

LA VIA FERREA DEL TABACO EN COLOMBIA
**La estación de Ambalema: una experiencia académica dirigida
a proyectar un “plan de restauración”**

Olimpia Niglio

Facultad de Ingeniería, Universidad de los estudios eCampus, Novedrate (Como)
Italia

olimpia.niglio@uniecampus.it

Resumen: La Estación ferrocarril de Ambalema (ciudad colombiana declarada “Monumento Histórico Nacional”) funcionó fino al 1985 como punto para la entrada y la salida del tabaco que se trasportaba a otros lugares en Europa. Lo que aquí se describerá 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 (Colombia) en agosto 2009.

Palavras-chave: restauración arquitectonica, conservación integrada, funcionalidad territorial, paisaje, monumentalidad.

Abstract: Until the 1985, the railway station in Ambalema (a Columbian town declared "National Historical Monument") has been the arrival and the departure gate for the transport of the tobacco from Columbia to Europe. What is described in this contribution is the result of the teaching and research activity developed during the course of “Architectural Restoration” held to the University of Ibagué (Colombia) in August 2009.

Keywords: architectural restoration, integrated maintenance, territorial functionality, landscape, monumentality.

La vía ferrea del tabaco en Colombia

La introducción del transporte por medio de locomotores sobre rieles de la vía férrea fue el primer signo importante de un cambio radical de la sociedad colombiana que, desde un ambiente rural particularmente dedicado a la agricultura se dirigía hacia la industrialización del país. Eso es cuanto sucedió en muchas realidades del mundo con la construcción de las primeras vías férreas; aspecto que se sintió con mayor implicación social en aquellos países donde los contactos no eran particularmente favorecidos por la orografía del territorio, y eso es sin duda alguna el caso de Colombia (Romero 1906). Si por un lado las vías férreas permitieron la colonización de tierras parcialmente exploradas y explotadas, en otro sentido, pusieron las bases para favorecer el desarrollo del país. Sobre esto, el estudioso Gabriel Poveda afirma que [...] *Los ferrocarriles fueron en Colombia uno de los factores más poderosos para el desarrollo de la ingeniería y como campo de trabajo de los ingenieros civiles y mecánicos colombianos. Su historia será pues uno de los principales capítulos en la historia de la Ingeniería y de la tecnología de país* (Poveda 2002:61).

A lo largo de los últimos veinte años del siglo XIX, con la ley que estableció la libre navegación fluvial en todo el país y en forma particular a lo largo del río Magdalena, las empresas fluviales empezaron a sufrir una depresión económica, la cual fue rápidamente balanceada por las entradas económicas derivadas del transporte férreo, el cual fortaleció la economía de dichas empresas. Con específica referencia al río Magdalena, que atraviesa enteramente Colombia de Norte a Sur, la navegación era particularmente accidentada alrededor de la ciudad de Honda, en el departamento del Tolima (Bateman Quijano 2005). Un alto desnivel, el cual todavía se conserva y las fuertes corrientes de agua, no favorecían la continuidad de la

navegación de las embarcaciones mercantiles. En realidad el transporte de las mercancías entre Arrancaplumas y el llano del Caracolí resultaba muy inseguro y al mismo tiempo costoso. De aquí la idea de construir una vía férrea, que había sido planteada tiempo atrás por el entonces Presidente de la República Pedro Alcántara con el fin de sobrepasar la zona de Honda y permitir de esta forma una correcta y fluida comunicación entre la ciudad de Neiva y Barranquilla (Arias de Greiff 1986).

Aunque se conozca solo un poco la geografía colombiana es fácil darse cuenta que también el desafío de construir una vía férrea no era algo sencillo, en forma particular teniendo en cuenta la presencia de la Cordillera Andina y de las distintas altitudes que se precisaba alcanzar para conectar las distintas ciudades.

Mientras tanto, con el decreto del 3 de Junio de 1872 el Departamento del Tolima concedía el privilegio ejecutivo a Nicolás Pereira, el cual por treinta años resultaba ser el concesionario único para la construcción de la vía férrea al interior del departamento. La idea de los gobernantes del Tolima era la de reconocer el ferrocarril como una directa continuidad del transporte fluvial; de hecho el decreto afirmaba que debían ser construidas estaciones ferroviarias próximas a los puertos fluviales y viceversa, esto propiamente para garantizar la continuidad de las comunicaciones en las zonas más accidentadas por razones orográficas.

Terminados los treinta años de concesión el estado se tomaba el derecho de adquirir la vía férrea con todos sus accesorios (incluidos las estaciones y los medios de transporte) pagando únicamente la valorización del bien como predispuesto por las pericias técnicas. Finalmente, examinando también las épocas económicamente precarias que en aquellos momentos vivía el país, el personal trabajador al servicio del ferrocarril, quedaba excluido de la milicia del estado en caso de un conflicto

militar. La vía férrea en el interior del departamento del Tolima presentaba además varias ramificaciones que permitían conectar entre ellas la realidad rural particularmente productiva, que aún se sigue presentando.

En 1893 el Departamento contrata con Carlos Tanco la construcción de un tracto ferroviario que conectaba la ciudad de Ibagué (actual capital del departamento) con la ciudad de Girardot, en dirección a Bogotá, este trabajo se prolongó por muchos años hasta el 7 de enero de 1921, año en que la línea ferroviaria fue inaugurada. Dos años antes, el Departamento del Tolima contrajo otro acuerdo con Pedro A. López para la construcción del tramo que conectaba la ciudad de Espinal con el departamento del Caquetá, y para la construcción de la línea ferroviaria entre la ciudad de Ambalema e Ibagué, trabajos que empezaron en 1921, los cuales fueron ordenados por la Ley 57 de 1917 (Santamaría 1986). A lo largo de este tramo se construyeron varias estaciones de las cuales las principales fueron: la de Ambalema y la de Ibagué. Esta última, terminada en 1926 fue demolida en 1982. En el mismo sitio, actualmente se encuentra ubicada la terminal de autobuses, una locomotora recuerda la presencia de dicha estructura ferroviaria. Todos estos tractos ferroviarios eran ramificaciones de la línea principal La Dorada del Tolima cuya construcción empezó a partir del 1881, proyecto y dirección a cargo del Ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros.

La estación de Ambalema

La estación del ferrocarril de Ambalema también encuentra sus orígenes en 1921, año en que se iniciaron los trabajos de construcción de la vía férrea de conexión a la ciudad de Ibagué (Torres Sánchez y Salazar H., 2002). La primera estructura estaba

ubicada próxima allá del sitio actual, en un lugar llamado “Juana Moja” y fue realizada en “Bahareque” (guadua y tierra) respetando la técnica constructiva local, estructura que sin embargo se deterioró rápidamente y en 1936 se decidió reconstruir una nueva estación cuyo estilo debía ser imponente y en forma muy particular debía llamar la atención de los visitantes y comerciantes en Ambalema, eje urbano en el cual todavía sobrevivía el comercio de tabaco que se exportaba a Europa. La estructura de la nueva estación ferroviaria, fue de esta forma concebida respetando las formas y estilos procedentes del viejo continente y cuyos signos conducían al lenguaje secesionista propio de finales del siglo XIX y principios del siglo XX en Europa. El estilo “Art Decò” en aquellos años en Colombia era el símbolo del movimiento revolucionario anti-tradicionalista y, el llamado a las formas de la naturaleza bien se adaptaba a la búsqueda de un nuevo lenguaje. La nueva estación tenía la estructura portante en mampostería y envigados horizontales (para los solares) en concreto. No se conoce el nombre del proyectista, pero se trataba sólo de proyectos realizados a cura de los mismos ingenieros que se encontraban a cargo del proyecto de la vía férrea, y que encontraban clara inspiración en las formas arquitectónicas de los primeros años del 900, sugeridas por técnicos emigrantes del el viejo continente.

La estación de Ambalema se encuentra al interior de un contexto urbano y social de extremo interés cultural y ambiental, cuyas razones han sido analizadas en el curso “*La fabbrica del tabacco e la via ferrata ad Ambalema (Colombia) tra il XIX ed il XX secolo*” (Niglio 2009).



Fig.1 La estación de Ambalema en la primera mitad de siglo XX (archivo fotográfico Alcaldía de Ambalema)

De hecho, las razones por las cuales se realizó una línea ferroviaria, que conectaba Ambalema con el territorio y sus relativas estaciones, van unidas a aquella rica y florida realidad económica y social de la cual, la ciudad todavía gozaba a principios del siglo XX. El decaimiento y el declive irreversible que sufrió la ciudad a partir de la mitad del siglo XX, en los años venideros, no justificó la presencia de esta vía férrea, hasta el punto que quedó en total desuso en 1985 después de la erupción del volcán del Nevado del Ruiz que la destruyó parcialmente. Como establecido en las líneas generales impartidas por el Decreto del 3 de Junio de 1872 la estación de Ambalema debía iniciar cerca del puerto fluvial de la ciudad y permitir una conexión directa con el río Magdalena que baña a la misma. De esta forma, la estación se realizó fuera del contexto urbano y a lo largo de la orilla del río en proximidad del actual atracadero portuario. La posición sin duda respetaba las condiciones por las cuales esta debía ser perfectamente conectada al transporte fluvial y al mismo

tiempo con la ciudad, donde muy pronto surgieron estructuras hoteleras, lugares de descanso temporales y pequeñas posadas.



Fig.2 La estación de Ambalema (2008, archivo fotográfico Niglio)



Fig.3 La estación de Ambalema observada desde la orilla del río Magdalena (2009, archivo fotográfico Niglio).

De la nueva estación se conserva una imagen que se remonta al siglo XX donde se observan también unos vendedores ambulantes a lo largo de los rieles a la llegada del tren. La estación entre 1974 y 1975 sufrió trabajos de transformación al interior con el fin de readaptar la estructura a espacios de depósito y actividades comerciales, teniendo en cuenta la poca rentabilidad que esta garantizaba a causa de la reducción siempre más fuerte del tráfico ferroviario el cual finalizó

definitivamente en 1975. A partir de ese momento la estación quedó abandonada a su propio destino y con el pasar de los años fue objeto de actos de vandalismo que la dejaron en “ruinas”, sin embargo conserva intactas las estructuras de elevación y solo parcialmente las estructuras horizontales. Hoy la estación de Ambalema es un patrimonio en riesgo sobre todo para lo uso impropio que el Alcaldía piensa de realizar en este sitio: un centro comercial.

La estación presenta una planta muy regular, perfectamente simétrica con un cuerpo central dispuesto sobre dos niveles y dos naves laterales. En el cuerpo central una escalera conduce al segundo nivel; hoy día fuera de uso en cuanto faltan los soportes horizontales. Después de haber desarrollado numerosos “diseños de campo” de los cuales siguió un detallado relieve geométrico y una atenta análisis directa de los muros, fue posible remontar a aquellas que fueron las transformaciones de la estación indicadas también sobre el relieve geométrico.

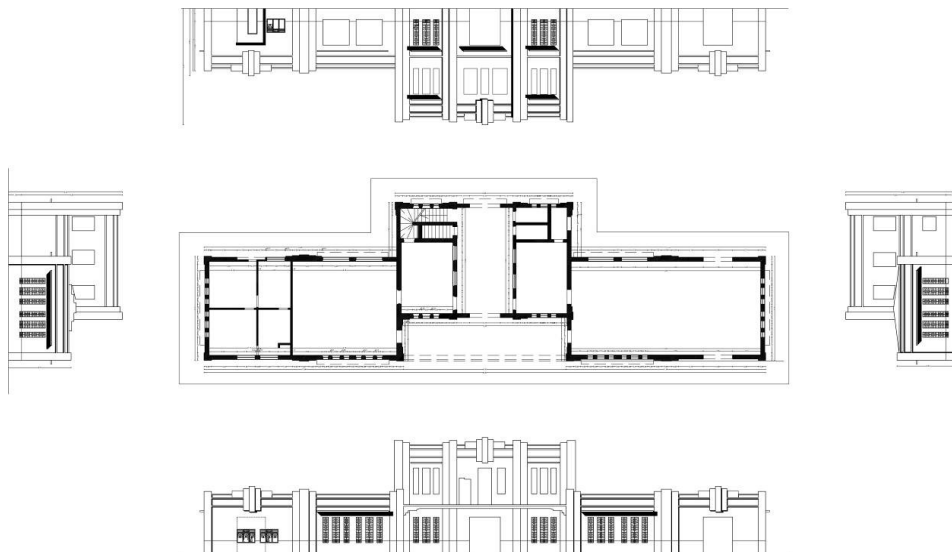


Fig.4 Relieve geométrico de la estación de Ambalema (archivo Universidad de Ibagué, curso de Restauración de la Arquitectura, Agosto 2009)

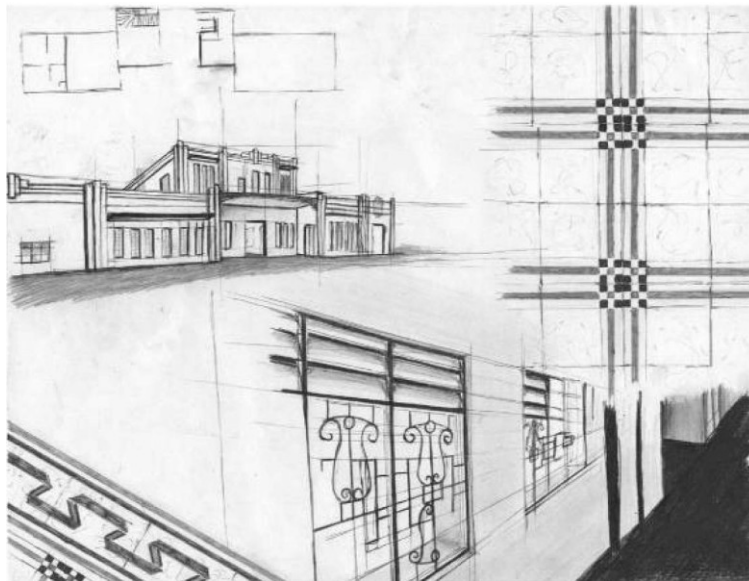


Fig.5 Bosquejos y estudios del detalle (archivo Universidad de Ibagué, curso de Restauración de la Arquitectura, Agosto 2009)

Por medio de algunas imágenes fotográficas que se remontan del siglo XX, fue posible conocer las características estructurales de las coberturas de la estación, todas realizadas con cerca rey de madera y después terminadas con alfardas y correas en guadua. El aspecto, sin duda mas relevante de la estación no era solo el estilo arquitectónico secesionista sino la atención dirigida a las elecciones colorimétricas tanto de los exteriores como de los interiores. Con particular referencia a los exteriores como se puede ver en la imágene tomada en agosto de 2008, la estación se caracterizaba por colores que iban desde el verde al ocre. En la imagen actual de la estación, tomada en agosto de 2009, se observa el uso diferente del color ocre a imitación de la piedra “bogotana” de color amarillo claro y con efectos a recuadros geométricos, propiamente como una piedra tallada perfectamente escuadrada con ángulos vivos. La base presentaba un color verde. Estos mismos colores se podían encontrar también en los interiores y en los

pavimentos (todavía existente solo en parte). Otros detalles interesantes eran las gradas en hierro de las aberturas del primer piso, del cual se conservan todavía unos ejemplares.

En la primavera del 2009, la estación de Ambalema fue totalmente pintada a cal a cura de la Administración Comunal con el fin de dar mayor dignidad a esta estructura, reducida a ruinas y con la finalidad de realizar después un centro comercial in esto sitio. Afortunadamente la operación de pintura fue solo superficial y esto no produjo la perdida de los colores originales, los cuales son otra vez visibles en muchas partes, gracias al avanzado desprendimiento de los acabados en cal.

El trabajo desarrollado en ocasión del curso de Restauración de la Arquitectura (agosto 2009) permitió analizar en detalle esta estructura y reconstruir también un modelo tridimensional, imagen de lo que la estación pudo ser. Fueron elaborados diseños y gráficos específicos sobre el análisis del deterioro de los muros, de las estructuras en concreto, de los acabados, de las parte en hierro y toda la documentación dio vida a una importante base de datos muy útil para la redacción del “plan de restauración” por el cual fueron elaboradas distintas propuestas, pero todas enfocadas a la conservación de las ruinas y a una reutilización compatible respecto del estado de arte heredado. El proyecto también es finalizado a la valorización de la ciudad de Ambalema y a su desarrollo social y económico (Niglio 2009). En conclusión el nuestro trabajo sobre la estación ferrocarril de Ambalema tiene un doble objetivo: el de mostrar las principales maneras de conocer y analizar un monumento, de recuperar lo mismo se ha ido trasformado y de planear su conservación; el segundo es de llamar la atención sobre la idea de “monumento”, o mejor, de lo que a pesar del paso del tiempo hemos venido llamando de tal forma en

la ciudad actual. De esta forma señalamos la necesidad de formular un proyecto político que involucre un nuevo pacto entre el bien patrimonial y la ciudad (Yory 2002).

Bibliografía

- Arias de Greiff G., *La Mula de Hierro*, Carlos Valencia Editores, Bogotá 1986
- Bateman Quijano A., *Historia de los ferrocarriles de Colombia. Sociedad colombiana de ingenieros*, Ministerio de Educación Nacional, Bogotá, 2005
- Yory C.M., *Del monumento a la ciudad. El fin de la idea de monumento en el nuevo orden espacio-temporal de la ciudad*, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2002
- Niglio O., *La fabbrica del tabacco e la via ferrata ad Ambalema (Colombia) tra il XIX ed il XX secolo*, Hevelius webzine, ISSN 2037-1306, novembre 2009.
- Poveda G., *El primer ferrocarril en Colombia*, Dyna, vol. 69, numero 137, noviembre 2002, pp. 61-73
- Romero I. J., *Descripción de los ferrocarriles de Colombia y viaje por el río Magdalena para uso de escuelas y colegios: é itinerario para viajeros / por Ismael José Romero*, Bogotá, 1906
- Santamaria G., *Ambalema*, Cali, 1986
- Torres Sánchez J. y L. A. Salazar H., *Introducción a la historia de la ingeniería y de la educación en Colombia*, Bogotá, 2002

COLOQUIO PALABRAS URGENTES... PATRIMONIOS EN RIESGO
Universidad Autónoma de la Ciudad de México
Plantel Centro Histórico
25 y 26 de octubre de 2010

Profesora Olimpia Niglio, Universidad de los estudios eCampus, Novedrate (Como, Italia), arquitecta, graduada en 1995 en la Universidad de Nápoles “Federico II”, asistió a la Escuela de Especialización en Restauración de Monumentos y, en 2000, recibió el título de Doctorado de Investigación en Conservación de Bienes Arquitectónicos, en la Universidad de Nápoles “Federico II”. De 2000 a 2001 fue investigadora y coordinó el proyecto “Nuevos instrumentos de diagnóstico en el campo de la restauración arquitectónica”, Fondos M.U.R.S.T. Desde 2002 al 2008 ha enseñado Restauración Arquitectónica para pregrado de Historia del Arte de la Universidad de Pisa. Desde 2006 enseña Historia y Técnica de la restauración en la Escuela de Especialización de Historia del Arte del mismo ateneo. Desde 2006 es “Visiting Professor” en la Universidad de Ibagué (Colombia), Programa de Arquitectura, donde coordina un curso de verano de restauración arquitectónica. Desde 2008 es profesora de restauración en la Universidad e-Campus (Novedrate -Como) y es coordinadora científica de los cursos de especialización en “Análisis y evaluación del riesgo sísmico de los edificios históricos”, con base en un acuerdo bilateral entre el Ministerio para los Bienes y la Actividad Cultural. Es autora de muchas publicaciones en el campo de la historia y de la restauración de la arquitectura; entre las más recientes están, *Il nuovo Calambrone*, Electa Milano 2006, *Dall'ingegneria empirica verso l'ingegneria della scienza*, Padua 2007, *La restauración en la arquitectura métodos y técnicas de análisis*, Universidad de Ibagué, Colombia (2009), *Giappone. Tutela e conservazione di antiche tradizioni*, Pisa 2010