XVII SIIU
Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo
21 a 22 agosto 2025
CAMPINAS VALENCIA
19 a 20 junho 2025
DOI: 10.5821/siiu.14455

MAPEAMENTO COLABORATIVO DEL ITINERARIO CULTURAL DEL FERROCARRIL DE CALDAS

Patrimonio ferroviario de Dosquebradas (Colombia) como recurso para el desarrollo sostenible del Paisaje Cultural Cafetero

RIVERA P., Tatiana [1]
NUÑEZ N., Heidy [2]
VARGAS S., Jenny Astrid[3]

Abstract
The railway heritage of the Coffee Cultural Landscape (CCL), despite its historical value, has been neglected and excluded from comprehensive protection policies, which has affected its conservation, valuation and social appropriation. In this context, the research aims to co-create a cultural itinerary along the old Caldas Railroad together with the communities that inhabit its surroundings, through a methodological tool under construction based on collaborative mapping, which will identify, value and make visible the heritage resources associated with the railway line, integrating natural elements, historical constructions and social actors. For the first application of this tool in the municipality of Dosquebradas, we considered the CIIC methodology for identifying cultural itineraries as a basis for defining the stages of their structuring and linked them to the categories provided by the concepts of territorial, industrial, identity, and sustainable tourism heritage. As a result of the collective mapping, the hypothesis was confirmed that the railway meets the conditions to be considered a Cultural Itinerary and that its recognition and use by local communities enables the formation of a regional environmental and heritage corridor that articulates urban and rural spaces and actors in the coffee landscape not yet considered in planning instruments. In this way, diverse knowledge and actors are integrated, fragmented visions of heritage are overcome, and the Caldas Railway is positioned as a pivotal axis for participatory and sustainable territorial development in the CCL.

Keywords: *Cultural itinerary, Railway Heritage, Coffee Cultural Landscape, Collaborative Mapping, Territorial Heritage.*

Resumo
El patrimonio ferroviario del Paisaje Cultural Cafetero, a pesar de su valor histórico, ha sido desatendido y excluido de políticas de protección integral, lo que ha afectado su conservación, valoración y apropiación social. En este contexto, la investigación tiene como objetivo co-crear un itinerario cultural a lo largo del antiguo Ferrocarril de Caldas junto a las comunidades que habitan sus entornos, mediante la herramienta metodológica del mapeo colaborativo, que permitirá identificar, valorar y visibilizar los recursos

[1] Arquitecta, máster en Urbanismo y PhD. en Arquitectura. Posdoctoranda ganadora de Convocatoria Orquídeas-Mujeres en la Ciencia MinCiencias 2024 (Grupo de Investigación Desarrollo Regenerativo: Innovación, cultura y medio ambiente en el entorno construido, Facultad de Artes, Escuela de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá) Colombia, ORCiD 0000-0002-9560-5111, tatriverap@unal.edu.co.

[2] Arquitecta, estudiante de maestría en Arquitectura. Joven Investigadora Orquídeas-Mujeres en la Ciencia MinCiencias 2024 (Grupo de Investigación Desarrollo Regenerativo: Innovación, cultura y medio ambiente en el entorno construido, Facultad Ingeniería y Arquitectura, Escuela de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales), Colombia, ORCiD 0009-0006-0700-9325, hnunezn@unal.edu.co.

[3] Arquitecta y Magíster en Conservación del Patrimonio Cultural Inmueble. Profesora Auxiliar e interlocutora Orquídeas-Mujeres en la Ciencia MinCiencias 2024 (Grupo de Investigación Desarrollo Regenerativo: Innovación, cultura y medio ambiente en el entorno construido, Facultad de artes, Escuela de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá) Colombia, javargassa@unal.edu.co.

*patrimoniales asociados a la línea férrea, integrando elementos naturales, construcciones históricas y actores sociales. Para la primera aplicación de esta herramienta en el municipio de Dosquebradas, **c**onsideramos la metodología para la identificación de itinerarios culturales del CIIC como base para definir las etapas de su estructuración y las vinculamos con las categorías aportadas por los conceptos de patrimonio territorial, industrial, identitario y turismo sostenible. Como resultado del mapeamento colectivo, se confirma la hipótesis de que la ferrovía cumple con las condiciones para ser considerada Itinerario Cultural y que su reconocimiento y uso por parte de las comunidades locales posibilita la conformación de un corredor ambiental y patrimonial de escala regional que articula espacios y actores urbanos y rurales del paisaje cafetero aún no tenidos en cuenta en los instrumentos de planeación. De esta manera, se integran saberes y actores diversos, se superan las visiones fragmentadas del patrimonio y se posiciona al Ferrocarril de Caldas como eje articulador de un desarrollo territorial participativo y sostenible en el PCC.*

Palabras clave: *Itinerario cultural, Patrimonio ferroviario, Paisaje Cultural Cafetero, Patrimonio territorial, Mapeo colaborativo.*

Área temática: *Paisaje.*

Subárea temática: *Sesión online: Paisaje.*

1. Introducción

El patrimonio ferroviario del Paisaje Cultural Cafetero (PCC) es un sistema sociotécnico territorial poco conocido y valorado por la ciudadanía, que a pesar de haber tenido un papel fundamental en la configuración territorial y de concentrar el 20% del patrimonio férreo del país[4], fue desconsiderado en la declaratoria Unesco. Hoy en día, atraviesa un proceso de deterioro, abandono y ocupación informal iniciado en 1970 con la desactivación del modelo ferroviario y acelerado por la debilidad de las políticas de protección legal integral, su falta de apropiación social y la escasez de recursos para su salvaguardia. Esto ha resultado en una pérdida significativa de su memoria histórica, en la desaparición de muchos de sus bienes y en la marginalización de sus entornos. De ahí que el paisaje ferroviario de la línea de Caldas se presenta cada vez más conurbado y fragmentado, entre áreas urbanas centrales consolidadas, periurbanas y rurales de ocupación irregular poco accesibles y en situación de pobreza que conviven con tejidos industriales, residenciales de condominios, y agroproductivos de fincas, lo que hace muy compleja su preservación y gestión.

En este contexto, se considera pertinente la identificación y revitalización del trazado de la antigua línea férrea que permita no solo la conexión de las extensas áreas urbanizadas periféricas, sino sobretodo la valoración y disfrute ciudadano del patrimonio ferroviario sobreviviente, e incluso, su uso turístico. En este sentido, impulsamos un proceso de apropiación social del patrimonio del Ferrocarril de Caldas, através su mapeo colaborativo como Itinerario Cultural, donde se destaca el papel central de los habitantes de los entornos ferroviarios en la reconstrucción de la memoria colectiva; en su identificación, valoración y planificación; y en la ejecución de acciones de monitoreo y salvaguardia. Junto a ellos, defendemos la hipótesis de que esta ferrovía cumple con las condiciones para ser considerada Itinerario Cultural y que su reconocimiento y uso por parte de las comunidades locales posibilita la conformación de un corredor ambiental y patrimonial de escala regional que articula espacios y actores urbanos y rurales del paisaje cafetero aún no tenidos en cuenta en los instrumentos de planeación. En esta dirección, confrontamos la visión de las comunidades locales con la de los instrumentos de planeación existentes para identificar potenciales y conflictos de la propuesta.

Aunque hoy en día la formulación de la mayoría de instrumentos de planificación y preservación patrimonial obligan a involucrar la participación de la comunidad en el proceso, esta se usa más como una formalización que legitima la mirada técnica y elitista que protege solo los bienes culturales de gran relevancia, de arriba hacia abajo, que como un diálogo sincero que reconoce sus lugares de memoria colectiva y sus microhistorias, de abajo hacia arriba. De ahí que estos instrumentos son hoy considerados por las comunidades y hasta por muchos expertos como obsoletos, y cada vez se

[4] Las antiguas líneas férreas de La Dorada, Pacífico, Caldas y Quindío atraviesan 40 municipios y cuentan con 95 estaciones férreas de las 429 del país (MINCULTURA, 2025).

fortalecen más las formas asociativas, autogestionadas y co-responsables de defender y salvaguardar lo que consideran su patrimonio, a partir de la articulación de iniciativas ciudadanas conectadas en red para crear colectivamente. Respondiendo a esta nueva realidad, intensificada durante la pandemia por la virtualización del encuentro y el asociativismo ciudadano, proponemos el uso del mapeo colaborativo como herramienta que permite visibilizar sobre un soporte gráfico las huellas materiales, historias y formas de relacionarse con el territorio no representadas en las cartografías oficiales (Risler y Ares, 2013), dándole un papel central a los habitantes en la preservación del paisaje cafetero y a su memoria colectiva viva.

2. Objetivos

En términos generales, el objetivo principal de la investigación a largo plazo es co-crear un itinerario cultural a lo largo del antiguo Ferrocarril de Caldas, junto a las comunidades que habitan los entornos férreos de los seis municipios cafeteros que atravesó (Pereira, Dosquebradas, Santa Rosa de Cabal, Chinchiná, Villamaría, Manizales), bajo un modelo participativo que las incluya en la proposición de alternativas de desarrollo turístico e impulse procesos de apropiación social del patrimonio que contribuyan a la preservación del PCC.

Dado que el proyecto hasta ahora está iniciando, el presente trabajo se concentra solamente en el municipio de Dosquebradas, Risaralda, donde se busca reconocer y valorar el patrimonio ferroviario territorial, a través del uso de la herramienta metodológica del mapeamento colaborativo, identificando su trazado, los elementos del soporte biofísico y del entorno natural y los vestigios actuales de conjuntos y obras de arte ferroviarias. A partir de ello, se busca evaluar las potencialidades y conflictos de este tramo del itinerario para el desarrollo de alternativas turísticas y su posible articulación a instrumentos de planeación y ordenamiento territorial ya existentes.

3. Desarrollo del proyecto

Para comprobar nuestra hipótesis, en primer lugar, abordaremos el concepto de Itinerario Cultural y los principales referentes asociados a nuestro caso de estudio, de modo que podamos verificar si el Ferrocarril de Caldas cumple las condiciones para ser así reconocido. Seguidamente, considerando la metodología para la identificación de itinerarios culturales del Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales CIIC de ICOMOS y sus etapas de estructuración, ponemos en relación los conceptos de patrimonio territorial, identitario y turismo sostenible, para definir las categorías y dispositivos más adecuados a ser usados en el mapeamento colaborativo de Dosquebradas, lo que nos permite reflexionar junto a las comunidades sobre qué, para qué, cómo y para quién conservar el patrimonio ferroviario.

3.1. Ferrocarril de Caldas: Un itinerario cultural estructurante del Paisaje Cultural Cafetero

En la década de 1990 se vio la necesidad a nivel mundial de crear una categoría patrimonial para proteger las redes de caminos históricos que tuvieran una dimensión territorial considerable y un amplio número de hechos construidos de valor patrimonial. Con el caso del Camino de Santiago en España, se abre el debate sobre la definición del concepto, sus métodos de identificación, valoración, estructuración y gestión para la preservación. Hoy en día, el concepto Itinerario Cultural hace referencia a un fenómeno cultural determinado por una vía de comunicación histórica que cumple básicamente con tres condiciones (Carta de Itinerarios Culturales CIIC-ICOMOS, 2008), que defendemos cumple la línea férrea en cuestión:

a) **Ser resultado y reflejo de movimientos interactivos de personas, así como de intercambios multidimensionales, continuos y recíprocos de bienes, ideas, conocimientos y valores entre pueblos, países, regiones o continentes, a lo largo de considerables períodos de tiempo**.
El Ferrocarril de Caldas es una de las cuatro líneas férreas que atravesó el territorio hoy declarado como Paisaje Cultural Cafetero y que conectó las montañas cafeteras con los puertos fluviales en busca de la evacuación del grano para su comercialización y exportación. Su construcción es emprendida en 1915 bajo la dirección de ingenieros locales y asesoría estadounidense en algunos tramos, para resolver definitivamente la dependencia a los maltrechos caminos de arriería y para garantizar la conexión con los cables aéreos en construcción (Cable de Mariquita, 1913-1921) que llevaban la producción hacia los valles y puertos fluviales del recién creado departamento de Caldas.

Inicialmente durante su construcción (1915-1923), el Ferrocarril de Caldas actuó con una lógica puramente extractivista para evacuar el café a través de nuevos territorios ribereños colonizados, creando incluso nuevos asentamientos en áreas deshabitadas como Puerto Caldas (1915) (Rivera, 2024). Posteriormente durante su funcionamiento (1923-1960), el trazado férreo refuerza la red urbana cafetera de asentamientos de colonización antioqueña ya existente, siguiendo o sobreponiéndose a sus caminos de herradura (Manizales-Cartago de 1880, Pereira-La Virginia de 1905), donde se instalan rieles de trocha angosta inglesa (1m), que permiten trazar radios de curvatura más estrechos y resultan menos costosos que los usados en Europa y Norteamérica (1,435m). Esta malla ferroviaria regional funciona en toda su extensión hasta 1959, cuando comienzan a desmontarse los primeros rieles, como símbolo del interés de separación político-administrativa del Viejo Caldas[5], sin embargo, algunos tramos siguen activos al menos por una década más, a pesar de las políticas nacionales adversas que desestimulan el modo ferroviario[6].

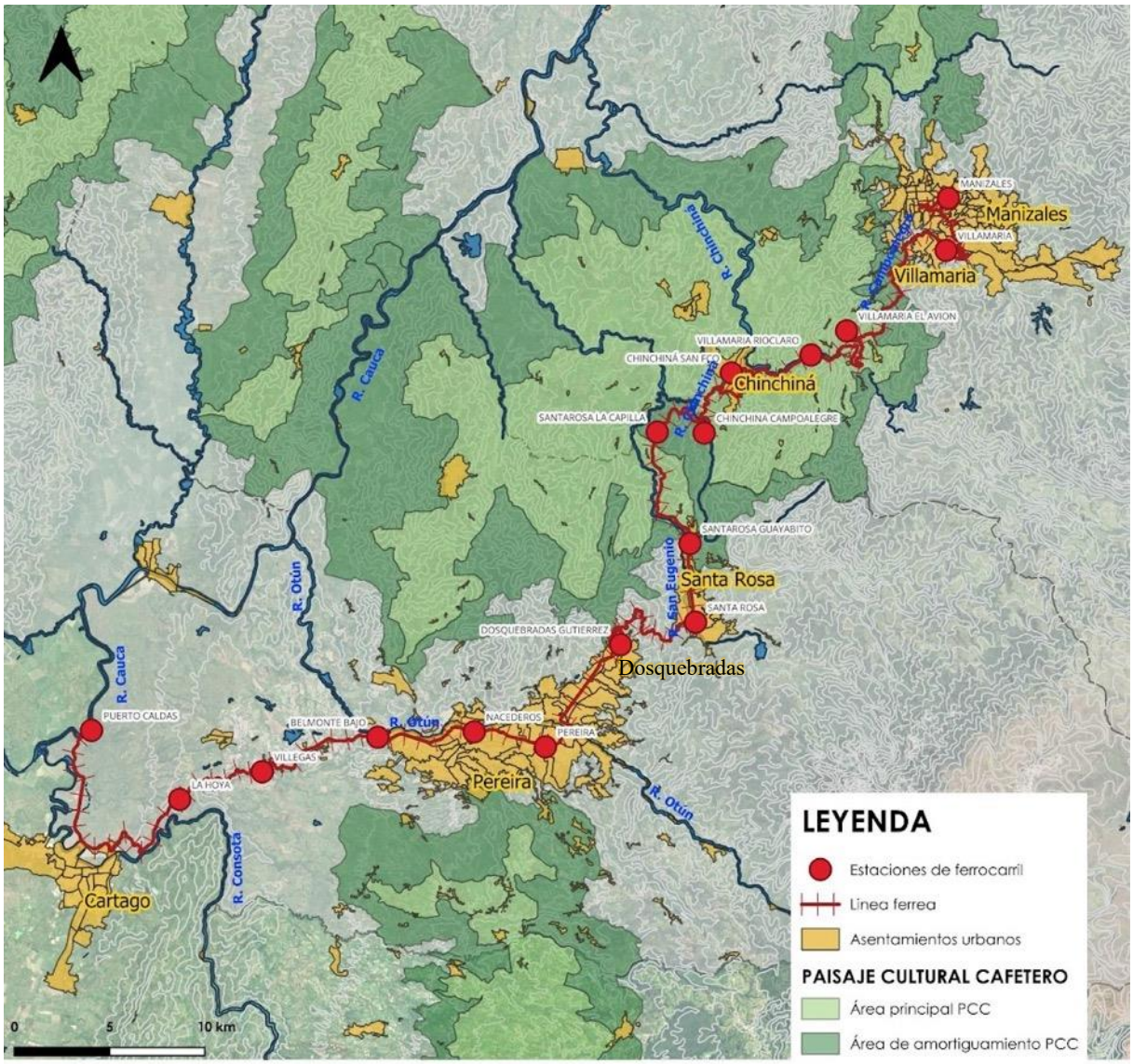


Fig. 1 *Ferrocarril de Caldas. Localización, trazado y localización de estaciones*. Fuente: elaboración propia (2025)

[5] Departamento creado en 1905, que integraba a los actuales departamentos de Caldas, Quindío y Risaralda y que se desmembró definitivamente en 1966.

[6] Las políticas de ampliación de las carreteras y las malas administraciones de Ferrocarriles Nacionales a partir del gobierno de Misael Pastrana (1970-74) hasta el de Virgilio Barco (1987-1991), buscan su substitución por el sistema automotor, en lugar de buscar su integración y complementariedad, aduciendo inviabilidad económica e ineficiencia.

b) Estar enmarcado dentro de un ambiente natural determinante y que sufrió modificaciones debido a la creación de bienes patrimoniales tangibles e intangibles por parte de las culturas afectadas

Ubicado entre montañas de la Cordillera Central colombiana, el Ferrocarril de Caldas partía del cálido puerto fluvial de Puerto Caldas sobre el Rio Cauca hacia la estación final de la fría capital de Manizales, atravesando paisajes rurales y urbanos de valle, piedemonte y montaña, en un ascenso de 117km desde los 900m hasta los 2.200 m, adaptándose a una topografía montañosa abrupta. En su sinuoso recorrido seguía los cauces hidrográficos adoptando una preferencia generalizada en el mundo por las márgenes de los ríos, ya que el agua era fundamental no solo para abastecer las locomotoras de vapor sino que también era vital para la vida de los pueblos (Ferrari, 2014). En ese sentido, la traza fue guiada por las cuencas de los ríos Cauca, La Vieja, Consota y Otún en el municipio de Pereira; la quebrada Aguazul y Dosquebradas en el municipio del mismo nombre; el rio San Eugenio en Santa Rosa de Cabal; el rio Chinchiná y Rio Claro en el municipio de Chinchiná, y el rio Campoalegre en Villamaria, hasta llegar a Manizales. En este trayecto se implantaron diecisiete estaciones ferroviarias y se construyeron 11 túneles, además de numerosos puentes, pontones y demás obras de arte ferroviarias necesarias para el tránsito inicial de locomotoras de vapor movilizadas con agua y carbón, y a partir de la década de 1950, locomotoras con motores a diésel, comúnmente llamadas autoferros.

c) Haber producido un intercambio cultural entre pueblos y haber integrado en un sistema dinámico las relaciones históricas y los bienes culturales asociados a su existencia

Las estaciones férreas reforzaron las dinámicas comerciales de arriería ya existentes, pues en las áreas rurales se localizaron cerca a las fondas, que constituían centros de encuentro de caminos y arrieros, depósito y comercialización del café; mientras que en las ciudades se situaron en bordes urbanos que atrajeron la industria, desarrollando grandes conjuntos industriales cafeteros (Rivera, 2014). De manera que el tren facilitó el intercambio de mercancías, pasajeros e ideas entre los pueblos cafeteros, configurando un paisaje urbano y rural cafetero moderno.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, la antigua Ferrovía de Caldas podría revalorarse como un itinerario cultural interrelacionado con la geografía, con su entorno natural y entre bienes patrimoniales muy diversos, formando un todo unitario. De esta manera, se fomenta no solo la preservación de los edificios ferroviarios, sino la resignificación de su valor sistémico y su inclusión en el territorio más amplio del Paisaje Cultural Cafetero, del que constituye un eje estructurante, así no haya sido reconocido formalmente.

Aunque en Colombia no existen hasta el momento itinerarios culturales y menos de tipo ferroviario, en las últimas dos décadas a nivel mundial se han hecho destacables esfuerzos por formular nuevos itinerarios y han sido incluidos en lista de patrimonio mundial cuatro itinerarios ferroviarios (UNESCO, 2024), ubicados en medio de bellos paisajes montañosos, en donde los trenes se mantienen en funcionamiento como son el Ferrocarril de Semmering, Austria (1991), Ferrocarriles de montaña indios (Darjeeling, 1999; Tamil Nadú**,** 2005; Kalka-Shimla, 2008), Ferrocarril Rético, Italia-Suiza **(**2008), Ferrocarril transiraní, Irán (2021). Para ello se ha desarrollado una metodología de identificación de itinerarios culturales (CIIC ICOMOS, 2008), consistente en: 1. La identificación general del Itinerario (localización, descripción, características físicas y eje estructurante), 2. La valoración del significado que implica (hitos y símbolos), 3. La identificación de sus actores (comunidades, autoridades, propietarios, inversionistas); 4. La implementación.

Mientras tanto, en el país desde 1991 Colcultura impulsó el Programa de Reciclaje de las Estaciones buscando la reutilización de los edificios férreos. Para ello se hizo un primer esfuerzo de registro, catalogación, valoración y protección del patrimonio ferroviario nacional (Ordoñez,1995; Giraldo, 1994), que resultó en la declaratoria de las estaciones de pasajeros como “monumentos nacionales” mediante el Decreto 746 de 1996. Esto implica que hoy en día sólo hay protección legal para los edificios de mayor jerarquía, valorados como “conjunto” de monumentos aislados con valores excepcionales[7], lo que ha generado que la pérdida de integridad de muchos conjuntos ferroviarios en las últimas décadas.

[7] A este respecto sobresale la declaratoria el Tren de Girardot, única en el país que protege la línea entera y no sólo los inmuebles para pasajeros. Fuera de esta, otros elementos ferroviarios que cuentan con declaratoria especial son: el túnel de La Quiebra, un reducido grupo de locomotoras de vapor, el muelle de Puerto Colombia y, más recientemente, la línea férrea entre Facatativá y Girardot. No obstante, todos estos ejercicios son puntuales zy no conforman una visión integral, sistémica, sobre el conjunto ferroviario.

Ante esto, se hace urgente transitar de esta valoración fragmentada de inmuebles específicos, para atender a un patrimonio a veces mucho más modesto que trasciende el cometido individual y dónde cada elemento tienen un sentido y una función dentro de la dinámica interna del sistema, comenzando al menos por el estudio articulado de líneas férreas completas.

3.2. Definición de conceptos y categorías para el mapeamento

El mapeo del itinerario cultural no es considerado aquí como un fin sino como un proceso, un medio de intercambio que crea nuevos relatos colectivos sobre los lugares de memoria vinculados al tren, confrontando la visión patrimonial de la ciudadanía frente a la de los técnicos y articulando miradas críticas, saberes y experiencias cotidianas sobre él. Si bien para el diseño de la herramienta se tuvo en cuenta la metodología de identificación de itinerarios del CIIC ya mencionada, esta se puso en relación con los conceptos de patrimonio territorial, industrial, identitario y participación ciudadana que direccionan la investigación, con el fin de definir las categorías y dispositivos más adecuados para mapear (Tabla 3)

Tabla *1.* *Estructuración del proceso de mapeo a partir de conceptos y categorías.* Fuente: elaboración propia (2025)

Estructuración Itinerario	**Conceptos y categorías**			
	Patrimonio territorial	**Patrimonio industrial**	**Patrimonio identitario**	**Participación ciudadana**
1. Identificación general	**Redes:** 1. línea férrea, 2. caminos, 3. ríos y quebradas	**Otras redes técnicas:** 4. acueducto, 5. energía, 6. gas	Patrimonio identitario y no oficial Patrimonio identitario y oficial Patrimonio oficial y no identitario Patrimonio no oficial y no identitario	Iniciativas de apoyo al turismo sostenible por sectores o temáticas
	Superficies: 1.Naturales: – Relieve: valle, piedemonte o montaña – Áreas de conservación ambiental 2. Culturales: paisaje cafetero 3. Asentamientos: urbanos y rurales 4. Zonas arqueológicas	2.1. **Áreas y Paisajes industriales** con valor ecológico 5. **Conjuntos industriales** con valor arqueológico		
2. Valoración del significado	**Nodos:** 1. Construcciones ferroviarias 2. Construcciones industriales 3. Hitos 4. Miradores	**1.1. Tipos de construcción** ferroviaria: estaciones, bodegas, campamentos, edificios anexos, túneles, puentes, tanques, acueductos 1.1.1. tipología estación: L, U, I 1.1.2. arquitectónicas: altura, estilo, técnica constructiva 1.1.3. uso: original y actual 1.1.4. estado de conservación **2.1. Elementos industriales:** Fabricas, Trilladoras, Chimeneas, Silos		

3. Identificación de actores	1. comunidades: iniciativas ciudadanas, asociaciones de vecinos, colectivos 2. autoridades gobierno 3. empresa privada 4. academia 5. entidades sin animo de lucro	**1. Trabajadores ferroviarios e industriales:** 1.1. testimonios de vida laboral y barrial, conocimiento técnico, oficios

En primer lugar, partiendo de la consideración del valor estructurante del patrimonio en la transformación del territorio, consideramos que puede entenderse de manera más holística cuando se aborda desde el concepto de *patrimonio territorial*, entendido como el conjunto de recursos patrimoniales, naturales y culturales que configuran un territorio no sólo en términos de delimitación geográfica, sino también como una construcción social e histórica que ha sido ordenada y transformada a lo largo del tiempo. En particular, el geógrafo español Feria Toribio (2013), retoma nociones de la ecología del paisaje sobre la identificación de matrices, corredores y fragmentos en el mosaico de ecosistemas (Forman, 1995), categorizando e identificando los elementos y recursos patrimoniales que son relevantes para el funcionamiento del sistema territorial. Para esto, propone tres categorías que usamos en el mapeamento: **las redes**, que comprenden los elementos lineales que articulan el territorio y permiten entender el funcionamiento del sistema patrimonial como un conjunto, dentro de las cuales la línea férrea y los ríos contiguos constituyen elementos clave de conexión e interacción; **las superficies**, que corresponden a los elementos de carácter extensivo del territorio que poseen un papel significativo en el funcionamiento ambiental y antrópico, entre las que se incluyen: las teselas naturales (áreas de conservación ambiental) y culturales (PCC), los asentamientos humanos y las zonas arqueológicas; y por último, **los nodos**, que representan puntos estratégicos con un alto valor histórico, artístico o simbólico dentro del territorio, entre los cuales las edificaciones ferroviarias y obras de arte como túneles y puentes pueden ser consideradas elementos singulares de gran potencial, al igual que los hitos y miradores, que constituyen referencias para la comprensión del territorio y el paisaje.



Fig. 2 *Mapeamento de entornos ferroviario de Dosquebradas con iconografía de las categorías del patrimonio territorial, de turismo sostenible y actores involucrados*. Fuente: elaboración propia (2025)

En segundo lugar, es necesario incorporar conceptos recientes como el de **patrimonio industrial** (TICCIH, 2003; ICOMOS TICCIH, 2011; 2018), que nos permiten valorar el patrimonio ferroviario como parte del legado de la cultura industrial, para relacionarlo con la dinámica externa de los procesos productivos de diferentes territorios, que dependen tanto de fuentes naturales de materias primas, energía, como de redes de transporte para producir y distribuir productos a mercados más amplios. De esta forma, se podrían proteger integralmente las edificaciones ferroviarias e industriales anexas, las obras de arte o infraestructuras, los paisajes naturales, culturales e industriales circundantes y dotarles de mayor valor y significado.

En tercer lugar, para reconocer el papel del patrimonio ferroviario en la formación de la identidad local, es necesario valorarlo como “hábitat” que permite construir un **patrimonio identitario** (Antequera, 2018), conformado por lugares que juegan un papel crucial en la memoria de los vecinos y que puede ser o no oficial, en la medida en que no remite solo a normativas de protección que muchas veces

carecen de interés para las comunidades[8]. En este sentido, priorizamos el valor de uso del patrimonio, sobre el valor de consumo[9], haciendo relevante la presencia de los habitantes para la construcción de la identidad. Así, esperamos recuperar la función original del patrimonio vinculada históricamente a la construcción de identidades y culturas provistas de continuidad histórica (Choay, 2007; Waisman, 2013).

Finalmente, el reconocimiento y valoración de estos elementos asociados a la línea férrea deben analizarse desde una perspectiva de desarrollo territorial sostenible, asegurando que su puesta en valor no sólo impulse el crecimiento económico, sino que también garantice una gestión responsable que permita su conservación, regeneración y disfrute para las generaciones futuras. Al considerarlos recursos patrimoniales, se impulsaría un nuevo modelo de desarrollo territorial en el que su gestión inteligente sea uno de los factores clave para su desarrollo económico porque "atrae turismo e inversiones, genera actividades y puestos de trabajo, pero fundamentalmente, porque refuerza la autoestima de la comunidad" (Sabaté, 2004, 2009; Ferrari, 2012). Sin embargo, ¿qué tipo de turismo podría proponerse para mantener un equilibrio entre la conservación patrimonial y el desarrollo económico de las comunidades? Porque es evidente en el PCC que la planificación estratégica del sector turismo se ha vuelto sinónimo de competitividad e insolidaridad, un modo de atraer riqueza de grandes inversionistas al territorio para instalar parques temáticos, urbanizar los cafetales y gentrificar los centros históricos en busca de mayor rentabilidad.

Para Fariña (2020), la alternativa es desarrollar un *turismo sostenible* donde el valor ambiental sea superior al del consumo turístico, respetuoso del carácter sitio y que beneficie al medio ambiente, a la comunidad y a los visitantes. Afín a las ideas del ecodesarrollo[10], defiende la necesidad de cambiar el enfoque estratégico del turismo masivo al "artesanal", que complementa la actividad económica principal y tiene un uso extendido y controlado del territorio. Para ello, propone el senderismo como principal actividad, con contenidos paisajísticos, pedagógicos y deportivos, complementado por otras formas de turismo rural y de naturaleza. Este uso turístico del territorio como alternativa de creación de empleo y riqueza en los empobrecidos barrios ferroviarios es mapeado a partir de la localización de negocios ya existentes, que pueden ofrecer servicios al visitante.

3.3. El proceso de mapeamento colectivo del itinerario cultural ferroviario en Dosquebradas

El municipio de Dosquebradas hace parte del Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO) de Colombia. Junto a la ciudad de Pereira (núcleo principal de la conurbación) y La Virginia, aglomeran alrededor 700.000 habitantes, conformando la metrópoli más poblada del llamado Eje Cafetero. En su jurisdicción, existen aún dos estaciones de ferrocarril: Estación Gutiérrez y Estación Aguazul, solo esta última reconocida en la lista de bienes de interés cultural del ámbito nacional. Con el ánimo de incluir y visibilizar a la Estación Gutiérrez como parte este conjunto patrimonial ferroviario, el taller de mapeo se llevó a cabo en sus instalaciones, donde actualmente funciona una escuela, ubicada en un área de borde urbano-rural. El evento contó con la participación de alrededor de 120 personas, en su mayoría niños y jóvenes entre los 6 y 16 años, a los que se sumaron docentes, padres de familia y vecinos. Para este taller de dos días se diseñaron actividades lúdicas de valoración patrimonial de la estación y "dispositivos de mapeo" o herramientas gráficas de características muy intuitivas, que incluyeron el uso de iconografías para simbolizar las categorías a trabajar. Estas se utilizaron para compartir y poner en común la información o relato propio sobre el territorio (Arquitectura Expandida, 2015, 2019; Iconoclastas, 2017; Vivero de Iniciativas Ciudadanas, 2017), de modo que cualquier persona, independientemente de su edad, pudiese colaborar en la construcción del mapeo.

[8] Para Antequera (2018) existen cuatro categorías de patrimonio identitario: el patrimonio identitario y no oficial, definitorio del barrio para los vecinos, pero que carece de protección normativa; el identitario y oficial, que es considerado como parte de la memoria del barrio y además cuenta con algún tipo de protección en la normativa urbanística vigente; el oficial y no identitario, que carece de interés para los vecinos a nivel patrimonial, pero se encuentra protegido por las normas urbanísticas actuales; y el no oficial y no identitario (patrimonio invisible)

[9] Para Choay (2007) en la actualidad "los monumentos y el patrimonio histórico adquieren a su vez un doble estatus: como obras dispensadoras de saber y de placer, puestas a la disposición de todos; pero también como productos culturales fabricados, embalados y difundidos con vistas a su consumo"

[10] Desde que Strong (1973) comienza a usar este término, se asocia a la consideración del ser humano como el recurso más valioso, por lo que se defiende la adecuada utilización de recursos locales en solidaridad con generaciones futuras, la participación comunitaria, el bajo impacto ambiental, la educación ambiental, etc.



Fig. 3 *Dispositivos de mapeo usados: mapeo individual del recorrido de la casa a la escuela, mapeos al paso con recorrido por la antigua ferrovía, mesa rotativa de mapeo, mapeo temporal-espacial, deriva de valoración patrimonial por la estación*. Fuente: elaboración propia

Para la **identificación general del itinerario**, los participantes mapearon individualmente su recorrido de la casa a la escuela, reconociendo las calles por donde pasaba el tren y valorando los potenciales y conflictos de los tramos ferroviarios que recorren diariamente. Complementariamente, recogieron información primaria en una primera jornada de recorrido grupal por la antigua ferrovía, guiados por un mapa-bitácora diseñado para recopilar información con iconografía pertinente con los objetivos del proyecto y con los presupuestos conceptuales (fig. 2). En la segunda jornada, destinada exclusivamente al mapeo colectivo, partimos del concepto de patrimonio territorial y de la localización y caracterización de las “redes” y “superficies” en el entorno próximo por parte de los participantes. Allí se identificaron el estado actual de la ferrovía, asfaltada apenas hasta la zona más urbanizada; y los principales cauces hídricos que la atraviesan (Quebrada Aguazul, Tomineja y Cordoncillo) o la acompañan de forma paralela (Quebrada Dosquebradas). Por otra parte, se reconoció una diferencia entre el paisaje urbano ferroviario del área del valle de la quebrada Dosquebradas, con tejidos urbanos residenciales e industriales existentes desde la década de 1960, y un paisaje rural de las áreas montañosas cafeteras que atravesó el tren, donde existen aún fincas, áreas de protección ambiental y de preservación cultural. De esta manera se contextualizó y se describió el área a mapear con los principales ejes y áreas naturales, paisajísticos e históricos que tienen funciones territoriales y valores ecológicos destacados.

Además, se señalaron como principales conflictos la contaminación y vertimiento de residuos en las quebradas, la invasión de las rondas hídricas y de la misma ferrovía para la construcción de viviendas precarias, y sobre todo, la urbanización descontrolada. Se destaca la tensión creciente de ocupación del borde urbano-rural hacia el área de amortiguamiento del PCC, que se refleja en la subdivisión de las propiedades rurales sobre el límite urbano y sobre la vía a Santa Rosa, y en la reciente construcción de conjuntos multifamiliares verticalizados (5 pisos) permitida por la ampliación del área urbana en el último Plan de Ordenamiento Territorial (2023) y en el tratamiento de mejoramiento integral que le asigna a la más reciente ocupación ferroviaria conocida como Los Guamos. Como potenciales, se destaca el papel integrador de la ferrovía entre el área urbana y rural, incluyendo áreas protegidas del PCC y de la Serranía Alto del Nudo y su carácter de sendero fácilmente caminable de gran atractivo para el turismo de naturaleza.

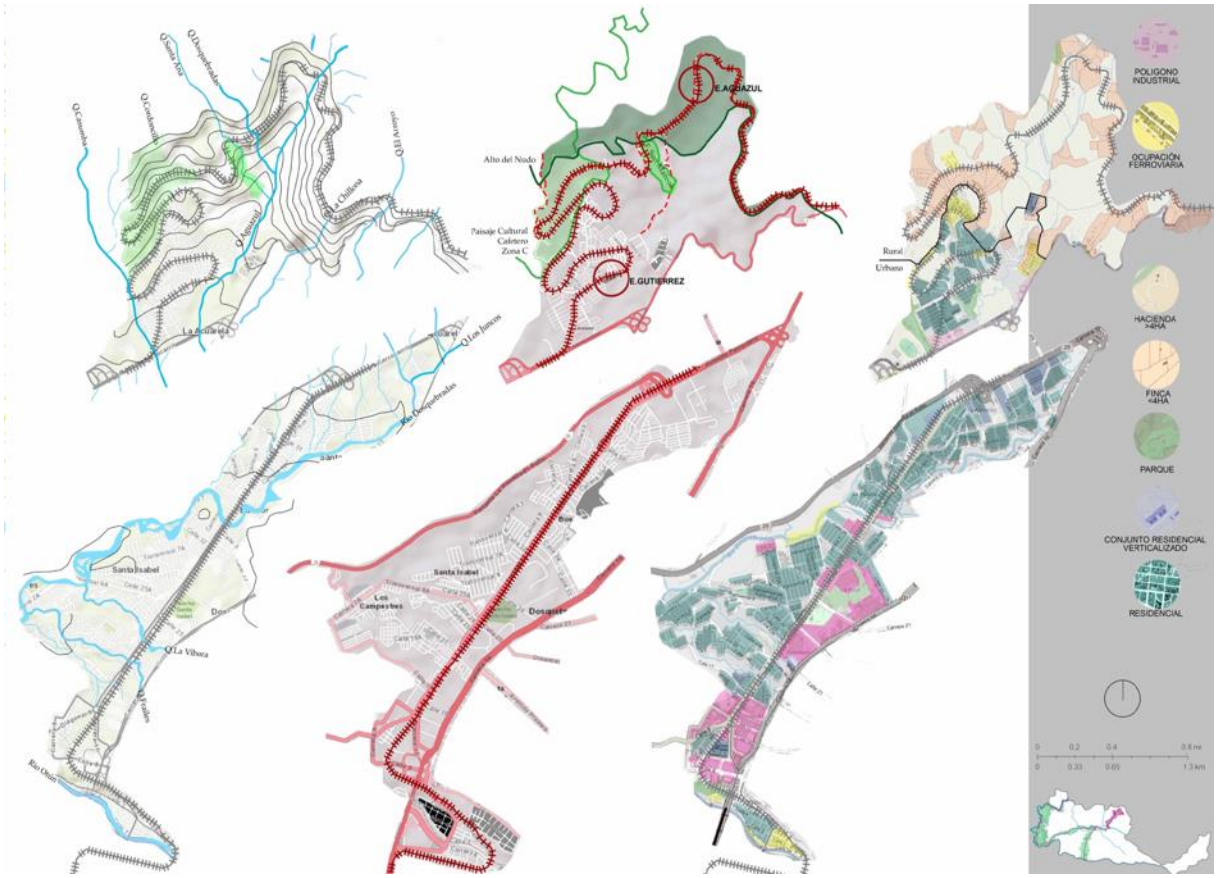


Fig. 4 *Redes y superficies del itinerario cultural en Dosquebradas*. Fuente: elaboración propia, 2025



Fig. 5 *Tejidos urbanos entornos Estación Gutiérrez, Dosquebradas*. Fuente: elaboración propia, 2025

Para **valorar el significado del itinerario***,* sus hitos y símbolos, identificamos los "nodos" del patrimonio territorial, o diferentes tipos de construcción ferroviaria a lo largo de la vía, incluyendo los ya demolidos. Entre ellos se reconocieron las dos estaciones ferroviarias, la bodega y el tanque desaparecidos anexos a la estación Gutiérrez, el campamento de Playa Rica, demolido en la década de 2000, varios pontones y puentes, y el túnel del Boquerón. Para analizar su valor patrimonial, sus características arquitectónicas y su papel en la memoria y la identidad barrial, diseñamos una actividad de deriva en la Estación Gutierréz junto a material didáctico ilustrado que ayudó a catalogar y a reconocer sus valores fácilmente (Fig.3) y una actividad llamada "diálogo intergeneracional", donde los adultos mayores contaron sus historias del ferrocarril y su papel en la creación del barrio a niños y jóvenes, quienes se encargaron de ilustrar la narración para fijar en imágenes los lugares identitarios aún existentes.

En general, encontramos que en Dosquebradas se encuentran elementos de patrimonio ferroviario que, como los demás de la empresa caldense, mantienen las características de la edilicia regional de la época y las tradiciones constructivas de la colonización antioqueña: planta en forma de L, corredores perimetrales, cielorrasos, zócalos de madera local y cubierta en teja de barro. No obstante, en los túneles y puentes se da paso a nuevas culturas técnicas que introducen nuevos materiales como el

hierro y técnicas constructivas modernas, reemplazando los antiguos puentes de arrieria construidos en madera, como veremos a continuación:

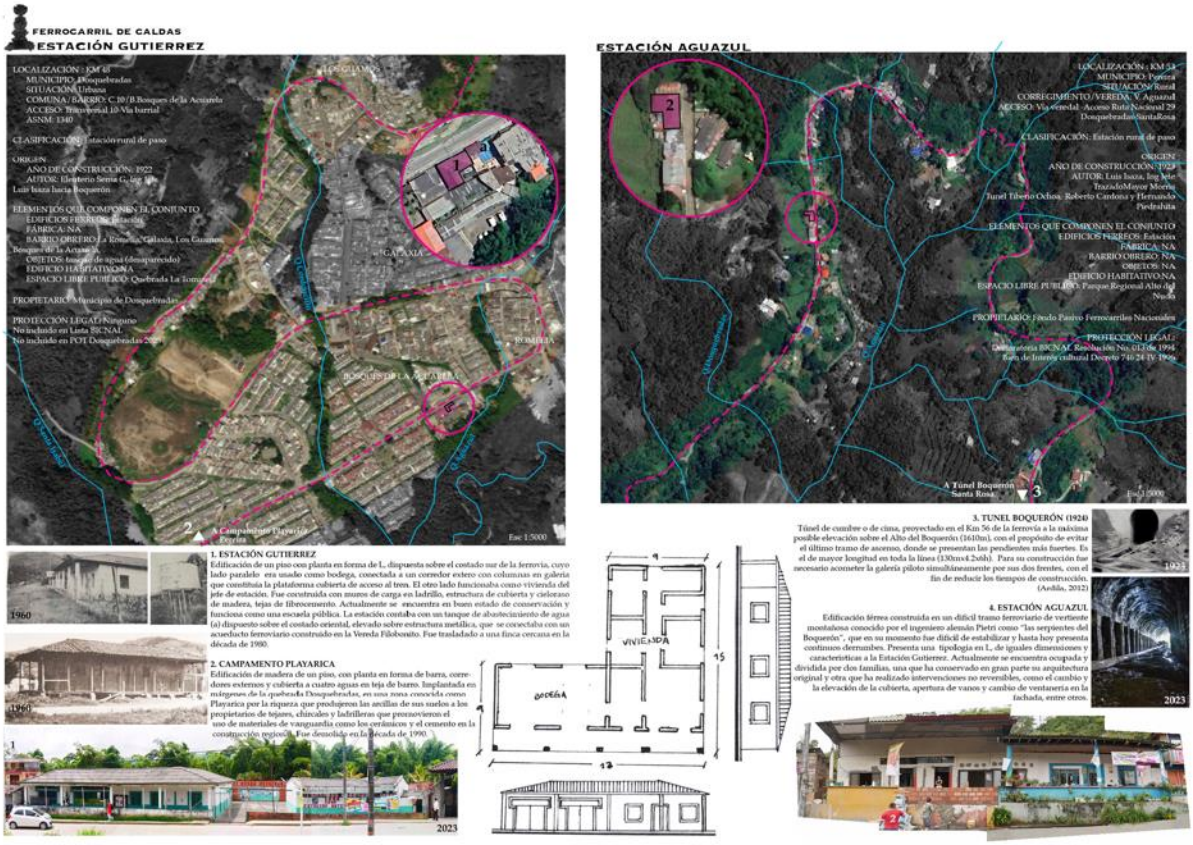


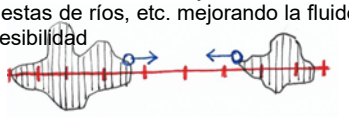
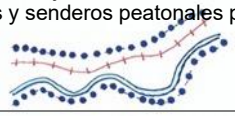
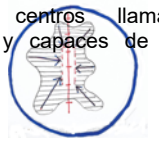
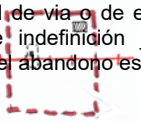
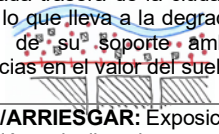
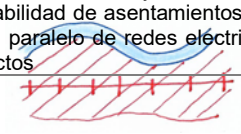
Fig. 6 *Inventario Conjunto Férreo Estación Gutiérrez y Aguazul, Ferrocarril de Caldas*. Fuente: elaboración propia, 2025

Para identificar los actores vinculados a la preservación del patrimonio ferroviario, se discutió con vecinos lideres de juntas de acción comunal, adultos mayores y profesionales sobre programas y proyectos en andamiento de carácter cultural, ambiental y comunitario, que pueden constituir aliados en la construcción del itinerario, entre los que se destacan el programa de Vigias del Patrimonio de Dosquebradas y los colectivos ciudadanos reunidos en la sede de la Junta de acción comunal del barrio Galaxia. Además, se mapearon los servicios existentes a lo largo de la antigua ferrovía que pueden acompañar iniciativas de turismo sostenible. Para ello se usaron iconos para diferenciar el sector o actividad que realiza y colores de acuerdo al tipo de actor. De esta manera, se localizaron servicios de alojamiento, alimentación, transporte, guianza, salud y bienestar, deporte, aventura, naturaleza, patrimonio y cultura, religioso-espiritual, ruralidad y agricultura. Finalmente, se reconocen como principales detractores de la propuesta, los habitantes de los asentamientos marginales que bloquean un tramo de la vía férrea en la Vereda Filo Bonito.

4. Resultados

El proceso de mapeamento ha permitido no tan solo para valorar conjuntamente los elementos del patrimonio ferroviario de Dosquebradas, sino identificar los potenciales/oportunidades y los obstáculos/conflictos que presentan para constituir un itinerario cultural. Los principales potenciales identificados hacen referencia al papel que ha tenido el patrimonio ferroviario en su contexto inmediato hasta ahora y que, junto a los instrumentos de planeación existentes, pueden reforzarse para impactar positivamente los diferentes escenarios metropolitanos. De otro lado, los conflictos son los impactos negativos que ha tenido la ferrovía en los diferentes escenarios. A continuación, se resumen los potenciales y conflictos encontrados junto a las comunidades en el mapeo colaborativo:

Tabla 2. *Potenciales y conflictos del itinerario cultural del Ferrocarril de Caldas en Dosquebradas*. Fuente: elaboración propia (2025)

POTENCIALES	TIPOS	DOSQUEBRADAS
INTEGRAR: Sumar a las áreas ferroviarias los espacios libres contiguos protegidos por instrumentos de planeación, conformando conjuntos de interés paisajístico más amplios 	Ferrovía + 1. Zonas de protección ambiental 2. Sistema Nal de Áreas Protegidas 3. Parques privados 4. Parques públicos 5. Área Paisaje Cultural Cafetero 6. Área Industrial	1. RH Q.Dosquebradas, Frailes, La Vibora, Cordoncillo, Casumba, Aguazul 2. AP Alto del Nudo 3. Club La Rosa, Prosocial 5. Zona C PCC 6. La Rosa, Postobón
CONECTAR: Enlazar piezas distantes dentro de sistemas discontinuos, como areas de valle y montaña, urbanas y rurales, márgenes opuestas de ríos, etc. mejorando la fluidez y la accesibilidad 	1. Asentamientos en márgenes opuestas de ríos/quebradas 2. Asentamientos Valle-Montaña 3. Campo-ciudad (Espacios libres urbanos-rurales 4. Cuencas hídricas 5. Estación rural – centros poblados	1. Pereira-Dosquebradas 2. Dosquebradas – Vereda Aguazul 3. Estadio-Alto del Nudo-PCC 4. Q. Dosquebradas-Q. Aguazul
DELIMITAR: Crear límites donde han sido modificados u olvidados para demarcar ejes topográficos, tejidos urbanos, bordes fluviales, carreteras y senderos peatonales públicos 	1.Vía publica carreteable/sendero peatonal 2.Limite de áreas protegidas 3.Cursos hídricos canalizados/ antiguas acequias 4.Valle	4. Valle Q. Dosquebradas 1. Vía carreteable Aguazul 2. Alto del Nudo
CENTRALIZAR/ REACTIVAR USO PÚBLICO: Atraer población y concentrar funciones urbanas diversas, constituyendo centros llamados a la recualificación y capaces de reactivar sus entornos. 	1. Reactivación centro rural 2. Reactivación Centro poblado rural 3. Reactivación Centralidad urbana 4. Reactivación Subcentro urbano	1. E. Aguazul 4. E. Gutierrez: escuela
DESTACAR MARCOS: Destacar atributos del paisaje como su hidrografía, topografía, visuales, panorámicas (miradores), y las formas de adaptación de las infraestructuras ferroviarias (puentes, túneles) a las condiciones locales 	1. Cruces hidrográficos con Puentes ferroviarios 2. Vistas panorámicas del paisaje 3. Cruces de montaña difíciles con túneles	1. Puente Q.Dosquebradas 2. Panoramica Aguazul 3. Túnel Boquerón
CONFLICTOS	**TIPO/CASO**	**UP4**
EXTENDER/ DILATAR: Vector de expansión de la urbanización, que lleva a un modelo de ciudad dilatada fragmentada y difusa. 	1. Expansión urbanización marginal descontrolada 2. Expansión urbana planeada	1.Aguazul-Los Guamos 2. Romelia
OCUPAR DE FORMA IRREGULAR: Ocupación ilegal de vía o de edificios férreos por la aparente indefinición jurídica de su propiedad y por el abandono estatal 	1. terrenos de haciendas/fincas 2. edificios ferrovíarios 3. privatización y cierre de vía publica-estaciones inaccesibles	1. Haciendas Aguazul 2. Estación Aguazul
DEGRADAR/DESVALORIZAR: Tratamiento como fachada trasera de la ciudad que no se normatiza, lo que lleva a la degradación de su entorno y de su soporte ambiental, con consecuencias en el valor del suelo. 	1. Entornos de ocupaciones férreas irregulares 2. Fachada trasera de la ciudad	1. Fincas Vereda Aguazul 2. Borde Rio Otún
EXPONER/ARRIESGAR: Exposición a riesgos de inundación o deslizamientos por su trazado sobre bordes fluviales y vertientes de montaña. Vulnerabilidad de asentamientos cercanos por tendido paralelo de redes eléctricas, de gas y oleoductos 	1. Riesgos inundación/ Fragilidad sistema de drenaje 2. Riesgo deslizamiento 3. Centrales eléctricas/gas	1. Rio Otún, Q. Dosquebradas, Frailes, La Vibora 2. Deslizamiento ladera Vereda Aguazul 3. Estación eléctrica La Rosa

5. Conclusiones

El diseño del mapeamento ferroviario colaborativo como herramienta metodológica para co-crear junto a las comunidades educativas el Itinerario cultural del Ferrocarril de Caldas, requiere de un esfuerzo de articulación conceptual que sobrepasa la visión tradicional del patrimonio que muchas veces segmenta sectorialmente lo natural y lo cultural, lo urbano y lo territorial, lo material y lo inmaterial, para más bien tejer vínculos transversales más cercanos a la realidad de quienes conviven y le dan sentido al patrimonio. Además, para garantizar una efectiva participación ciudadana en su creación, requiere pensar en nuevas formas de establecer diálogos y comunicar ideas entre expertos y comunidades, para que se naturalice el saber científico-técnico y se valore más el saber tradicional, lo que se hace especialmente importante al diseñar los dispositivos para niños y jóvenes que exploran cotidianamente el territorio de mapeo y se identifican con él.

A través del mapeamento colaborativo del itinerario cultural del ferrocarril en Dosquebradas pudimos confirmar el potencial del patrimonio ferroviario para delimitar y conectar un sistema territorial que integra el espacio rural con el urbano, zonas de protección ambiental, parques y áreas principal y de amortiguación del Paisaje Cultural Cafetero. Por tanto, consideramos que la protección del trazado, infraestructuras y entorno natural es de vital importancia para preservar el conjunto patrimonial y contrarrestar los conflictos relacionados con su localización en lugares de alto riesgo, su impulso a extender la urbanización, la tendencia a la ocupación irregular y desvalorización del entorno. Para la protección del entorno natural, conviene apostar por la restauración ambiental y agroproductiva, por la recuperación de las rondas fluviales, la reforestación, la mitigación de riesgos naturales y la sostenibilidad de los cultivos. Mientras que, para la protección de los trazados, resulta imprescindible aclarar la estructura de propiedad de los elementos componentes. Además del potencial del patrimonio ferroviario, éste permite ordenar el paisaje, centralizar funciones urbanas y reactivar el uso de sus instalaciones como equipamientos públicos que brinden a las comunidades los servicios que necesitan. Si bien las construcciones ferroviarias e industriales no tienen un valor arquitectónico sobresaliente, su valoración debe asumirse como una oportunidad y un desafío para la construcción de identidades, el fortalecimiento de la memoria colectiva y la identificación de potencialidades territoriales por parte de las comunidades locales y los colectivos ciudadanos, pues es a ellos a quienes puede generar mayores beneficios.

En particular, el considerar la línea férrea como eje estructurante y red que articula, junto a los ríos, el sistema patrimonial territorial, tiene la ventaja de ampliar y vincular nuevos espacios y actores al Paisaje Cultural Cafetero, lo que puede reducir la concentración de las nocivas dinámicas del turismo masivo y contribuir a un nuevo modelo de desarrollo territorial en el que la gestión inteligente de este recurso patrimonial sea uno de los factores clave para el desarrollo económico de las comunidades ferroviarias urbanas y rurales. Con ello se invita a repensar las políticas de conservación y gestión del PCC y promover un movimiento ciudadano en defensa del derecho al patrimonio y al paisaje, que impulse la incorporación del itinerario cultural en los Planes de Ordenamiento Territorial para asegurar la participación gubernamental mediante presupuestos, normativas de protección, alianzas estratégicas, mejora de infraestructura y plataformas educativas, garantizando la sostenibilidad del proyecto a largo plazo.

6. Referencias

ANTEQUERA DELGADO, A. J. (2018). *Cuando la memoria se fija en el espacio: Patrimonio identitario e invisible en los núcleos urbanos anexionados a Madrid entre los años 1948-1954* [Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Madrid]. Archivo Digital UPM.

CHOAY, F. (2007). *Alegoria del Patrimonio*. Barcelona: Gustavo Gili.

FARIÑA, J.; HIGUERA, E. (1999). Turismo y uso sostenible del territorio: El senderismo como posibilidad para los pequeños municipios. *Cuadernos de Investigación Urbanistica*, (28), 70 p.

FERIA TORIBIO, J. M. (2015). El patrimonio territorial: algunas aportaciones para su entendimiento y puesta en valor. *Erph – Revista electrónica De Patrimonio Histórico*, 200–224. Recuperado a partir de https://revistaseug.ugr.es/index.php/erph/article/view/18345.

FERRARI, M. R. (2012). Paisaje y patrimonio en la línea ferroviaria “Jujuy-La Quiaca”: Una propuesta de reutilización para el desarrollo local. *Revista Labor & Engenho*, *6*.

— (2014). El Ferrocarril a Bolivia. El proceso de poblamiento en las regiones de Puna, Quebrada de Humahuaca y Valles de la provincia de Jujuy. *Labor & Engenho*, (8), 63-82.

FORMAN, R. (1995). *Land Mosaics: The ecology of landscapes and regions*. Cambridge: University Press.

GIRALDO, H. (1994). *Preinventario Inmuebles Individuales Ferrocarril de Caldas*. Manizales: Colcultura.

HORRILLO, P. y LAFUENTE-VIC, A. (2017). *Cómo hacer un mapeo colectivo.* Madrid: La aventura de aprender.

ICOMOS – COMITÉ CIENTÍFICO INTERNACIONAL DE TURISMO CULTURAL. (2008). *Carta de Itinerarios Culturales*. Ratificada por la 16ª Asamblea General del ICOMOS Québec – Canadá. Extraída el 28 de junio de 2009 desde http://www.international.icomos.org/charters/culturalroutes_sp.pdf.

ICOMOS – TICCIH. (2003). *Carta de Nizhny Tagil sobre patrimônio industrial*. Rusia: Unesco.

— (2011). *Princípios conjuntos do ICOMOS-TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Património Industrial-Os Princípios de Dublin*. Assembleia Geral do. Disponible en: https://ticcih.org/wp-content/uploads/2017/12/Princi%cc%81pios-de-Dublin.pdf.

LOPEZ, A; PARADA, V. (2015). *Arquitectura Expandida. Escritura nómada: leer la ciudad*. Bogotá: ICBF.

— (2019). *Mares e islas de Bogotá*. Bogotá: Secretaria de Cultura.

ORDOÑEZ ROCHA, O. (1995). *Arquitectura Ferroviaria, documentos gráficos y escritos. Beca Colcultura de Investigación en Patrimonio Inmueble*. Santafé de Bogotá: Colcultura.

RISLER, J.; ARES P. (2013). *Iconoclasistas*. *Manual de mapeo colectivo: recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa*. Buenos Aires: Tinta Limón.

RIVERA, P. T (2024). Encarrilando el Paisaje Cafetero: el valor sistémico del patrimonio ferroviario en la configuración y planificación territorial. [Tesis doctorado en Arquitectura, UFRJ, PROARQ].

SABATÉ BEL, J. (2004). Paisajes culturales: El patrimonio como recurso básico para un nuevo tipo de desarrollo. *Urban*, (9), 8-29.

— (2009). El valor estructurante del patrimonio en la transformación del territorio. *Apuntes 22*, 1, 20.

WAISMAN, M. (2013). *O interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos*. São Paulo: Perspectiva.