

# Patrimonio industrial y una propuesta para el Valle de Aburrá: un gran patrimonio en el olvido

*Alejandro Restrepo Ochoa*

## Introducción

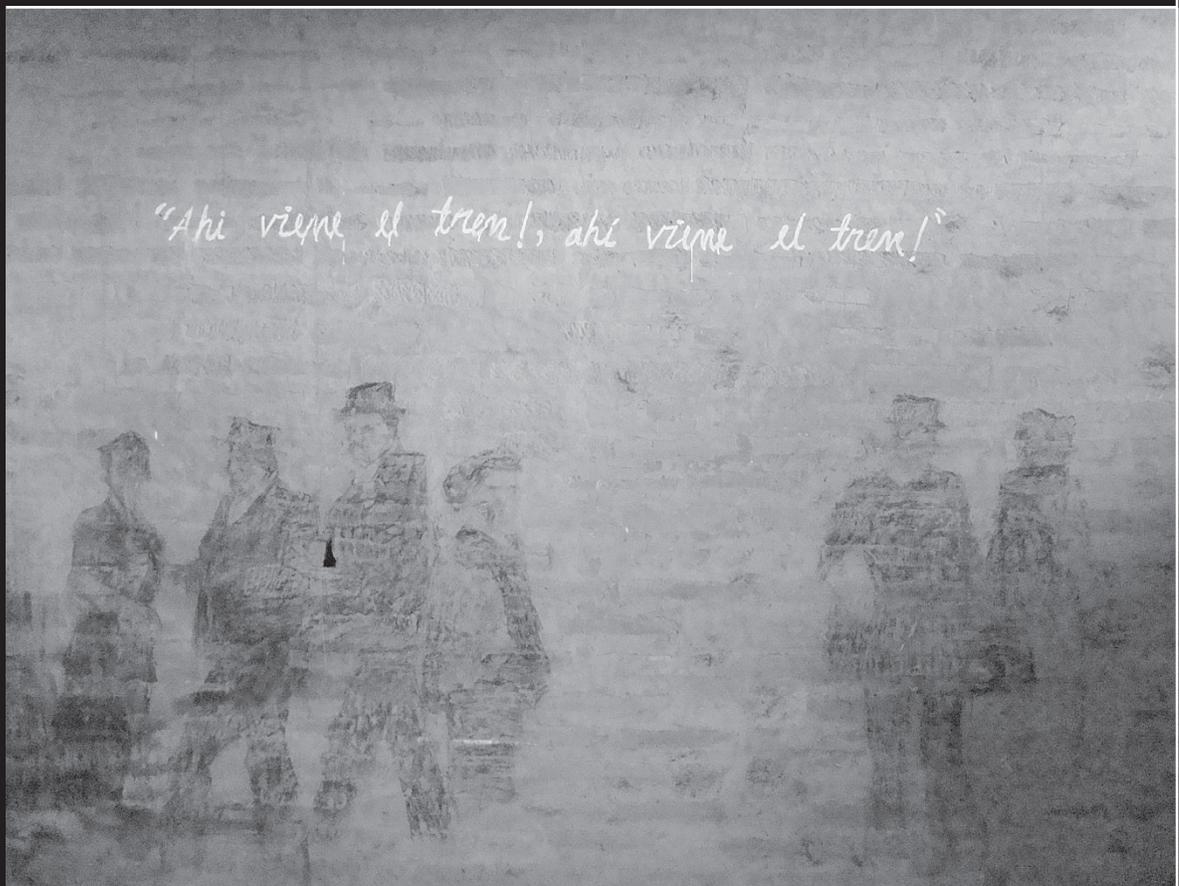
Aún faltan en América Latina todas las historias de estas bonanzas. Los enriquecimientos rápidos y sobre todo el auge y la decadencia de pueblos perdidos en el trópico, y que nadie recuerda hoy porque ni siquiera han sido habilitados para el turismo. La creencia de que toda esa parafernalia que estructura el ciclo corto forma parte de sociedades idas es mentira (Tovar-Pinzón, 1994, p. 86).

La cita anterior refiere a las consecuencias que deja, en determinado lugar, el abandono de antiguos frentes económicos florecientes. La movilidad espacial de la economía en Colombia, basada en parte en negocios ilícitos como el contrabando y la destilación clandestina sucedidos desde el siglo XIX, el narcotráfico, en las últimas décadas del siglo XX, o el fugaz éxito de productos como el caucho, el añil, el tabaco, y la excepción del café hoy en crisis, han dejado regiones, antes prósperas, estancadas en el tiempo. Algo semejante sucede con la economía industrial debido a que Colombia vive en la actualidad una transformación del sector industrial profundamente ligado a la globalización económica, social y ecológica. Al igual que los otros frentes económicos, esta economía ha generado inmensas riquezas y ha hecho prósperas algunas ciudades, entre ellas a Medellín.

Tovar (1994) induce a la reflexión sobre esas localidades, hábitculos de economías idas, que contienen grupos sociales históricos no muy estudiados actualmente, precisamente porque afectan muy poco el PIB. Entre otras pobreza, no interesa su cultura, su arte, sus genealogías, su gastronomía, etc., aunque han dejado una información material e inmaterial que se está desvaneciendo con la marcha de esa economía antes floreciente.

Esos frentes económicos que en algún momento fueron prósperos gracias a condiciones propicias, no han dejado solo recuerdos históricos de pobreza, muertes producidas por las violencias, contaminación y daños al medio ambiente, comunidades indígenas desarticuladas, formas culturales tradicionales transformadas rápidamente por el dinero y las modas momentáneas, también dejaron un legado que hoy es reconocido como patrimonio “(...) el ciclo corto [que] forma parte de sociedades idas es mentira” (Tovar-Pinzón, 1994, p. 86).

\* Cómo citar este artículo: Restrepo, A. (2013). Patrimonio industrial y una propuesta para el Valle de Aburrá: un gran patrimonio en el olvido. *Apuntes*, 26(2), 10-23. <http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.APC26-2.pipv>



*Fotografía tomada en el año 2012 en una de las bodegas abandonadas de los antiguos Talleres del Ferrocarril de Antioquia, cerrados en el año 1961.*

**Fuente:**  
Alejandro Restrepo Ochoa

## Patrimonio industrial y una propuesta para el Valle de Aburrá: un gran patrimonio en el olvido

Industrial heritage and a proposal for the Aburrá Valley: a great forgotten heritage

Patrimônio industrial e proposta para o Valle de Aburrá: um grande patrimônio esquecido

Alejandro Restrepo Ochoa

abufalia1966@hotmail.com

Miembro del grupo Historia Moderna y Contemporánea de la Facultad de Ciencias sociales, Área Historia y Arqueología. Universidad de Antioquia. Ciencias Sociales.

Grupo de Investigación Patrimonio, Cultura y Sociedad, Universidad de Antioquia.

---

### Resumen

En este artículo se pretende mostrar de forma muy general la relación entre historia y patrimonio industrial. Se señala que las definiciones patrimonio, patrimonialismo y monumentalismo han sido entendidas desde la perspectiva histórica como entes estáticos y de manera individual y aislada. Los conceptos de patrimonio cultural, industrial y paisaje industrial son elaboraciones en construcción objetiva en los gobiernos, campo en el que la Historia adquiere un espacio más en investigación. Se plantea la posibilidad de interrelacionar metodológicamente historia, antropología, sociología, arqueología industrial, *marketing* y legislación en el campo de acción en la industria actual que surge en la globalización. El Ferrocarril de Antioquia, los talleres actuales del Metro de Medellín, Fabricato y las viviendas aledañas cumplen las condiciones para ser consideradas paisaje industrial.

**Palabras clave:** patrimonio; paisaje industrial; patrimonio cultural; ferrocarriles

---

### Abstract

This article is intended to show in a very general way the relationship between history and industrial heritage. It notes that the definitions of heritage, patrimonialism and monumentalism have been understood from a historical perspective as static entities and in an individual and isolated manner. The concepts of cultural and industrial heritage and industrial landscape are elaborations in objective construction within governments, a field in which history takes one space in the field of research. It brings up the possibility of interrelating methodologically history, anthropology, sociology, industrial archeology, marketing and legislation in the field of action in the current industry that arises in globalization. The Ferrocarril de Antioquia, current garages of Metro de Medellín, Fabricato and nearby homes meet the conditions to be considered industrial landscape.

**Keywords:** heritage; industrial landscape; cultural heritage; railways

---

### Resumo

Neste artigo pretende-se mostrar de forma geral o relacionamento entre história e patrimônio industrial. Anotamos que as definições de patrimônio, patrimonialismo, monumentalismo foram entendidas desde a perspectiva histórica como entes estáticos e de maneira individual e isolada. Os conceitos de patrimônio cultural, industrial e paisagem industrial são elaborações em construção objetiva nos governos, campo no que a História adquire mais um espaço de pesquisa. Coloca-se a possibilidade de inter-relacionar metodologicamente história, antropologia, sociologia, arqueologia industrial, marketing e legislação no campo de ação da indústria atual surgida na globalização. O Ferrocarril de Antioquia, as oficinas atuais do Metrô de Medellín, Fabricato e as moradias contíguas qualificam para serem consideradas de paisagem industrial.

**Palavras-chave:** patrimônio; paisagem industrial; patrimônio cultural; sistema ferroviário

Artículo de reflexión

Recepción: 27 de febrero de 2013

Aceptación: 18 abril de 2013

Disponibile en línea: 20 de diciembre de 2013

doi: 10.11144/Javeriana.APC26-2.pivp

En este ensayo se propone describir esta situación que vive la ciudad de Medellín [Valle de Aburrá]: la desindustrialización y las “huellas” que ha dejado la industrialización antioqueña (patrimonio industrial), proceso aún sin estudiar en Colombia. Las antiguas glorias de Fabricato, la Estación del Ferrocarril y sus talleres en Bello, los barrios obreros, son hoy actividades, locaciones o espacios de poca importancia económica que están siendo remplazados, por ejemplo, con la introducción de otro tipo de producción textil; una nueva forma de transporte, como el Metro, que sustituye al Ferrocarril; los obreros ya no son el peso pesado de la sociedad bellanita, al igual que otros oficios, que al ser remplazados, han perdido su importancia. Sus huellas están ahí, y deben ser consideradas patrimonio inmaterial y material por la legislación colombiana.

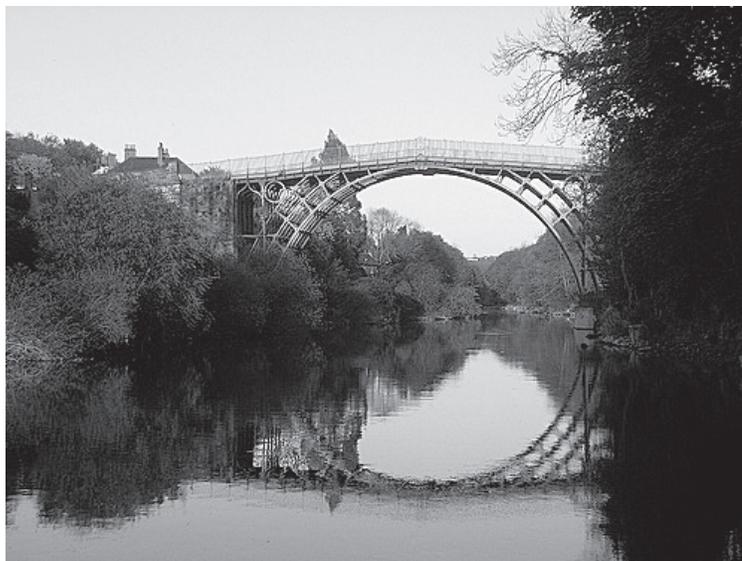
La globalización y la glocalización de la sociedad en las actuales desindustrialización técnica e industrialización tecnológica mundial (la tercera revolución industrial) están dando paso a reescrituras de esa historia. La industria cultural es, hoy, un frente que ha tenido una importante incidencia en el PIB de los países que la han legislado en esa dirección (Ferro, 2011, p. 2). *The industrial heritage*<sup>1</sup> hoy es entendida como un recurso de inclusión económica de zonas anteriormente industrializadas y productivas para restablecer el pasado industrial, para garantizar utilidades económicas y la recuperación y protección del medio ambiente.

En Colombia, gracias al movimiento de la legislación y la modernidad, en las últimas cinco décadas se ha podido legislar sobre nuevas formas de interpretar el patrimonialismo y la tendencia de la relación entre turismo, cultura y patrimonio industrial. Con la Ley 1185 de 2008, el gobierno colombiano ha tratado de reglamentar lo relacionado con los BIC (Bienes de Interés Cultural) y en general sobre lo que es concebido como patrimonialismo, apuntando en forma inicial a crear las bases de la industria cultural.

## De los BIC y el patrimonialismo a la cultura industrial en “paisajes in industriales”

### *Antecedentes*

En 1955 se puede identificar el primer reconocimiento de patrimonio industrial, que fue producido



por el *Council British Archaeology*. En 1959 se crea un comité especial para preservar los monumentos industriales –The National Survey of Industrial Monuments. En 1971 nace la AIA (The Association for Industrial Archaeology), primera organización para la defensa de la arqueología industrial, que celebra en 1972 su reunión inaugural en York, y posteriormente otros congresos: en Ironbridge (1973); en Bochum (1975) y Grangarde, Suecia (1978). Finalmente, en 1978 se crea el TICCIH (The International Comité for the Conservation of the Industrial Heritage), encargado de estudiar, inventariar, conservar y difundir el patrimonio industrial, además de fomentar la relación entre las personas interesadas en esta materia a nivel internacional. Los lineamientos para la *industrial heritage* se acordaron en la Asamblea Nacional del TICCIH –que es de carácter trienal–, de 2003, en Moscú, donde se redactó la Carta de Nizhny Tagil (2003).

### Patrimonio industrial

El patrimonio industrial toma una creciente importancia en las políticas culturales, sociales, laborales y turísticas, como consecuencia de la desindustrialización de las zonas urbanas históricamente definidas como industrializadas. Estas políticas surgen a partir de las transformaciones producidas en las relaciones laborales en las economías industriales al disminuir las horas de trabajo y con el consiguiente aumento de las horas de ocio y tiempo libre, en un intento de compensar la pérdida de puestos de trabajo en los sectores tradicionales (desindustrialización) (Álvarez, 2005, pp. 48-49).

**Figura 1:** Puente Ironbridge, Coalbrookdale, Inglaterra: primero en la historia construido en hierro. La historiografía inglesa sobre Revolución Industrial da como lugar de origen de esta revolución a la ciudad de Coalbrookdale, y al puente Ironbridge como elemento semiótico, hoy de interés cultural mundial en el área de patrimonialismo.

**Fuente:**  
<http://recuerdosdepondora.com/monumentos/ironbridge-la-construccion-del-primero-puente-de-meta/>  
 Recuperada el 24 de julio de 2013

<sup>1</sup> “Paisaje de la industria”.

La arqueología industrial, según la Carta de Nizhny Tagil (2003), trabaja el periodo de la Revolución Industrial (1750-2012), en sus estadios preindustrial, proto-industrial e industrial a través de un método interdisciplinario en el que “(...) toda evidencia, material o inmaterial, de documentos, artefactos, estratigrafía y estructuras, asentamientos humanos y terrenos naturales y urbanos, creados por procesos industriales” es identificada para entender más adecuadamente el pasado industrial y sus vestigios. El patrimonio entendido a la luz de la arqueología industrial hace parte del Patrimonio Histórico y Cultural. Alrededor de conceptualizar el patrimonio industrial han surgido emporios empresariales en turismo cultural (Therrien, 2008, p. 44; Ramos, 2007, p. 27).

En este caso, el concepto de patrimonio cultural ha ampliado el espectro de objetos patrimoniales “tradicionales” –iglesias, palacios, catillos, museos, casas–, al incluir “objetos industriales” (Ramos, 2007, introducción), con lo cual se transgrede el concepto de “monumentalismo”. Así, en los primeros años del siglo XXI el patrimonio industrial se ha incluido en la significación amplia de BIC, lo que implica dar vida no al monumento sino al conjunto patrimonial, con lo cual surge el concepto de “paisaje industrial”. Lo anterior muestra la diferencia que marca el aporte de la arqueología industrial al concepto patrimonio industrial<sup>2</sup> (Therrien, 2008, p. 49).

### Paisaje industrial (*industrial heritage*)

La patrimonialización de símbolos materiales es un asunto que esencialmente está relacionado con la producción industrial del siglo XIX. Al respecto, Miguel Ángel Álvarez anota:

(...) La valoración positiva de la industria que en su tiempo fue novedad en el siglo XIX se reconvierte ahora en las ruinas, restos y patrimonio acumulado que pueden servir de atractivo turístico y recurso a un nuevo concepto de desarrollo local, incluido junto a las tradiciones históricas y artísticas” (Álvarez, 2005, p. 55).

Por su parte, Lina Constanza Beltrán define patrimonio industrial como “(...) los vestigios físicos que han permanecido en el territorio,

dan cuenta de esa historia y hacen posible reconstruir y recrear escenarios que demuestran la apropiación y explotación de áreas geográficas particulares” (Beltrán, 2008, p. 26).

Miguel Ángel Álvarez Areces define “paisaje industrial” en relación con el patrimonio cultural como:

(...) un nuevo bien cultural representado e interpretado a través de una lectura actualizada, integrada y científica. Para ello debemos ir más allá de lo inmediato, de las versiones vulgares o adulteraciones para recuperar la integridad del pasado, los restos de memoria colectiva y los flujos de sentido de la tradición. No nos debemos limitar a estudiar o a intervenir objetos aislados o extrapolados de los contextos en los que están inscritos, ni circunscribirnos a meros datos geográficos o descriptivos del recurso patrimonial en cuestión, sino realidades territoriales como base de las actividades humanas consolidadas en el tiempo y en continua evolución, de todo lo aquello que resalta Alois Riegl, es decir: valor simbólico, emocional, histórico o artístico, cultural y práctico (Álvarez, 2005, p. 12).

El patrimonio cultural debe ser ubicado en el contexto del paisaje industrial: patrimonio cultural BIC-arqueología industrial-periodo histórico. Resultado que se alcanza a través de una metodología de identificación de valores, catalogación, investigación, protección, conservación, mantenimiento, educación y formación pertinentes al paisaje industrial. Por ejemplo, productos como los BIC materiales, tales como minas, puentes, fábricas, energía en tanto fuentes y combustibles, transporte y vías de comunicación, viviendas, maquinaria; por otra parte, los BIC inmateriales, es decir, cómo fue concebido el proceso industrial, la vida de los trabajadores, la distribución y los productos de venta, los inventos (conocimientos) y prácticas culturales asociados y derivados de este escenario (Therrien, 2008, p. 50).

El Arte lo había retratado inicialmente en su existencia preindustrial desde los siglos XVI y XVII, lo que significa, a modo de ejemplo, que un museo guarda la historia patrimonial inmaterial y material. Es una fuente valiosa para la

<sup>2</sup> Vestigios de forjas, vías férreas, fábricas, puentes, etc.

restauración de la *industrial heritage* “(...) valores paisajísticos. Las huellas industriales y las herencias artísticas se entremezclan en un espacio continuo. Las experiencias de estos últimos años avanzan en la dirección de definir parque patrimoniales, cuya denominación de históricos, naturales, mineros, o industriales, porque sugiere el rescate, preservación y valoración del patrimonio industrial en programas sostenibles, donde el legado patrimonial, el hombre y el medio sean actores fundamentales” (Álvarez, 2005, p. 44, 56).

No son lo mismo los rastros materiales de la combustión de leña y carbón que los de la industrialización del combustible fósil. Los objetos industriales anuncian la época. La profesora Marilyn Palmar, citada por Miguel Ángel Álvarez, propone cinco herramientas para identificar un paisaje industrial: las fuentes de materias primas, las instalaciones de elaboración, las fuentes de energía, los servicios y los transportes (Álvarez, 2005, p. 56). Reducir su explicación a la evolución de una sociedad artesanal a la industrial, no permite dimensionar su profundidad histórica. Un buen ejemplo se da en Estados Unidos donde hoy se está tratando de resguardar el patrimonio industrial.

“(...) como legado material que proyectamos a generaciones futuras, testimonio de la memoria colectiva, seña de identidad cultural y factor de sostenibilidad supone posibilidad de invertir las tendencias declinantes en ciudades y territorios, aquejados de imágenes distorsionadas [o que no se conservaron y/o se destruyeron], ya sea por factores sociales, de conveniencia, de desindustrialización o de desintegración y desvertebración ciudadana” (Álvarez, 2005, p. 47).

### Algo de la metodología y el *marketing*

Las “cartas de registro estandarizadas” (Peñalver, 2002, p. 155) permiten una metodología rápida para identificar un bien industrial y seguir con una estrategia de divulgación a través del *marketing*. En la recolección de los datos se obtiene la siguiente información: ubicación espacial, fecha de fundación, estado de conservación y breve descripción histórica.

Miguel Ángel Álvarez Areces muestra cómo esos espacios desindustrializados agotan

su ciclo vital como antiguas industrias, instalaciones portuarias, líneas ferroviarias y su ámbito territorial, fortificaciones de patrimonio militar, pero adquieren una connotación a través del “uso” cuando son empleados como referentes de nuevos hitos identitarios, y así las generaciones futuras reconocen de una forma paralela la historia del lugar, pero no la historia que ha realizado la historiografía pues esta es solo una parte que dinamiza de forma acogedora el patrimonio, lo que busca la industria cultural involucra a la arqueología industrial y al *marketing* como dinamizadores económicos y culturales de “paisajes industriales” (Álvarez, 2005, pp. 53-54, 60).

Las políticas de desarrollo innovador comunitario toman protagonismo con el patrimonio industrial, como nuevo bien cultural, junto al patrimonio histórico clásico, son ejes estructurantes que necesitan nuevos estudios de caso y estrategias de marketing, como supone este concepto empresarial (Álvarez, 2005, p. 48).

Una situación afortunada desde el punto de vista económico para las ciudades, que otrora fueron los espacios adecuados para la industrialización, específicamente en la actual crisis industrial y el advenimiento de la globalidad, es que precisamente la industria cultural y turística debe ser pensada según el nuevo concepto de ciudad global (Álvarez, 2005, p. 48), tratando de destacar la singularidad de las ciudades. Lo anterior ha sido una labor del *marketing* en su desarrollo de industria turístico-cultural-patrimonial,

El patrimonio industrial es un recurso o un objeto de consumo aceptable, siempre a partir de valores de profundo calado, como pasado, identidad, autenticidad y conocimiento científico y tecnológico, forma parte de la memoria colectiva y necesita cualidades culturales y respecto al paisaje y medio ambiente, con participación de los ciudadanos en su gestión, su vida e historia, imprescindibles valores de protagonismo creciente en este siglo XXI<sup>3</sup>.

Las causas para declarar un bien como patrimonio industrial son tres: la desindustria-

<sup>3</sup> Recuperado el 23 de julio de 2013 de <http://www.museosm.com/jornadas/miguelangel.pdf>

lización del área urbana, la renovación de las entidades urbanas y el creciente interés pedagógico (Álvarez, 2005, p. 55). El patrimonio industrial como industria requiere contar con tres referentes: los muros industriales con secciones dedicadas a este patrimonio, las huellas industriales o paisajes y el arte industrial. Es así como hoy se están creando “Parques industriales”, “(...) cuya denominación de <históricos>, <naturales>, <mineros> o <industriales> obliga, propone y sugiere el rescate, preservación y valoración del patrimonio industrial en programas sostenibles, donde el legado patrimonial, el hombre y el medio sean actores fundamentales”. Consisten, a *grosso modo*, en bienes de patrimonio industrial, en espacios donde funcionaron plantas o regiones industriales, fábricas de textiles, minas y otras; la historia de la tecnología y la técnica locales; viviendas y otros elementos de arquitectura industrial, como centrales hidroeléctricas, pozos mineros, canales hidráulicos, etc. (Álvarez, 2005, pp. 48, 54).

El *marketing* del patrimonio industrial es la versión actualizada de la arqueología industrial, y permite, además, la difusión, mantenimiento y financiación del patrimonio o ambiente industrial. Este se mantuvo alejado de concepciones económicas, pero en España crearon la “Ley de Mecenazgo”, que consiste en que los capitales públicos y privados participen del desarrollo y oferta del patrimonio en general y del industrial en particular, para garantizar su protección y mantenimiento y, a la vez, potenciar su continuidad, divulgación y sostenibilidad. El patrimonio industrial puede ser paisajístico y material en cuanto a los objetos que fueron utilizados en procesos industriales (Álvarez, 2005, pp. 45-47).

## En Colombia

De los 443 inmuebles identificados como BIC en el territorio colombiano, en la categoría de Patrimonio Arquitectónico, solo cuatro están destinados para la industria, uno para el comercio, cinco para la ingeniería y 433 para el transporte. La catalogación se hizo monumentalizando los bienes, no se tuvo en cuenta que todos estos inmuebles hicieron parte del proceso histórico relacionado con la entrada de la industrialización a Colombia. La catalogación se hace, pues, en referencia a los principios de conservación italianas, en la linealidad del

monumentalismo aislado, deificando las obras de arte como patrimonio, y separando el patrimonio material del inmaterial. Una obsolescencia con respecto a las propuestas actuales en la legislación y la arqueología industrial (Therrien, 2008, pp. 52-53).

En lo dicho, la Ley 1185 de 2008 ya no privilegia la restauración como acción patrimonial, sino que exige la formulación de planes especiales de manejo y protección de los BIC, y para la preservación, modelos para recoger información, inventariar, valorar, gestionar, divulgar y proyectar su sostenibilidad, y la búsqueda a través de grupos de investigación y documentación, de difusión y fomento, de protección, de intervención y de patrimonio cultural inmaterial, que permite lo que ya se indicó en este escrito y se corrobora con lo Monika Therrien dice al respecto: “lo que repercute en construir una mirada sistémica en la aplicación de medidas de preservación, ya no solo de los bienes aislados sino de aquellos que conforman escenarios más complejos, como por ejemplo el patrimonio industrial y sus componentes relacionales (Therrien, 2008, p. 53).

La industrialización en Colombia adolece de investigaciones y análisis basados en diferentes enfoques disciplinares. La historiografía ha producido algunas investigaciones que se cuentan en los dedos de una mano. Se destacan los estudios sobre la industrialización antioqueña, y en menor medida la de Bogotá. La falta de investigación no ha permitido aún identificar, y en algunos casos reconocer, que la industrialización es un proceso histórico que entra a Colombia y es apropiado en múltiple matices, pues transforma, como en todo proceso y en otros lugares, la vida cotidiana y algunas permanencias coloniales.

En consecuencia, la historia de la revolución industrial colombiana no ha sido comprendida (Marquardt, 2009, p. 324), es un fenómeno que se ha estudiado de manera aislada, regionalmente, mediante análisis económicos, por un lado, y sociales, por otro, que da protagonismo a la élite o al Estado, y el proceso apenas comienza a ser entendido y explicado en su magnitud e impacto. En este sentido, la arqueología industrial, al retomar los estudios historiográficos, la legislación patrimonial en Colombia (BIC), la metodología de identificación de objetos y el patrimonio industrial, está develando “paisajes industriales” en Colombia.

## El caso antioqueño

La posibilidad de complejizar el estudio de la industrialización ha venido tomando forma con recientes trabajos investigativos realizados por la Alcaldía de Medellín, la Universidad Eafit y la Universidad San Buenaventura. El Área Metropolitana del Valle de Aburrá publicó una investigación que recoge gran parte del patrimonio del Valle de Aburrá, titulada *Patrimonio urbanístico y arquitectónico del Valle de Aburrá* (Jaramillo, González et al., 2011, p. 260), capitulado según la temática: parques, edificaciones gubernamentales, industriales, comerciales, asistenciales y viviendas, y el patrimonio del ferrocarril. Una excelente publicación, enriquecida con atractivas fotografías que muestran el antes y el hoy de los diferentes lugares urbanísticos de que trata la investigación.

El Fondo Editorial de la Universidad Eafit publicó el libro *Oro: un recorrido por la tecnología minera en Antioquia* (Ramos, 2007), que hace parte del proyecto de investigación “Arqueología del objeto industrial”. Consiste en un recorrido por la tecnología minera en Antioquia. El libro analiza el arte y la tecnología utilizadas para la extracción y explotación del metal precioso, desde las culturas prehispánicas hasta la aparición de los españoles, pasando por la colonia, la conquista y la República hasta la actualidad.

*Oro...* hace parte de la colección académica que ha venido desarrollando el Fondo Editorial en los últimos años. Luz Ofelia Jaramillo, editora del Fondo, plantea que el proyecto “Arqueología del objeto industrial”, del cual hace parte esta publicación, “busca rescatar todo el patrimonio industrial de Antioquia en distintos sectores, así que dentro de este proyecto está inscrita la publicación de una serie de libros que dan cuenta de esa investigación arqueológica” (Ramos, 2007).

La fuente principal para la ubicación del patrimonio industrial son los censos industriales. Aunque en Colombia se realizó “el primer censo industrial de 1945”, este acarrea dificultades metodológicas pues no se hizo con el objetivo de identificar este patrimonio. Los censos industriales, como herramientas de la arqueología industrial, son el estado del arte en la identificación del patrimonio industrial en las diferentes ciudades que han identificado,

a través del *marketing*, grandes posibilidades para este patrimonio, un ejemplo claro y exitoso fue la implementación en Estados Unidos del Registro Histórico Americano de Ingeniería -Historic American Engineering Record, HAER-, en 1969, y en Francia, en 1983, del *Inventaire Général*.

Germán Jaramillo Uribe<sup>4</sup> afirma que los vestigios del Ferrocarril de Antioquia contienen un valioso legado tangible e intangible. El legado material actual en Bello (principalmente las estaciones del ferrocarril como El Limón y Botero y los trayectos entre ellas y Medellín) tiene información histórica, arquitectónica, arqueológica, antropológica y sociológica que, más que ser descrita a través de miradas disciplinares “estáticas y limitadas”, debe procurar mostrar lo que hoy se llama en investigación patrimonial como paisaje.

De hecho, el profesor Jaramillo propone una muy interesante analogía que ha tratado de conectar metodológicamente en su estudio del Ferrocarril de Antioquia como patrimonio cultural, entre la Ruta de la Seda del Camino de Santiago y el recorrido a través de pueblos, parajes, paisajes por la carrilera del Ferrocarril de Antioquia, a partir de lo cual identifica y entiende esas comunidades según sus propios lenguajes lúdicos, culturales, creencias religiosas, gastronomía, etc. Comunidades locales que cuentan una/su historia, según el profesor, “nueva”.

Por ejemplo, en el caso de la comunidad de El Limón, el grupo de investigación descubre que en un pueblo sin parque/plaza, la comunidad referencia a un árbol de almendro como el objeto que representa el lugar de sociabilización de la comunidad. Otro caso es el de un barrio que había crecido gracias a la presencia de los ingenieros constructores del Ferrocarril, y que desapareció por un alud; allí, al otro lado de la carrilera, se plantó una cruz junto a la estatua de una virgen, y ambos significaron por esos años la protección del pueblo.

El profesor habla de otro fuerte interés epistemológico en relación con lo lúdico y el ocio<sup>5</sup>, el Hotel Magdalena, como lugar de diversión de diferente intención moralista. Y la foto (figura 2) refleja incompleta una frase: “(...) nos da una maleta para llevarla hotel Magdalena”<sup>6</sup>, es decir, la historia del Hotel Magdalena va a ser contada intrínsecamente en un apartado, en el espacio maravilloso de las mentalidades

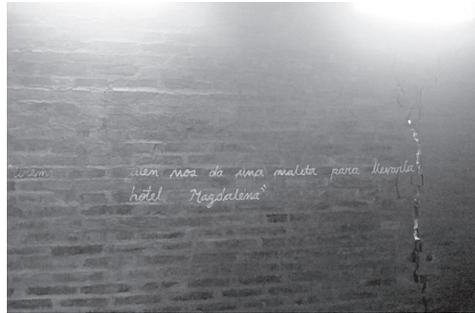
<sup>4</sup> Arquitecto, magíster en Conservación del Patrimonio y en la Restauración Arquitectónica, candidato a doctor en Gestión y Conservación del Patrimonio, director del Grupo de Investigación “Proyecto-Ciudad”, de la línea Arquitectura y Urbanismo de la Universidad San Buenaventura.

<sup>5</sup> Es importante traer a colación que uno de los sustentos objetivos de la industria cultural basada en el patrimonio industrial, son los excesos de tiempo libre, desempleo y el ocio.

<sup>6</sup> Fotografía tomada por Alejandro Restrepo en los Talleres actuales del Ferrocarril de Antioquia en Bello Antioquia, domingo 5 de febrero de 2012.

**Figura 2:**  
El Hotel Magdalena, en Puerto Berrio, hoy un batallón del Ejército Nacional, fue un establecimiento muy lúdico y popular en los primeros 60 años del siglo XX y enteramente relacionado al Ferrocarril de Antioquia.

Fuente:  
Autor



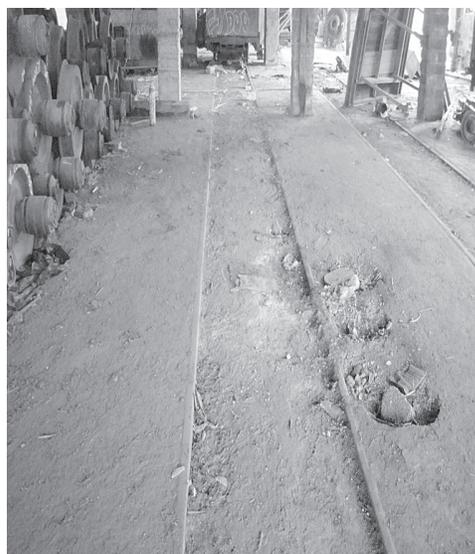
**Figura 3:**  
El aviso en la entrada a los antiguos Talleres del Ferrocarril de Antioquia, en Bello, es eso, "antiguo". Son permanencias muy fáciles de retirar en el sentido de que ya no pueden ser o suceder, pero no se ha hecho. Si la entrada es exactamente en la plazuela del Metro en la Estación Bello, ¿Cómo es la permanencia de la historia en el interior de los talleres?

Fuente:  
Autor



**Figuras 4:**  
Clavos originales de los rieles (objetos industriales), recuperados en la intervención actual y Rieles originales dentro del Taller.

Fuente:  
Autor



7 Término utilizado en Colombia, originado en Antioquia, que se refiere a la persona que es muy buena en algo, alguien que por su talento o destreza sobresale en una actividad u oficio.

sobre el Ferrocarril de Antioquia. Estudios aún por realizar en el sentido de hacer análisis más completos.

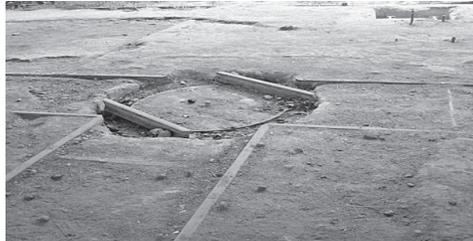
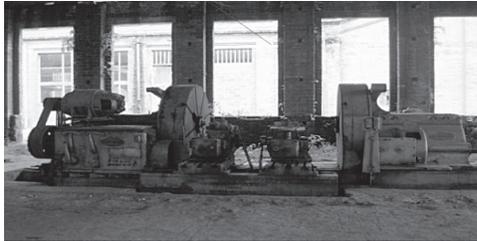
Los lugares en cuestión son bien descritos por la historiografía. La historia del objeto industrial y la reconstrucción del paisaje son campos fértiles para una alianza estratégica basada en la legislación cultural de la Ley 1185, la historia y la arqueología industrial apuntan a establecer en esta zona un dinámico, educativo, incluyente y rentable paisaje industrial.

La *industrial heritage* en esta zona consiste en el conjunto que agrupa a Fabricato, el Metro de Medellín, los antiguos Talleres del Ferrocarril de Antioquia y las construcciones de casas de familias que generaron y que aún se conservan en los alrededores del conjunto. La zona industrial de la textilera y el ferrocarril requiere y amerita una investigación interdisciplinaria que ayude a reconstruir de forma más profunda y fuerte aspectos de la industrialización antioqueña.

Las fuentes de investigación serán consultadas e interrogadas con otro tipo de preguntas; fuentes como el Fondo Ferrocarril de Antioquia en el Archivo Histórico de Antioquia; las investigaciones del Centro de Estudios Regionales, INER, de la Universidad de Antioquia, y como herramientas indispensables, que permitan ampliar el escenario histórico a niveles más exactos, la arqueología y la fuente oral aún existente, estas últimas sin explorar en el marco del paisaje industrial.

### Antiguo taller del Ferrocarril de Antioquia

Los antiguos talleres del Ferrocarril se llaman hoy Parque de Artes y Oficios, y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá lo está interviniendo con el proyecto "Construcción, adecuación urbana y paisajística en el Parque Artes y Oficios", primera etapa. Dentro de los talleres se aprecia cómo la historia se detuvo y puede aún ser descubierta y recuperada. Allí hay historias que perviven en la oralidad, son señales y signos semióticos que recuerdan aromas de tiempo; en objetos, paredes, construcciones, rieles, locomotoras, ejes, bahareque, armarios, oficinas de madera, pisos entablados; son la herencia del siglo XIX e inicios del XX.



**Figuras 5:**  
*Calderas y máquina (no se pudo establecer su función o nombre)*  
**Fuente:**  
Autor



**Figuras 6:**  
*Caseta de venta de tickets para el tren*  
**Fuente:**  
Autor



**Figuras 7:**  
*Locomotoras*  
**Fuente:**  
Autor



**Figuras 8:**  
*Patrimonio arquitectónico*  
**Fuente:**  
Autor

### Patrimonio inmaterial

En el Parque de Bolívar de la ciudad de Medellín todavía se reúnen algunos jubilados del Ferrocarril de Antioquia a conversar de sus familias, recordar quizás cuando conocieron a sus esposas en algún vagón del tren, o en Puerto Berrío en el Hotel Magdalena; aún hablan de la venta del

Ferrocarril a la Nación, de Laureano Gómez, de la muerte de Gaitán, de Rojas Pinilla, y de los compañeros que dejaron sus historias gravadas en las mentes de todos los ferrocarrileros, los sindicalistas: los más mujeriegos, el mejor mecánico, el más “verraco”<sup>7</sup> para trabajar. Todo ello es “patrimonio inmaterial”, y es una historia aún no contada del ferrocarril.

**Figuras 9:**  
*Patrimonio inmaterial.*  
**Fuente:**  
Autor



### Paisaje industrial del ferrocarril

**Figuras 10:**  
*El Ferrocarril y el Metro:*  
*dos épocas en Antioquia.*  
**Fuente:**  
Autor



**Figuras 11:**  
*Los cuatro paisajes:*  
*el antiguo ferrocarril,*  
*la estación del Metro*  
*de Medellín, el Metro,*  
*y la estación vieja*

**Fuente:**  
Autor





**Figuras 12:**  
*Casas en los alrededores de Fabricato*  
**Fuente:**  
Autor

**Figuras 13:**  
*Desde la Estación Bello del Metro de Medellín, se aprecian las chimeneas aún en uso de Fabricato. Fachada de la antigua construcción de Fabricato*  
**Fuente:**  
Autor

### La vivienda obrera en Bello - Fabricato

El paisaje barrial alrededor de la textilera Fabricato tienen todavía en cada cuadra una o dos casas que conservan la arquitectura de las casas de inicios de siglo y las construidas para obreros de las primeras décadas del siglo XX.

### La textilera Fabricato

Fabricato parece perenne cuando de sus chimeneas se observa que aún salen humos contaminantes al aire de Bello, incluso los domingos. Todavía deja ver paredes altas de tapias y ventanas de madera, chambranas del

siglo XIX. Y la quebrada que la atraviesa no esconde el tiempo en que, seguramente, movió varias ruedas Pélton; los antiguos canales de tránsito del agua, aunque ya no se usan, están conservados. Estos elementos pueden ser considerados objetos industriales, y la información que se obtenga sobre ellos puede ser de gran valor para la consolidación de la historia operativa de esta fábrica.

### Conclusiones

La legislación mundial sobre la importancia del patrimonio y su preservación permite que localidades históricamente olvidadas-utilizadas tengan una oportunidad de ser revaloradas en el sentido

**Figuras 14:**  
Propiedad de Fabricato  
en una manzana  
ubicada al frente de  
la actual fábrica

Fuente:  
Autor



**Figura 15:**  
En los orígenes de  
Fabricato, la quebrada  
movió las ruedas Pélton.

Fuente:  
Autor



**Figura 16:**  
Muro colindante entre  
Fabricato y los talleres  
del Ferrocarril

Fuente:  
Autor



de reconocer, a través de la investigación patrimonial, su protagonismo en esa historia.

Esta nueva interpretación de la historia es fruto de retrotraer el pasado hacia un juego social en el cual aquel toma vida y es recreado en una praxis que brinda oportunidades de inversión económica, puestos de trabajo y fomento a proyectos de tipo cultural y turístico. Además, es un inmenso aporte metodológico a la investigación en Ciencias Sociales.

Existen antecedentes dignos de ser resaltados en España, Estados Unidos, Cuba, Australia, entre otros. Son casos en los cuales la legislación cultural-patrimonial-turística ha producido oportunidades con resultados innegables en los PIB y en la inclusión social al agregar nuevos valores, los cuales han permitido el surgimiento de la naciente industria cultural que se levanta sobre los vestigios de la Revolución Industrial y la máquina..

Falta realizar la historia de los efectos medioambientales y ecológicos que ha dejado el oleaje social tan profundo de la segunda revolución industrial en el Valle de Aburrá.

## Referencias

Álvarez, M. A. (2005). Patrimonio industrial y política cultural en marketing de ciudades y territorios. *Ábaco* (44-45), 45-62.

Beltrán-B., L. C. (2008). Patrimonio Industrial colombiano: la definición de paisajes productivos en la Sabana de Bogotá. *Apuntes* 21. pp. 26-43.

*Carta de Nizhny Tagil* (2003). Recuperado el 23 de julio de 2013 de <http://www.international.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf>.

Domínguez, A. (2000). ¿Qué está cambiando en la museología industrial? [fascículo especial: Ciudad, región y globalización]. *Ábaco*, 23.

Ferro, M. (2011). *El ir y venir de la Historia*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Jaramillo, V., R. L., González, L. F., et al. (2011). *Patrimonio urbanístico y arquitectónico del Valle de Aburrá*. Medellín: Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Marquardt, B. (2009). *La Revolución Industrial en Europa y América Latina*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Marquardt, B. (2010). *Los dos siglos del Estado Constitucional en América Latina (1810-2010)*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Peñalver-Torres, M. T. (2002). La arquitectura industrial: patrimonio histórico y utilización como recurso turístico. *Cuadernos de Turismo* (10), pp. 155-166. Recuperado de <http://revistas.um.es/turismo/article/view/21811>

Ramos, J. D. (2007). *Oro: un recorrido por la tecnología minera en Antioquia*. Medellín: Fondo Editorial Eafit.

Therrien, M. (2008). Patrimonio y arqueología industrial: ¿Investigación vs. Protección?

Políticas de patrimonio industrial, *Apuntes* 21(1).

Tovar-Pinzón, H. (1994, marzo-abril). La economía de la coca en América Latina. El paradigma colombiano. *Nueva Sociedad*, 130.

