

360 – 048

**Estación del
Ferrocarril de
Itagüí**

**(Estación
Yarumito
Calle Negra)**



MUNICIPIO DE ITAGÜÍ

Carlos Andrés Trujillo González
Alcalde Municipal

DIRECCIÓN DE CULTURA

Gustavo Gómez Vélez
Director

Fundación Diego Echavarría Misas

Raúl Fernando Montoya Ruiz
Director

Interventoría

Gustavo Gómez Vélez
Dirección Cultura, Alcaldía de Itagüí
Luis Orlando Lujan Villegas, Coordinador
Cultura. Fundación Diego Echavarría
Misas

Equipo de Trabajo

Arquitecta Giuliana Guerra Gómez
Antropólogo Edgar Bolívar Rojas
Arquitecta Elvia Marina Mena Romaña

Itagüí, julio de 2012

CONTENIDO

	pág.
DESCRIPCIÓN	3
VALORACIÓN	6
DELIMITACIÓN	31
ÁREA AFECTADA Y ZONA DE INFLUENCIA	31
NIVEL PERMITIDO DE INTERVENCIÓN	32
NIVEL PERMITIDO DE INTERVENCIÓN ÁREA AFECTADA	32
NIVEL PERMITIDO DE INTERVENCIÓN ZONA DE INFLUENCIA	33
CONDICIONES DE MANEJO	34
FÍSICO-TÉCNICOS	34
ADMINISTRATIVOS	37
FINANCIEROS	37
PLAN DE DIVULGACIÓN	37
BIBLIOGRAFIA	38
LISTA DE ANEXOS	40

DESCRIPCIÓN

DATOS GENERALES DE LA ESTACIÓN YARUMITO EN CALLE NEGRA

Localización: Departamento de Antioquia, Área Metropolitana Valle de Aburrá, municipio de Itagüí, comuna 2, barrio 08, manzana 001, predio 001. Ficha predial **no se tiene**; ubicado en la carrera 50A # 29A -03. **Sin escritura**, propiedad de Ferrovías (en liquidación) Antioquia.

Matrícula inmobiliaria: no se tiene

Área del Predio: 325,9 m² cartografía

Destinación actual del inmueble: **Espacio público, vivientes**

Construcción: Es inaugurada en el año de 1911, y conocida como Estación Calle Negra o Yarumito, nombre del sector. En la sede del Centro de Historia Municipal se encuentra un mapa en buenas condiciones de conservación, alusivo a uno de los muchos proyectos de trazado de vías férreas en Colombia, pasando por el territorio antioqueño. Como se aprecia en la imagen, corresponde a un proyecto ubicado entre 1891-1893, hace casi 120 años.



Intercontinental Railway Survey, Caramanta- Medellín, 1891-1893. Centro de Historia

Diseñador: se desconoce hasta el presente, pero es factible atribuir a una producción de arquitectura tradicional popular, funcionalmente adecuada a las necesidades de atención a viajeros, comerciantes y funcionarios de la empresa, con sala de espera, bodegas, venta de tiquetes y, anexo a la Estación propiamente dicha la casa del Jefe de Estación, hoy desaparecida físicamente pero viva en la memoria de la población mayor que habita o gravita en torno a este inmueble.

Descripción: Hacia 1911 se registra la llegada del ferrocarril al Municipio y con él la construcción de la Estación. Para la época, era uno de los pocos edificios de la zona por su lejana localización del área central, siendo la vía al municipio de La Estrella el camino de acceso a la Estación. Es un volumen simple de forma rectangular, rodeado en dos de sus lados por un corredor que antecede el acceso; hacia el corredor se disponen una serie de puertas que permiten el ingreso al interior.

El edificio posee un valor referencial entre los habitantes, por destacar y dar nombre al sector donde se localiza. Se encuentra en un avanzado estado de deterioro, evidente en la cubierta, que amenaza derrumbamiento. Los corredores y parte del edificio están ocupados con improvisados usos, en nada relacionados con el carácter del bien, como ventas y bodegaje. En uno de sus bordes se aprecia además, un parqueadero de vehículos de transporte público, deteriorando la calidad ambiental del sitio. No obstante, la estructura en general se halla en buen estado, así como los elementos de la carpintería.

ANTECEDENTE LEGAL: La Ley 1185/2008, modifica la Ley General de Cultura en el Artículo 1, literal b), que dice: “Se consideran como bienes de interés cultural de los ámbitos nacional, departamental, distrital, municipal, o de los territorios indígenas o de las comunidades negras de que trata la Ley 70 de 1993 y, en consecuencia, quedan sujetos al respectivo régimen de tales, los bienes materiales declarados como monumentos, áreas de conservación histórica, arqueológica o arquitectónica, conjuntos históricos, u otras denominaciones **que, con anterioridad a la promulgación de esta ley, hayan sido objeto de tal declaratoria por las autoridades competentes, o hayan sido incorporados a los planes de**

ordenamiento territorial. Así mismo, se consideran como bienes de interés cultural del ámbito nacional los bienes del patrimonio arqueológico.”¹

El inmueble fue incluido como bien patrimonial en el Acuerdo 020 de 2007 (POT 2007), y **ratificado** como Bien de Interés Cultural Municipal (BIC-M). Así mismo es listado por el Acuerdo 40 de 1994² (Estatuto de Ordenamiento Urbano) y en el Decreto 259 de junio 2000 (POT 2000).

La Resolución 013 del 16 de agosto de 1994 (donde se propone) y el acto administrativo que lo declara es el Decreto 746 del 24 de abril de 1996, como Bien de Interés Cultural de carácter Nacional, BIC-N.

Según la lista de bienes declarados de interés cultural del ámbito nacional, en su momento denominados Monumento Nacional, actualizada a 2011 por el Grupo de Investigación y Documentación - Dirección de Patrimonio- del Ministerio de Cultura, la Estación se encuentra clasificada con el nombre de **Estación del Ferrocarril Itagüí**, localizada en el Barrio Yarumito, Carrera 50A 29-03. Pertenece al grupo patrimonial del **patrimonio mueble**, en el subgrupo patrimonial de **inmuebles**, en grupo de **patrimonio arquitectónico**, catalogada para el periodo histórico **Republicano** y con fecha de construcción de **1911, Siglo XX**. En las observaciones dice: “pertenece al Conjunto Patrimonial de orden Nacional de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia, Siglo XIX – XX”.

El estado de alto deterioro del inmueble es registrado desde el año 1999, ratificado al 2005, y actualmente se verificó su proceso avanzado; adicionalmente posee una situación jurídica con relación a los actuales ocupantes, donde la Resolución 021 de

¹ CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1185 del 12 marzo de 2008. por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones. Archivo magnético pdf.

² Acuerdo 40 de 1994 (Estatuto de Ordenamiento Urbano). “ARTICULO 30. PROTECCION Y UTILIZACION DE SITIOS Y EDIFICACIONES TRADICIONALES. Toda urbanización o construcción que se pretenda desarrollar en el territorio del Municipio y en cuyos terrenos por urbanizar existan edificaciones tradicionales, tales como casas-fincas, capillas, escuelas, etc., deberán ser localizadas en el plano de levantamiento del terreno y a juicio de la Oficina de Planeación del Municipio, deberá conservarlas y restaurarlas para entregarlas a la comunidad como equipamientos colectivos que el urbanizador debe ceder al Municipio, con el propósito de preservarlas como patrimonio arquitectónico y cultural, para el bien común. PARAGRAFO 1o. Para todos los efectos se atenderá el siguiente inventario de edificaciones y elementos de valor patrimonial, o al que en debida forma se actualice, modifique o adicione:...”

junio 01 de 2006, de la Subsecretaría de Gobierno Municipal, Área de Concertación Ciudadana, resuelve la ratificación de la solicitud de Restitución del Bien de Uso Público por parte de Ferrovías al municipio de Itagüí. Se desconoce el estado del proceso a 2012, pero lo cierto es que sin resolver estos términos no se podrá avanzar en ninguna iniciativa de recuperación del inmueble.

VALORACIÓN

Valor Histórico. Examinemos primero la situación de las estaciones del ferrocarril en el Valle de Aburrá. En la perspectiva histórica, uno de los mayores conocedores del tema, en su momento, fue el destacado urbanista y líder cívico, don Ricardo Olano, quien además tuvo su finca de recreo en el área rural del municipio de Itagüí. Pocos años después de establecida la red de estaciones de la actual región metropolitana del Valle de Aburrá, propuso en uno de sus frecuentes artículos en la revista “Progreso”:

“El embellecimiento de las estaciones es una propaganda en favor del buen nombre del país. Es en la estación del ferrocarril donde la ciudad da a sus visitantes el primer saludo de bienvenida: ella le dice si la urbe es culta, si la urbe es limpia. Esa primaria impresión no se borra nunca (...)

“Las salas de espera de las estaciones principales se pueden adornar útilmente convirtiéndolas en exposiciones permanentes de productos comerciales e industriales. He aquí un negocio para un empresario. Cubrir los muros de las salas de espera de avisos artísticos, de vitrinas con muestras atrayentes. Algo que obedezca a un plan. Algo que sea hermoso a la vez que útil³ ...

Para comprender la situación jurídico administrativa de las estaciones del ferrocarril es necesario conocer los antecedentes y la situación del transporte férreo en Colombia, en especial del Ferrocarril de Antioquia, cuya historia remite a comienzos de 1874, cuando se contrató su construcción con el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, quien en abril de 1875 determinó el trazado de la vía desde las

³ “Estaciones de ferrocarriles”, Por Ricardo Olano. En: Progreso, revista quincenal, Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín, director, Ricardo Olano. Primer año, 21 ago. 1926, no. 2

orillas del río Magdalena hacia el interior del Departamento. Se buscaba comunicar a Medellín con el puerto fluvial de Puerto Berrío y para el año 1882 ya había un tráfico normal por el llamado Ferrocarril de Antioquia.

En 1914 cuando la primera locomotora llegó a Medellín, la línea estaba interrumpida entre las estaciones de Santiago y Cisneros. El 15 de marzo de 1926, el Gobierno de Antioquia autorizó la construcción del túnel e inicialmente se extendió el ferrocarril hasta el punto denominado El Limón. Posteriormente el comercio del café motivó la continuidad del Ferrocarril para unir regiones productoras como Amagá, Bolombolo y la Pintada, además de continuar con la línea La Pintada – Cartago pretendiendo llegar hasta Puerto Buenaventura.

En 1954 fueron creados los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, FNC, para unificar el transporte férreo del país y desde 1962 el Ferrocarril de Antioquia fue vendido a esta empresa. De la venta de estos dineros se dio origen al IDEA, y se compraron los terrenos para la construcción de la Ciudad Universitaria de la Universidad de Antioquia.

En 1988 mediante la Ley 21, se inició la liquidación de los FNC y se creó, mediante la expedición de los Decretos 1588, 1589 y 1591, tres entidades:

- ❖ La Empresa Colombiana de Vías Férreas - FERROVIAS -, dedicada a la operación, recuperación, mantenimiento y expansión de la red ferroviaria.*
- ❖ La Sociedad Colombiana de Transporte Ferroviario - STF S.A. -, destinada a la operación de equipos y a prestar el servicio público de transporte, con criterios de eficiencia y rentabilidad.*
- ❖ El Fondo de Pasivo Social de Ferrocarriles Nacionales de Colombia, creado para que la Nación asumiera a través de dicha entidad, el pago de los pasivos laborales y financieros de los antiguos FNC.*

Se separó así la propiedad de la vía férrea, las estaciones y paraderos de la propiedad de los equipos de transporte. Durante la construcción del Ferrocarril de Antioquia, entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, se construyeron una, dos y hasta tres estaciones en cada municipio.

Desde 1988, cuando se reestructuraron los Ferrocarriles Nacionales, las estaciones quedaron de propiedad de Ferrovias y del Fondo Pasivo. El uso de las estaciones al cierre del servicio y su mantenimiento ha estado determinado por la situación de la empresa a la cual fue adscrita. Adicionalmente, todas las estaciones del país fueron declaradas como Monumento Nacional, por Resolución 013 del 16 de Agosto de 1994, emitida por el Consejo de Monumentos Nacionales, y mediante Decreto 0746 del 24 de abril de 1996. En el momento de su declaratoria ya algunas habían desaparecido o habían sido vendidas a particulares. Vale aclarar que el hecho que sean vendidas a particulares no implica retirar su declaratoria ni su obligación de preservarlas.

El Área Metropolitana debe liderar un programa cofinanciando o gestionando los recursos del IVA a la telefonía celular mediante concertación con el Ministerio de Cultura a través de la Secretaría de Educación para la Cultura de Antioquia, para la adquisición y recuperación de estos edificios emblemático de la historia local y regional.

Estaciones de propiedad de Ferrovias:⁴ La empresa Ferrovias es propietaria en el Valle de Aburrá de las estaciones de Popalito y Barbosa; la de Girardota, parte de los Talleres del Ferrocarril en Bello, y la de Yarumito en Itagüí. Esta empresa entró en proceso de liquidación en el año 2003 y para su liquidación se impuso la necesidad de vender sus bienes con un proceso previo, a saber:

- ❖ Aclaración de la tradición de escrituras, y determinación de las servidumbres de ingreso a las edificaciones.*
- ❖ Realización de avalúos a cargo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi.*
- ❖ Ofrecimiento en primera instancia a los municipios donde están ubicados, por decisión del Consejo de Estado que determina que los bienes de una empresa pública en liquidación se ofrezcan primero a entidades publicas.*

La fecha de terminación del proceso de liquidación de Ferrovias era el 26 de junio de 2005 y como no había concluido el proceso de revisión de escrituras y activos se

⁴ Información de entrevista con el ingeniero Juan Guillermo Lopera, cuando se desempeñaba como Gerente Regional de Ferrovias Occidente, Julio de 2005.

prorrogó por dos años más hasta junio de 2007. Mientras se realiza este lento proceso las estaciones se deterioran con riesgo de desaparición irreversible como ya ocurrió, entre otras, con la Estación Barbosa.

Es necesario referirse a la situación y perspectivas de la Estación Yarumito o Itagüí. Al recorrer el tramo de lo que anteriormente era la servidumbre del Ferrocarril de Amagá, se llega a la estación Calle Negra o Yarumito⁵. Se reconoce como Estación Yarumito que es el nombre del sector, pero históricamente más como "Estación Calle Negra". Para la época era uno de los pocos edificios que existía en el sector y se encontraba muy alejado de la zona central del Municipio, con acceso por el camino o vía al municipio de La Estrella.

La Estación funcionó como desembarque de pasajeros y de todo tipo de carga, entre otros el de cerveza y carbón para toda esta zona. Es decir, más que de pasajeros, era una estación de carga. Una placa en un negocio aledaño dice todavía "Depósito - Estación del Sur". Aproximadamente en 1975 dejó de transitar el tren y la Estación fue invadida por particulares que la han ocupado con diversos usos como inquilinato, tienda, gallera y bodega. Todas las estaciones construidas en el Valle de Aburrá, con excepción de la Estación Cisneros (Medellín), son de arquitectura muy modesta, es decir, un solo volumen construido en tapia con cubierta a dos aguas en teja de barro y corredores perimetrales apoyados en columnas o pie de amigos de madera.

"Las estaciones de Antioquia... son excelentes ejemplos de arquitectura rectangular, sobrepuesta a la planta tipo: así aparecen la teja de barro, el corredor perimetral, la carpintería en madera y en general las características de la arquitectura desarrollada durante la colonización antioqueña".⁶

La sencillez de su arquitectura no la hace menos importante debido a que es representativa de la forma y la técnica constructiva de principios del siglo XX, momento en el que fue concebida y de la cual quedan ya pocos ejemplos en el

⁵ El experto en historia local, don Arturo Espinosa, indica que fue inaugurada el 19 de diciembre de 1911 y que es la única estación del sur del Valle de Aburrá que no posee nombre en homenaje a algún prócer o personaje.

⁶ Colcultura – OEA. *Programa de reciclaje de las estaciones del ferrocarril*, p. 8 (s.f.).

municipio. En la nomenclatura actual la Estación se encuentra sobre la carrera 50ª, entre calles 29 A y 30. En sus inmediaciones existe una urbanización cuyo nombre es “Estación del Sur”.

En el Inventario Urbanístico y Arquitectónico del Valle de Aburrá⁷, se le asignó la ficha número 360-048 y se describió el siguiente estado:

“Se encuentra en un avanzado estado de deterioro, evidente en la cubierta, que amenaza derrumbamiento. Los corredores y parte del edificio están siendo ocupados con improvisados usos, por el abandono en que se encuentra, como ventas y bodegaje. En uno de sus bordes se aprecia además un parqueadero de vehículos de transporte público, deteriorando la calidad ambiental del sitio. No obstante, la estructura en general se halla en buen estado, así como los elementos de la carpintería”.

En la visita realizada a mediados de mayo de 2005, pudo constatarse que persiste el estado general descrito y los usos anotados, adicionando los de gallera, cerrajería, tienda mixta y vivienda. La visita de 2012 reafirma la condición de deterioro, a pesar de algunos cambios en la pintura de la fachada.

Una cuidadosa valoración del edificio, con los criterios estipulados por el Ministerio de Cultura permite destacar lo siguiente:

- 1. Es un bien inmueble de valor patrimonial con significado municipal y nacional pues es el único edificio de Itagüí con categoría de Monumento Nacional; hoy llamado Bien de Interés Cultural.*
- 2. Por tratarse de una edificación de comienzos del siglo XX es testimonio el tipo de arquitectura civil ferroviaria de la empresa Ferrocarril de Antioquia. En el año de 2012 cumplirá 101 años de existencia, ocasión propicia para la definición de su condición jurídica y el inicio de una rigurosa restauración física como celebración de tal efemérides.*

⁷ Elaborado por la Universidad Pontificia Bolivariana para el Área Metropolitana, 1999.

3. *Es un lugar de referencia urbana asociado históricamente no solo a Itagüí sino al camino a La Estrella, en un cruce estratégico. Esta ubicación le permite repotenciarse como un hito urbano singular y trascendente, que otras estaciones del territorio carecen por estar desconectadas de la trama urbana actual, con un claro impacto urbanístico que impulsaría el mejoramiento integral del sector.*
4. *Su rehabilitación y uso como sede de proyectos y políticas culturales de impacto colectivo, combinado con servicios sociales compatibles con el carácter del bien, o con su conversión en un centro cultural polivalente, sería un tipo de reactivación ejemplar para otras estaciones del Valle de Aburrá.*
5. *Es a los municipios a quien corresponde velar por la protección del patrimonio cultural, así lo determinó la ley 397 de 1997, lo ratificó la Ley 1185 de 2008 y así lo proyecta el municipio de Itagüí en el artículo 36 del POT, al establecer el compromiso, en uno de sus objetivos, de “identificar, conservar y restaurar el patrimonio arquitectónico del municipio”.*

No cabe duda de que es a partir de la resolución relacionada con el retorno del inmueble a propiedad plena del municipio como podrán desarrollarse muchas de las iniciativas que por ahora solo existen en el ámbito de los deseos y proyectos. Como mínimo, una vez despejado el camino en el dominio legal, algunos elementos de la ruta de recuperación y rehabilitación deberían ser:

- *Adquirir la edificación por parte del Municipio de Itagüí.*
- *Proyectar recursos para Rehabilitar la estación como espacio para uso público de carácter cultural, con énfasis en programas de formación y apropiación social del patrimonio, ligados a procesos educativos sobre la historia del transporte férreo y al estímulo de recuperación de oficios y actividades asociadas a ese universo: fundición, mecánica, talla de madera, sistemas constructivos tradicionales, como un modo de incidir en formas de generación de empleo productivo para la población que ha estado mayormente vinculada a la vida de la Estación.*

- *Enlazar la recuperaron del edificio con un proyecto de mejoramiento del espacio público sobre el tramo de vía férrea que sea desafectado por los planes de movilidad.*

La estación de Yarumito fue solicitada a Ferrovías en Comodato por la administración municipal mediante oficio 0381732 del 28 de mayo de 2003. La empresa planteó como condición la exención de impuesto predial por un tiempo determinado y se elaboró el proyecto de Acuerdo 009 del 3 de Julio de 2003 que concedía la exención con la firma del contrato de comodato. La administración no realizó tal comodato y el proceso quedó truncado. Si en la historia de la industrialización de Itagüí estuvo en acción un instrumento similar, no se entiende la razón del por qué no ha sido posible acceder a este caso singular que afecta la devolución de un BIC-N al Municipio.

En la actualidad la administración municipal puede adquirir la estación bajo dos modalidades:

Comodato: *Esta modalidad es por 5 años renovables o no entre las partes.*

Por compra. *Se requiere realizar un avalúo por parte de una entidad acreditada para ello: el Instituto Geográfico Agustín Codazzi IGAC, la Lonja o la Sociedad Colombiana de Arquitectos.*

La instancia jurídica de la administración municipal debe estudiar la modalidad de adquisición teniendo en cuenta:

- ❖ *La inversión que requiere el edificio para su habilitación física*
- ❖ *La situación de liquidación de la empresa Ferrovías que no existirá en dos años*
- ❖ *La problemática de la renovación de los comodatos.*

Entre tanto, resuenan desde el año 1926 las recomendaciones de don Ricardo Olano sobre el rol de imagen y atractivo de las estaciones como objetos estéticos que expresan la identidad y cultura del municipio al que pertenecen:

*“Las salas de espera de las estaciones principales se pueden adornar útilmente convirtiéndolas en exposiciones permanentes de productos comerciales e industriales. He aquí un negocio para un empresario. **Cubrir los muros de las salas de espera de avisos artísticos, de vitrinas con muestras atrayentes. Algo que obedezca a un plan. Algo que sea hermoso a la vez que útil...**”⁸*

Conviene considerar algunos pasos a seguir por parte de la administración local:

- ❖ *Comunicación directa con los liquidadores de Ferrovías en la que se exprese la intención de adquirir el inmueble como propiedad del municipio, a través de sus oficinas en Bogotá o Medellín.*
- ❖ *Si la intención es comprarla, solicitar que el avalúo se agilice con la Lonja de Propiedad Horizontal o con la Sociedad Colombiana de Arquitectos, un procedimiento mucho más ágil que a través del IGAG.*
- ❖ *Recuperación física del bien mediante desalojo de los actuales invasores. El municipio debe emprender las acciones necesarias que conduzcan a acuerdos para su restitución.*
- ❖ *Determinar el uso y la entidad o instancia municipal que le corresponderá su manejo.*
- ❖ *Definición del presupuesto para levantamiento de planos y diagnóstico físico.*
- ❖ *Diseño de la intervención rehabilitadora.*
- ❖ *Obtención de concepto favorable por parte del Consejo Departamental de patrimonio de Antioquia y del Ministerio de Cultura, por ser un bien de carácter nacional.*
- ❖ *Rehabilitación de la construcción y dotación.*
- ❖ *Entrega a la comunidad.*

⁸ Ricardo Olano, artículo citado, p. 1



La Estación en 2001⁹. Se aprecia una mejor condición del techo

Una publicación local del año 2006 se pregunta: “¿La vieja Estación de Calle Negra debería ser considerada como Patrimonio Municipal por la Administración?” Si hubiese claridad e información sobre los BIC del Municipio, esta pregunta no habría sido formulada pues la Estación, desde que fue declarada Monumento Nacional es del ámbito municipal la responsabilidad de su cuidado, según establece la normatividad colombiana. La revista añade: “De todas maneras sería posible recuperarlo porque siendo un elemento histórico, quedaría como eje, como inicio, al camino por la vía del ferrocarril, (y) de recuperación de la antigua vía de acceso.”¹⁰ No es muy clara la idea que se quiere expresar, pero indica un interés comunitario por salvar el inmueble e intervenir el contexto. La imagen que acompaña el artículo muestra el deterioro de los techos y la ocupación ilegal del inmueble.

⁹ En: Juntas Administradoras Locales y Comités Comunitarios de Participación. Alcaldía, IPC, 2001.

¹⁰ Revista Ytacúí, No. 4, 2006, p. 15



Revista Ytacúí, No. 4, 2006. Se aprecia la supresión del corredor a la derecha

Antes de examinar las posibilidades de recuperación e intervención en este inmueble propiedad de la Nación, conviene revisar la situación de las estaciones en el Valle de Aburrá (permanecen 13 de 15), para luego mirar al extremo norte del Área Metropolitana, en el municipio de Bello, cómo se ha dado la participación de Ferrovías y otras instituciones en el proceso de transformación de los Talleres del Ferrocarril en un espacio cultural comunitario.

FERROVIAS REGIONAL OCCIDENTE ESTACIONES FERREAS DE ANTIOQUIA- MONUMENTO NACIONAL DECRETO 0746 DEL 24 DE ABRIL 1996			
MUNICIPIO	ESTACION	PROPIETARIO	OBSERVACIONES
BARBOSA	Barbosa	Ferrovías	Derruida
BARBOSA	Hatillo	Ferrovías	Concesionada
BARBOSA	Popalito	Ferrovías	Invasión
GIRARDOTA	Girardota	Ferrovías	Arrendada
ITAGUI	Itagüí	Ferrovías	Invasión
BELLO	Bello (Demolida para el Metro)	Ferrovías	Existen los talleres
COPACABANA	Copacabana	Vendida a particular	
BARBOSA	Isaza	Fondo Pasivo	Vendida a particular

FERROVIAS REGIONAL OCCIDENTE ESTACIONES FERREAS DE ANTIOQUIA- MONUMENTO NACIONAL DECRETO 0746 DEL 24 DE ABRIL 1996			
MUNICIPIO	ESTACION	PROPIETARIO	OBSERVACIONES
LA ESTRELLA	Ancón (Demolida)	Fondo Pasivo	Lote invadido
LA ESTRELLA	La Tablaza	Fondo Pasivo	Invasión
SABANETA	Sabaneta	Fondo Pasivo	Invasión
CALDAS	Caldas	Vendida a particular	
ENVIGADO	Envigado (existe casa anexa)	Fondo Pasivo	Casa (Invasión)
MEDELLIN	Medellín	IDEA	En comodato
MEDELLIN	El Bosque	Dpto. Antioquia	

El caso del Parque de las Artes y los Oficios en Bello



Antes de la intervención (2006)

Así se informa en la página web del Proyecto:

*“El Parque de Artes y Oficios es un proyecto de reconversión urbana de los antiguos talleres del Ferrocarril ubicados en el municipio de Bello (Antioquia), con proyección metropolitana, regional y nacional. **Será un centro de formación para el trabajo en artes y oficios**, con ofertas académicas que garanticen el desarrollo de competencias laborales y salidas ocupacionales rápidas.*

Por su ubicación, el Parque de Artes y Oficios forma parte de los mega-proyectos de “Adecuación de la Llanura Aluvial del Río Medellín” del Área Metropolitana, y el “Mejoramiento de los Servicios Educativos, Culturales y Ambientales en los Municipios del Centro de Antioquia”, Región Metropolitana, de la Gobernación de Antioquia. La restauración de este complejo arquitectónico tiene cinco componentes físicos que definen su misión y objeto social:

1. Parque Público

Un parque abierto conectado urbanísticamente a la ciudad de Bello, con alternativas de apropiación ciudadana como sitio de encuentro. Un espacio abierto para el encuentro ciudadano, con plazoletas, jardines, arboretos, senderos ecológicos, ciclo-rutas, plaza cívica, etc.

2. Centro de Formación y Fomento de Industrias Creativas y Artísticas

Diseño adelantado por la Corporación Semiósfera, en el que se involucran diversas expresiones de las industrias creativas, identificadas desde cinco “clusters” o cadenas completas, con sus respectivas salidas económicas.

3. Centro de Formación en Oficios

A partir de la demanda del sector productivo, tendrá un centro de formación técnica para el empleo en áreas como: metalmecánica, mecatrónica, telecomunicaciones, informática, tecnologías del transporte, robótica, construcción, y otros temas tecnológicos.

4. Área de Servicios Complementarios

Con espacios de servicios diversos tales como: Recinto de gran aforo como apoyo a actividades formativas y culturales, restaurante, cafetería, papelería, sala de Internet (cibernódromo), parqueaderos, unidades sanitarias, entre otros. Esta área de servicios busca contribuir al sostenimiento y/o a la vitalidad del espacio (múltiple y diverso acceso de público durante todas las horas del día).

5. Área Administrativa

Espacios de apoyo a la administración y gerencia del Parque, tales como: Oficinas, sala de juntas, archivo, bodegas, salas de espera, etc.

En virtud de que el complejo tiene carácter de patrimonio arquitectónico e histórico, la intervención se hará considerando las normas arquitectónicas de restauración, siguiendo los lineamientos definidos para el uso social del patrimonio cultural.

El Parque de Artes y Oficios, es un compromiso interinstitucional, en el que participan en su primera fase las siguientes instituciones:

Ministerio del Transporte

Administración Municipal de Bello (Alcaldía, Secretaría de Infraestructura, Secretaría de Educación para la Cultura)

Ferrovías

SENA

Gobernación de Antioquia

Universidad de Antioquia. Sede de Investigaciones, SIU

Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín

Área Metropolitana del Valle de Aburrá

Politécnico Marco Fidel Suárez

Politécnico Colombiano Jaime Isaza Cadavid

Instituto Tecnológico Pascual Bravo

Universidad de San Buenaventura

Corporación Semiósfera

Proantioquia

El Parque de Artes y Oficios de los Talleres del Tren en el Municipio de Bello, será entonces un centro de desarrollo tecnológico y de empresas culturales, un centro de formación para el trabajo. Será un espacio para el desarrollo de la cultura antioqueña y una alternativa económica para la región.”¹¹

En la situación intermedia de estos extremos, un gran complejo de talleres del ferrocarril que se transforma en Parque Cultural de Artes y Oficios, y una modesta estación de carga en grave estado de deterioro e invadida por usos ilegales, encontramos el caso de rehabilitación y restauración de la Estación Medellín, sede la Fundación Ferrocarril de Antioquia.

¹¹ Corporación Semiósfera, <http://www.semiosfera.org.co/ferrocarril.htm> Fotografías de Jairo Castrillón Roldán.

*“La Fundación Ferrocarril de Antioquia es una entidad privada sin ánimo de lucro constituida desde el 26 de Julio de 1.986 y tiene por objeto la construcción y estudios de acuerdo a especificaciones técnicas, consolidación, restauración, conservación y administración de todo tipo de bienes muebles e inmuebles, **en especial los que integran el Patrimonio Cultural, Histórico, Arquitectónico y de Ingeniería**, que tengan interés Municipal, Departamental, Nacional e Internacional.*

Los socios gestores son: la Fundación para la Conservación y Restauración del Patrimonio Cultural Colombiano, entidad adscrita al Banco de la República, las empresas Departamentales de Antioquia (EDATEL S.A. ESP.), y el Instituto para el desarrollo de Antioquia IDEA.

*Un año después de su creación se vinculó en calidad de fundador adherente, el Municipio de Medellín. Participan también, en calidad de miembros del consejo de administración, la Biblioteca Pública Piloto, la Sociedad Antioqueña de Ingenieros y Arquitectos SAI y el Metro de Medellín. **La Fundación inició labores con la Restauración de la antigua Estación Medellín, edificio representativo de la historia del Ferrocarril de Antioquia y declarado Monumento Nacional, hoy Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional (BICN).***

Somos una empresa especializada en la ejecución de obras y proyectos de Restauración de bienes inmuebles; trabajamos en la difusión de nuestra cultura patrimonial con el fin de crear conciencia de salvaguardar nuestro patrimonio. También prestamos servicios para el desarrollo integral de nuevos proyectos de arquitectura y construcción”¹²



¹² Fundación Ferrocarril de Antioquia, <http://www.fundacionferrocarrildeantioquia.com/>



Algunas estaciones intervenidas y restauradas en el Vallé de Aburrá

Valor estético y simbólico. Los casos y modalidades de reapropiación social del patrimonio de las estaciones, bajo la categoría de arquitectura e ingeniería para el transporte, resalta el significado de la Estación Itagüí en el contexto de la historia de las tecnologías del transporte en Colombia y de las modalidades que este adquirió en Antioquia, en la simultaneidad y coexistencia de la arriería, el tren, el automóvil, la navegación a vapor y, por un momento, los cargueros o silleteros. Para las generaciones más jóvenes, en su memoria se instaló el nombre de Estación Itagüí como si fuese solamente el referente de una parada del metro. En esa combinación de usos y modalidades, la recuperación de la antigua y sencilla estación de carga contribuiría a llenar un vacío histórico al lado del mosaico de las que ya han sido intervenidas, restauradas científicamente y entregadas al disfrute colectivo de la sociedad como sede de proyectos culturales y de desarrollo social. Ese esfuerzo de sostenibilidad y mejoramiento tiene un amplio expediente, del cual se resaltan a continuación algunos ejemplos significativos que la sociedad itagüiseña adelantó en beneficio de su querida Estación.

En agosto de 1934 la Sección de Turismo y Aviación Civil, del Departamento de Comercio del Ministerio de Agricultura y Comercio, dirige al Presidente de la Sociedad de Mejoras Públicas para invitarle a participar en el plan de acción de fomento del turismo interior:

“Considerando el apreciable valor del turismo dentro del territorio de la República, como uno de los factores más importantes **para el desarrollo del intercambio intelectual y comercial y de la educación y cultura populares**, se hace cada día más necesario que las entidades oficiales y particulares interesadas, dediquen una decidida atención al fomento del

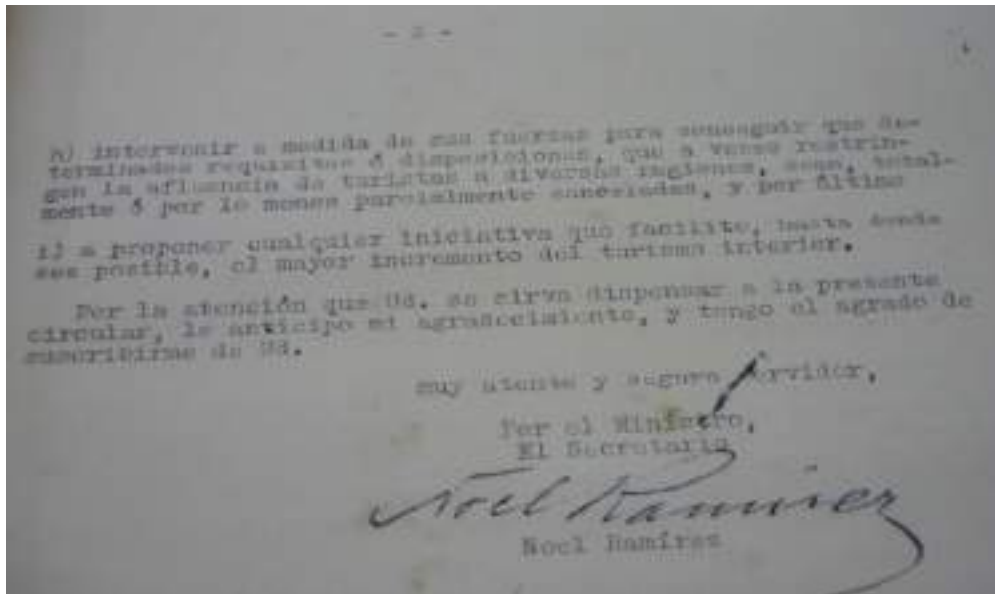
*turismo interior, mediante un plan de acción que podría resumirse en los siguientes puntos (...)*¹³

*Hay un énfasis poco usual en un plan de acción que proviene de un Ministerio como el de Agricultura, pero es que a él pertenece la sección de turismo jalonada por la incorporación rápida de la Nación al desarrollo de la aviación comercial. Un turismo interior por vía aérea tendrá que aguardar el ciclo de los trenes hasta su desaparición del paisaje nacional y regional. No obstante, el curso de la misiva, que pudo tener mayor o menor acogida en cada municipalidad, revela un pensamiento de enorme anticipación frente a lo que sería una realidad mundial en el período de la posguerra. Tal vez por esa marca pionera es que se enfatiza el objetivo del **“desarrollo del intercambio intelectual y comercial y de la educación y cultura populares”**.*

Pensar en turismo interior era pensar en turismo vía férrea, combinado con alguna navegación a vapor, ocasionalmente aérea, e implicaba el recuento de las instalaciones hoteleras o de hospedaje, así como las demás comodidades y condiciones indispensables para ello. La carta hace un rápido listado de requerimientos de información, el mismo que muestra los límites del enfoque del plan de fomento, pasando por:

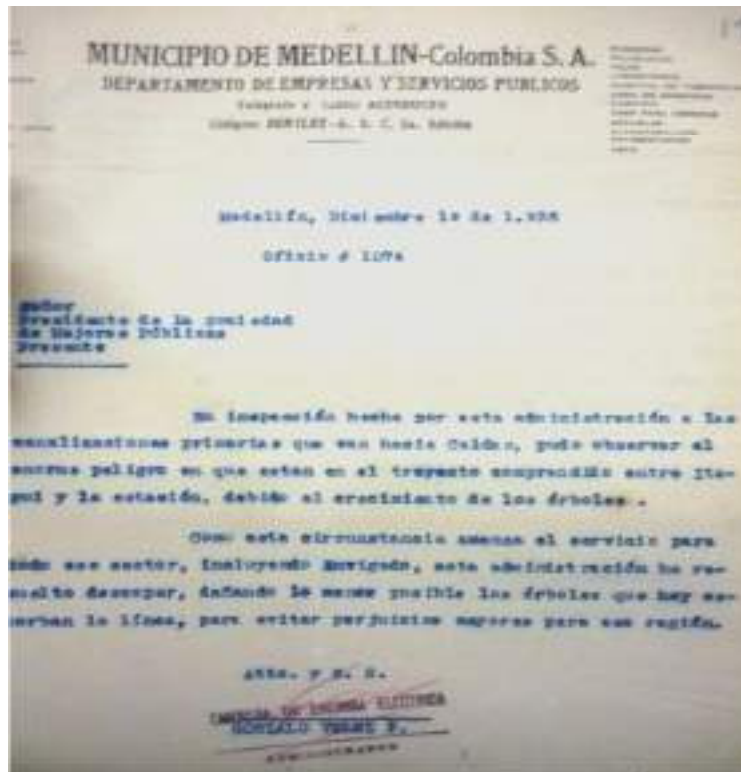
- a) Inventario de entidades interesadas en turismo interdepartamental;*
- b) Recolección de fotografías, gráficos, datos estadísticos, horarios y tarifas de ferrocarriles, tarifas y hoteles, iniciando la publicación de esta información en diarios y revistas locales y de otros departamentos;*
- c) “Promover una propaganda eficaz en beneficio de los intereses locales o regionales, tendiente a divulgar las bellezas naturales, condiciones climáticas de las ciudades o regiones, estaciones veraniegas y demás sitios que sean frecuentes lugares de reuniones turísticas y de pasajeros en general”...*

¹³ Archivo SMP, Actas y correspondencia, 17-VIII-1934, folios 53 y 54.



El Ministerio dejó todo en manos de los municipios y solamente pedía reportes de actividades. Les ordena que fomenten el excursionismo y las publicaciones, pero no ofrece ningún respaldo o asesoría. Así las cosas, el turismo interior seguiría siendo interior en cada provincia, comarca, o departamento a lo sumo. La imagen de oleadas de turistas nacionales recorriendo Colombia en tren tendría que esperar un buen tiempo aún.

En otros casos emergen tensiones entre entidades y la municipalidad, como es el caso de los esfuerzos por la arborización llevado a cabo por la Sociedad de Mejoras Públicas, con don Luis Mejía a la cabeza, y las intervenciones del Municipio de Medellín y su Departamento de Empresas y Servicios Públicos, antes de constituirse en las EE. PP. de Medellín, a mediados de la década del cincuenta en el siglo pasado. Los árboles “amenazan” el servicio de energía del sector y la entidad “ha decidido descopar, dañando lo menos posible los árboles que hoy estorban la línea”.



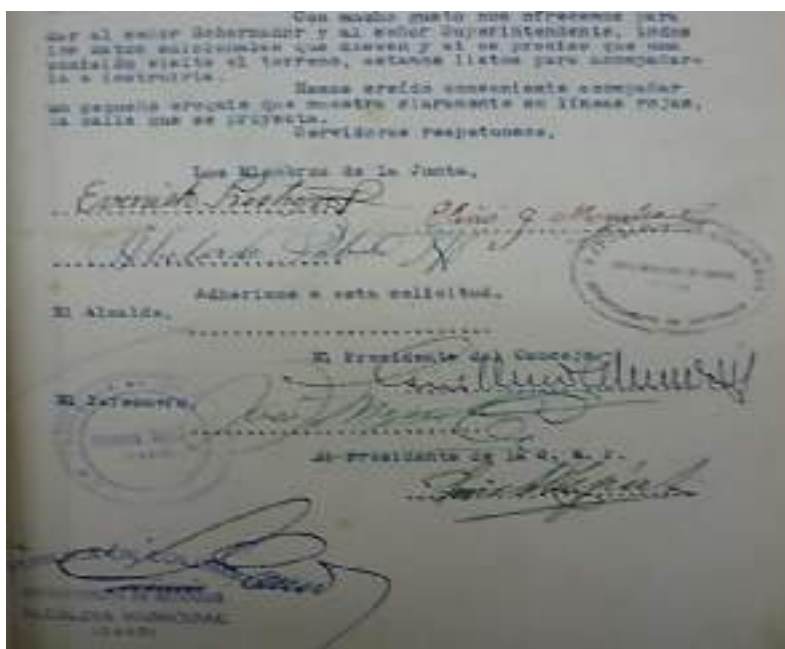
El descopado de la vía a la Estación, 1938.¹⁴

Por su parte, en el año de 1945 la SMP solicita al Gobernador y al Superintendente del Ferrocarril de Antioquia la apertura “de una Calle que desemboque en la Estación Itagüí, para unir los barrios de Yarumito y Santa Catalina con la carretera que sale de Medellín. Para llenar este propósito, el Municipio necesita que el Ferrocarril de Antioquia dé el permiso correspondiente dentro de su faja”. La solicitud se extiende a otros requerimientos que revelan el interés del desarrollo urbanístico del sector, frente a la situación de propiedad que representa la Estación en la jurisdicción municipal. Los firmantes exponen un argumento extraído de la memoria espacial del territorio:

¹⁴ Archivo SMP de Itagüí. Actas y correspondencia, 1-XII-1938, folio 13.

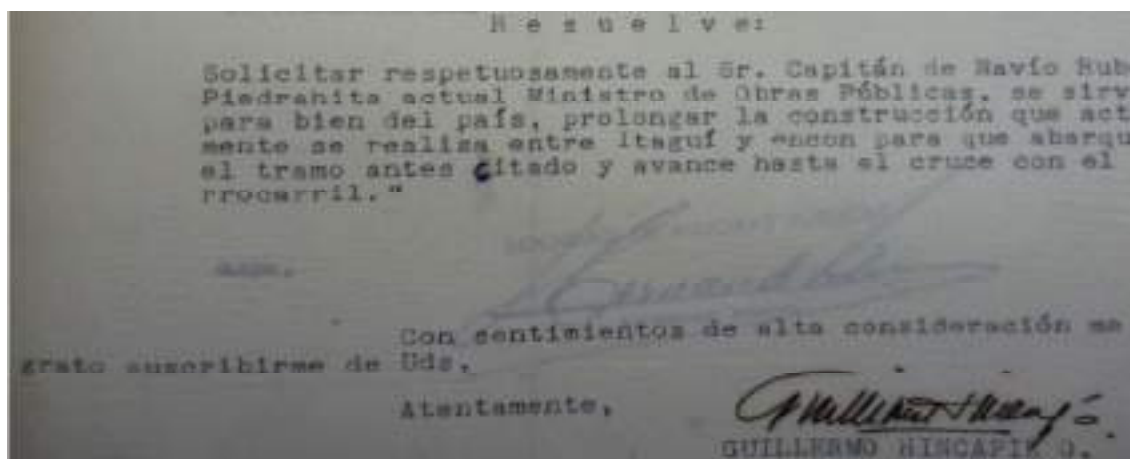
“(…) el camino denominado San José, existía antes de poner los rieles del Ferrocarril y el terraplén que hubo necesidad de hacer para comunicar la Estación con la Carretera Central, interrumpió este camino y lo hizo intransitable. Hoy aprovechamos este terraplén para unir los barrios (...)

El objeto de la Calle que proyectamos es desembotellar los barrios de Yarumito y Santa Catalina, y descongestionar de peatones la vía del Ferrocarril en un trayecto de más de seiscientos (600) metros. Los habitantes de los barrios mencionados, necesitan subir hasta cerca de las partidas de La Estrella para movilizarse en un vehículo cualquiera; si hay una edificación los fletes se recargan en un 100% porque no hay paso por la Estación. En otras palabras, el municipio de La Estrella está prestando mejores servicio a estos barrios que el que puede prestarles el de Itagüí. Todo esto se soluciona con una calle de unos ochenta (80) metros de longitud. Los vecinos todos ya han cedido las fajas necesarias y por eso no dudamos que el Ferrocarril hará lo mismo (...) ya que en casi todas las Estaciones del Ferrocarril existen estos cruces. Recordamos, entre otras, las de Envigado, Sabaneta, Caldas, Acevedo, Girardota, Copacabana y muchas más...”¹⁵



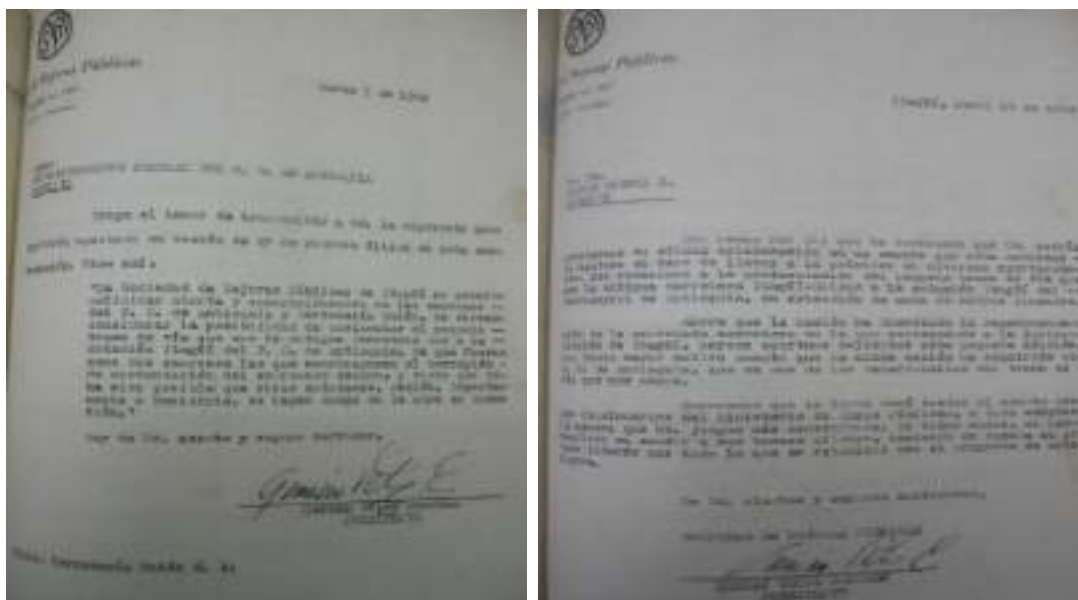
¹⁵ Archivo SMP de Itagüí, Actas y correspondencia, 24-I-1945.

La tardanza en lograr la prolongación de la vía pareciera haber inculcado tempranamente en la sociedad local una actitud de desinterés y menosprecio hacia la precaria Estación. La petición inicial, datada en 1938, dio vueltas en los laberintos de la burocracia estatal sin encontrar respuesta. De cuando en cuando se reavivaba la solicitud, cuando diversos actores institucionales casi suplicaban un elemental gesto de aprobación que permitiera integrar la Estación y su entorno a la vida municipal. El Presidente de la SAI –Ingeniero Guillermo Hincapié Orozco-, quien fuera alcalde de Medellín en la década del ochenta, transcribe a la Sociedad de Mejoras Públicas “la proposición aprobada por unanimidad en la última reunión de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros”. Los Considerandos se refieren a las “pésimas especificaciones de curvatura” y a que “esa vía es de gran importancia para el transporte de ganado que durante ciertos días de la semana entorpece y aun llega a detener el tráfico en tan importante vía”. La Resolución “solicita respetuosamente al Sr. Capitán de Navío Rubén Piedrahita actual Ministro de Obras Públicas, se sirva para bien del país, prolongar la construcción que actualmente se realiza entre Itagüí y Ancón para abarque el tramo antes citado y avance hasta el cruce con el Ferrocarril.”¹⁶



¹⁶ Archivo SMP de Itagüí, Actas y correspondencia, 6-IX-1954. El Ministro formaría luego parte del Triunvirato de transición hacia el retorno de la democracia una vez derrotado el régimen de la dictadura del General Gustavo Rojas Pinilla.

Todavía en 1962 se insiste en el arreglo del pequeño tramo del terraplén, de no más de sesenta metros, que conduce a la Estación, lugar de abastecimiento y despacho de la industria cervecera local. La Sociedad de Mejoras Públicas de Itagüí persiste en articular la Estación a la trama urbana del municipio, a la vez que integrar comunidades y facilitar su movilidad sin afectación de su economía. Pensar el acceso a la estación era como imaginar la integración de un archipiélago al tejido municipal. Pero, sobre todo, lograr la escucha del gobierno central. La comunicación al Superintendente del Ferrocarril de Antioquia repite un ruego desatendido durante más de dos décadas, mientras el Ferrocarril de Antioquia pasa a manos de la Nación. No hay intermediación ni súplica que valga:



Solicitud al Superintendente del Ferrocarril, 1962¹⁷

¹⁷ Archivo SMP. Actas y correspondencia, 5-III-1962.



FC de Antioquia niega la solicitud – Archivo SMP, 1962. A la derecha, gráfico de las vías de comunicación, publicado en “*Monografía de Itagüí Actualizada*” (1986). No aparece el tan solicitado ramal que conduciría a la Estación, pero tampoco aparece la Estación Itagüí.

De aquí en adelante, hasta el presente, la historia de la Estación Itagüí es la del abandono, la invasión, el deterioro. El registro visual más reciente fundamenta otro relato, como si el propio inmueble narrara su deplorable condición de Bien de Interés Cultural Nacional venido a menos por causa del menosprecio colectivo y la continuada inacción gubernamental:



Esta era una estación de carga, con escaleras de piedra... 2011



La memoria de los rieles se obstina en aflorar... 2011



La única máquina de la Estación que parece esconderse... 2011



Trabajo, tertulia y techo...



Cada puerta, un candado y un contador... 2011



Ahí al frente quedaba era la casa del Jefe de Estación... Aquí, vea, había una ventanilla para vender los pasajes... 2011



Se vendían los tiquetes...



Aquí al lado vivo yo en mi cambuche de chatarra... 2011



Cada quien se defiende con lo suyo... 2011



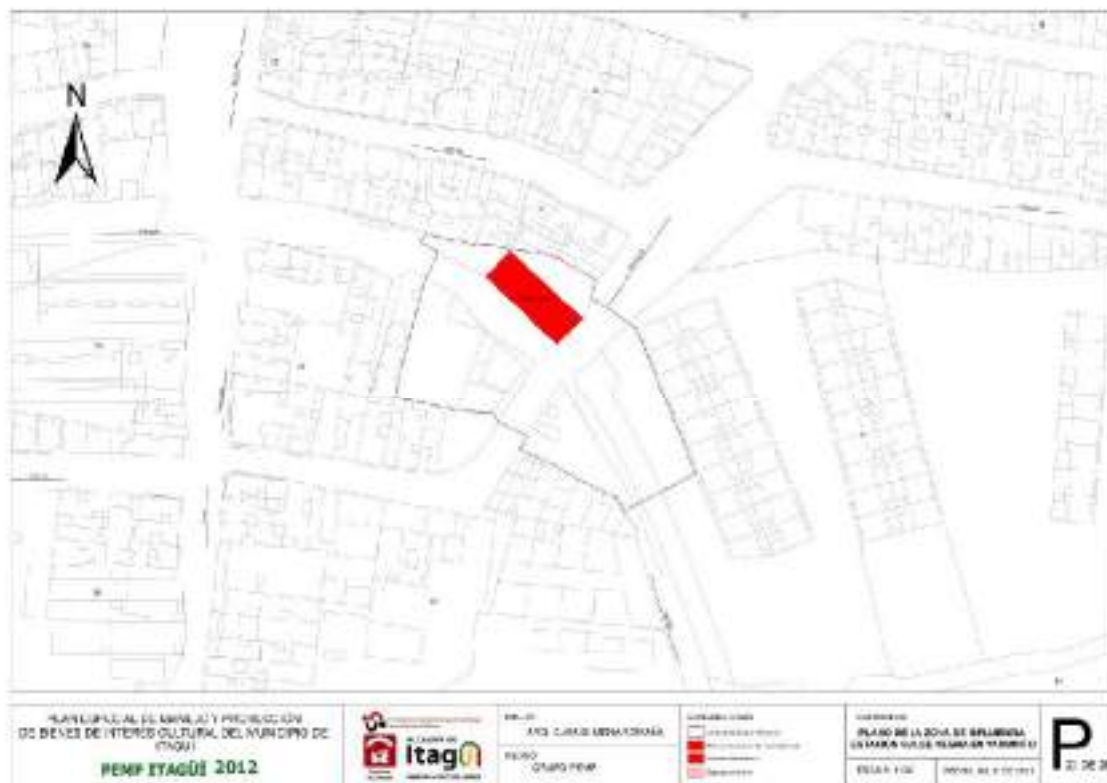
La ventana no existía y ese muro es un añadido bajo el alero. No había rejas ni ventanas de hierro... 2011



Y era toda pintada de azul... 2011



DELIMITACIÓN



ÁREA AFECTADA Y ZONA DE INFLUENCIA

El Área Afectada será la construcción que ocupa la Estación Yarumito, con un área de 325,9 m². La Zona de Influencia estará integrada por el resto del área que rodea la construcción. Un área considerable de tal manera que permitan conservar el Bien en su condición referencial. El área o zona de influencia estimada (M²) es de **xxxxx sin predios**

BIC	
Estación Yarumito	No Hay Registros De Predios Y Manzanas en el Plano Predial

NIVEL PERMITIDO DE INTERVENCIÓN

NIVEL PERMITIDO DE INTERVENCIÓN ÁREA AFECTADA

Nivel 1. Conservación Integral: se aplica al inmueble declarado como BIC por su excepcional valor y por ser irremplazable, para ser preservado en su integralidad. En este inmueble, cualquier intervención puede poner en riesgo sus valores, por lo que las obras deben ser concertadas y respaldadas en estudios socioculturales e históricos o los requeridos para cualquier intervención, anexando siempre dichos estudios al expediente con las fechas del momento en el que se realizaron.

Niveles de Intervención Decreto Reglamentario 763 de 2009

Nivel de Intervención	Aplica en	Tipo de obra permitido	Instancia que decide y autoriza las intervenciones ¹⁸
1 Conservación integral	Grupo arquitectónico de excepcional valor , los cuales, por ser irremplazables , deben ser preservados en su integralidad. Grupo Urbano debe garantizarse la preservación... (que) mantenga la autenticidad de su estructura espacial	<i>Restauración, reparaciones locativas, primeros auxilios, rehabilitación o adecuación funcional, reforzamiento estructural, reintegración, ampliación, consolidación y liberación.</i>	La entidad que declara, previo concepto del CNPC para los BIC-N, CDPC para BIC-M o BIC-D ¹⁹

CNPC: Consejo Nacional de Patrimonio Cultural

CDPC: Consejo Departamental de Patrimonio Cultural

Entidad que declara: Ente Competente del Municipio con previa aprobación del CDPC.

¹⁸ Referido al Artículo 39 Autorización, en el Decreto Reglamentario 763 de 2009.

¹⁹ La entidad que declara que para este caso es el Municipio de Itagüí (El Alcalde con el aval del Consejo Consultivo de planeación o el ente que se nombre para el proceso) y el concepto previo del Consejo Departamental de Patrimonio Cultural.

NIVEL PERMITIDO DE INTERVENCIÓN ZONA DE INFLUENCIA

Las intervenciones que se pretendan desarrollar en la Zona de Influencia se registrarán por lo dispuesto en el numeral 2, artículo 11 de la Ley 397/1997, modificado por el numeral 2, artículo 7 de la Ley 1185/2008: "Quien pretenda realizar una obra en inmuebles ubicados en el **área de influencia** o que sean colindantes con un bien inmueble declarado de interés cultural deberá comunicarlo previamente a la autoridad competente en el Municipio".

Para la Zona de Influencia el Nivel de Intervención es el Nivel N 3, Conservación Contextual. Los inmuebles colindantes que hacen parte de la Zona de Influencia deben ceñirse a la normativa establecida por el Municipio según sea el caso, incluyendo las que se generen como normativa en este PEMP:

Niveles de Intervención Decreto Reglamentario 763 de 2009

Nivel de Intervención	Aplica en	Tipo de obra permitido	Instancia que decide y autoriza las intervenciones ²⁰
3 Conservación contextual	<p>Inmuebles ubicados en un Sector Urbano, los cuales, aun cuando no tengan características arquitectónicas representativas, por su implantación, volumen, perfil y materiales, son compatibles con el contexto.</p> <p>De igual manera, se aplica para inmuebles que no son compatibles con el contexto, así como a predios sin construir que deben adecuarse a las características del sector urbano.</p> <p>Este nivel busca la recuperación del contexto urbano en términos del trazado, perfiles, paramentos, índices de ocupación y volumen edificado</p>	<p><i>Modificación, remodelación, reparaciones locativas, primeros auxilios, reconstrucción, reforzamiento estructural, consolidación y ampliación</i></p> <p><i>Demolición parcial reconstrucción</i></p> <p><i>Demolición total obra nueva</i></p>	La entidad que declara, previo concepto del CNPC para los BIC-N, CDPC para BIC-M o BIC-D.

CNPC: Consejo Nacional de Patrimonio Cultural

CDPC: Consejo Departamental de Patrimonio Cultural

Entidad que declara: Ente Competente del Municipio con previa aprobación del CDPC.

²⁰ Referido al Artículo 39 Autorización, en el Decreto Reglamentario 763 de 2009.

CONDICIONES DE MANEJO

FÍSICO-TÉCNICOS

Requiere pronta intervención jurídica y física.

El POT 2007 dice para la zona:

NOMBRE BIC	COMUNA	BARRIO	TRATAMIENTO	NORMATIVA SEGÚN POT 2007	USOS DEL SUELO
ESTACIÓN CALLE NEGRA EN YARUMITO	02	08- SANTA CATALINA	CONSOLIDACIÓN 2 CN2: densificación moderada por crecimiento predio a predio y generación de infraestructura.	ZU-CN2-02	Residencial
				Densidad propuesta (Vivi/Ha): 300	
				Índice de Ocupación propuesta: 70	
				Altura propuesta: 3	
				m ² /Hab (4 Hab/Viv): 5.0	
				m ² /100 otros usos: 7.5	
				Aporte para equipamiento: 1 mt ² /viv 1% otros usos	

Condiciones de edificabilidad. Para el Área Afectada y la Zona de Influencia estarán definidas con la articulación de POT 2007 y las definidas en el presente Plan Especial de Manejo y Protección contenidos en el siguiente cuadro.

PARÁMETROS NORMATIVOS ESPECÍFICOS

La norma, aplica sólo para los predios que hacen parte de la zona de influencia

PREMISAS DE DISEÑO
<p>Marquesinas o tapasoles: sólo se permitirá la construcción de marquesinas o tapasoles en lugares donde haya continuidad entre la edificación y una espacialidad pública de gran extensión. (Plazoletas, parques, plazuelas, etc.).</p> <p>Para la instalación de las mismas deben seguirse las disposiciones que dicta el artículo 35 del acuerdo 017 de 2004 y deberá haber homogeneidad en color, materialidad y altura. De igual manera deberán anexarse cálculos estructurales y especificaciones que garanticen la seguridad de los usuarios.</p> <p>No es permitido instalar marquesinas o tapasoles en las edificaciones colindantes a la Estación.</p>
<p>Vallas: Se prohíbe la colocación de propaganda, pasacalles, vallas o medios electrónicos en el espacio público de la zona de influencia. Por ninguna razón los mismos deberán sostenerse del Bien.</p>
<p>Voladizos: se prohíbe la construcción de voladizos que se superpongan ante el BIC. La construcción de los mismos debe tener en cuenta el contexto urbano existente y la directriz del artículo 34 del acuerdo 017 de 2004.</p>
<p>Iluminación: La iluminación deberá ser subterránea. No se permitirá la instalación de postes de energía frente al BIC o en su perímetro inmediato. Si existen deben reubicarse.</p>
<p>Enchapes: Se prohíbe la utilización de enchapes tipo cerámica, gres, tabletas, entre otras, en los predios que hacen parte de la zona de influencia.</p>
<p>Pendientes de Cubiertas: Los inmuebles que hacen parte de la zona de influencia, deberán mantener pendientes que no superen la altura del inmueble y que se adapten al contexto urbano.</p>
<p>Señalización: Se deberá demarcar el acceso al sector patrimonial (el BIC y su Zona de Influencia) en los pisos, y a través de placas o avisos según la reglamentación nacional.</p>

ESPACIO PÚBLICO	USOS	ALTURAS	NIVEL INT.
Todo proyecto de remodelación, obra nueva, modificación, ampliación, reforzamiento estructural y	La zona de influencia, se deberá acoger a la reglamentación que plantea el Plan de Ordenamiento Territorial en lo referente a usos del	<u>Costado norte:</u> las edificaciones localizadas sobre la calle 29A y la carrera 50A, en la manzana predial # 001 del	2

ESPACIO PÚBLICO	USOS	ALTURAS	NIVEL INT.
reparaciones locativas a realizar en la zona de influencia de la Estación, deberá conservar el paramento existente; en especial los predios colindantes.	suelo.	barrio Santa Catalina, deberán continuar con el número de niveles que tienen en la actualidad.	
Los predios colindantes al Bien, no podrán afectar o intervenir de ninguna manera la estructura física del inmueble.		<u>Costado oeste:</u> Los predios 001 y 031 localizados en la manzana predial # 026 del barrio Yarumito, deberán continuar con el número de niveles que tienen en la actualidad.	
Se debe conservar la estructura morfológica actual del sector.		<u>Costado sur:</u> Los predios que hacen parte de la zona de influencia deberán continuar en las condiciones actuales. Como espacios libres.	
Intervenciones en el espacio público de la zona de influencia, deberán distinguir el BIC y enmarcarse dentro de un proyecto arquitectónico integral.		<u>Costado este:</u> Los predios que hacen parte de la zona de influencia deberán continuar en las condiciones actuales. Como espacios libres.	

Parágrafo: Deberá conservarse la altura mínima de enrase de la cubierta de la Estación.

ADMINISTRATIVOS

Es el propietario (que aún no se define). No aplica en este momento.

FINANCIEROS

Se desconocen los datos del costo del mantenimiento general de la Estación. Se considera que la primera acción es la compra o definición de su situación jurídica.

Como BIC- N puede acceder a los recursos propuestos por la Nación, entre otros, Estampilla Procultura, IVA telefonía celular, Fondos Especiales de Cultura, nivel de estratificación de servicios públicos²¹.

El ente competente en el Municipio debe asesorar la ruta más viable para protección del inmueble BIC-N.

PLAN DE DIVULGACIÓN

No ha lugar hasta solucionar problema jurídico.

²¹ Ver texto "Financieros", Documento Técnico de la Auditoría General de la República, 2010

BIBLIOGRAFIA

Parte de la bibliografía en que se encuentra el bien registrado y adicionalmente los decretos y leyes que lo normatizan. Se adicionan referencias sobre el contexto y temas generales sobre patrimonio.

APUNTES SOBRE ITAGÜÍ Y SUS GENTES. Sociedad de Mejoras Públicas de Itagüí, 1971.

ARCHIVO SOCIEDAD DE MEJORAS PÚBLICAS DE ITAGÜÍ. Actas y correspondencia (1929-1980).

ÁREA METROPOLITANA, CÁMARA DE COMERCIO. Inventario Patrimonio Cultural del Valle de Aburrá. 1989 – 1994

AUDITORIA GENERAL DE LA REPUBLICA. Metodologías para procesos de control sobre la gestión e inversión pública en cultura. (Versión 2010). Bogotá. PDF, Archivo magnético

COLCULTURA – OEA. Programa de reciclaje de las estaciones del ferrocarril, s. f.

CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 1185 del 12 marzo de 2008. Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones. Archivo magnético PDF.

CORPORACIÓN SEMIÓSFERA, <http://www.semiosfera.org.co/ferrocarril.htm>

ECOS DEL CENTENARIO. Sociedad de Mejoras Públicas, 1941.

EL CASTILLO. Testimonio de una época. Fundación Museo El Castillo, Ed. Marín Vieco Ltda. Textos: Aníbal Vallejo Rendón, Mercedes Lucía Vélez White, Hernán Cárdenas Lince. Ilustraciones: Hernán Cárdenas. Medellín, 2002.

FUNDACIÓN FERROCARRIL DE ANTIOQUIA,
<http://www.fundacionferrocarrildeantioquia.com/>

GEOGRAFÍA GENERAL DEL ESTADO DE ANTIOQUIA EN COLOMBIA. Manuel Uribe Ángel, (Original 1885). Reedición facsimilar, Colección Autores Antioqueños, Gobernación de Antioquia, Medellín, 1985,

HISTORIA DE ITAGÜÍ, Mauricio Hoyos, Ángela Molina, Ediciones Gráficas, Medellín, 1994.

JUNTAS ADMINISTRADORAS LOCALES Y COMITÉS COMUNITARIOS DE PARTICIPACIÓN. Alcaldía, IPC, 2001.

MINISTERIO DE CULTURA DE COLOMBIA. Manual de inventario de bienes culturales inmuebles. Bogotá 2005

MINISTERIO DE CULTURA. Ley 1185 de 2008. Ley de Patrimonio.

MINISTERIO DE CULTURA. Decreto 763 de 2009. Reglamentario de ley 1185 de 2008

MINISTERIO DE CULTURA. Ley 397 de 1997. Ley de Cultura

MINISTERIO DE CULTURA. Resolución 0983 de 2010. Reglamentario de la Ley 1185 de 2009.

MONOGRAFÍA DE ITAGÜÍ, AGAPITO Betancur, SMP, 1931.

MONOGRAFÍA DE ITAGÜÍ. Jairo Casas Upegui y Marco Tulio Espinosa Acosta (editores), 1965.

MONOGRAFÍA DE ITAGÜÍ ACTUALIZADA. Asociación de Ex alumnos Colegio El Rosario, 1986.

MUNICIPIO DE ITAGÜÍ. Acuerdo 006 de 2006. Código de Bienes, Rentas e Ingresos, Procedimientos y Régimen Sancionatorio Tributario para el municipio de Itagüí.

MUNICIPIO DE ITAGÜÍ. Acuerdo 20 de 2007. Aprueba plan de ordenamiento territorial. POT

MUNICIPIO DE ITAGÜÍ. Estatuto de Ordenamiento Urbano. Grupo UR. Itagüí / 1994

MUNICIPIO DE ITAGÜÍ. Plan de Desarrollo 1988 -2000 "Por un Nuevo Itagüí", Planeación.1998

MUNICIPIO DE ITAGÜÍ. Sistema de espacialidades públicas. Folleto 2007

ESTACIONES DE FERROCARRILES. Por Ricardo Olano. En: Revista Progreso, revista quincenal, Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín. Primer año, 21 ago. 1926, # 2.

PLAN MUNICIPAL DE CULTURA 2004-2013. Alcaldía Municipal, fundación Biblioteca Diego Echavarría Misas, Consejo Municipal de Cultura, 2004.

REPÚBLICA DE COLOMBIA, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Vice Ministerio de Vivienda y Desarrollo Territorial, Dirección de Sistema Habitacional. Guía metodológica 1-9. Serie espacio público. Bogotá. 2005

REVISTA YTACÜÍ. Centro de Historia de Itagüí. Varios números.

SEMBLANZAS DE MI PUEBLO. Clímaco Agudelo Ángel, Itagüí, 2001, versión PDF.

UNESCO, www.unesco.org/cultura

LISTA DE ANEXOS

Archivo fotográfico del inmueble y áreas de influencia.

Cartografía general de BIC en ARC GIS.

Documento Técnico