

PONENCIA

**LA ESTACIÓN FERROCARRIL DE PICALEÑA EN IBAGUÉ (COLOMBIA)
MEMORIA HISTÓRICA COMO OPORTUNIDAD DE DESARROLLO SOCIAL Y
CULTURAL**

Olimpia Niglio*

La pluralidad política y social implica una diversidad en los conceptos de Patrimonio Cultural concebidos por la comunidad de un País. En Colombia en particular el tema del Patrimonio Cultural material y inmaterial necesita de instrumentos y métodos desarrollados para una conservación correcta, conjunta a la formación cultural sobre esto tema. La conservación debe ser adecuada a la situación cambiante de la sociedad colombiana y a su proceso de evolución continua. El contexto particular de elección de estos valores en Colombia requiere la preparación de un proyecto de conservación a través de una serie de decisiones de elección crítica.

Todo esto debería ser materializado en un proyecto de restauración de acuerdo con los criterios técnicos y organizativos de la comunidad.

Lo que aquí se describiera como ejemplo concreto es el resultado de un trabajo didáctico de investigación que se desarrolló en el curso “*Restauración de la arquitectura*”, llevado a cabo en la Universidad de Ibagué, Programa de Arquitectura en agosto 2010, para la Restauración de la Estación Ferrocarril de Picaleña, memoria histórica de la ciudad de Ibagué, capital del Departamento del Tolima.

Palabras Claves: Restauración arquitectónica, Conservación integrada, Monumentalidad, Formación universitaria, Educación social

* Profesora Arquitecta, Facultad de Ingeniería – Universidad de los estudios eCampus, Curso de Restauración Arquitectónica, Università degli Studi eCampus, Colombia
E-mail: olimpia.niglio@uniecampus.it

INTRODUCCIÓN HISTÓRICA

En 1918 la línea férrea llega a Picaleña, para luego continuar hacia el centro de Ibagué, capital del Tolima en el centro de la Colombia. La primera piedra para la construcción de esta estación ferroviaria en el barrio rural de Picaleña data de 1921, el que en ese entonces solo contaba con algo más de ocho viviendas. No se conoce el nombre del creador del proyecto, ni del año en que los trabajos finalizaron, pero podemos concluir que fue por la misma época de la estación central de Ibagué, ocurrida en 1926. El estilo arquitectónico de estas estaciones se basaba en las europeas, de finales del siglo diecinueve, y no se excluye esta influencia puesto que muchos ingenieros europeos construyeron en Colombia las redes ferroviarias y sus estaciones.

La construcción de la estación en Picaleña favoreció a su población, pues entre 1921 y 1960 el barrio creció hasta convertirse en un significativo poblado de la periferia de la ciudad, con una importante connotación social y económica, vinculada a las actividades de la estación. En el abril de 1958 la estación de Picaleña, bajo el acto notarial 1828 del 12 de abril, fue dada en propiedad a los Ferrocarriles Nacionales de Colombia y de este última pasó a la empresa colombiana de vías férreas, ferrovías, como donación, bajo el acto notarial 2272 del 31 de diciembre de 1991.

En 1982 fue abandonada definitivamente la línea férrea Ibagué - Girardot y la consecuencia de esto fue el cierre de muchas estaciones ferroviarias, de las cuales algunas se demolieron, pero la estación de Picaleña se salvó, aunque quedó abandonada a su suerte, para luego convertirse en refugio de familias pobres.

Por más de 60 años la vida de la población de Picaleña, social y económicamente, ha estado influenciada fuertemente por la presencia de la estación hasta volverse, incluso después de su cierre, un símbolo para sus habitantes, quienes hoy reivindican su recuperación y valorización para la comunidad.

La municipalidad de Ibagué actualmente valora la oportunidad de intervenir en la recuperación de la vieja estación y destinarla como sede cultural. En realidad la estación de Picaleña, al igual que otras pequeñas estaciones próximas a Ibagué, como las del Guamo, Saldaña y Chicoral —esta última objeto de una gran restauración—, son el testimonio de un sistema de transporte, en gran parte abandonado en Colombia, pero sus estructuras dan cuenta de la historia y nos brindan la oportunidad de reflexionar en su posible recuperación, aunque sea parcial, de la red ferroviaria colombiana, cuyas huellas hoy son evidentes.



Fig. 1 La estación ferrocarril de Picaleña en Ibagué (2010)

PRINCIPIOS CULTURALES SOBRE EL MÉTODO DE RESTAURACIÓN DE LA ESTACIÓN EN PICALAÑA

La obra de restauración de un monumento no está sometida a criterios fijos y inapelables. De otra manera la restauración es una ciencia y como tal progresivamente se ha ido actualizando de nuevas técnicas muy rigurosas para preservar el legado histórico y cultural.

La teoría de la restauración así como la práctica, en el lento desarrollo, han centrado las atenciones sobre el grado de intervención admisible y sobre el valor del monumento, valor ligado a tradiciones locales y no solo a caracteres universales.

En antítesis la sociedad contemporánea, ha dado un énfasis especial sobre todo al valor de la comunicación y de la imagen de la arquitectura histórica, no se preocupa del valor histórico, social y cultural intrínseco de la obra sino los valores fundamentales para la conservación y la transmisión a las generaciones posteriores. Se ponen así las bases para afrontar el tema de la educación y la formación cultural porque la misma sociedad de consumo impone la sustitución de valores culturales del monumento con el valor de uso, sin valorar que su integración es fundamental a los objetivos de la conservación del patrimonio de una Nación.

Resulta fundamental investigar y analizar los valores esenciales relacionados con los bienes muebles, inmuebles y el patrimonio intelectual (música, literatura etc...), valorizando los diferentes significados asociados sobre todo a la cultura de la comunidad de referencia. Para este motivo los valores son múltiples, diferentes y no pueden ser sometidos a rígidos criterios de lectura. Los valores de un patrimonio cultural no pueden ser universales.

Esta diversidad de valores se traducen – escribe Gabriel Báscones de la Cruz - *en una evolución constante del término patrimonio, en función de la noción que en cada momento se tenga del pasado, ampliando su marco del monumento, al bien cultural, o al concepto contemporáneo de paisaje cultural; pasando de lo concreto a lo intangible,*

de lo discreto a lo extenso, del objeto al entorno, al territorio y al paisaje; de lo artificial a lo natural, y en constante cambio como producto que es de la conciencia; un concepto esencialmente ilimitado y permanentemente abierto.

Esto obliga a todos aquellos responsables de salvaguardar el patrimonio cultural a prestar más atención a los problemas y las alternativas a las que se enfrentan para conseguir estos objetivos de conservación y mantenimiento.

Cada comunidad, teniendo en cuenta su memoria colectiva y consciente de su pasado, es responsable de la identificación de los principales valores, así como de la gestión de su patrimonio. Al mismo tiempo los elementos individuales del patrimonio monumental son portadores de valores que cambian y se transforman. Pero para evitar la pérdida de contenidos importantes del patrimonio es fundamental el conocimiento de nuestro pasado en todos sus aspectos: históricos, políticos, económicos y sociales.

Un concepto importante es la “variabilidad” de los valores en los elementos específicos que define la particularidad de cada patrimonio de una comunidad. Al interior de una Nación, por las numerosas diferencias culturales, estas variabilidades son múltiples y de notable interés. Así en una obra de restauración inadmisibles dejar de considerar estas variables culturales. Comprendemos por lo tanto la restauración como una ciencia abierta y no una rígida teoría que como tal no encontraría nunca correcta aplicación.

Para todo esto cada comunidad desarrolla *una conciencia y un conocimiento de la necesidad de cuidar los valores propios de su patrimonio* sin condicionamientos, si no precisamente a la propia historia. Luego el patrimonio de cada Nación y cada comunidad de una ciudad no puede ser definido de un modo unívoco y estable. De seguro se puede indicar la dirección en la cual los valores del patrimonio analizado pueden ser identificados. Otro concepto importante es la “pluralidad social” de un país que implica una gran diversidad en los conceptos de patrimonio concebidos por la comunidad.

En particular en Colombia se presenta grandes diferencias culturales y es fundamental enfrentar la defensa del patrimonio, a pesar de que hay diversidad de intereses y descuido de las autoridades y las comunidades en la defensa del patrimonio. Esta tutela tiene que satisfacer también las exigencias de la comunidad y de aquí se deriva la importancia del conocimiento y la educación cultural. Una comunidad no educada culturalmente no tiene interés a conservar su propia historia y por lo tanto su patrimonio cultural. Pero en Colombia, como en muchos otros Países, la falta de conciencia e indiferencia de sus ciudadanos, se han ido perdiendo muchas obras de arquitectura del pasado, por acción del tiempo o el desarrollismo de las ciudades. Al mismo tiempo es indispensable que la “variabilidad de los valores” y la “pluralidad social” son valoradas conjuntamente los instrumentos y los métodos desarrollados para la preservación correcta del patrimonio, instrumentos también adecuados a la situación cultural, social y económica de la nación. Si luego analizamos con atención el contexto particular de elección de estos valores resulta que el proyecto de restauración se realiza por decisiones de elección críticas, de acuerdo con unos criterios técnicos y económicos.

Por todas estas razones hasta aquí descritas el proyecto de restauración implica un trabajo multidisciplinar en donde la pluralidad de valores de las diferentes disciplinas (historia, arqueología, antropología, sociología, restauración arquitectónica, geografía,

composición de la arquitectura, ingeniería estructural, etc.) incorporan ópticas y técnicas particulares al proyecto y ayudan a superar la simple adición de interpretaciones. Luego no se puede intervenir sobre el patrimonio sin activar un proceso de conocimiento. Todas las intervenciones de restauración implican una transformación que depende de la pluralidad de los valores del bien y de la comunidad a que pertenece.

Restaurar es transformar, es intervenir sobre el patrimonio en el respeto de sus valores histórico, social y cultural. La obra de restauración es un “proceso subjetivo”, en el que participan *conocimiento y interpretación de los valores, donde la preexistencia patrimonial es un estímulo más del potencial del proyecto, pero cuya esencia es interpretativa, función de una actitud ante las cosas y donde todas las decisiones y actuaciones son intencionales y argumentables, no objetivas.*

Pero - como afirma el Documento Internacional de Cracovia (año 2000) *cualquier intervención implica decisiones, selecciones y responsabilidades relacionadas con el patrimonio entero, también con aquellas partes que no tienen un significado específico hoy, pero podrían tenerlo en el futuro.* En particular la conservación del patrimonio edificado ha llevada a cabo según el proyecto de restauración, que incluye la estrategia para su conservación a largo plazo. El proyecto de restauración debería basarse en una gama de opciones técnicas apropiadas y organizadas en un proceso cognitivo que integre el acopio de la información y el conocimiento profundo del edificio y/o del emplazamiento. El proceso incluye el estudio estructural, análisis gráficos y de magnitudes y la identificación del significado histórico, artístico y sociocultural. En el proyecto de restauración deben participar todas las disciplinas pertinentes y la coordinación deberá ser llevada a cabo por una persona cualificada y bien formada en la conservación y restauración.

Sobre la base de estos principios en el agosto 2010 en la Universidad de Ibagué, Escuela de Verano, se realizó el curso de Restauración Arquitectónica para planear un proyecto de conservación y valorización de la estación del ferrocarril de Picaleña en Ibagué. El conocimiento directo de la pluralidad de valores del monumento y la contribución de la comunidad han promovido una propuesta donde la “historia individual” de la obra y la “historia colectiva” de la ciudad han contribuido a planear una intervención única y respetuosa de las reales exigencias del monumento y su futura función.



Fig. 2 La estación de Picaleña. Reconstrucción volumétrica del estado actual
(Universidad de Ibagué, 2010)



Fig. 3 La estación de Picaleña. Propuesta de proyecto de restauración (Universidad de Ibagué, 2010)

RESTAURACIÓN DE LA ESTACIÓN DEL TREN DE PICALÉÑA EN IBAGUÉ: AÑO 2010

La experiencia académica realizada por la Universidad de Ibagué, (Colombia) en el programa de Arquitectura en Convenio con la Universidad de *ECampus, Como – Italia*, a través de la Escuela de Verano, en el año 2010 el tema principal estuvo orientado a

la realización de los estudios, sociales, urbano y arquitectónico, como experiencia de trabajo para adquirir las competencias y conocimientos, mediante la investigación y labor de campo para elaboración de los estudios de restauración y conservación de la Estación del Tren de Picalaña, ubicada en la vía a Bogota, vía Panamericana, ubicada en la ciudad de Ibagué. Este proyecto de intervención patrimonial, ha sido posible al interés de la Universidad de Ibagué en la construcción de región mediante el rescate del valor patrimonial y Arquitectónico del Tolima, expresado en la misión de la Universidad y estrategia de desarrollo de la Escuela de Verano, con la participación de connotados doctores en diferentes disciplinas y ciencias que conforman el proyecto Educativo de la Universidad, sumado al interés de la infrascrita de contribuir con su experiencia y conocimientos, quien desde el año 2.006, ha venido abriendo los caminos para la formación académica de docentes, estudiantes y profesionales de la arquitectura de la región y el país, en los proceso de restauración y conservación arquitectónica. El Taller de verano del año 2010, permitió, documentar y realizar en un trabajo conjunto entre docentes, estudiantes, nacionales y extranjeros y la vinculación de la Dirección de Planeación Municipal, la Gestora Urbana del Municipio de Ibague y la Comunidad del Barrio Picalaña, con la orientación académica y científica de la infrascrita, logrando aprendizajes significativos en los procesos de valoración, reconocimiento y restauración del patrimonio arquitectónico y la experiencia de trabajo articulado con la comunidad que comparte su historia y cotidianidad con una edificación.

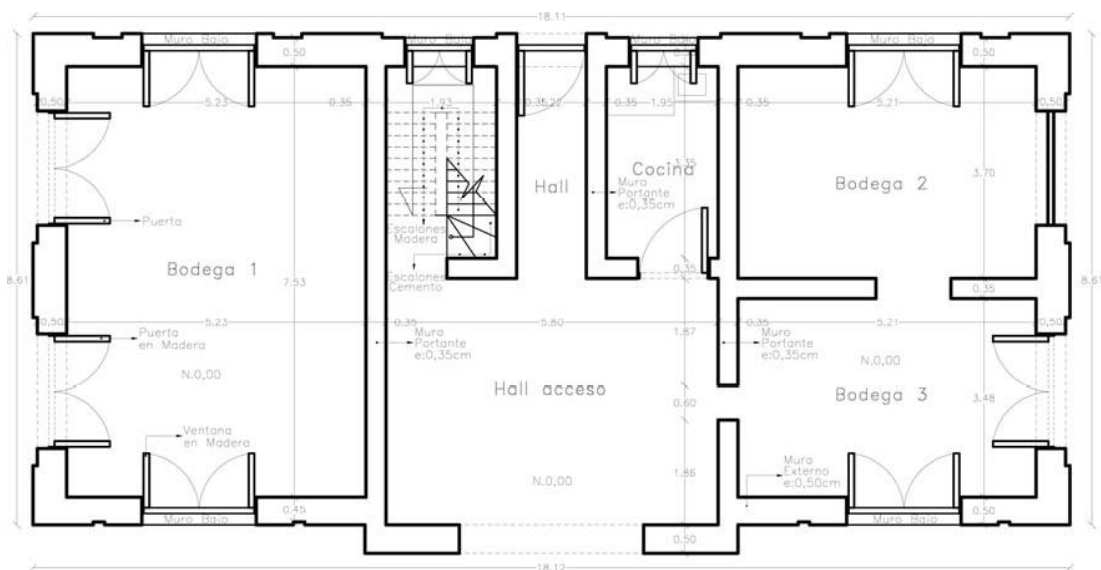


Fig. 4 Estación de Picalaña en Ibagué. Planta del primer piso

Créditos: Archivo Universidad de Ibagué, curso de Restauración de la Arquitectura, agosto 2010

La estación de Picalaña, como complemento de la construcción progresiva de los ferrocarriles en Colombia, constituyó el paso del transporte de mercancías y pasajeros por caminos a lomo de mula y la navegación a vapor, por ríos que como el Magdalena fueron la arteria principal de las comunicaciones en Colombia, por ello los ferrocarriles configuraron los imaginarios de progreso nunca antes vistos, lo que llevó a la modernización del país y la influencia en la renovación social y económica de las regiones que como Ibagué a comienzos del siglo XX, que eran pequeñas poblaciones parroquiales. Las estaciones de ferrocarril aparecieron como sitios de encuentro del

ferrocarril como medio de transporte y su arquitectura como el símbolo y lenguaje del significado del alto valor que tenían los ferrocarriles en el desarrollo del país. El tren llega a Ibagué en 1.921, pero los primeros trazados de la estación de Picalaña se realizan en 1.926 con la construcción de una edificación de estilo republicano, en el Kilómetro 9, a las afueras de Ibagué.

La Estación tiene dos pisos o niveles, de simetría perfecta con tres fachadas claramente diferenciadas, dos caras laterales sobrias y una fachada principal y posterior orientadas al acceso principal, desde la vía principal y una fachada, de posterior orientada hacia el abordaje del tren, con tratamientos arquitectónicos similares de sobria y refinada elegancia al mejor estilo de la Arquitectura Republicana. La construcción presenta un estilo ecléctico propio de su estilo, que se evidencia en la utilización de diversas formas clásicas, sin embargo las estaciones de ferrocarril en Colombia se distinguen por unas construcciones refinadas, de buen gusto, sobrias y funcionales de arcos rebajados, fachadas decoradas, diseño del detalle, pisos en baldosas de cemento, ventanas, orificios y calados para el paso del viento, espacialmente muy funcionales, como expresión premonitoria del modernismo del siglo XX.

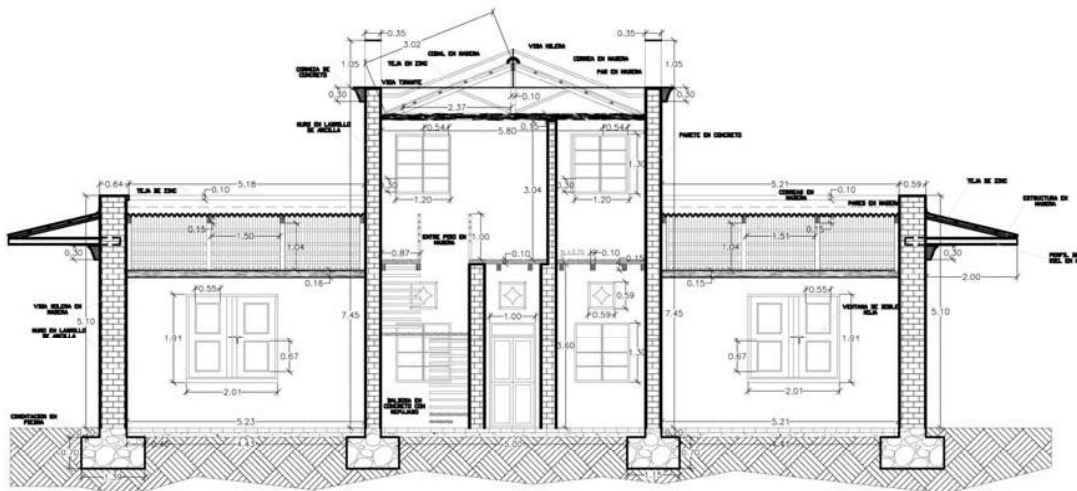


Figura 6 Estación de Picalaña en Ibagué. Sección longitudinal

Créditos: Archivo Universidad de Ibagué, curso de Restauración de la Arquitectura, agosto 2010

Las características constructivas de la estación de Picalaña, denotan un avance significativo de la construcción en 1.926, ya que en las incipientes ciudades y poblados se construían con sistemas tradicionales, como tapia pisada, bahareque, piedra, adobe crudo y aglomerantes de arcilla, cal y agua, esto denotan que la construcción de las estaciones de ferrocarril en Colombia se construían con los materiales de mayor tecnología de la época, como el cemento que llegaba del exterior con los equipos y maquinaria para la construcción de la líneas férreas, es decir el cemento era una novedad para los artesanos que aun no conocían ni sabían utilizar el cemento como material de construcción, lo que revela que las edificaciones de ferrocarril fueron desarrolladas por ingenieros que trazaban, diseñaban y construían la línea férrea, ya que la profesión de arquitecto aun no existía en Colombia a comienzos de siglo XX,

resultando edificios muy sólidos constructiva y estructuralmente. En 1.970 comienza la decadencia de los ferrocarriles y todas las estaciones y la línea férrea son abandonadas, quedando expuestas al dejadez de parte del estado y sucesivos gobiernos y para el caso de la estación de Picaleña fue invadida por población desplazada, que para bien han evitado que la estación halla sido saqueada, sin desconocer que hay un problema social por las malas condiciones de estabilidad, calidad y funcionalidad de la edificación con fines habitacionales.

La instauración de una “*nueva arquitectura*”, y como principio esencial en la formación de Arquitectos, implica darle enfoque sostenible a las vanguardias, vistas integralmente desde la valoración del contexto histórico, cultural y el patrimonio urbano y arquitectónico, como un eje formación de Arquitectos para el desarrollo de competencias que le permitan, sensibilizar, liderar y gestionar la recuperación del patrimonio en la región. La experiencia y los resultados de la investigación de la Estación de Picaleña con fines de restauración, fue una sorpresa para el grupo de trabajo por la apropiación, e idea de uso que deseaba darle la comunidad de la estación, que no coincidía con las iniciativas de la administración Municipal, representada en la gestora Urbana, quienes se proponen restaurar la estación con el propósito de ubicar allí, el museo de Urbanismo y Arquitectura de la Ciudad. Las expectativas de la comunidad estaban centradas en utilizar este espacio con fines sociales, que aporte a sus necesidades básicas de educación y organización comunitaria. Esta apropiación de la comunidad teniendo en cuenta el significado de la estación para su vida comunitaria, constituyeron una variable de primer orden a resolver en la gestión de recuperación de la Estación del tren de Picaleña, en la fase de los estudios y intervención de la edificación, ya que mientras no se resuelvan los problemas sociales de la comunidad invasora y se concilie con la comunidad las posibilidades del uso del proyecto, no se logran los objetivos fundamentales de un proyecto de restauración

La participación de la triada, administración municipal, grupo académico y comunidad, a la solución de un problema de todos, constituyen una experiencia de trabajo cooperativo y como desde la academia se puede participar y contribuir al rescate del patrimonio, mediante la sensibilización a través de la investigación, enseñanza, experimentación y difusión o transferencia de conocimiento a la sociedad en general que necesita recuperar sus valores para determinar un horizonte cierto de su futuro.

BIBLIOGRAFÍA

De Gracia, Francisco (1992) Construir en lo construido, Madrid, Nerea

Pérez Arroyo, Salvador (1993) Escritos de Arquitectura, Madrid, Pronaos

AAVV. (2001) Carta de Cracovia 2000. Principios para la conservación y restauración del patrimonio construido, Astrágalo, revista cuatrimestral iberoamericana, Abril

Báscones De la Cruz, Gabriel (2008), Fundamentos de Arquitectura y Patrimonio, E.T.S. de Arquitectura, Universidad de Sevilla

Yory, Carlos Mario (2002) Del monumento a la ciudad. El fin de la idea de monumento en el nuevo orden espacio-temporal de la ciudad, Bogotá, CEJA

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