

Valoración patrimonial en el Valle del Cauca, Colombia. El cambio de uso como alternativa de conservación de las estaciones de tren abandonadas

María Claudia Villegas Corey

Introducción

El patrimonio arquitectónico colombiano reglamentado y custodiado por el Ministerio de Cultura mediante la Ley 1185 de 2008, está conformado por aquellos edificios que responden a valores históricos, estéticos y simbólicos que representan la identidad y valoran la memoria colectiva del pueblo colombiano. Entre este patrimonio, la arquitectura ferroviaria es relevante por sus valores simbólicos y sus características arquitectónico-tecnológicas que está en serios riesgos de deterioro y desaparición.

En 1915 se inauguró en el Valle del Cauca la red ferroviaria que une el Océano Pacífico con el interior del país, las estaciones que se construyeron a lo largo de esa red son parte de los bienes arquitectónicos que lista esta ley.

La construcción de los Ferrocarriles del Pacífico generó la modificación de un territorio al establecer nuevas relaciones no solo en el intercambio de bienes y servicios sino en el posterior desarrollo económico, industrial, arquitectónico y urbanístico de los municipios que se consolidaron o formaron en función de esta red. La nueva forma de transporte a comienzos del siglo XX modificó la organización del territorio, que pasó de un ordenamiento de caminos reales a una red de producción agrícola que extendió las redes comerciales. La nueva velocidad instauró cambios en los pobladores, se modificaron las formas de producción, los saberes tradicionales y las formas de vida tuvieron que supeditarse a los ritmos que trajeron las máquinas.

Las estaciones fueron testigos silentes de los nuevos cambios y se consolidaron como las puertas de entrada al nuevo progreso, volviéndose protagonistas de la nueva cultura.

Cuarenta y siete estaciones de tren se encuentran en el territorio vallecaucano que, a partir de la transformación en Colombia de los sistemas de transporte, dejaron de ser útiles.

En 1970 se suspendió la operación férrea en la mayor parte de Colombia pues las decisiones de los gobernantes se centraron en la consolidación de la infraestructura vial, de esta manera se favorecía el comercio de hidrocarburos y el dominio de los transportadores de carga que, como servicio



*Estación de Tren Andalucía,
Valle del Cauca.*

Fotografía:
Carlos Miguel Varona

Valoración patrimonial en el Valle del Cauca, Colombia. El cambio de uso como alternativa de conservación de las estaciones de tren abandonadas

The Values of Cultural Heritage in the Valle del Cauca - Colombia. The Refunctionalization as an Alternative Conservation Abandoned Train Stations

Os valores de património cultural no Valle del Cauca - Colombia. A refuncionalização como uma alternativa de conservação das estações de trem abandonadas

María Claudia Villegas Corey

mcvillegas@javerianacali.edu.co

Arquitecta de la Universidad de San Buenaventura, Cali, 1993, donde fue docente hasta 2011. Actualmente se desempeña como directora del Departamento de Arte, Arquitectura y Diseño en la Pontificia Universidad Javeriana Cali y es candidata a doctora en la Universidad de Mendoza, Argentina. Investigadora del grupo POIESIS. Fue presidente de la Sociedad Colombiana de Arquitectos regional Valle del Cauca y ha sido miembro activo de los comités de patrimonio municipal y departamental.

Resumen

Al observar el estado de deterioro de gran parte del patrimonio construido del Valle del Cauca catalogado como Bien de Interés Cultural de la Nación (BIC) por el Estado colombiano, se evidencia el desconocimiento que la comunidad tiene sobre estos bienes y surge la necesidad de generar acciones que permitan su conservación. Sin embargo, también hay que reconocer los avances y logros en términos de protección del Ministerio de Cultura. A lo largo de los años han sido frecuentes situaciones de desconocimiento del marco jurídico por parte de los tres actores fundamentales (el propietario, el Estado y el arquitecto) que intervienen en la construcción de memoria e identidad a partir de la valoración física de edificios representativos de nuestra historia. El Gobierno custodia el patrimonio nacional y legisla las normas generales para su protección, sin embargo, la comunicación de los estamentos con la población se basa en artículos y decretos que no permean la comunidad ni la ilustran, lo que genera un desconocimiento general que en muchos casos incluye hasta a los mismos propietarios de los inmuebles catalogados. Las estaciones de tren en el Valle del Cauca representan más del 50% del patrimonio construido de ese departamento y son los edificios más deteriorados; el análisis que se realiza en este estudio propende por establecer una línea de base de las causas de ese estado y las posibles acciones futuras en las que se incluya la comunidad que se relaciona e identifica con el bien patrimonial.

Palabras clave: reutilización; conservación patrimonial; memoria; identidad; estaciones de tren; Valle del Cauca

Abstract

To understand the real situation of heritage buildings of the Valle del Cauca that the Colombian government has listed as of Cultural Interest of the Nation (BIC), despite progress and achievements in terms of heritage protection, by the Ministry of Culture, it is evident in many cases the lack of knowledge of these goods and the need for action for the conservation of heritage buildings. Over the years, there have been frequent situations of ignorance of the legal framework by the three key players in the construction of memory and identity from the physical assessment of buildings that can recognize our history. The government custody and legislates the general rules for the protection of heritage at the national level, however communication required by the estates to the population, is based on legal articles that do not permeate the community, not illustrated and generate a lack in many cases even to the same owners of the properties listed. Train stations in Valle del Cauca represent more than 50% of the built heritage and are the most deteriorated buildings; the analysis performed in this study tends to establish a baseline of the causes and possible future actions that take into account the community that identifies with the heritage resource.

Keywords: Reuse; heritage conservation; memory; identity; train stations; Valle del Cauca

Resumo

Comprender o estado real do património construído do Valle del Cauca, indicado pelo Estado colombiano como um bem de Interesse Cultural da Nação (BIC). Apesar de avanços e logros em termos de proteção patrimonial do Ministério da Cultura se evidencia, em muitos casos, o desconhecimento destes bens e a necessidade de ações que possam permitir a conservação do património construído. Ao longo dos anos percebeu-se frequentes situações de desconhecimento do marco jurídico por parte dos três atores fundamentais na construção da memória e da identidade, tudo a partir da valoração física dos edifícios que permitiriam reconhecer nossa história. O governo protege e legisla as normas gerais para a salvaguarda do património nacional, no entanto, a comunicação exigida por parte das esferas da população se baseia em artigos e decretos que não penetram na comunidade, não a ilustram e portanto, geram um desconhecimento por parte dos mesmos proprietários dos respectivos imóveis já catalogados. As estações de trem no Valle del Cauca representam mais de 50% do património construído e são os edifícios mais deteriorados; a análise que se realiza nesta investigação tenciona estabelecer uma linha de base das causas e das possíveis ações futuras que se tem em conta na comunidade que se identifica com o bem patrimonial.

Palavras chave: Re-uso; a conservação do património; memória; identidade; estações ferroviárias; Valle del Cauca

doi:10.11144/Javeriana.apc28-1.vpvc

Artículo de investigación

Recepción: 31 de junio de 2014

Aceptación: 5 de noviembre de 2014

Disponible en línea: 10 de diciembre de 2015

* Los descriptores y keywords plus están normalizados por la Biblioteca General de la Pontificia Universidad Javeriana.

privado, generaban un ingreso fiscal mayor al de la producción económica de los servicios públicos nacionales entre los que figuraba el transporte férreo.

La obsolescencia funcional, sumada a las condiciones topográficas y climáticas que hacen difícil el acceso al territorio y a la baja designación de recursos de la nación y, sobre todo, el desconocimiento y la falta de valoración de estas edificaciones, ha llevado al inminente deterioro de las estaciones y a su usurpación.

El objetivo de este artículo es mostrar los resultados de la primera fase de una investigación mayor referida a la puesta en valor de los bienes de interés cultural del departamento del Valle del Cauca. Esta primera fase está dedicada a las estaciones ferroviarias y tiene como objetivo relevarlas tras analizar sus valores simbólicos, históricos y arquitectónicos y realizar un diagnóstico de las principales causas de su deterioro.

Hipótesis

Sostenemos que hay una serie de causas que atentan contra la conservación de los edificios patrimoniales en el Valle del Cauca, entre ellas: la obsolescencia funcional; el desconocimiento de sus valores simbólicos, históricos y arquitectónicos; la vulnerabilidad sísmica y la falta de recursos. El análisis pormenorizado de estos aspectos contribuirá a definir la necesidad de priorizar el análisis de las estaciones de tren, para ponerlas en valor como elementos jerárquicos de un territorio en la consolidación de su patrimonio.

Marco teórico

Sobre las teorías de conservación

A partir de la Segunda Guerra Mundial los llamados “monumentos” cambiaron de denominación y comenzaron a ser estudiados como “patrimonio histórico”, entre este se incluye el patrimonio modesto que es exaltado más por su huella cultural que por la connotación de su valor arquitectónico:

La noción de monumento histórico comprende tanto la creación arquitectónica aislada, como el ambiente urbano o paisajístico que constituya el testimonio de una civilización particular, de una evolución significativa o de un acontecimiento histórico. Esta noción

se aplica no sólo a las grandes obras, sino también a las obras modestas que con el tiempo hayan adquirido un significado cultural (Unesco, 1964).

Es en la etapa de postguerra cuando empiezan a incluirse las estaciones de tren como parte del patrimonio industrial (Choay, 2007, p. 8), y a partir de la Carta de Venecia (Unesco, 1964) se incluye la noción de patrimonio modesto; estos factores influyen en la determinación posterior en Colombia para poner en valor el sistema ferroviario y sus estaciones.

Las acciones sobre el patrimonio se refieren principalmente a la materialidad de los edificios. Estas actuaciones son entendidas en sus inicios como: 1) *restauración*: intervención dirigida sobre un bien patrimonial para conservar su autenticidad y protección (Blanco, 2009); 2) *rehabilitación*: que busca mantener la función del edificio e implica menos alteraciones del proyecto original (Correia, 2007); 3) *preservación*: que está referida a acciones preventivas en cuanto defensa, salvaguarda y articulación de medidas previas de prevención frente a posibles daños o peligros (González-Varas, 2008, p. 94); 4) *reconstrucción con materiales nuevos*: a la que se acude en caso de incendios, terremotos o guerras (Correia, 2007); 5) *anastilosis*: técnica de reconstrucción de los bienes arquitectónicos que se encuentran en ruinas por medio de la utilización de los materiales propios del lugar (Jokilehto, 1999: 69); y 6) *consolidación o intervención directa*: en la que se busca, con estructuras de soporte o cambios en la materialidad, evitar el colapso o mayor deterioro del edificio (González-Varas, 2008, p. 100).

Ahora bien, además de las acciones reseñadas existe también otra perspectiva para comprender el problema de la conservación y, en consecuencia, de plantear las acciones que se deben seguir; son dos las acciones que entablan la relación entre la conservación y la función del edificio: la *renovación* y la *recuperación*, que son técnicas de intervención directa necesarias cuando el edificio ya no cumple las funciones para las que fue creado.

RENOVACIÓN

La renovación es frecuente en sustituciones urbanas más que en edificaciones y se usa generalmente en la recuperación de centros históricos.

El término “renovación” alude a la obtención de una condición nueva especialmente en sentido cultural o espiritual, con una idea implícita de mejora o actualización (González-Varas, 2008, p. 546).

En la carta de Venecia (Unesco, 1964) la conservación de los monumentos se ve siempre favorecida por su utilización en funciones útiles a la sociedad:

[...] tal finalidad es deseable, pero no debe alterar la distribución y el aspecto del edificio. Las adaptaciones realizadas en función de la evolución de los usos y costumbres deben, pues, contenerse dentro de estos límites (Unesco, 1964).

RECUPERACIÓN

La “recuperación” significa la “readquisición” y “revalorización” de un bien cultural que se encontraba temporalmente abandonado, degradado o privado de su funcionalidad; de este modo el término alude a los métodos que posibilitan que un objeto histórico, nacido en otro contexto, satisfaga las necesidades contemporáneas mediante su “reutilización” (González-Varas, 2008, p. 545).

En la Carta de Atenas (Naciones Unidas, 1931) se autoriza el empleo de materiales modernos siempre y cuando sean reconocibles, como planteaba Boito, en su “intervención restricta”, pero con la premisa de respetar la obra histórica y artística del pasado sin proscribir el estilo de cada época.

En Colombia, la restauración se ha enfocado a la valoración documental, y el valor de los edificios reposa en su declaratoria y en la ley que los protege, sin embargo, se han dejado a la deriva los edificios que no se usan, y en muchos de los casos en que estos se han reutilizado esta acción se ha dado sin un estudio previo. En el caso particular de las estaciones de ferrocarril se ha realizado un alto número de proyectos que no se han llevado a cabo:

En Colombia existe una evidente dicotomía en el tema de la función en proyectos de intervención en bienes inmuebles patrimoniales. Cuando se habla de restaurar una edificación se hace referencia a la materialidad en sí de ésta, lo cual se convierte en el principal argumento para ejecutar el

proyecto, aquí prima la técnica sobre la funcionalidad, es más importante el aspecto formal, que el uso que debe cumplir la edificación (Patiño, 2010, p. 17).

La “reutilización” alude a la identificación de necesidades de los habitantes del área de influencia del bien patrimonial, así el edificio puede constituirse en un productor de vínculos sociales que garanticen el buen uso y funcionamiento del bien y garanticen su permanencia en el futuro:

Si, en cambio, se asigna trascendencia a la consolidación de la identidad cultural del grupo social, el patrimonio arquitectónico y urbano adquirirá valor en función de su capacidad como elemento de identificación y apropiación del entorno por parte de ese grupo, y las consecuencias de esa toma de posición, tanto para la determinación de los bienes patrimoniales como para su tratamiento, conducirán a operaciones de rescate o refuncionalización por vías ricamente creativas (Waisman, 1988, p. 127).

Marco metodológico

El fin de las acciones y operaciones de conservación es prolongar y mantener el mayor tiempo posible los materiales de los que está constituido el objeto (González-Varas, 2008, p. 74). En la Carta de Atenas se plantea evitar los riesgos de los edificios patrimoniales mediante obras de mantenimiento regular y permanente (Naciones Unidas, 1931), se considera que las acciones que deben tenerse en cuenta en esta conservación son las siguientes: averiguación, documentación, conservación preventiva, preservación, tratamiento, restauración y reconstrucción (Correia, 2007).

Este estudio se fundamenta en las acciones de averiguación y documentación que Alois Riegl (1903) determinó para hacer la valoración de los monumentos a partir de categorizar sus valores de tipo histórico, antigüedad, artísticos, estéticos y de contemporaneidad. En esta investigación destacaremos los valores histórico y conmemorativo que logran su ponderación en la memoria de los individuos que habitan el lugar donde las obras se implantan: “El valor histórico de un monumento reside en que representa una etapa determinada, en cierto modo individual, en la evolución de alguno de los campos creativos

de la humanidad” (Riegl, 1903, p. 57). Asimismo, el valor conmemorativo aspira a la inmortalidad de los edificios, que prevalecen siempre en el eterno presente y permanente estado de génesis (p. 67).

Con base en los estudios de Riegl (1903) se realizó una investigación descriptiva y explicativa (Hernández, Fernández y Baptista, 2000) que permitiera describir el estado de los edificios patrimoniales del Valle del Cauca y explicara las causas de deterioro de los mismos.

El Valle del Cauca

El Valle del Cauca es uno de los 32 departamentos en los que se divide políticamente la República de Colombia. Geográficamente, este se caracteriza –como su nombre lo indica– por ser un valle bañado por el río Cauca, territorio no del todo plano porque se ubica en las estibaciones de dos de las tres cordilleras del territorio colombiano: la occidental y la central.

El departamento se divide en 42 municipios, su capital es la ciudad de Santiago de Cali y su territorio está constituido por cuatro unidades fisiográficas: 1) la llanura del Pacífico, donde se encuentra Buenaventura que es el puerto más importante de Colombia sobre el océano Pacífico, región que se caracteriza como zona costera poblada del mangle en los esteros que forman los diferentes ríos que desembocan en el Pacífico; 2) la cordillera Occidental, que es atravesada por la vía férrea y las carreteras que conducen al puerto de Buenaventura. En su mayoría es boscosa y poco poblada; 3) el valle del río Cauca donde se encuentran la mayoría de asentamientos urbanos; y 4) el flanco occidental de la cordillera Central que es una zona rica en territorios agrícolas.

Los primeros asentamientos precolombinos en el territorio vallecaucano se localizaron en el valle del río Cauca, en las laderas montañosas de las cordilleras Occidental y Central y en los alrededores de lo que es hoy Buenaventura. En esta zona no se registran importantes vestigios ceremoniales o funerarios como en otras regiones del país, sin embargo, la tradición constructiva del bahareque tiene sus raíces en ese periodo (Saldarriaga, 2010, p. 21).

El periodo colonial bajo el dominio del virreinato de Nueva Granada dominó durante tres siglos el territorio colombiano, tiempo en el que se define la mayor parte de los rasgos urbanos y

arquitectónicos y las formas constructivas. En este periodo el Valle del Cauca no tuvo una concentración densa de la población –la cual se ubicó en su mayoría en la región andina central y en la costa Caribe–, pero se detectan en el territorio pequeños asentamientos urbanos. Durante este periodo se construyeron importantes tipos de arquitectura –religiosa (iglesias y conventos) y de vivienda (casas de hacienda y viviendas urbanas)– implantadas por los españoles.

Desde la independencia, en 1810, de modo genérico se denomina como “Republicano” al periodo de la arquitectura colombiana que llega hasta 1930. Se incrementó la concentración de población en la cuenca del río Cauca y la llegada de medios importantes de transporte y la industrialización dejaron como herencia una arquitectura que se diferencia claramente del periodo anterior, esta se evidencia en la ornamentación y la adopción de distintos estilos importados de Europa: el neogótico, el neoclásico y otros más eclécticos se aplicaron en edificios públicos regionales, estaciones de tren y algunas industrias, igualmente, la vivienda adoptó estos estilos (Saldarriaga, 2010, p. 35).

No solo se importaron los estilos, con ellos llegaron nuevos materiales y tecnologías. Hasta el siglo XIX el poblamiento territorial vallecaucano se había concentrado en el valle del río Cauca. A fines de ese siglo y principios del XX, el Valle del Cauca se mantenía alejado del resto del país y del exterior y se debatía entre el aislamiento, el atraso y el estancamiento. Esta región carecía de vías y sistemas de comunicación que le permitieran evolucionar de una economía de subsistencia y comenzar un despegue económico de intercambio con la nación.

El gobierno central fue consciente entonces de la necesidad de construir medios de comunicación y transporte como un primer paso para promover un camino efectivo hacia la modernización de la región.

La primera línea de ferrocarril se construyó entre 1836 y 1850 e inició su servicio en 1855, pero solo hasta 1878 se inició la construcción de la línea que buscaba unir el puerto de Buenaventura con el territorio vallecaucano. Las líneas férreas fueron concebidas para unir las regiones con el río Magdalena, eje natural de comercio que vinculaba las costas Pacífica y Atlántica.

La llegada del ferrocarril significó la salida del atraso para emprender una ruta hacia el progreso. Así, desde 1915, la región se convirtió en un polo de desarrollo, condición que se vio

reforzada por la apertura del Canal de Panamá en 1914. Gracias a ese eficiente transporte se pudieron exportar productos desde el centro del Valle hasta el muelle de Buenaventura y se auspició el impulso de las pequeñas ciudades que la modernización fortaleció en infraestructura, estaciones, puentes y túneles (Arias, 2011).

El ferrocarril del Pacífico, después de superar grandes retos técnicos (Nieto, 2011), llegó a la ciudad de Cali el 1 de enero de 1915; a partir de ese momento la interconexión con otros lugares y otras líneas férreas se consolidó y se inició la continuación de la línea hacia el sur del país, así se logró que funcionaran 853 kilómetros en el Valle del Cauca.

La arquitectura en Colombia durante su periodo moderno se dividió en tres etapas: una temprana, que podemos denominar “primera modernidad” y que va de 1930 a 1950; una segunda de “consolidación”, entre 1950 y 1970; y finalmente, una tercera etapa de “diversificación”, que se extiende desde 1970 hasta la actualidad (Saldarriaga, 2010, p. 56). Aunque la mayoría de las estaciones se construyeron en el periodo premoderno, algunas fueron realizadas en esa “primera modernidad”.

A partir de 1945, fenómenos sociales como la violencia y económicos como la industrialización propiciaron la concentración de la población en los centros urbanos. Para 1968 el país contaba con 3 406 km de líneas férreas activas pero ya con muestras de deterioro. La decadencia de los ferrocarriles deviene, en primera instancia, de la paulatina construcción de carreteras, la creciente llegada de automóviles y el bajo precio de los combustibles (Universidad del Valle, 2011).

Hoy el patrimonio arquitectónico de la región del Valle del Cauca en Colombia se está deteriorando muy rápidamente. Algunos de los bienes listados han sido demolidos, y otros, que aún podrían ser intervenidos, se encuentran abandonados.

Es un hecho que Colombia ha ordenado a través de su sistema legislativo las instancias que salvaguardan el patrimonio nacional, los bienes que deben ser custodiados y los criterios para la escogencia y conservación de un bien patrimonial en el territorio colombiano.

A través de los procesos de descentralización, los entes territoriales en los niveles local y departamental han acogido dicha legislación ajustándola a las especificaciones propias de su entorno. El Valle del Cauca es uno de ellos pero, aunque existe la normativa, se han identificado situaciones que atentan contra la conservación de los bienes:

a. Desconocimiento de los valores patrimoniales de los edificios por parte de quienes deben actuar

Se identificaron tres actores fundamentales en la intervención del bien: el propietario, el Estado y el ejecutor (en su mayoría arquitectos).

- *Actor 1: el propietario*

Los edificios pertenecen en algunos casos al Estado y en otros a los privados. Cuando son propiedad privada es usual que pasen muchos años antes de que el propietario se entere de que su edificio ha sido catalogado y debe ser protegido. Incluso muchas veces se enteran de ello cuando ya han iniciado una intervención.

Por otra parte, se ha creado el estigma de que el bien patrimonial es intocable, esto genera miedo al propietario o posible inversionista, razón por la cual se prefiere acelerar su destrucción pues el valor de la tierra parece ser más alto sin el bien que con este.

- *Actor 2: el Estado colombiano*

Los funcionarios administrativos desconocen las posibilidades de intervención de los bienes e incluso la protección por mandato de los mismos y la ley que los regula. Los Bienes de Interés Cultural de la Nación (BIC) que se encuentran en el territorio del Valle del Cauca deben ser protegidos por el Ministerio de Cultura, que a su vez delega funciones a las entidades locales. De esta manera se los condena al abandono. En este sentido, vale la pena reparar en que incluso existen bienes que aunque están en las listas de protección patrimonial, hace ya varios años dejaron de existir.

En este contexto hay que advertir que los municipios del Valle no cuentan con la capacidad económica para el mantenimiento del bien. Además, la falta de instrumentos y el desconocimiento llevan a que los edificios patrimoniales cambien de uso sin estudios previos ni intervenciones adecuadas lo que, una vez más, los lleva al deterioro.

- *Actor 3: el arquitecto*

A lo largo de la historia, en Colombia, priman las acciones de restauración sobre cualquier tipo de intervención. Las acciones restauradoras, si bien recuperan el bien patrimonial, lo alejan de las posibilidades de uso de la comunidad donde se

ubica y en muchas ocasiones el alto costo de la restauración no puede ser mantenido en el tiempo, lo que lleva el bien al desuso y posteriormente al deterioro (Patiño, 2010, p. 23).

Cuando se decide un cambio de uso no se hace de manera sistemática sino basada en la subjetividad, que responde en muchos casos a intereses económicos.

b. Vulnerabilidad sísmica

Como se observa en la figura 1, el Valle del Cauca se encuentra en alta vulnerabilidad sísmica. En 2010 se modificó en Colombia la Ley de Sismorresistencia y se adoptó la Ley NSR-10, que establece los criterios y requisitos mínimos para el diseño, construcción y supervisión técnica de edificaciones.

Las técnicas constructivas de algunos edificios patrimoniales deben ser estudiadas a la luz de los nuevos códigos para evitar deterioros ante los sismos y otras fuerzas de la naturaleza. El sismo registrado en 1999 en Armenia, región colindante con el Valle del Cauca, deterioró algunos de sus edificios patrimoniales y, más recientemente, en abril de 2013, un incendio destruyó de manera total la capilla doctrinera del resguardo indígena de San Andrés de Pisimbalá, en el departamento del Cauca.

La ley indica que las edificaciones públicas –como son las estaciones del tren– deben ser intervenidas o reforzadas para llevarlas a un nivel de seguridad sísmica equivalente al de una edificación nueva, condición que ha llevado a intervenciones meramente ingenieriles en algunos de los bienes patrimoniales, desconociendo su importancia. Este es el caso de la hacienda Cañasgordas cuyos resultados posteriores a la intervención consolidaron el detrimento de sus características arquitectónicas.

c. Dificultad en las acciones técnicas de intervención y “la adecuación a nuevas normas”

Así como sucedió con la ley antisísmica colombiana, recientemente se ha reforzado la conciencia de las necesidades particulares de las personas con movilidad restringida (PMR), pero aún se desconoce cómo actuar en los bienes patrimoniales para suplir estas necesidades. Se intenta asegurar que en el diseño y ejecución de proyectos se incluya un enfoque diferencial,

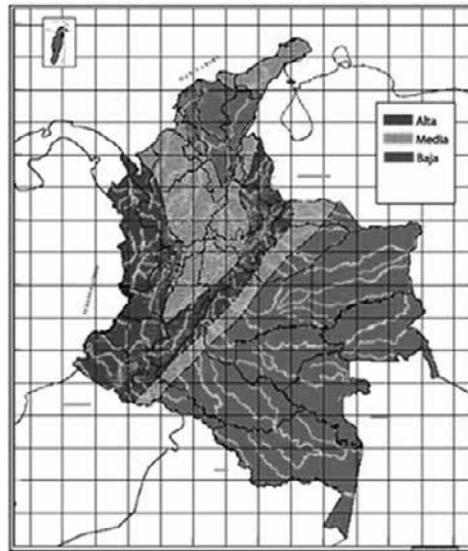


Figura 1:
Mapa de vulnerabilidad sísmica colombiana
Fuente:
Ingeominas, 1997

el cual permita garantizar que las personas con discapacidad se beneficien en igualdad de condiciones y en términos de equidad con las demás en el respectivo plan, programa o proyecto. Según la Ley 1618 de 2013 (República de Colombia, 2013), aquellos obstáculos materiales construidos que impiden o dificultan el acceso y el uso de espacios públicos o privados deben ser modificados para permitir la movilidad de personas con discapacidad.

La aceptación de las normas de sismorresistencia y la adaptación de las normas para personas con movilidad restringida son situaciones contemporáneas que deben ser estudiadas para salvaguardar el patrimonio arquitectónico colombiano y volverlo incluyente y al servicio de una comunidad.

d. Baja designación de recursos para intervenciones en comparación con la asignación para nuevas obras en los presupuestos

Los recursos provenientes del IVA a la telefonía celular en Colombia están dirigidos a apoyar proyectos de fomento, promoción y desarrollo del patrimonio cultural. Sin embargo, la asignación es mínima considerando que la ley incluye el patrimonio tangible e intangible y que los recursos se dividen en los 32 departamentos del territorio nacional (Decreto 4934 de 2009). Los recursos entregados a la Secretaría de Cultura del departamento del Valle del Cauca en 2012 fueron asignados para cuatro de los 94 edificios listados (fuente: Comité de Patrimonio del departamento del Valle del Cauca). Solo en la res-

tauración del teatro municipal del municipio de Buga se invirtió el 80% de los recursos, el 20% restante se utilizó para situaciones de emergencia en otros municipios. Aunque el Decreto 4934 fue sancionado en 2009, solo empezó a regir hasta 2012 y los dineros no invertidos en años anteriores fueron retornados a la nación. La designación para obras en los municipios es mayor y los mandatarios locales optan por realización de obra nueva para suplir las necesidades de sus habitantes.

En el caso de la propiedad privada existen beneficios para los propietarios de bienes de interés cultural que tienden a asegurar el mantenimiento del bien, tales como la disminución tributaria. Sin embargo, no se sabe de ningún mecanismo de control que asegure la designación de estos recursos y, en muchos casos, el monto es solo suficiente para el mantenimiento cotidiano del edificio.

e. Obsolescencia funcional

En siglos anteriores la vida útil de un edificio era de un promedio de 500 años, pero en el siglo XX este promedio se redujo aproximadamente a cincuenta años, lo que ya hace obsoletos a algunos edificios industriales y viviendas de los años cincuenta (Diez, 2012, p. 212).

Desde la década de 1970 se suspendió la operación férrea en la mayor parte de Colombia:

A pesar del abandono a que han sido sometidas todas las estaciones de ferrocarril, dados sus valores arquitectónicos, históricos y documentales, estas son aun referencias urbanas que en otra época señalaron la entrada y salida de las ideas y del progreso y que ocupan un lugar destacado en la memoria de los colombianos (Colcultura, 1992).

La Carta de Venecia (Unesco, 1964) plantea la posibilidad de asegurar la consolidación de un monumento mediante medios más modernos de construcción y conservación cuya eficacia se demuestre con datos científicos y empíricos, para la apropiación social de los edificios cuando estos ya no cumplen las funciones para las que fueron concebidos. Sin embargo, la voluntad política se desvía al surgimiento de nuevos edificios para suplir las necesidades de la población y no al rescate de los que ya existen.

Las razones mencionadas ponen en evidencia la necesidad de rescatar los valores de las estaciones del tren e iniciar la labor investigativa con la catalogación de estos y rescatar la memoria de los habitantes de los poblados para ponderar sus significados simbólicos y recordar la importancia del surgimiento de estos con la llegada del tren.

Caracterización de las estaciones de tren del Valle del Cauca

El patrimonio del Valle, con pocas excepciones, pertenece al patrimonio modesto reconocido en la Carta de Venecia (Unesco, 1964) en su artículo primero:

La noción de monumento histórico comprende tanto la creación arquitectónica aislada, como el ambiente urbano o paisajístico que constituya el testimonio de una civilización particular, de una evolución significativa o de un acontecimiento histórico. Esta noción se aplica no sólo a las grandes obras, sino también a las obras modestas que con el tiempo hayan adquirido un significado cultural (Unesco, 1964).

Durante la colonia las determinantes tecnológicas fueron decisivas en los procesos de adaptación de los modelos y tipologías peninsulares (Jiménez, 2009, p. 68), que para las iglesias y haciendas fueron las heredadas del barroco y la influencia del estilo mudéjar.

[...] tiene como modelos, tipos y patrones genéricos, las construcciones rurales españolas, principalmente las haciendas y cortijos andaluces con fuerte influencia mudéjar. En el periodo colonial la arquitectura de las casas obedecía a una estética austera, imponente, sencilla, rigurosa y eficaz (Barney y Ramírez, 1994, p. 36).

Durante el siglo XVIII la imagen neoclásica dominó la estética de Cali, capital del departamento, y posteriormente se introdujo a los municipios menores, así el fin del periodo colonial se expresa mediante elementos que se retoman de los cánones clásicos como balcones, portadas y ventanas.



Figura 2:
 Mapa del Valle del Cauca con recorridos ferroviarios.
 Fuente:
 Invest Pacific (s.f.)

Fue durante la República cuando se consolidó el patrimonio institucional del departamento porque este fue el periodo en el que se construyeron teatros, sedes gubernamentales, hoteles y hospitales; los edificios crecieron en altura y sus técnicas constructivas y ornamentos no respondían a un único estilo; esta arquitectura se caracterizó por evitar el alero y la aparición de buhardillas y mansardas, también se introdujeron elementos como balcones con balaustrada y otros con funciones decorativas como frisos, frontones y pórticos. Proliferaron en la época republicana molduras y tallas en yeso con materiales y mano de obra importada de Europa (Jiménez, 2009, p. 86).

Las primeras décadas del siglo XX se caracterizaron por la llegada de la nueva infraestructura: para apoyar el recorrido del tren se levantaron 47 estaciones en cuatro líneas, desde Buenaventura hasta Cali y de allí a las

ciudades intermedias de Popayán, Armenia y Cartago. Entre ellas, la estación de Buenaventura, a cargo del arquitecto Vicente Nasí, construida en 1930, un siglo después de la primera en el mundo en Liverpool; la de Tuluá (hoy demolida), diseñada por la firma Borrero y Ospina; y la de Cali, por el arquitecto Hernando González Barona. Estas fueron las únicas proyectadas por arquitectos, las demás fueron edificadas por ingenieros que se basaron en manuales técnicos, lo que generó en las estaciones rasgos similares y consolidó una red de edificios modestos y sencillos (Botero, 1995, p. 8). Estas estaciones se caracterizan por estar constituidas de naves modulares que podían crecer paralelamente a la vía férrea según las exigencias del servicio, su materialidad era similar, la mayoría era en mampostería de ladrillo cocido, aunque en algunas regiones tuvieron modificaciones.

Los cuatro trayectos tienen en su arquitectura características similares. El trayecto de Buenaventura a Cali se construyó por tramos; los primeros fueron los de alta montaña que diferencian la arquitectura de sus estaciones realizadas en 1913 en los municipios de Dagua y La Cumbre, construcciones en madera realizadas por la compañía americana dirigida por el ingeniero Alfredo Mason, con cubiertas a dos o cuatro aguas, armadas sobre cerchas de madera con aleros que contenían una nave básica. En las diseñadas por Rafael Álvarez Salas y las de su sucesor Arturo Arcila Uribe, la nave era resaltada por un cuerpo central más grande que se formaba al adelantar el paramento en las dos fachadas mayores; la estructura se hizo en la mayoría de los casos con machones armados en las aristas e intersecciones de los muros, los zócalos tenían detalles en alto relieve (Botero, 1995, p. 34), predominaba el lleno sobre el vacío, los vanos eran predominantemente verticales con jambas y alféizares resaltados y rematados en muchos casos con arcos de medio punto en lugar del dintel.

En la Figura 2 se observa el trazado de las líneas que fueron dejando a su paso la arquitectura modesta acompañada de elementos arquitectónicos y señaléticos como puentes, tanques y túneles que hoy consolidan el paisaje ferroviario donde se implantaron los modestos edificios que albergaron las estaciones de tren.

Diseño metodológico

El diseño metodológico de este trabajo, que es la primera fase de una investigación mayor, se fundamenta en definir, mediante un estudio transeccional descriptivo, el estado actual del patrimonio ferroviario vallecaucano y sus posibilidades de intervención.

El universo de la muestra comprende los 94 bienes patrimoniales, de los cuales se seleccionaron los ubicados en la ruta Centro-Norte del departamento del Valle del Cauca, así la muestra

se delimitó a 69 edificios patrimoniales concentrados en los municipios de zona plana que son atravesados por la ruta férrea; se incluye a Cali, ciudad capital del departamento.

Fue necesario comparar las estaciones con de edificios de otros usos declarados como bienes de interés cultural para hacer un análisis comparativo de las características de conservación e intervención.

Análisis comparativo

En esta investigación fue necesario observar comparativamente el comportamiento de las estaciones de tren con otros edificios de carácter patrimonial que se agruparon por usos; es aquí donde se evidencia que la obsolescencia y la modestia de su arquitectura son influencias definitivas para que las acciones de conservación sean menores en las estaciones que en los otros edificios que ostentan el título patrimonial.

En la Tabla 1 se observa la comparación de la totalidad de los edificios reseñados como bienes de interés nacional y la muestra escogida para este estudio.

CATEGORÍAS

La categoría “uso”, entendida como la asignación de funcionamiento racional y la utilidad que se le asigna a los edificios, sirvió para identificar las cuatro funciones predominantes de los edificios patrimoniales: estaciones de ferrocarril, haciendas de habitación, uso religioso y uso institucional. Este último agrupa edificios destinados a distintas funciones, como teatros, hospitales, casas de gobierno, plaza de toros, entre otros. “La utilidad se conseguirá con la oportuna situación de las partes, de modo que no haya impedimento en el uso” (Vitruvio, 2011 [23 a.C]).

La categoría de “estado de conservación” se refiere al estado de los materiales que cons-

Tabla 1:
Edificios patrimoniales según su uso.

Fuente:
Elaboración propia

Muestra y universo del total de Bienes de Interés Cultural (BIC) del Valle del Cauca					
		% BIC Valle	UNIVERSO	MUESTRA	% del universo
	Estaciones	50.54%	47	36	76.95%
	Haciendas	23.65%	22	12	54.54%
	Religioso	13.98%	13	13	100%
	Institucional	11.83%	11	8	72.72%
	Total	100%	93	69	74.19%

EDIFICIO:				
CATEGORÍA	VARIABLE		ESTADO	OBSERV.
Uso	Uso	Uso actual		
		Uso original		
	Tiempo de uso	Edad		
		Años de uso		
	Flexibilidad	Ha sido usado con otra función		
		Se realizan allí otras actividades		
Actividad	Frecuencia de actividad			
Conservación	Estado de conservación	Cubierta		
		Muros		
		Sistema constructivo		
		Pisos		
		Ornamentación		
	Mantenimiento	Evidencia de mantenimiento		
		Reformas evidentes		
		Nuevos elementos que imitan anteriores		

Tabla 2:
Valoración patrimonial.
Fuente:
Elaboración propia.

tituyen el objeto, como plantea González-Varas (2008). Por esta razón se observaron los siguientes elementos constitutivos de los edificios: cubiertas, estructura, muros, pisos, ornamentación, así como su sistema constructivo y las acciones de mantenimiento que sobre el bien se realizan.

PROCEDIMIENTO

Se hizo una tabla de valoración para cada uno de los edificios de la muestra, previa revisión de la literatura sobre la historia de los edificios, y se verificó el estado de conservación en sitio utilizando la siguiente escala de valoración:

- **Óptimo (O)**, cuando el edificio se encuentra en perfecto estado y son evidentes las acciones de conservación.
- **Bueno (B)**, cuando el edificio conserva su forma, pero algunos de sus elementos requieren acciones menores de conservación como puede ser el aumento en el mantenimiento.
- **Regular (R)**, cuando el edificio –a pesar de mantener su forma– ha dejado de ser

funcional o es utilizado de manera inadecuada o cuando a pesar de mantener su forma algunos de sus elementos están en deterioro.

- **Malo (M)**, cuando el edificio conserva su forma, pero es funcional en forma precaria o simplemente no es funcional, y cuando sus elementos presentan deterioro.
- **Muy malo (MM)**, cuando el edificio no conserva su forma y solo hay vestigios de algunos de sus elementos.
- **Demolido (D)**, cuando el edificio fue demolido o solo se encuentran pequeños vestigios de su existencia.

La valoración de los elementos constitutivos y el grado de uso de los edificios se trabajó con la misma escala y la utilización de la tabla de valoración, como se observa en la Tabla 2. Para determinar el estado general de la edificación, en la categoría de uso se estudiaron las funciones que ha tenido el edificio a lo largo del tiempo, y en la categoría de conservación, cada uno de los elementos de manera individual.

Estado	Estaciones	Haciendas	Religioso	Institucional
O (óptimo)	0	2	2	1
B (bueno)	1	5	7	4
R (regular)	3	2	4	3
M (mal)	6	1	0	0
MM (muy mal)	24	1	0	0
D (demolido)	2	1	0	0
Total	36	12	13	8

Tabla 3:
Estado de conservación según el uso.
Fuente:
Elaboración propia



Figura 3:
Capilla Nuestra Señora del Overo, Bugalagrande, Valle del Cauca
Fotografía:
Carlos Miguel Varona

Resultados

Los cuatro grupos de análisis según el uso que se consideraron en esta investigación se comportan de diferente manera en cuanto a la relación de su función y conservación como se observa en la Tabla 3 de la siguiente forma:

Se observa que el 50% del patrimonio arquitectónico del Valle del Cauca corresponde a las estaciones de tren, sin embargo, las acciones de recuperación se han enfocado en el 50% restante.

Este primer resultado demuestra que el grupo funcional más deteriorado es el de las estaciones ferroviarias; en el grupo 2, al que pertenecen las haciendas del Valle del Cauca,

observamos que a pesar de que datan del siglo XVIII y se construyeron para albergar familias adineradas que basaban su sustento en la agricultura, debido a la modernidad, la industrialización y el cambio de las composiciones familiares, estas haciendas modificaron su uso a casas de recreo o quedaron inmersas en los cascos urbanos con usos museográficos. Estas acciones han habilitado la restauración de las haciendas y se encuentran en mejor estado que las estaciones de tren.

En el grupo 3, los lugares destinados a actividades católicas en Colombia pertenecen y son administrados por la curia. Por ser un país donde la mayoría de los habitantes aún practican el culto católico, la actividad cotidiana religiosa, el interés de sus fieles y el de la comunidad religiosa han generado mecanismos de conservación y mantenimiento de sus bienes, entre ellos y sin distingo los patrimoniales. La totalidad de la muestra presentó características de conservación y mantenimiento permanente como se observa en la capilla Nuestra Señora del Overo (Figura 3), todas mantienen su uso original y la actividad en sus instalaciones es permanente y cotidiana.

Pertenecen al grupo 4 teatros, hospitales, plazas de toros, museos y edificios que albergan oficinas gubernamentales, su uso ha sido continuo desde que fueron construidos y las actividades permanentes en diferentes escalas han mantenido sus características originales.

GRUPO 1: USO TRANSPORTE FERROVIARIO, ESTACIONES DE TREN

En el territorio vallecaucano se encuentran 47 estaciones de tren que dejaron de ser útiles a partir de la transformación de los sistemas de transporte en Colombia. Su falta de uso y las condiciones geográficas de donde se ubican, además de un abandono del Estado, han llevado a su imparable deterioro. Las políticas nacionales no son claras, algunas veces anuncian el regreso del sistema ferroviario, cambian algunos tramos de los rieles, contratan compañías extranjeras, etc., pero rápidamente aparece alguna razón para no continuar con los proyectos trazados. Mientras tanto la comunidad se preocupa, pues el deterioro de sus estaciones genera un impacto negativo en sus alrededores,

Figura 4:
Estación de tren San Pedro, Valle del Cauca
Fotografía:
Carlos Miguel Varona





son invadidas o saqueadas, y nadie hace nada por arreglarlas:

En Colombia, el tren parece ser un sistema de transporte obsoleto, ruinoso testimonio del pasado y tan solo motivo de nostalgia; pero a finales del siglo XIX y comienzos del XX, fue un elemento importante para la estructuración del territorio y en su proceso de modernización (Niño, 2006, p. 358).

De las 36 estaciones visitadas solo una se encuentra en buen estado. Se trata del caso excepcional de la estación de ferrocarril de Palmira, que hoy es utilizada como museo de la cultura Malagana –cultura indígena de la que recientemente se encontraron artefactos–. La municipalidad no tenía un lugar para los objetos de esta cultura y decidió restaurar la estación que se encontraba abandonada.

Otras dos, la de Buga y la de Cali, dos de las ciudades más importantes del departamento, se encuentran en regular estado, ambas albergan oficinas gubernamentales. En el caso de Jamundí, la estación también se encuentra en regular estado, alberga hoy una biblioteca pero las intervenciones realizadas no siguieron los lineamientos de las cartas rectoras. La estación de Tuluá fue demolida.

La mayoría de la muestra seleccionada se encuentra en muy mal estado, como se observa en las imágenes 4, 5 y 6 pues sus elementos constitutivos están en deterioro; en algunos casos las cubiertas están aun presentes, pero en

forma parcial, y esto ha generado el deterioro de los demás elementos, y en otros, la construcción ha sido completamente demolida. En general no se evidencia ningún tipo de acción de conservación, no hay mantenimiento ni vigilancia, el contexto inmediato de los edificios presenta muestras de inminente deterioro.

Conclusiones

La obsolescencia funcional de las estaciones de tren ha llevado a su evidente deterioro. Entre los 4 grupos estudiados, la rápida necesidad de una acción se focaliza sobre estos edificios.

Este estudio ha permitido fundamentar la necesidad de continuar esta investigación, la cual ha iniciado con una valoración del patrimonio del Valle del Cauca y el estudio de las posibilidades de salvaguarda de este grupo en particular de edificios. Este hallazgo en la primera fase de la investigación nos ha permitido delimitar la búsqueda que ha de orientar el estudio y continuar así con el propósito de identificar acciones adecuadas para la recuperación del patrimonio edificado del Valle del Cauca, con especial énfasis en los edificios de las estaciones de tren.

Como es de esperarse, los edificios que han mantenido su uso y actividad tienen un mayor grado de conservación. Los casos estudiados que han cambiado su uso logran mantenerse, pero es evidente que las políticas colombianas no han definido qué hacer con las estaciones de tren. Esta investigación continuará en la búsqueda de

Figuras 5 y 6:
*Estación de Tren
Andalucía, Valle
del Cauca*

Fotografía:
Carlos Miguel Varona

las posibilidades del cambio de uso como alternativa de conservación pues, de no hacerse, la memoria colectiva y la identidad de los pueblos donde se implantan las estaciones están condenadas al olvido.

Es frecuente encontrar en el Valle del Cauca la utilización de las estaciones como viviendas de varias familias desplazadas por la violencia o de escasos recursos, que han permanecido por décadas en los edificios y con permanente temor a ser expulsadas.

Esta apropiación en algunos casos ha generado un crecimiento de vivienda informal en el entorno inmediato de las estaciones, lo que dificulta aún más las posibilidades de intervención.

El uso erróneo del patrimonio edificado, además de las implicaciones de su jerarquía de implantación en los poblados generan que en caso de deterioro del bien de interés cultural y su entorno inmediato también se deteriore el espacio público que *per se* genera la estación, protagonista urbana de los municipios donde se implanta.

Las estaciones fueron gestoras o transformadoras de los centros poblados, su deterioro y abandono generan, asimismo, difusión del caos, por tanto la relevancia de su protagonismo en la trama urbana debe sumarse a los efectos de memoria e identidad para así ponerlas en valor y estudiar las acciones indispensables para su recuperación.

Referencias

- Arias, J. (2011). Ferrocarriles en Colombia 1836-1930. *Credencial Historia*, 257, 1-11.
- Barney, B. y Ramírez, F. (1994). *La arquitectura de las casas de hacienda en el Valle del alto Cauca*. Bogotá: El Áncora Editores.
- Blanco, J. R. (2009). *De varia Restauratione: Teoría e historia de la restauración arquitectónica*. Madrid: Abada.
- Botero, C. E. (1995). *Arquitectura del Ferrocarril del Pacífico, planos y dibujos*. Cali: Universidad del Valle.
- Choay, F. (2007). *Alegoría del patrimonio*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Colcultura (1992). Programa reciclaje de las estaciones de ferrocarril. Bogotá: Presencia.
- Congreso de Colombia (12 de marzo de 2008). *Ley 1185 de 2008*. Bogotá, Colombia: Congreso de la República.
- Correia, M. (2007). Teoría de la conservación y su aplicación al patrimonio en tierra. *Apuntes*, 20(2), 202-219.
- Diez, F. (2012). Heritage (Section 3, Chapter 15). En Crysler, C., Cairns, S. y Heynen, H. *The SAGE Handbook of Architectural Theory* (274-286). Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Washington D.C.: SAGE.
- González-Varas, I. (2008). *Conservación de bienes culturales. Teoría, historia, principios y normas*. Madrid: Ediciones Cátedra.
- Hernández, R., Fernández, C., Baptista, P. (2000). *Metodología de la investigación*. México D.F.: McGraw-Hill.
- Ingeominas (1997). Mapa de Amenaza sísmica para Colombia. Recuperado de <http://seisan.ingegominas.gov.co>.
- Invest Pacific (s.f.). Sectores de inversión / Logística / Conectividad férrea. Recuperado de <http://www.investpacific.org/es/sectores.php?id=165>.
- Jiménez, S. (2009). *La arquitectura de Cali, valoración histórica*. Cali: Universidad de San Buenaventura, Cali.
- Jokilehto, J. (1999). *A History of Architectural Conservation*. Oxford: Butterworth Heineemann.
- Ministerio de Cultura (1997). *Ley General de Cultura. Ley 397 de 1997*. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.
- Ministerio de Cultura (diciembre 18, 2009). *Decreto 4934 de 2009*. Bogotá: Ministerio de Cultura de Colombia.
- Naciones Unidas (1931). *Carta de Atenas*. Atenas: ONU.
- Nieto, C. E. (2011). El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país. *Apuntes*, 24(1), 62-75.
- Niño, C. (2006). Genealogía de un fracaso: Los ferrocarriles en Colombia. *Arquitextos: escritos de arquitectura desde la Universidad Nacional de Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Patiño, E. (2010). La refuncionalización de bienes inmuebles patrimoniales. En Pizano, O. *La gestión del patrimonio cultural* (pp. 15-113). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- República de Colombia (2013). *Ley 1618 del 1 de enero de 2013. Ley de Discapacidad*. Bogotá, Colombia.
- Riegl, A. (1903). *El culto moderno a los monumentos*. Madrid: Gráficas Muriel.

- Saldarriaga, A. (2010). Notas sobre el patrimonio inmueble en Colombia. En Insuasty, P. *Arquitectura, vivienda y patrimonio* (pp. 15-31). Bogotá: Fundación Universidad Jorge Tadeo Lozano.
- Unesco (1964). *Carta de Venecia*. Venecia: Unesco.
- Universidad del Valle (2011). *Centro virtual Isaacs*. Portal Cultural del Pacífico Colombiano. Recuperado de <http://cvisaacs.univalle.edu.co/>
- Vitruvio, M. (2011 [23 a.c]). *Los diez libros de Arquitectura*. Roma: Red ediciones S.L.
- Waisman, M. (1990). *El interior de la historia. Historiografía arquitectónica para uso de latinoamericanos*. Bogotá: Escala.