

# Identificación, caracterización y puesta en valor del patrimonio ferroviario en el Quindío.

Maria Eugenia Beltran Franco

*Academia de Historia del Quindío, Colombia*

## Abstract

In Colombia's coffee region, Quindío, four railroad stations have survived time. The stations are important cultural patrimony recognized by UNESCO as a world heritage site and included in Colombia's national cultural heritage declaration of April 24, 1996, Decretory 746. *The four railroad stations form part of an extensive network of stations that created the exchange of riches between the coffee region and the rest of the country.* The 126 railway stations not only demonstrate the structural planning of the territory, but they contain aesthetic value representing an architectural era; symbolic value representing social, economic and cultural development; and historic value demonstrating the main form of transportation for passengers and cargo during the first half of the 20<sup>th</sup> century.

The main aims of this research was to complete the basic information of the four stations, create an integral vision of the moment they were built; demonstrate how they continue to form testimony to a time of economic glory through transportation; and how they were abandoned despite having strategic locations both regionally and nationally.

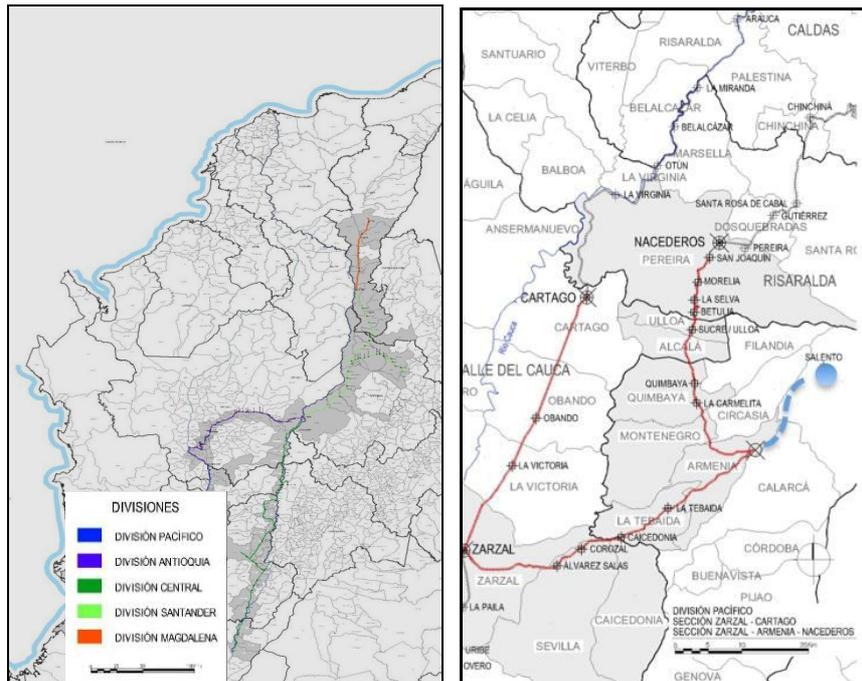
*Keywords:* Colombia, Quindío, Railway, Cultural Heritage.

En el Quindío sobreviven aun cuatro estaciones de ferrocarril, que en su conjunto conforman un valioso referente cultural, pues poseen declaratoria como patrimonio cultural de la nación por decreto 746 del 24 de abril de 1.996, forman parte de las 126 estaciones que tienen un valor estético como una unidad arquitectónica representativa de una época, un valor simbólico como incidencia en el desarrollo económico, social y cultural del país, y un valor histórico al ser el principal medio de transporte de carga y pasajeros durante la primera mitad del siglo XX, no solo porque se trató de un sistema estructurate del territorio, sino además estas cuatro estaciones del Quindío forman parte de un fragmento de la red ferroviaria que forjó los procesos de riqueza para Colombia desde la región cafetera.

En el desarrollo de la administración del Presidente Rafael Reyes Prieto (1904- 1909) Colombia inicia a trazar sus primeras vías férreas en el interior del país. El Gobierno nacional creo los Ferrocarriles nacionales de Colombia, y en el año 1911, en la región inició operación la junta administradora del ferrocarril de Caldas que acompañó la operación del Ferrocarril de la división Pacífico articulando las comunicaciones norte sur del país.

El 16 de Julio de 1915, se inauguró el tramo Cartago la Isla, en cercanías de Viterbo, en abril de 1927 el tren llega a Armenia, tramo que venía desde Zarzal afianzando el cumplimiento de la ordenanzas N<sup>o</sup>25 del 5 de abril 1.922 que había dispuesto la construcción del tramo Armenia-Manizales, al tiempo se da la construcción del tramo Armenia – Quimbaya en al año 1927 sin que

aún se terminara la construcción de la edificación de ninguna estación, que según hallazgos locativos se terminaron en distintos momentos y se dieron al servicio según se terminaron.



Plano trazado férreo Trayecto Ibagué –Armenia. Fuente: AGN. Colombia Ferrocarril del Pacífico. 1924. Mapoteca. SMP.6, Ref. 217. Contrato de Consultoría 2594/13

Armenia, la estación principal de nuestro territorio y la de mayor importancia por su edificación de pasajeros referente de la arquitectura de época, pero por ser el centro de acopio de las mercaderías que llegaban de la región se inicia este estudio que documenta” el valor del patrimonio ferroviario en el Quindío”.

[...] En 1911 se inicia la construcción de la línea férrea. En 1920, como consecuencia de unas revueltas de protesta por el transporte del tabaco y su excesivo control desde Manizales, la revuelta produce un incendio en la plaza principal de Armenia, y se queman los archivos municipales (Sepúlveda, 1986), localizados entre la calle real y la calle de encima, que corresponden a las actuales carrera 13 y 14 esta última reconocida como la calle del chispero, y la calle 21 y la calle del estanco y rentas, hoy calle 20; que permanecían congestionadas ante el hecho, al igual que el cuadrilátero de la plaza principal lugar de una gran dinámica económica de la ciudad (Ramírez, 1981). En 1927 se construyó el hipódromo con palcos de guadua en un potrero de la finca la Grecia; la vida del hipódromo fue corta pues el trazado del ferrocarril partió en dos grandes taludes la finca y generó dificultades para su operación. El 15 de enero de 1905 el concejo aprueba la ejecución del primer plano de la ciudad, que contrató con Rafael Palacio. En 1916 Armenia tuvo luz eléctrica. En enero de 1923 se aprobó la pavimentación de las calles, pero no se ejecutó la orden (Zapata, 1955).

El texto anterior coloca en contexto la situación del desarrollo de Armenia, la hoy capital del departamento del Quindío, pero que para la época del texto formaba parte del departamento de Caldas, siendo la tercera ciudad en importancia. Para Armenia fue detonante la llegada del ferrocarril y por la dinámica económica que generó, que le hizo ser “el enclave exportador de café de la región. Tal como se expresa en el texto publicado por el Ministerio de cultura en el 2016, resultado de la investigación ganadora del premio beca de investigación 2012, por el grupo Tataquii; conformado por el economista Gonzalo Valencia , el periodista Miguel A Rojas y la arquitecta María Eugenia Beltrán F. de este texto se referencia:

[...] El mundo entraba en la recesión económica más grave del siglo XX, la de 1.929, en las montañas andinas colombianas, un pequeño pueblo, denominado por sus fundadores Armenia, recibía con alborozo los rieles de dos líneas del ferrocarril; la del Pacífico y la de Caldas. Así la región se convertía en el articulador de conexiones terrestres gran parte del café de las poblaciones de Caldas salían vía ferrocarril desde Armenia hacia Buenaventura puerto exportador.

**La estación del ferrocarril de Armenia**, presto dos servicios importantes, el transporte de pasajeros mediante una imponente edificación que aun hoy está en pie y que es el más antiguo referente del patrimonio Arquitectónico de la época de oro de la región, pero también el servicio de transporte de mercaderías, las bodegas, edificaciones tipificadas a lo largo de Colombia y sobre todo en la región, prestaron los servicios de bodegaje de café, productos agrícolas y ganado, además de mercaderías varias. Hoy las edificaciones de la estación Armenia son reconocidas como conjunto del centro cultural y turístico “La Estación”, tienen un PEM ( plan especial de manejo) aprobado y en desarrollo con bastantes tropiezos, el conjunto de la estación lo conforman un grupo de edificios de trilladoras que aún permanecen con usos variados, el primer hotel de camioneros, la casa de los maquinistas y otros cuantos.

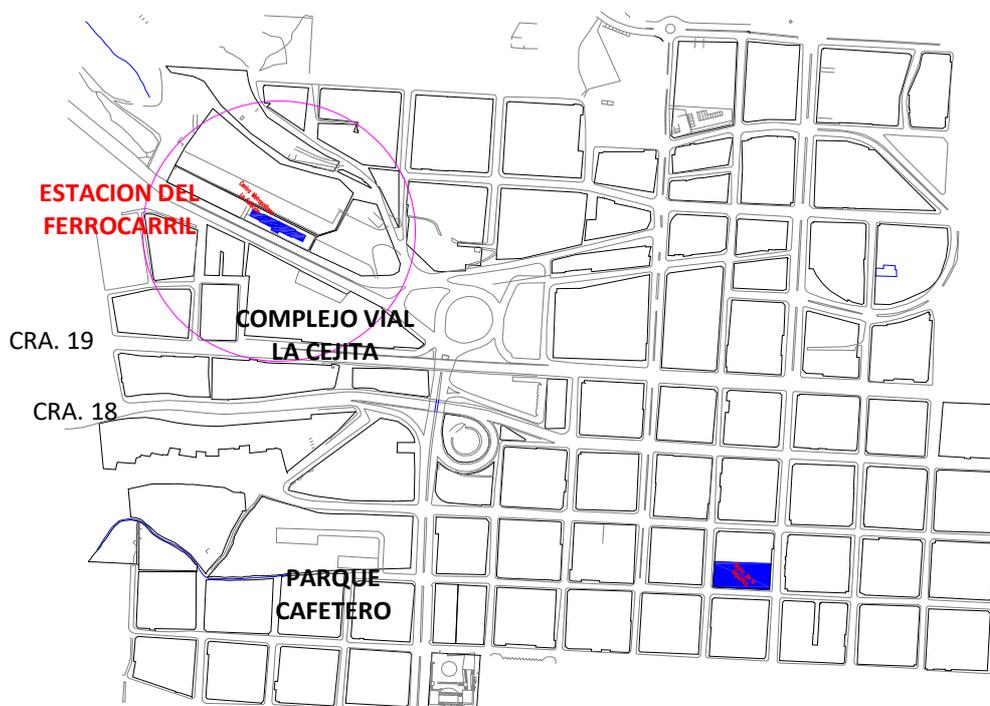
La estación fue diseñada por el ingeniero Alfredo Vásquez Cobo, gerente de ferrocarriles nacionales de entonces, la construcción de la estructura fue asignada al ingeniero constructor italiano, Antonio Bernardi, la obra blanca, decoración y ornamentación al arquitecto Mauricio Ramelli. (Arango, 1989)

El edificio de pasajeros tiene un área aprox. de 907 metros cuadrados y una altura de 12 metros. Esta acompañado de dos bodegas una norte que ha sido mutilada por una obra vial, y la sur que esta restaurada y opera la biblioteca municipal. De forma paralela a la línea del ferrocarril y las edificaciones enunciadas hay una tercera bodega de todo lo largo del terraplén conformado para la adecuada operación del tren.

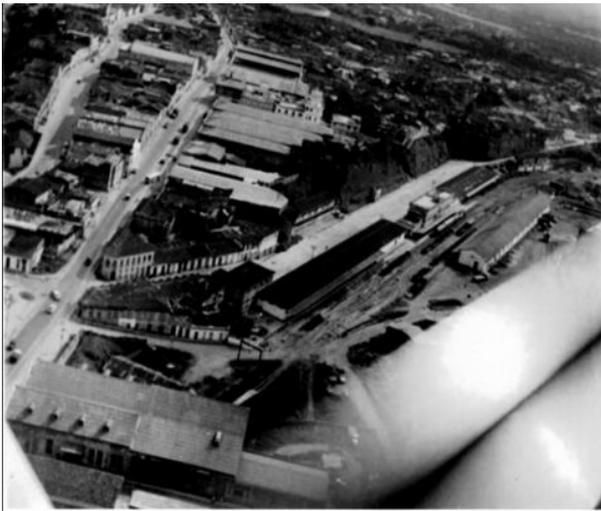
El edificio principal consta de una planta rectangular, con acceso por un vestíbulo que define la simetría y divide en dos los espacios, en el primer el halla esta la taquilla para la venta de tiquetes y las salas de espera, la plataformas de acceso al embarque (Beltrán 2010), en las dos equinas las bodegas de equipaje y segundo piso de forma similar las escalera de acceso llega a un pequeño hall que reparte las dos alas del edificio donde se reparten a lado y lado oficinas de negocios y de administración de la estación, rematando en cada lado con una terraza que ofrece una buena vista al movimiento de la estación y que en su conjunto de balaustas de cemento da una imagen arquitectónica importante.

El estilo arquitectónico del edificio de pasajeros corresponde al neoclásico, característico de la época de la república en Colombia (Arango 1989), aun cuando el tren llegó a la ciudad en 1927, la edificación solo se terminó para 1.929, ya que los materiales con los cuales se construyó llegaron por tren, esto es :hierros y cementos que conforman el sistema ferro concreto en sus estructura y mampostería de ladrillo para paredes y revoque de cemento, algunos de los muros interiores se conformaron con estructura de madera y forro metálico adornados con capiteles y cornisas en yeso, la baldosa en cemento con diseños creativos representando la creatividad pero también la austeridad. Puertas en marcos de madera y las naves en madera con forja con remaches, las puertas principales dos naves de hierro y remaches sobre la puerta con rejas en forja finamente elaboradas. Las tres bodegas, corresponden a la operación de las mercancías, son plataformas a la altura del acceso a los vagones y son simplemente grandes espacios cubiertos con estructuras de madera limpias y con un claro sistema simétrico sobre la cual se colocaron tejas de varios materiales según su momento, inicialmente teja metálica sobre la que se colocó teja de barro, sin embargo hoy encontramos teja de asbesto cemento, las puertas de acceso a las bodegas, son puertas de correr sobre grandes rodachinas que corren sobre rieles hechas con marco de madera y listones, de gran tamaño y altura, aún se conservan en buen estado y prestando servicio.

Plano Armenia. Sector.



Renovación Urbana – Localización La Estación



Fotos de la época del sector [Fotos archivo personal María Eugenia Beltrán]



Cartilla PEM 2011, EDUA. [María Eugenia Beltrán Franco y Julián Uribe]



El trayecto cubierto del tunel. [Fotos María Eugenia Beltrán, 2011]



Plano localización, conjunto de edificaciones que lo conforman



Trayectos ferroviarios proyectado por Divisiones: Azul división Pacifico línea en la que se encuentra Salento; En rojo municipio Salento.

Fuente: PNREF.2013

### La estación del ferrocarril de Salento

La estación de ferrocarril de Salento, se localiza en el corregimiento de Boquía, municipio de Salento, departamento del Quindío. La edificación de la estación y el puente ferroviario cercano, se ubica en una sección de la línea férrea que quedó aislada del trazado Armenia Zarzal o Armenia – Nacederos.

La estación de Ferrocarril hizo parte de un circuito regional del sistema ferroviario en el país de la División Pacífico, dentro del cual se ubica en una posición secundaria, sin embargo su representatividad a nivel local se fundamenta en la construcción del paso que comunicaría los trayectos existentes para 1923, de la línea Central y Norte de los Ferrocarriles Nacionales, cuyo objeto fuese el atravesar la cordillera central que los divide (hoy lograda por el paso vial de la línea).

La construcción, representa un reconocimiento que supera el hecho de no haber estado concluida nunca y con una línea férrea que se trunca parcialmente en la región, puesto que en su contexto inmediato, en el cruce de caminos, se han relacionado: el paso de importantes próceres, científicos y militares de la historia Nacional; cruce que toma más fuerza si es sumando al trazado ferroviario, cuando la ruta también fue tomada como parte de la línea que comunicaría Cartago con Ibagué; su estratégica localización cuenta con un gran valor histórico y de representatividad cultural.

La edificación se encuentra en mal estado, difícilmente se lee su composición o forma, presenta una fachada rectangular con adición de muros. Su cubierta está construida en teja de asbesto y denota no ser original, los muros son en mampostería de bloque tipo escoria-cemento, presentan con un alto porcentaje en ruina, al igual que sus pisos que han desaparecido en un alto porcentaje, el restante en cemento sin afinar, visible en el acceso y el andén perimetral que eleva el edificio del terreno.

Su trayecto hace parte del conjunto de líneas férreas que constituyeron la División Pacífico, una unidad administrativa para el manejo de la operación ferroviaria creada por la FNC- 1954, la cual retoma empresas ferroviarias de orden estatal, departamental y privado, algunas creadas desde el siglo XIX.

## El entorno

El objetivo de esta red férrea era transportar, tanto carga como pasajeros conectando diferentes puntos estratégicos de la zona pacífica:

Buenaventura –Cali, Cali-Zarzal, Zarzal- Armenia, Armenia –Nacederos, Nacederos- Manizales, Zarzal- Cartago, Cartago-Alejandro López y Cartago- Nacederos y Armenia-Salento, Salento Ibagué, estos últimos no pudieron ser llevados a cabo en su totalidad, por lo cual hoy se encuentra solo algunas secciones del trazado y algunas obras mayores como puentes, túneles y apertura del camino.

Adicionalmente al tema ferroviario y ruta, cuenta con un antecedente de implantación sumamente importante; la estación de Salento hace parte de uno de los recorridos más destacables de la historia Nacional. El trayecto que saliendo de Cartago conducía a Ibagué, tuvo como parada obligatoria de descanso de los arrieros en las interminables rutas del siglo XIX, cuyo aprovisionamiento se realizaba en el cruce o punto conocido hoy como Boquía, sitio donde fue fundado originalmente el municipio (Hernández 2013).

La estación Salento es testimonio del último eslabón necesario para cerrar un anillo de circulación férrea, conectando la línea del Pacífico con la línea del ferrocarril del Norte y Central que venía de marera paralela al río Magdalena y el cual finalizaría la conexión de todo el país en los cuatro sentidos uniendo Salento con Ibagué.

Para 1928 se termina el empalme del ferrocarril Manizales - Puerto Caldas con el ramal Nacederos – Armenia. Luego se construye el empalme férreo Zarzal – Armenia. Hacia 1930 se agravan los problemas políticos los cuales desatan una ola de violencia que genera migraciones internas en Colombia. En este momento se establece el proceso la construcción de una línea que desde Armenia se comunique con Salento con el objetivo de remontar la cordillera y cerrar el gran anillo de líneas ferroviarias comunicando desde allí con Ibagué.

La ruta propuesta tomaba en parte el ya existente Camino Nacional o conocido hoy como Ruta del Quindío, cuyo trazado se originó cuando Cartago se trasladó a las márgenes del río De la Vieja, buscando comunicación con los recién descubiertos campos mineros del Chocó y para quedar situada en las vegas de los ríos De la Vieja y el Cauca donde había mucho ganado cimarrón, necesario para la alimentación de los mineros de Antioquia y Chocó, ruta que se conoció como “La Trocha”. (Álvaro Acevedo).

Dada la localización en el territorio, este trayecto hoy inexistente fue producto del proyecto que daba cumplimiento a la Ley 67 de 1923, en la cual la Junta Directiva del Ferrocarril del Pacífico ordenó efectuar los estudios definitivos de Zarzal a Ibagué, con el objeto de atravesar la cordillera Central para empalmar el Ferrocarril del Pacífico con el del Tolima (objeto del trayecto Zarzal-Armenia).

Estas obras, las ordenó iniciar el Gobierno en Marzo de 1925, bajo la dirección del ingeniero Eugenio Ortega Díaz, la línea se dio al servicio en 1925 hasta Armenia, quedando aislada la estación y el puente denominado “El Amparo”, en la secuencia de la línea hacia el norte, un imposible de concluir hasta Ibagué por las dificultades de la cordillera central colombiana, este puente es considerado por algunos investigadores como un hito arquitectónico de los años 20 del siglo XX.

Algunos historiadores definen la construcción de la estación en 1920 y sus escritos “se tiene memoria de la llegada de tren al municipio en esta época”, aunque los estudios y el proyecto se acomete en 1923, existe la posibilidad que la línea pudiese haberse construido desde Salento a

Armenia, para conectar en la dirección sur, dada la dificultad de remontar la cordillera. Las huellas del trazado en la zona evidencian la apertura de la trocha a unos 15 kilómetros de Boquía, trayecto en el cual se identificaron varios trabajos de estructuras de contención, pontones, túneles y puentes de variadas escalas.



Trayecto Salento-Ibagué .Túnel. Fuente: Char.SAS. 2014. Virgen en el Túnel. Fuente: Char.SAS. 2014

Según los vestigios hallados, referente a la implantación de la estación en la zona, se ha podido determinar que existió un complejo de mediano tamaño, conformado en las inmediaciones de la estación, conformado por campamentos, en lo que se cuentan debieron haber sido suficientes para albergar 1500 hombres, un hospital ferroviario y corrales y espacios de acopio para carga.

(C. Hernández 2014)

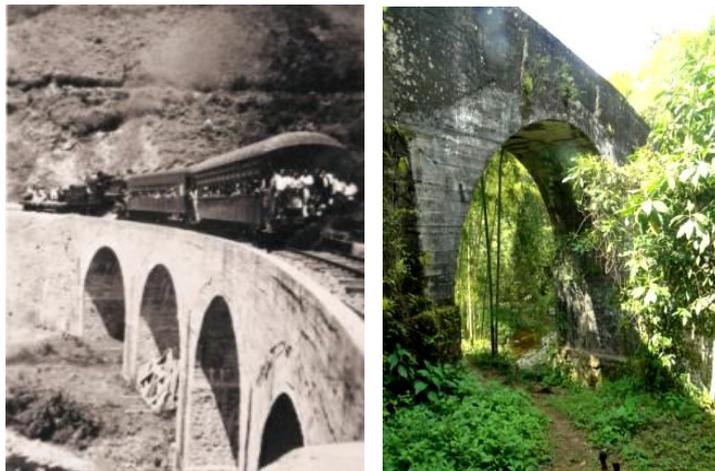
El puente ferroviario, es una muestra de las llamadas obras de arte del sistema ferroviario, las cuales se complementaban con viaductos y túneles, que se construyeron a finales del siglo XIX y primera mitad del siglo XX, estas obras de ingeniería fueron relevantes y costosas debido a las condiciones geográficas y a la calidad de los materiales empleados. La construcción del puente ferroviario se asume como de 1930 según los pobladores. En este caso se construye sobre la quebrada Boquía a un kilómetro del poblado y está compuesto por una estructura de cuatro arcos en piedra, mampostería de excelente calidad elaborada por mamposteros australianos. En este puente trabajaron dos topógrafos colombinos, Don Efraín Sánchez y Don Reynaldo Villada ("Mi Rey"). La estación fue declarada Monumento Nacional mediante el decreto N° 746 de abril 24 de 1996.

Actualmente ha sido posible identificar como parte del complejo que se configuró en torno de la estación, el Puente Boquía, dos túneles en inmediaciones, un campamento obrero y un corral. Igualmente se encontraron algunos elementos de menor importancia como las bocatomas de los aljibes, la bomba de extracción manual de uno de ellos, un tanque de agua, un pontón, diferentes muros de contención de piedra con manufactura de época y postes de telégrafo.

La estación actual, es una estructura simple, con características modernas y de difícil lectura tipológica. Su factura no es destacable y dado su estado de conservación, donde evidencia pérdida del 60% de sus elementos. Localizada en un emplazamiento caracterizado por la construcción espontánea, en terrenos con propiedad ambivalente, se puede considerar como un testigo de la red ferroviaria, con un valor regional que se consolida por el puente construido a escasos metros.



La estación Salento, estado actual 2019.



El Puente Boquia contiguo a la Estación Salento, 2013. Ministerio de Cultura PNRF.

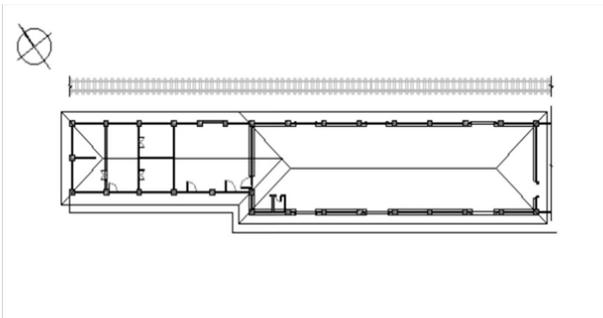
### La estación del ferrocarril de Quimbaya

Con la estación de Quimbaya, se va complementando la documentación del patrimonio ferroviario de la región, esta estación está en el corazón de la población y una vez fue reconocida como patrimonio de la nación se vinculó al ordenamiento territorial en el año 2.000 como una edificación estratégica para el desarrollo cultural local con impacto regional. En el momento se encuentra ocupada por un local comercial en su área más antigua, en las edificaciones adicionales operan las oficinas de la cooperativa de transportadores y la oficina de pensionados de ferrocarriles.

Ya con oficinas la estación de Quimbaya toma órdenes de transporte de ganado, de café y de pasajeros. El ferrocarril en su red ya recorría un trayecto de 17 Kilómetros desde lindes de Montenegro hasta límites de Alcalá. La estación tuvo dos estaciones en su jurisdicción: la Urbana o estación de Quimbaya y la rural o estación la Carmelita, desde Quimbaya distinguido por el Kilómetro 385 había 24 kilómetros hasta Armenia y 36 Kilómetros hacia Pereira. Allí se transbordaba hacia Manizales, Cartago o Cali.



La estación de Quimbaya [Carolina Rodríguez SAS. 2015-16 Grupo CEPA Centro de Estudios del Patrimonio del Quindío]



34. EST. QUIMBAYA

Este esquema de la edificación corresponde a la ficha del ZIPA del Ministerio de Cultura, y es la base para los estudios previos que están recién aprobados para su intervención, y dotar a la región de un edificio de servicios culturales.

Ya con oficinas la estación de Quimbaya toma órdenes de transporte de ganado, de café y de pasajeros. El ferrocarril en su red ya recorría un trayecto de 17 Kilómetros desde lindes de Montenegro hasta límites de Alcalá. La estación tuvo dos estaciones en su jurisdicción: la Urbana o estación de Quimbaya y la rural o estación la Carmelita, desde Quimbaya distinguido por el Kilómetro 385 había 24 kilómetros hasta Armenia y 36 Kilómetros hacia Pereira. Allí se transbordaba hacia Manizales, Cartago o Cali.

También habían tramos de recorrido cortos, hacia Alcalá (6Kms), Sucre (12), Betulia (14), La selva (18), Morelia (21), San Joaquín (26), Nacaderos (32), y Pereira (32). Según el historiador local señor Ariel Granada Agudelo en la publicación quincenal “Diálogos”, de abril de 2009, que publica apuntes de la estación del ferrocarril de Quimbaya, se refiere a los aspectos técnicos del Ferrocarril de Caldas, donde se ilustra que la trocha era de Yarda (ancho entre rieles), pendiente máxima de 2% compensados, radio máximo de curvas de 71.85 metros tangentes mínimas de 35 metros, (Sección máxima transversal autorizada para vehículos de carga). El costo promedio por Kilometro ascendió a \$25.000 pesos.



En 1.989 el último jefe de la estación, abandono el edificio que hasta hoy es ocupada de forma comercial, que alberga un supermercado y varias tiendas.

El poste que marco durante más de 50 años el kilómetro 385 había desaparecido. Y que fue rescatada posteriormente.



Mojón que indica el Kilómetro de la ubicación Estación de Quimbaya/ La virgen de la paz, es otro de los iconos que forman parte del parque que sirve de contexto urbano a la estación y donde en la actualidad operan los transportes rurales de jeep Willis.

Acompañan la edificación de la estación algunos elementos complementarios: son ellos - la virgen, Escultura de vírgenes: Las esculturas de la Virgen y en especial de la del Carmen es un bien que hace parte de la infraestructura social y física del sistema ferroviario, como un símbolo de “protección” que proviene de las advocaciones marianas.

Originalmente, buena parte de estas advocaciones fueron fruto del proceso de cristianización de comunidades, en las cuales se suplantaron a aquellas imágenes de diosas o seres mitológicos femeninos o de otra índole que se adoraban en la antigüedad, con el fin de introducir allí las doctrinas católicas, las cuales llegaron a nuestro tiempo como la herencia hispana del culto religioso. Existe alrededor del mundo, cofradías ferroviarias que la veneran e innumerables celebraciones ferroviarias que le rinden culto, es el caso de las comunidades ferroviarias de Granada, Valdea y Vallolid.

En Colombia, Ferrocarriles Nacionales de Colombia ya reconoce esta iconografía de las estaciones, la imagen de la virgen del Carmen, que es la patrona de la actividad transportadora, de la misma forma la señalización del kilómetro al cual le hacen referencia en el marco de la división a la cual pertenecía. Tanques de suministro de agua para la locomotora: Los específicos para el suministro de locomotoras se identifican por su gran tamaño, de cuerpo cúbico o cilíndrico, elaborados en metal o en concreto. Son recurrentes en la mayoría de estaciones y se ubican junto a la vía férrea y en las colinas en aquellas estaciones que están rodeadas de montañas, acompañados de un ducto metálico para el descenso del líquido. Para el caso de la estación del ferrocarril de Quimbaya, hay vestigios

de la existencia del tanque de agua, desafortunadamente con la intervención vial del sector, desaparecen varios testigos del conjunto urbano de la estación Quimbaya.

El tanque es uno de esos elementos que en otras estaciones del sector. Dice el estudio “Existen también tanques de concreto que, debido a la topografía, se encuentran en colinas y en ocasiones muy alejados de la estación. Se comunican con ésta a través de redes hidráulicas que llevan el agua hasta la zona de suministro para la locomotora. Un ejemplo de los ductos que conducen el agua de estos tanques se encuentra en las estaciones” este es el caso de la de Quimbaya.



Sello conmemorativo culminación de la primera etapa estación de Quimbaya

El edificio de la estación del ferrocarril de Quimbaya, es una construcción que ha venido consolidándose con varias épocas o momentos, así: inicialmente solo existió una edificación (1), con un área de 128.80 metros cuadrados, y una zona dura de 71.10 metros para un total de 199.90 metros. Albergo una casa que fue ocupada como vivienda de capataz y de operarios de los servicios de la estación. Esta edificación corresponde a los años 1933, según hay un testigo físico de un hermoso dibujo realizado en el andén de una de los corredores, donde se descubrió un ramo de siete hojas amaradas con un moño y sobre los cuales está escrito en letra estilo redondilla española “Quimbaya julio 8 de 1933”. Esta construcción en ladrillo sin revoque exterior con puertas, ventanas y lucetas de lenguaje característicos de los conjuntos ferroviarios del país que corresponden a esta década, muros en soga, (15 cts. de ancho) de pega simple lo que permite una apariencia uniforme en toda la edificación. Cubierta en teja de barro a cuatro aguas y en algunos lugares aún se encuentra caña brava, aun en buen estado y que se mezcla con cerchas en madera y suple falta de guadua.

Por su conformación interna se corrobora que fue lugar de habitación, con su respectiva cocina. Los andenes exteriores que rodean la edificación son de 0.85 a 1.00 mt en mortero rústico, así mismo los pisos interiores. La altura de las puertas de 2.60 mts en madera tipo cedro rosado. Cielos en área interna en tabla machi-hembrada de buena calidad y de 2 centímetros de espesor. Las lucetas en este edificio son de 1.00 metro de ancho y de 43 centímetros de alto.

El detalle de las cerchas en esta bodega es con empalmes de sistema tradicional de caja y empates a chaflán. Muy ajustada a técnicas de la época.



La estación de Quimbaya. Cielo-raso del costado occidental etapa 1; La estación de Quimbaya, Cercha tipo. Estructura de cubierta etapa 1.

Una segunda edificación (2), que corresponde a construcción de 1.935, y es la gran bodega de almacenamiento de café y otros productos para el transporte, tiene un área de 2557.66 mtrs, y un zona dura de 122.39 metros para un total Una segunda edificación (2), que corresponde a construcción de 1.935, y es la gran bodega de almacenamiento de café y otros productos para el transporte, tiene un área de 2557.66 mtrs, y un zona dura de 122.39 metros para un total de 308.05 metros cuadrados. (Información Ferrocarriles nacionales, 1994)



La estación de Quimbaya. Empalme de cubiertas. Etapas 1 y 2

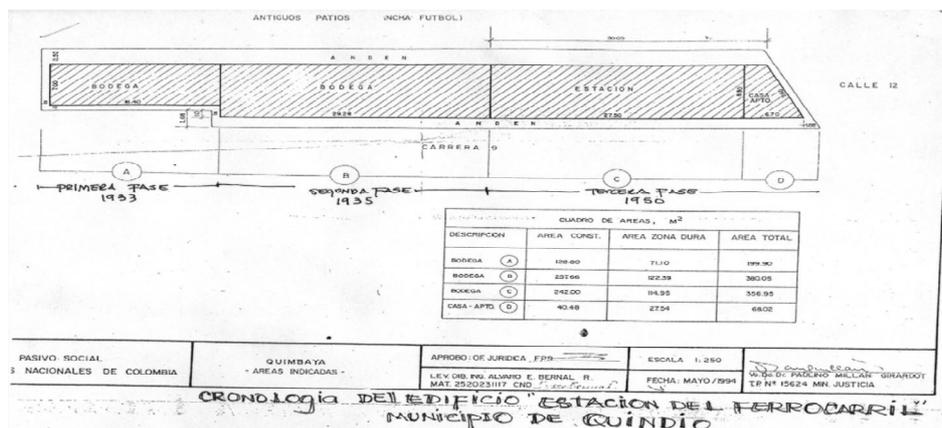
Esta construcción en ladrillo sin pañetes con puertas, ventanas y lucetas de lenguaje característicos de los conjuntos ferroviarios del país y con algunas modificaciones que hacen diferencia con la primera bodega, aun cuando en la actualidad sean una unidad de imagen de edificación de ladrillo. Los muros son en tizón, (30 cts. de espesor), de pega simple lo que permite una apariencia uniforme

y plana en toda la edificación. Cubierta en teja de barro a cuatro aguas, pero que deja evidencias de estar sobre puesta a la cubierta inicial; generando una lima hoya y empalme de caballetes de agradable presentación. Esta segunda etapa tiene un lenguaje estético diferente. No solo por el ancho de sus muros, pero adicional, por mayor altura de los vanos de puertas (3.20 mts). Los andenes de mayor ancho para una medida Hasta de de 2.40 metros, el cielo raso de los aleros que se conservan únicamente en la fachada posterior también son en tabla machi-hembrada de 2 cms pero con un pequeño bisel longitudinal.

El nivel del piso en esta bodega es 0.10 mts más bajo con respecto a la primera etapa. Las lucetas en esta bodega centradas con respecto a los vanos de las puertas, con longitud de 1.80 y 2.00 mts, La única diferente es la ubicada sobre la unidad sanitaria cuyas medidas son 1.79 x 0.84 mts. Los pisos en cemento esmaltado vaciado en franjas de 75 centímetros. Las cerchas de la estructura de cubierta presentan alguna innovación ya que aparecen platinas con pernos y empalmes en “rayo de júpiter”, para suplir el largo de la cuerda inferior que asciende a 10.50 mts de 308.05 metros cuadrados. (Información Ferrocarriles nacionales, 1994)

La tercera edificación (3), que corresponde a construcción de la década 1.950, y estuvo destinada los servicios complementarios, taquillas para venta de tiquetes, recibo de correspondencia y envíos, pago de despachos de transporte etc. Pero también estuvo allí la vivienda del jefe de la estación ubicada en el extremo de la obra. Esta edificación tiene claramente dos partes una las oficinas de la estación y sus servicios otra la vivienda que está localizada en la esquina de la manzana, tiene un área de 242.00 mtrs de área de la estación propiamente dicha y unas zonas duras externas de 114.95 mtrs para un total de 356.95 metros cuadrados. La casa o vivienda del jefe de la estación tiene un área de 40.48 metros cuadrados y una anden externo de 27.54 metros cuadrados para un total de 68.02 metros cuadrados. (Información Ferrocarriles nacionales, 1994). Ficha pasivo social de ferrocarriles nacionales.)

Las características de esta nueva edificación son similares, pero las pendientes y conformación general de la cubierta no tienen un orden lógico y unificado. Sus similitud está representada en el lenguaje constructivo; Zócalo en granito, viga de cierre que soporta las cerchas de cubierta. Lenguaje de fachada con calados de cemento aleros de la misma dimensión pero en cemento, Sus diferencias están evidenciadas en la disposición y tipo de armaduras de cubierta debido a que no hay uniformidad en alturas, secciones de piezas de madera y en uno de los costados se ha incluido dos perfiles metálicos soporte principal del techo en fibro-cemento.



La estación en su edificación uno y dos, durante su vida de servicio a la división de ferrocarriles nacionales siempre desarrollo actividades de bodegas de carga en su mayor porcentaje de tiempo, siendo evidenciado la existencia de corrales para ganado , aledaños a la edificación inicial, en las bodegas según información de vecinos del sector que viven desde siempre, el movimiento de grandes volúmenes de café caracterizo la estación, el municipio de Quimbaya por tradición ha sido productor de café y exportador directo, mediante la cooperativa de caficultores quien a través de su gerente, también afirmo esta actividad.

Una vez fueron levantados los rieles en la década del 60 del siglo XX, las actividades de la edificación cambiaron para albergar, la cooperativa de caficultores por más o menos 10 años, siendo después ocupada en la década del 70 del siglo XX, por la cooperativa de motoristas de Quimbaya, quienes tramitaron ante ferrocarriles nacionales su alquiler. La cooperativa estuvo ocupando la edificación hasta el año 1.988 cuando cambio la condición de ferrocarriles al pasivo social, luego a ferrovías y hoy nuevamente está en propiedad del pasivo social.

### **La estación de la Tebaida**

Para completar la Identificación, caracterización y puesta en valor del patrimonio ferroviario en el Quindío. Se abordó el estudio de la estación de la Tebaida, última de las cuatro estaciones que conforman el conjunto patrimonial.

El municipio de la Tebaida es quizá el más estratégico de los municipios del Quindío, es el borde de conexión con el Valle del Cauca y es la puerta de bienvenida al territorio hoy reconocido como patrimonio de la Humanidad como paisaje cultura cafetero, sin embargo la ubicación de la estación esta visibilizada, el trazado de la red vial nacional prácticamente superpone su corredor vial sobre el corredor férreo, la edificación como tal ha sido desmantelada después del terremoto a fin de evitar ser ocupada por invasores que en su momento generaron un vecindario de inseguridad y propiciaban una zona de riesgo.

La tebaida es el territorio donde se ubican tres grandes servicios regionales: el aeropuerto el Edén, que aun cuando ente en territorio geográfico de Armenia, es su ubicación en las inmediaciones de la población urbana, el segundo hecho es la localización de la Zona franca de la región que además cuenta con reconocimiento de puerto seco y que otrora se proyectó como el servicio articulador de mercancía del centro de Colombia hacia el puerto de Buenaventura y cuenta con las políticas de exención que estos servicios reglamentan y que propician la ubicación de empresas innovadoras y de tecnologías de punta. Y el tercer servicio es el del ferrocarril con servicios turísticos. En recorridos cortos como La tebaida - Buga y un futuro hacia Buenaventura articulando el transporte multimodal aeropuerto-zona franca y tren para exportación o importación.

Con este escenario regional resulta interesante el estudio de esta última estación que como patrimonio nacional se encuentra en abandono, pero con unas posibilidades de ser estratégica como pieza urbana de renovación y dinamización de la población.

Consultados los entes vinculados al tema en principio se evidencia un desconocimiento total del valor de la estación, como patrimonio, ninguna apropiación del patrimonio y sus vecinos casi todos exfuncionarios o viudas del ferrocarril, quienes cuentan con nostalgia las mejores épocas y reconocen el abandono del estado, de ferrocarriles y de INVIAS su actual administrador, de la misma forma en la alcaldía no considera estratégica su intervención y nunca lo incluyen en su plan

de inversiones. Consultados los tres últimos mandatarios, coinciden en que no tienen capacidad para desarrollar ningún proyecto ahí. Y que esperan que sea el estado nacional quien lo haga.

Para el trabajo de cierre de este estudio se han realizado las visitas correspondientes al reconocimiento del lugar, se realizaron los levantamientos arquitectónicos, trabajo que estuvo apoyado por tres estudiantes de último años auxiliares de investigación con quienes además se han realizado indagaciones en las oficinas de la alcaldía, IGAC, INVIAS. Para validar la apropiación social del bien se definió indagar a tres poblaciones a quienes se les indago sobre las expectativas de uso del edificio las tres poblaciones se clasificaron así: 1- los vecinos del sector. 2- los funcionarios de la administración municipal 3. Expertos del consejo de patrimonio del departamento. Y con el consolidado de este trabajo de campo se apoya la respuesta a la pregunta de investigación.(Anexo el instrumento- encuesta)

**¿Cuál es el uso de la infraestructura ferroviaria del municipio de La Tebaida que garantice una nueva dinámica social y económica del sector?**

La estación década del 60 siglo XX en uso. Puentes metálicos sobre río la vieja y vía al valle. Cruces de la línea del ferrocarril del pacifico.



La estación de la Tebaida [Fotos de archivo personal María Eugenia Beltrán Franco]

El Municipio en su proceso de desarrollo le acontecen dos importantes hechos urbanos: La Terminación de la construcción del aeropuerto El Edén para la región en el año 1948, y la llegada del ferrocarril del Pacifico. Estos dos hechos estuvieron acompañados por el desarrollo vial que hizo que La Tebaida apareciera en el panorama nacional con su ruta hacia el Valle, alternativa de geografía más favorable que la tradicional vía Sevilla - La Uribe.

La construcción de los puentes vehiculares y ferroviarios sobre el Río La Vieja, al final de la década del 50, propiciaron el desarrollo de una nueva arquitectura que aunque cuando conservaba los rasgos tradicionales de la vivienda de clima cálido, mezcló sus elementos arquitectónicos con lo de



La colonización, adaptando la tecnología del bahareque y cambiando los techos de paja por teja de barro. (Beltrán. Museos de ciudad. 2006)



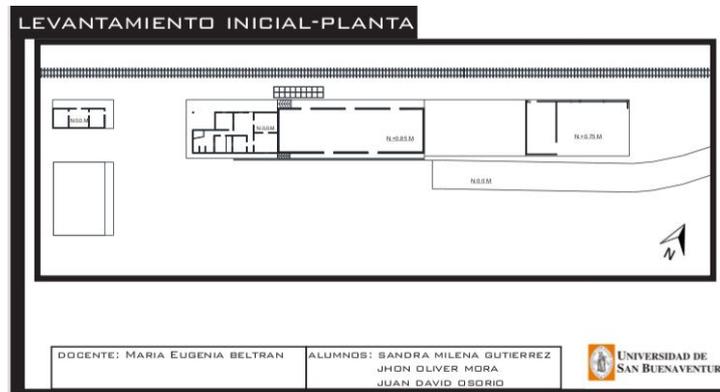
El estado de el edificacion es de soledad, mas no de avandono, esta limpio y vigilado por INVIAS, evitando ocupacion por habitantes de calle y venta de alucinogenos como acontecion en el post terremoto.

Otro factor importante lo constituye la ubicación de la estación del ferrocarril para identificar el potencial económico pues está ubicada a dos cuadras de la vía Panamericana que cuenta con una oferta de restaurantes para los camioneros lo que le permitiría a la estación integrarse a una dinámica económica, turística y cultural. Y sobre todo en el sector del triángulo logístico del país. Así definido por tener la zona franca, puerto seco, el aeropuerto internacional el Edén.



Con esta foto se ve claramente la cercanía de la estación a la vía nacional Buenaventura- Bogotá

Con esta investigación se complementan trabajos que en otras regiones del país están en proceso y se aporta nuevo conocimiento al patrimonio en el marco del paisaje cultural cafetero. Se amplía conocimiento en la línea de trabajo en la facultad de artes integradas donde se aborda el ferrocarril de Antioquia.



El levantamiento arquitectónico es la base para avanzar en los temas de calificación de la construcción y en un futuro el diseño de su uso.

En la investigación se revisó el Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril, la ley 1185/2008 y específicamente la política de patrimonio para la recuperación de bienes de interés cultural del orden nacional, el Plan Especial de Manejo y Protección que se ha aplicada a las estaciones de la región, y se observa que realmente el gobierno no ha alcanzado a llegar a estas poblaciones pequeñas y como experiencia con lo que ha pasado en la estacione de Armenia ,caso concreto; no se han logrado los desarrollos impactantes y solo algunos modelos de intervención no en el Quindío, han sido exitosos en cuanto a la sostenibilidad de esos inmuebles, con el propósito de proveer contexto legal y teórico al futuro de intervención esta investigación recomienda según los resultados de la aplicación del instrumento que indica que piensa la comunidad del uso deseable de la estación del ferrocarril de La Tebaida.

Cabe anotar que para que el Ministerio de Cultura condicione apropios recursos se debe contar con estudios previos tales como la caracterización del entorno, aproximación al diseño del uso que permita cuantificar la inversión futura del Ministerio y las contrapartidas de los gobiernos locales, aspectos a los cuales la investigación haría un aporte fundamental.

Sector	Nº de encuestados	Problemas	Uso posible	alternativa	otros
Vecinos inmediatos	10	Inseguridad y abandono	Comercial CAI y turismo	Paseo en marranita al rio, canchas deportivas	Centro de ventas artesanales
Administración local	10	Demolición, falta de iluminación	Servicios generales	Talleres del municipio,	Barrio obrero.
Sector cultural departamental	8	Peligroso abandonado	Servicios culturales y turísticos	Centro de interpretación turística, centro de despacho de temas turísticos	Terminal de transportes desde la tebaida a todos los parques temáticos
Comercio local	10	Desaprovechado	Bodegas CAI	Centro logístico de bodegas	Centro de despachos
Otros barrios	20	Sector inseguro	Comercial. Deportivo	Clínica veterinaria, restaurante tradicional, Academia de futbol.	Canchas deportivas 24 horas , restaurantes

Parte de los objetivos de este estudio es evidenciar lo que la comunidad reconoce o quiere para la estación como edificación pública y como se muestra en este cuadro, la población tiene una amplia gama de posibilidades de uso y también tiene una pobre valoración de la edificación como tal.

Desconoce la situación estratégica del lugar en el contexto regional y nacional tiene una mirada muy focalizada al municipio.

Finalmente se presenta este resultado como alternativas de uso que se someterán a análisis de conveniencia para lograr el impacto deseado, ante la administración próxima. Para ser discutido como parte de las acciones estratégicas para el desarrollo del municipio en el contexto regional y en el marco de convertirse en la puerta de acceso al paisaje cultural cafetero desde el sur de Colombia y aprovechar visibilizar el potencial de la estación del ferrocarril como posible articulador de servicios logísticos en la región.

## Bibliografía

- Beltrán M. E. 2011. *Cartilla Plan especial de manejo y protección PEM estación de Armenia*. EDUA. Empresa de desarrollo urbano de Armenia.
- Beltrán M. E. 2019. *Investigación y trabajo de campo estación del ferrocarril de la Tebaida Quindío*. Universidad de San Buenaventura Medellín. Facultad de artes integradas, Escuela de Arquitectura sede Armenia.
- Hernández C. 2015. *Plan nacional de recuperación de las estaciones del ferrocarril*. PNREF Bogotá, Ministerio de Cultura de Colombia.
- Hernández C. 2014. *Proyecto de restauración integral de la estación del ferrocarril de Salento*. Bogotá Ministerio de cultura de Colombia.
- Ramírez Villegas A. 2016. *Ferrocarril de Caldas, una obra de titanes*. Pereira. Colombia.
- Rodríguez C. 2015. *Estudios y diseños de la estación del ferrocarril del Municipio de Quimbaya Quindío*. Grupo CEPA. Centro de Estudios del patrimonio del quindío. NIT.900190431-1/ Restauradores de Patrimonio Arquitectónico. Quimbaya Quindío,
- Valencia G.; Rojas M.A., Beltrán M.E. 2016. *Armenia enclave exportador de café 1927-1959*. Bogotá. Ministerio de Cultura de Colombia.