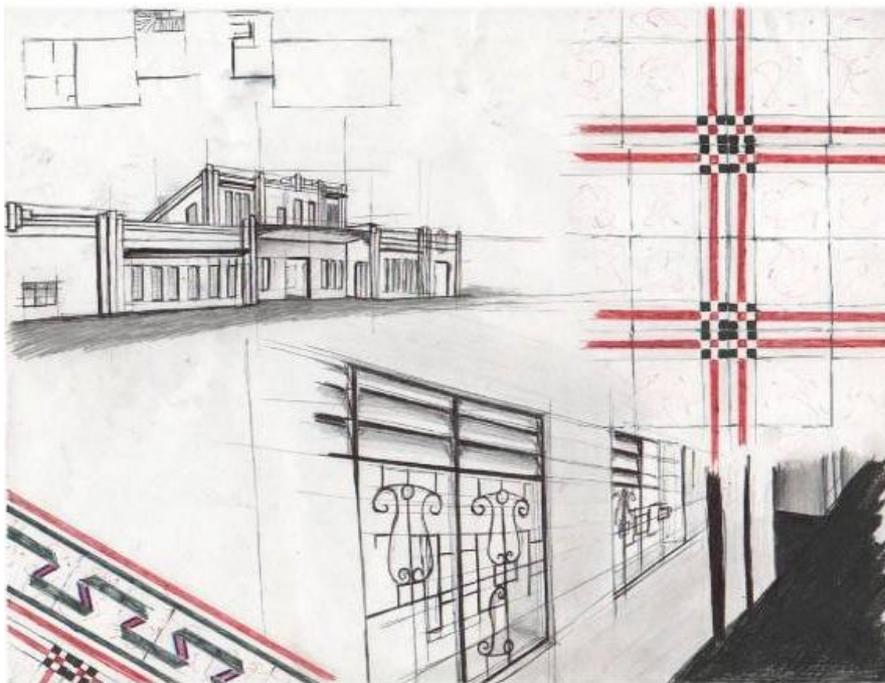


La ex stazione ferroviaria di Ambalema osservata dal lungo fiume del rio Magdalena (2008, archivio fotografico Niglio)

Della nuova stazione si conserva un'immagine fotografica risalente alla metà del XX secolo dove si osservano anche venditori ambulanti lungo i binari all'arrivo del treno. La stazione tra il 1974 ed il 1975 subì lavori di trasformazione interna al fine di riadattare la struttura a spazi di deposito ed attività commerciali anche in vista della poca redditività che questa garantiva a causa della riduzione sempre più forte del traffico ferroviario del tutto dismesso dopo il 1985. Dal quel momento la stazione è stata abbandonata al proprio destino e negli anni è stata oggetto di vandalismi che l'hanno ridotta ad un grande "rudere" che però ha conservato perfettamente intatte le strutture di elevazione e solo parzialmente gli orizzontamenti. La stazione già nel 2009 presentava molte alternazioni strutturali ma si conservava perfettamente il suo tracciato planimetrico regolare e simmetrico con un corpo centrale disposto su due livelli e due ali laterali. Nel corpo centrale era collocata una scala che conduceva al secondo livello che poi è stata ripristinata durante i restauri.

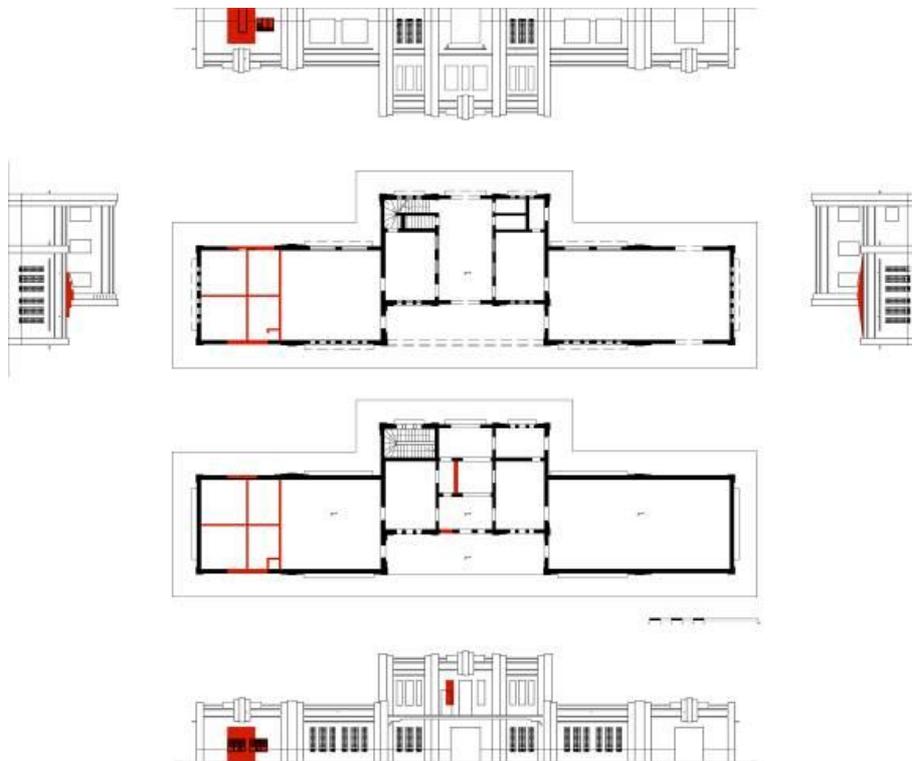


Rilievo geometrico della Stazione di Ambalema  
(Universidad de Ibagué, corso di Restauración de la Arquitectura, agosto 2009)



Schizzi e studi di dettaglio (Universidad de Ibagué, corso di Restauración de la Arquitectura, agosto 2009)

Dopo aver eseguito numerosi “disegni di campo” a cui sono seguiti numerosi rilievi geometrici la struttura è stata completamente mappata e monitorata al fine di conoscere correttamente lo stato delle alterazioni nonché il grado di conservazione dei materiali.



Analisi delle principali trasformazioni strutturali della stazione di Ambalema  
(Universidad de Ibagué, corso di Restauración de la Arquitectura, agosto 2009)

Da alcune immagini fotografiche risalenti alla fine del XX secolo è stato possibile conoscere le caratteristiche strutturali delle coperture della stazione, tutte realizzate con capriate in legno e poi rifinite con graticcio in guadua. L'aspetto certamente più rilevante della stazione era non solo lo stile architettonico ma l'attenzione rivolta alle scelte colorimetriche sia interne che esterne. Con particolare riferimento all'esterno come da immagini dell'agosto 2008 la stazione era caratterizzata da colori che andavano dal verde all'ocra. In dettaglio si osservava l'uso differente dell'ocra ad imitazione della pietra "bogotana" di colore giallo chiaro e con effetti a riquadri geometrici, proprio come una pietra tagliata perfettamente squadrata ad angoli vivi. Il basamento presentava un colore verde. Questi colori si riscontravano anche nell'interno e nella decorazione della pavimentazione (solo in parte ancora esistente poi recuperata completamente con i restauri). Altri dettagli interessanti erano le grate di ferro delle aperture del piano terra di cui si conservano ancora degli esemplari.

Nella primavera del 2009 la stazione di Ambalema è stata totalmente imbiancata a calce a cura dell'amministrazione comunale avanzando come fine quello di dare maggiore dignità a questa struttura ridotta allo stato di rudere. Per fortuna l'imbiancatura è stata molto superficiale e questo non ha prodotto la perdita delle coloriture originali già nuovamente visibili in molte parti, grazie all'avanzato distacco della finitura a calce.



Dettaglio delle coloriture interne ed esterne della ex stazione di Ambalema (2008, archivio fotografico Niglio)



La ex stazione di Ambalema (2009, archivio fotografico Niglio)

Il lavoro svolto in occasione del corso di *Restauración de la Arquitectura* ha così permesso di analizzare nel dettaglio questa struttura e di ricostruire anche un modello tridimensionale, immagine di ciò che la stazione poteva essere stata. Sono stati elaborati disegni e grafici specifici sull'analisi del deterioramento delle murature, delle strutture in cemento armato, delle finiture, delle parti in ferro e tutta la documentazione ha dato vita ad una ricca base di informazioni molto utile per la redazione del "piano di restauro" per il quale sono state elaborate differenti proposte ma fondamentalmente tutte finalizzate alla conservazione del rudere e ad un suo riutilizzo compatibile nel rispetto dello stato dell'arte ereditato.

Nel 2015 sono iniziati i lavori di restauro dell'ex stazione di Ambalema e in poco più di un anno sono stati realizzate tutte le opere necessarie per ripristinare la corretta funzionalità della struttura da destinare ad uso culturale e alla formazione delle giovani generazioni.

Il progetto di restauro eseguito in accordo alla municipalità e con il supporto dell'Universidad de Ibagué e di tanti collaboratori locali è stato completato nella primavera del 2016 e la struttura sin da subito è stata destinata per accogliere la scuola del villaggio nonché spazi da destinare alle attività ludico ricreative. Grazie a questo importante spazio culturale è stato recuperato anche tutto il percorso fluviale a questo prospiciente e attivate diverse iniziative finalizzate a valorizzare il patrimonio di Ambalema. Esposizioni fotografiche, lezioni inerenti la cultura locale, feste e danze tradizionali si sono così alternate all'interno dell'ex stazione ferroviaria dando nuova vita ad una struttura edificata già alla fine del XIX secolo per mettere in comunicazione il villaggio con la città di Ibagué, capitale del Tolima, ma che oggi dopo oltre un secolo, anche grazie alle tecnologie informatiche, questa "casa della cultura" fa rete con tutto il mondo.



La comunità di Ambalema durante l'inaugurazione della Casa per la Cultura (2016, archivio fotografico Niglio)



La ex stazione di Ambalema sede della Casa per la Cultura. Immagine ritratta durante un evento di formazione (2017, archivio fotografico Niglio)



Ambalema (Tolima, Colombia). The Railway Station before and after the restoration (2008-2016)



The course of Architectural Restoration at the International School, University of Ibagué, had as its main topic the urban restoration and the conservation of the **Railway Station in Ambalema City**. The Station had worked as a point for the entrance and exit of the tobacco that was transported to other countries. From 2009 until 2016 the course has proposed different moments of study and reflections between academia and local community for the restoration of Railway Station. This restoration was completed in April 2016.



Ambalema (Tolima, Colombia) and Magdalena River. The area was famous for the production of tobacco



Ambalema (1930). The station district near the Magdalena River



The English house (Casa inglesa) where was administered the trade of tobacco (2014)



1921

Francisco Javier Cisneros, Cuban engineer, builds the Ambalema station



1985

The train station is permanently closed



2008

Inspection and activation of the first course of restoration



2009

Live drawing and first geometric analysis of the train station in Ambalema



2009

Universidad de Ibagué (Tolima). The first exposition (August 2009) about the restoration of Railway Station in Ambalema City



## INTERNATIONAL SUMMER SCHOOL | COLOMBIA

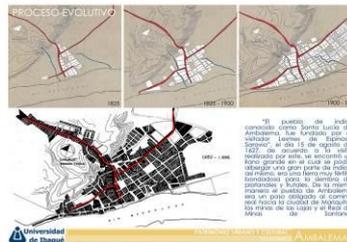
### Architectural Restoration and Valorization of Cultural Heritage

prof. arch. Olimpia Niglio

2

From 2009 the courses of Architectural Restoration have developed the following methodology for the conservation of Railway Station in Ambalema City.

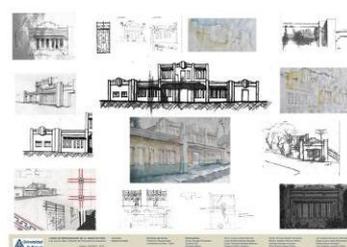
1. Architectural Restoration; theoretical concepts
2. The urban history of Ambalema City and of the Railway Stations in Colombia
3. The history of main monuments of Ambalema City
4. The geometric and typological reliefs of the Railway Station
5. Construction materials: diagnosis and prognosis
6. Construction technique and structures in earth, wood and masonry
7. Analysis of decorations, paintings, etc..
8. Proposals for the consolidation and restoration of the structures
9. Reuse proposals
10. Conservation of the landscape
11. Urban regeneration
12. Social innovation and social participation
13. Operating standards of restoration of monuments
14. Organization of the restoration site



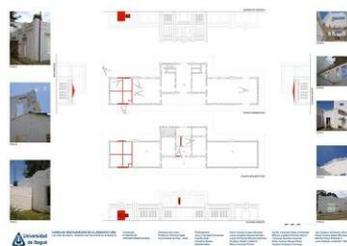
The urban history of Ambalema City



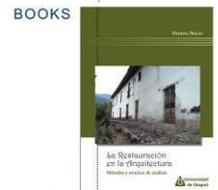
Urban analysis and typological reliefs



Live drawing, analysis of materials and first geometric analysis of the train station in Ambalema

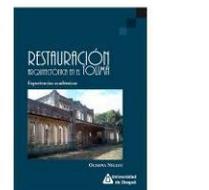


The Railway Station in Ambalema City. Geometric relief of architecture and analysis of the superstructures



Olimpia Niglio, *La restauración de la arquitectura métodos y técnicas de análisis*, Universidad de Ibagué, Colombia, 2009

Olimpia Niglio, *Restauración Arquitectónica en la Tolima. Experiencias Académicas*, Universidad de Ibagué, Colombia, 2012



2010-2012

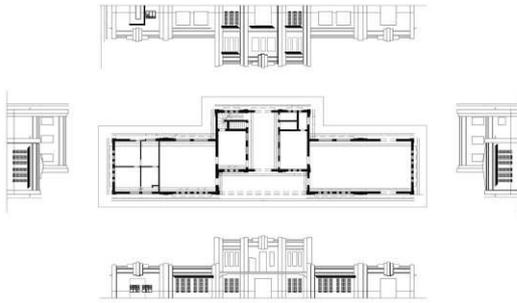
2013-2014



**INTERNATIONAL SUMMER SCHOOL | COLOMBIA**  
 Architectural Restoration and Valorization of Cultural Heritage  
 prof. arch. Olimpia Niglio

3

Basic element of the Restoration of the Railway Station in Ambalema has been the integration of historical, cultural and social values with the sustainable development of the municipality and the natural environment. The project has been coordinated in collaboration with the Department "Cultural Heritage" Ministry of Culture in Colombia, the town hall of Ambalema and the Fundación Amigos de Ambalema.



The project for a reuse of the old station. The new functional use involves the realization of a multipurpose cultural center



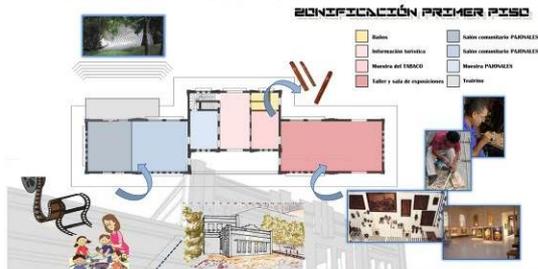
Restoration site

2013



2014

**PROYECTO DE USOS**



Proposal for the reuse of the ground floor: exhibition halls, classrooms for educational activities and games, video library



April 2016 After restoration

2016



Ambalema. The Railway Station 3D model for a conservative restoration



Today the Railway Station is a Cultural Center and hosts expositions, courses for crafts, for restoration of buildings (earth, wood and bricks) and music and painting courses.

## Bibliografia

Ismael José Romero, *Descripción de los ferrocarriles de Colombia y viaje por el río Magdalena para uso de escuelas y colegios: é itinerario para viajeros* por Ismael José Romero, Bogotá, 1906

Arias de Greiff Gustavo, *La Mula de Hierro*, Carlos Valencia Editores, Bogotá 1986

Germán Santamaría, *Ambalema*, Cali, 1986

Jaime Torres Sánchez, Luz Amanda Salazar H., *Introducción a la historia de la ingeniería y de la educación en Colombia*, Bogotá, 2002

Gabriel Poveda, *El primer ferrocarril en Colombia*, Dyna, vol. 69, numero 137, noviembre 2002, pp. 61-73

Alfredo Bateman Quijano, *Historia de los ferrocarriles de Colombia. Sociedad colombiana de ingenieros*, Ministerio de Educación Nacional, Bogotá, 2005

Olimpia Niglio, *La fabbrica del tabacco e la via ferrata ad Ambalema (Colombia) tra il XIX ed il XX secolo*, in Hevelius webzine, ISSN 2037-1306, novembre 2009.

Olimpia Niglio, *La Restauración Arquitectónica en el Tolima. Experiencias Académicas*, publicación de la Universidad de Ibagué (Programa de Arquitectura), Ibagué - Colombia 2012.

Olimpia Niglio, Flora Morcate Lambrada, *Ambalema, Honda, Mariquita, una ruta cultural sobre el río Magdalena. Una experiencia academica internacional en la Universidad de Ibagué*, rivista HITO-ACFA, vol. I, n°27, febrero 2013, pp. 14-22, ISSN- 1657-9186

Olimpia Niglio, *Il centro storico di Ambalema. Monumento Nazionale della Colombia*, in “Questioni sul recupero della città storica” a cura di A. Iacomoni, Aracne Editrice, Roma 2014, pp. 313-324.