

## Editorial

# Las antiguas redes ferroviarias y su recuperación para impulsar el desarrollo regional

Old railway networks and their recovery to boost regional development  
Redes ferroviárias velho e sua recuperação do desenvolvimento regional

Hoy día el territorio ha dejado de ser visto como un espacio en blanco sobre el cual se proyectan intervenciones de desarrollo, para dar paso a una percepción en la cual las áreas geográficas deben ser analizadas desde múltiples capas de información que se han superpuesto en el tiempo y que lo han cualificado. Una de estas capas –y en la cual es interés de la revista profundizar– es la relacionada con los elementos culturales y patrimoniales que en cierta medida han determinado el carácter del espacio geográfico.

En este orden de ideas, el número que hoy se presenta reúne resultados de investigaciones sobre uno de los grandes ejes de ordenamiento del territorio: el sistema de ferrocarriles. Esta forma de transporte significó cambios en las centralidades de las regiones que responden principalmente a nuevas estrategias de producción y por tanto económicas, derivadas de la revolución industrial. En América, especialmente en el siglo XIX y comienzos del XX, la forma de organizar el territorio pasó de un sistema de caminos reales que se fueron consolidando como red desde los sitios de extracción de productos agrícolas o de minería, a un sistema de ferrocarriles que da respuesta a métodos de extracción y de producción más veloces que requirieron de un modelo de transporte con nuevas tecnologías y que articularon diferentes recursos como la navegación y la arriería.

En algunos casos, la necesidad de interconectar las zonas impulsó la aparición de cables aéreos, con lo cual se salvaron accidentes geográficos, se extendieron las redes comerciales y se fomentaron nuevas formas de colonización en la región. Los ferrocarriles tuvieron un impacto globalizador como medio

para transportar no solamente mercancías sino ideas y permitir la transculturación, los cambios en los paradigmas ideológicos y, con la llegada de nuevos colonos, la alteración de las cotidianidades de los territorios aún organizados desde una forma de pensamiento basada en los imperios y sus colonias.

Las líneas de ferrocarriles redimensionaron la región, haciendo accesibles y productivos lugares que antes no figuraban en las rutas e itinerarios intercontinentales. De la misma forma, la infraestructura que hace parte del sistema impulsó un nuevo urbanismo y una nueva forma de entender el territorio y de relacionarse con la región. El ferrocarril significó un cambio en la velocidad y, con ello, en las tradicionales formas de productividad ahora superadas a la velocidad y al volumen de productos que se podía movilizar. De igual manera, los saberes tradicionales fueron suplantados por ritmos de trabajo marcados en los nuevos relojes de las estaciones, y las formas tradicionales de construcción fueron alteradas por la llegada de elementos prefabricados empleados tanto para los tendidos de la red como para los edificios propios del sistema. En este sentido, el sistema ferroviario se constituye en una categoría que engloba el patrimonio material e inmaterial. El reto en la preservación de estas huellas está en su refuncionalización para que por sí mismas puedan impulsar nuevamente el desarrollo local.

En el caso de los países iberoamericanos y especialmente en aquellos donde –como en el caso colombiano– el sistema ya no funciona en su totalidad, comprender la dimensión de los sistemas de ferrocarriles puede ayudar a su ordenamiento en el territorio y a su articulación con las dinámicas econó-



micas de la región. Por esta razón, los procesos para su puesta en valor deben dar cuenta de la variedad de elementos del sistema y del impacto en los lugares en los que se inscribe. La visión de entender el sistema como una unidad homogénea ha propiciado que las acciones para su preservación tiendan a ser las mismas, con proyectos de intervención que en ocasiones se circunscriben únicamente a la edificación, desconociendo el potencial del patrimonio material mueble y del patrimonio inmaterial –representado en ciertos oficios y saberes que han desaparecido sin documentarse– que contienen.

De este modo, partir de la idea de que las obras y manifestaciones que componen el patrimonio cultural deben articularse entre sí superando la visión de los monumentos aislados, y de que, para el caso del sistema de ferrocarriles, este principio puede expresarse de mejor manera dada la cantidad de elementos que contiene, permite identificar diversas categorías de patrimonio cultural, plantear estrategias diferenciadas para su intervención y acciones sustentadas en los contextos sociales, culturales, económicos y/o políticos, con lo cual se consolidarían como una alternativa para apoyar el desarrollo regional en Iberoamérica.

En el caso colombiano, el problema del transporte y de la gestión de la infraestructura de conectividad ha hecho que los procesos de producción y de intercambio sean obsoletos. Esta condición, aunada al deterioro causado por las condiciones climáticas –en nuestro caso las continuas lluvias y desbordamientos que han causado los mayores estragos en la red de carreteras–, ha evidenciado la falta de alternativas de transporte terrestre para suplir las necesidades regionales. Es importante y conveniente impulsar con decisión una política de conectividad tomando como eje la red de ferrocarriles –si bien esa iniciativa ya ha sido concretada con algunos proyectos–, además de formular e incentivar el trabajo conjunto entre el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Transporte para viabilizar la refuncionalización del sistema preservando aquellos valores culturales por los cuales son representativos como parte del patrimonio cultural de la nación.

Esta edición divulga esfuerzos acometidos en diferentes países de la región que han encontrado en el sistema de ferrocarriles un potencial para el desarrollo local de los territorios en los que se inscriben, y socializa resultados de investigación referidos a casos de estudio que demuestran, a través de métodos de identificación, valoración y diagnóstico del lugar, la importancia de las redes de ferrocarriles. Por ello agradecemos la respuesta a esta invitación de lugares como Almería en España, Tucumán en Argentina, Anhumas-Jaguariúna en Brasil, y Colombia, en los cuales son evidentes las debilidades y retos que enfrenta el sistema para la reactivación y preservación de sus valores culturales.

De igual manera, este número publica, en la sección abierta, un caso de estudio del conjunto monumental de Antigua Guatemala que señala procesos de análisis arquitectónico que van desde la evolución de las tipologías edificatorias de la ciudad, hasta las características urbanas que dan cuenta de su implantación en el territorio y su adaptación al lugar. Por su parte, el análisis de un santuario en Ecuador redefine la forma como se elaboran los registros para patrimonio inmaterial que se han dispuesto desde organismos como UNESCO y que han sido aplicados sistemáticamente en este país. La investigación demuestra las fortalezas y debilidades de su registro y desarrolla modelos que permiten un manejo adecuado, dependiendo de las condiciones del lugar y de su relación con este tipo de patrimonio.

Agradecemos a los profesionales que han hecho posible esta edición, a los articulistas que con su esfuerzo de investigación y socialización a través de este medio consolidan el prestigio de la revista APUNTES, a los pares evaluadores que con su experiencia en el tema avalan los textos divulgados, y a los comités editorial y científico que con sus directrices han fortalecido la publicación, lo que ha permitido su reconocimiento e inclusión en bases e índices bibliográficos de carácter científico reconocidos internacionalmente.

*Lina Constanza Beltrán-Beltrán*  
Editora

