

La Estación Medellín y la arquitectura republicana en Colombia²⁹

MEDELLÍN TRAIN STATION AND REPUBLICAN ARCHITECTURE IN COLOMBIA

Artículo recibido el 16 de diciembre de 2011 y aprobado el 13 de febrero de 2012

Iconofacto · Vol. 8, Nº 11 / Páginas 96 - 116 / Medellín-Colombia / Julio-diciembre 2012

Germán Jaramillo Uribe. Arquitecto de la Universidad Pontificia Bolivariana (1983) con Maestría en Restauración Arquitectónica de la Universidad Politécnica de Madrid (España, 1998), Maestría en Conservación del Patrimonio de la Universidad Internacional de Andalucía (España, 2006) y aspirante a Doctor en el programa de Doctorado Iberoamericano en Gestión y Conservación del Patrimonio, convenio: Universidad de Granada (España) e Instituto Superior Politécnico José Antonio Echavarría (La Habana-Cuba). Actualmente se desempeña en labores de docencia, investigación y consultoría sobre temas asociados al reconocimiento, valoración e intervención del patrimonio cultural urbano y arquitectónico, lidera la línea de investigación patrimonial de la Facultad de Artes Integradas de la Universidad de San Buenaventura de Medellín. Correo electrónico: germanjar@gmail.com.

29 El presente estudio de caso ha sido preparado en el marco del programa de 'Doctorado Iberoamericano en Gestión y Conservación del Patrimonio', organizado por la Universidad de Granada (España) y el 'Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría', (La Habana-Cuba, 2008-2010) como insumo documental en el proceso de valoración patrimonial del conjunto ferroviario de Antioquia del proyecto de tesis doctoral, orientado a su gestión y rehabilitación como sistema territorial y categoría patrimonial de itinerario cultural.

RESUMEN: este texto presenta un estudio de corte historiográfico de la vieja estación central del Ferrocarril de Antioquia, bien de interés cultural regional y nacional, ícono de la arquitectura del periodo republicano en Colombia. Su valor patrimonial es analizado en relación al desarrollo social, económico, científico y tecnológico. Los significados asociados a la edificación, así como los lenguajes adoptados en la arquitectura civil del periodo republicano, revelan contenidos importantes de valor simbólico y significativo que se han consolidado como identidad y memoria viva.

PALABRAS CLAVE: Estación Medellín, periodo republicano en Colombia, historiografía de la arquitectura, patrimonio cultural, ferrocarril de Antioquia.

ABSTRACT: This paper presents a historiographical study of the old main train station of the Antioquia Railway, a building of regional and national cultural interest, icon of the republican period of architecture in Colombia. It is analyzed in relation to social, economic, scientific and technological development. The meanings associated with the building and the languages adopted in the civil architecture of the Republican Period, reveal important contents of symbolic and significant value that have been consolidated as identity and living memory.

KEYWORDS: Medellín train station, Republican Period in Colombia, historiography of Architecture, cultural heritage, Railway of Antioquia.

PRESENTACIÓN

Hacer una valoración historiográfica de la “Estación Medellín”, más que demostrar su representatividad como un ícono de la arquitectura civil en Colombia de principios del siglo XX, hoy denominada por los historiadores del arte “Arquitectura republicana”, antes y para sus coetáneos, arquitectura de “estilo”, nos permite reflexionar sobre el impacto significativo que llegó a tener en su corta y accidentada presencia histórica. De otra parte, permite reconocer su adaptabilidad a los diferentes sistemas y tipologías edificatorias que le precedieron del periodo colonial, su aporte a una nueva forma de ver la ciudad, y por último, los procesos coyunturales que se dieron con el advenimiento del movimiento moderno e internacional. Este ejercicio pone en evidencia la necesidad de mirar los hechos urbanos y arquitectónicos como reflejo de la historia, la civilidad y la cultura. El periodo de instauración y consolidación de la república, en definitiva, marca un cambio en la forma de ver la ciudad y su imagen que, si bien se construye desde los cánones académicos de la Europa neoclásica del siglo XIX, se adapta y reinterpreta combinando los recursos y la tradición constructiva locales, con el ideario de una nueva nación y una naciente democracia.

APERTURA Y DESARROLLO DEL CIRCUITO FERROVIARIO DE ANTIOQUIA

La situación de aislamiento que mantenía Antioquia con el resto del país y el extranjero a finales del siglo XIX, acentuada, en buena parte, por las condiciones geográficas extremas de su sistema montañoso, el desarrollo y bonanza de una economía basada en el oro, el café, la quina, el tabaco y la exigencia de mejores condiciones para su comercialización, como también la naciente ciudad industrial de Medellín, obligaron a pensar que era necesario establecer una conexión más expedita con el Río Magdalena en el límite oriental del departamento, arteria fluvial de comercio y conexión entre las zonas más pobladas al interior del país y la costa Atlántica, enlace con Europa y Norteamérica.

Para la creación e inicio de las obras del Ferrocarril, se celebra un contrato a nombre del Estado soberano de Antioquia bajo la dirección del ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, quien aporta sus conocimientos y experiencia adquiridos en la pionera y avanzada red ferroviaria de la Isla en territorio americano. Se comienzan los estudios a fines de 1874 y la construcción de los primeros rieles el 29 de octubre de 1875, desde Puerto Berrío sobre el Río Magdalena, en un primer trayecto de 109 kilómetros, hasta la estación de “La Quiebra”. Esta estación determinaba la primera interrupción y barrera geográfica a superar para llegar a Medellín, por las condiciones montañosas extremas. Mientras tanto, de la fecha inicial hasta el año 1914 se construye del otro lado

la línea férrea (costado oeste), el tramo de Medellín a Santiago, quedando pendiente la solución de empalme a través de lo que más adelante, entre los años 1926 y 1929, se le denominaría el “Túnel de La Quiebra”, y que conectaría los valles del Nus y de Porce, específicamente entre las estaciones del Limón y Santiago, antes de desatarse la crisis fiscal motivada por la recesión económica de los años 30, producto del desplome de la bolsa neoyorquina.

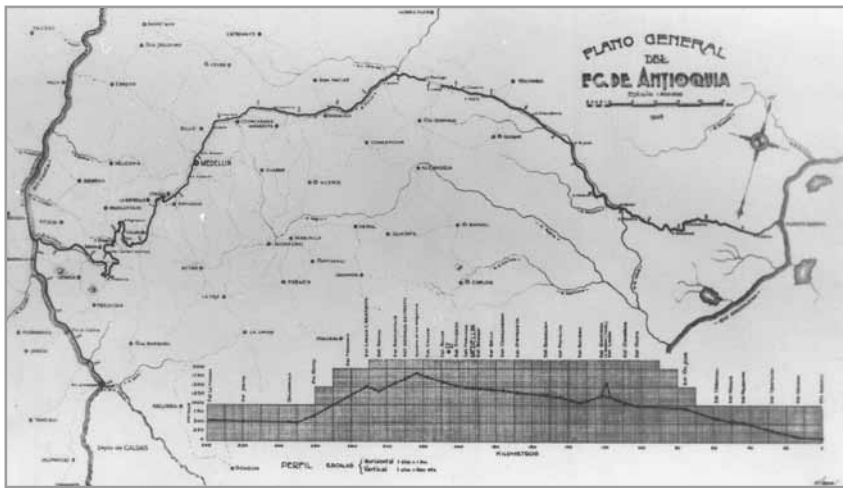
Entretanto, el trayecto de Medellín al Río Cauca, se empezó a construir por una empresa independiente con el nombre de Ferrocarril de Amagá en el año de 1911, llegando al caserío de Bolombolo, sobre el Río Cauca, en 1928 y bordeando su margen para terminar en La Pintada hacia el año de 1933.

Las gestiones privadas para obtener esta concesión ferroviaria ante los gobiernos nacional y departamental estaban marcadas por intereses políticos y económicos de sus socios como terratenientes, industriales, banqueros y comerciantes, deseos de invertir en esta empresa que, además de lucrativa para ellos, les permitía abaratar los fletes de la numerosa carga que se generaba en las regiones del suroeste antioqueño y oriente chocoano, muy ricas en carbón, caña, oro, ganado, tabaco, caucho, quina, tagua y especialmente café, que para entonces se estimaba como una de las zonas más ricas del país en este renglón. Coincide el año de fundación de la compañía con el repunte de la producción y las exportaciones del grano, que luego de registrar la cifra de cien mil sacos en 1880, llegó a superar los tres millones en 1930.

El Ferrocarril de Amagá se convirtió en un proyecto estratégico para el abastecimiento de carbón a todos los ferrocarriles del occidente colombiano y a la naciente industria de Medellín, que producía buena parte de su energía con máquinas de vapor. Facilitó la provisión de carbón al ferrocarril en el trayecto Medellín-Puerto Berrío, reduciendo considerablemente sus gastos de operación y el impacto en la destrucción de los bosques utilizados para combustible de las locomotoras.

...el trayecto de Medellín al Río Cauca, se empezó a construir por una empresa independiente con el nombre de Ferrocarril de Amagá en el año de 1911.

Con este tramo se cierra entonces uno de los circuitos ferroviarios más importantes del país, no solo como medio de transporte de carga y pasajeros, sino por el impacto tecnológico y económico en el desarrollo de las comunidades y regiones antioqueñas. Una empresa que alcanzó a ser tan poderosa como el mismo Departamento, que promovió y adelantó la construcción de carreteras alternas comunicando poblados y zonas de producción agrarias con las estaciones, y adicionalmente equipamientos urbanos como centros de acopio, hoteles, hospitales, escuelas, obras de infraestructura regional como pequeñas centrales hidroeléctricas, desarrollo de las comunicaciones a través del telégrafo, etc.



01 Figura 1. Trayecto consolidado Ferrocarril de Antioquia y Amagá (1875-1933) Del Río Magdalena al Río Cauca. Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia.

Coincide con el auge y florecimiento de la ingeniería antioqueña en materia de diseño, construcción y administración de obras civiles complejas, y se fortalece con la creación de la nueva Facultad de Minas en la ciudad de Medellín. Belisario Betancur, en alusión a la significación histórica del ferrocarril manifiesta:

se puede decir sin exageración, que existe una Antioquia anterior y otra posterior al ferrocarril. Sólo el tren pudo unir nuestras montañas indómitas y sólo él nos encarriló, valga la expresión, por el camino de la industrialización... Las carreteras secundarias no iban a parar a Medellín, sino a la estación del tren, porque realmente éste era el que unía nuestro departamento (Molina, 2005).

El proyecto regional de Ferrocarriles se fue tornando un proyecto nacional de interconexión cuando, luego de orientar sus vías para comunicar los centros urbanos más importantes del país como Medellín, Bogotá y Cartagena, con los puertos fluviales (Río Magdalena) y marítimos (Costa Atlántica), va configurando hacia la década de los años 20 circuitos regionales que integran en un solo sistema ferroviario hacia el año de 1941, con el empalme del ferrocarril de Antioquia y el del Pacífico, y la terminación del Ferrocarril del Atlántico en trayecto La Dorada-Fundación-Santa Marta en 1961.

Este sistema ferroviario acercó los centros urbanos y marcó una identidad, no solo en la configuración urbana y arquitectónica de los conjuntos ferroviarios, muchos de ellos creados “ex novo” por la aparición de las estaciones en el territorio como nuevas centralidades, sino que se extendió al escenario de la arquitectura urbana, civil y doméstica de las capitales.

EL MODELO EUROCÉNTRICO: IDEARIO CULTURAL DE LA REPÚBLICA

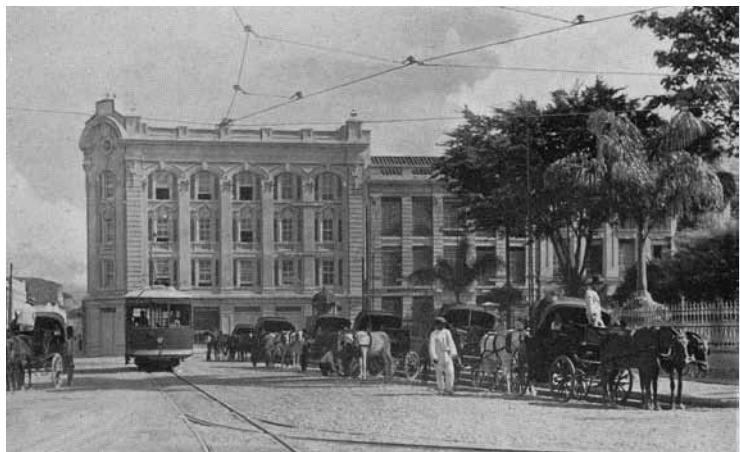
Luego del mayor estado de postración política, social y económica que derivó de la Guerra de los mil días en Colombia, en los primeros años del siglo XX y la pérdida de Panamá en 1903, el reto del nuevo presidente, el General Rafael Reyes, en su corto periodo de gobernante (1904-1909), estuvo centrado en la consolidación de una infraestructura en vías de comunicación, creando por primera vez el Ministerio de obras públicas y de paso la Oficina de arquitectura, que sería la encargada de los edificios nacionales. Para entonces los ingenieros perfilaban su formación y competencias profesionales también como arquitectos, en una mirada euro-céntrica que ostentaba reproducir los cánones académicos del neoclasicismo europeo del siglo XIX en la entrada república. Se cuestionan los modelos de la arquitectura colonial y se evocan estos nuevos modelos como símbolos del principio democrático, cambio de las estructuras representativas del Estado y un nuevo estatus social de la clase dominante. El Capitolio Nacional de Bogotá se convierte en el ícono del primer periodo de la república, construido por John Reed (1847-1915), ratificándose una nueva versión de monumentalidad del entorno simbólico, como representación de democracia, patria y nación colombiana.

Por razones de estabilización política y económica, el primer periodo de la segunda mitad del siglo XIX solo tiene como representantes el edificio del Capitolio y algunas pocas construcciones institucionales, y una vez se consolida, logra su mayor producción a partir de la segunda y tercera década del siglo XX.

Según la arquitecta Silvia Arango, puede hablarse de tres fases de la arquitectura republicana: una preparatoria y pionera que corresponde a las generaciones clásicas de la Guerra de los mil días, entre 1880 y 1910; una fase de instalación, que identifica plenamente a la generación republicana; y una tercera de culminación entre 1925 y la crisis de los años 30, que abre el camino a la modernidad y a la arquitectura racionalista.

La Revolución Industrial trae consigo la maquinaria industrial, los ferrocarriles y el telégrafo, y la importación de nuevos materiales de construcción como el cemento portland y el acero; el auge de las ladrilleras como una nueva alternativa constructiva que superaba las viejas tapias y construcciones efímeras de bahareque y adobe, y una serie de nuevas técnicas destinadas a cambiar el ámbito socioeconómico del desarrollo urbano y el rostro de la arquitectura.

Los ecos de la Revolución Industrial empezaron a incorporarse a las nuevas dinámicas urbanas alternando su escala doméstica con una escala monumental. Las avenidas, los bulevares en reemplazo de las calles angostas de la traza colonial, los parques de inspiración francesa, en reemplazo de las plazas cívicas o mercados abiertos, que a su vez se trasladaron a las galerías o mercados cubiertos, las escuelas, hospitales, universidades y equipamientos urbanos, esta vez administrados por el Estado y su presencia en la arquitectura urbana monumental.



02 Figura 2. Parque de Berrio. Álbum Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín- 1935

Es por encima de todo, un lenguaje formal de vestiduras y ornamentos, de catálogos de elementos decorativos en falsos almohadillados, caduceos, cielo rasos en latón troquelado, mosaicos, etc., todos importados de Francia, Bélgica, Inglaterra, con la misma facilidad con la que se importaban locomotoras, armas, modas, literatura o decoración arquitectónica. La forma por la forma y por el carácter monumentalista de la edificación. No existía diferenciación social entre el neoclasicismo, el gótico o el románico, simplemente se constituían en un repertorio formal que podía mixtificarse configurando un nuevo estilo ecléctico que poco a poco fue arrojando la cultura.

La arquitectura doméstica mantenía sus rasgos tipológicos y ambientales heredados de la casa de patio del periodo colonial, pero se vestía de fachada en ático, es decir, eliminaba el alero y plano continuo de fachada, que sacrificaba la protección al peatón y el sentido de unidad orgánica del conjunto por la exaltación de la edificación de aspiración protagónica monumentalista, la composición simétrica y el ornato clásico.

03

Figura 3. Calle Junín- Medellín- década de los 30 –Véase transición del lenguaje colonial al republicano. Álbum Sociedad de Mejoras Públicas de Medellín- 1935



Los edificios importantes eran simplemente “de estilo” y eso ya les asignaba valor y presencia. La forma no hacía alarde de la función y era común encontrar edificaciones civiles que a veces se podían interpretar como religiosas.

No está por demás advertir que ante la falta de arquitectos, o más bien, la escasez de programas de formación profesional en arquitectura o ingeniería en las universidades, la tarea fue asumida por encargo de las diferentes entidades estatales y en la mayoría de los casos, a profesionales europeos entre arquitectos, ingenieros y maestros de obra, que dejaron en evidencia su formación en las diferentes escuelas de Bellas Artes. Cabe anotar que la mayoría de ellos eran aprendices y maestros de obra, lo que determina, en cierta forma, una apropiación singular de las formas y lenguajes que la mayoría de las veces no respondían a estrictos cánones académicos. La arquitectura republicana se convierte, por tanto, en la utilización tardía de una estética europea de ornamentos y recursos formales sin presupuestos teóricos, transformada en retórica e incorporada al reino lingüístico de la connotación. Es ante todo un lenguaje ecléctico que adquiere visos de reproductibilidad y que los maestros y alarifes podían imitar con cierta habilidad. De ahí se puede inferir el papel protagónico del maestro en la configuración de la arquitectura doméstica y su extensión al paisaje urbano de la época.

LA ESTACIÓN MEDELLÍN: EXPRESIÓN DEL ECLECTICISMO REPUBLICANO



04 Figura 4. Estación Medellín 1921. Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia

La Estación Medellín se constituyó como el conjunto ferroviario más emblemático y significativo de la empresa Ferrocarril de Antioquia, no solo por su envergadura monumental sino por su condición de estación terminal, base de operaciones ferroviarias en el Departamento de Antioquia, y su efecto de implantación como nueva centralidad comercial y de negocios en la ciudad de Medellín. Esta condición estratégica le permitió servir de centro de acopio de todos aquellos productos de exportación con énfasis en el café y como terminal de pasajeros.

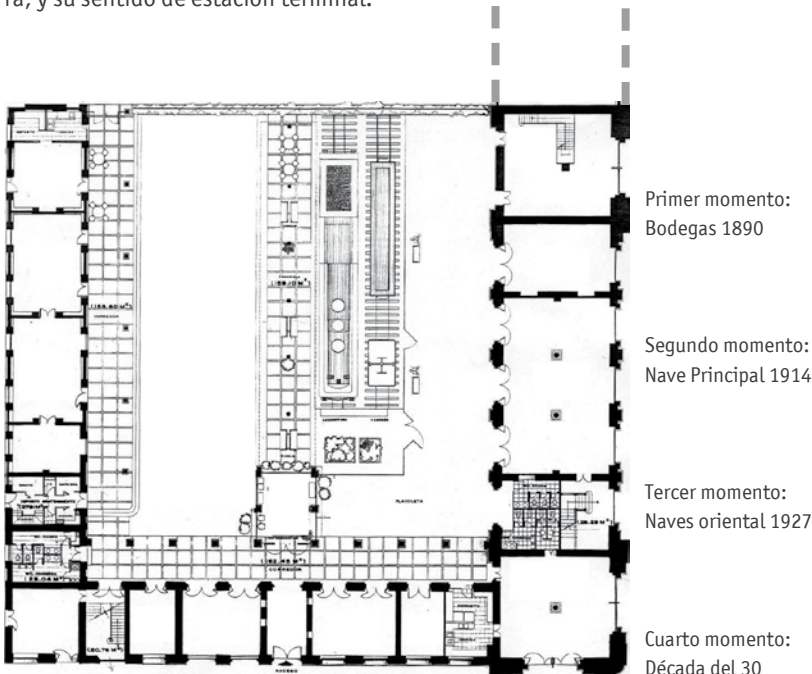
Ubicada en la periferia de la villa sobre un área que paulatinamente se fue consolidando como centro cívico comercial, preindustrial y de negocios, en lo que hoy se denomina el sector de Guayaquil. Rodeada de nuevas plazas de mercado cubierto, aserríos, pequeñas industrias de harina, fósforo; hoteles, y áreas comerciales de todo tipo, con proximidad a la ruta del tranvía y conexión directa con las poblaciones vecinas, hoy conurbadas en el área metropolitana.

La edificación Estación Medellín se fue construyendo por etapas, iniciando con la crujía de bodegas a finales del siglo XIX, pasando por la nave principal donde interviene el arquitecto Enrique Olarte, iniciando las obras en 1907 y terminando hacia el año 1914. Esta nave, en principio, se asume como edificación definitiva, lo que pudo evidenciarse en el tratamiento simétrico de las fachadas en sus dos orientaciones. Con la creciente demanda de uso de carga y pasajeros derivada de la construcción del Túnel de la Quebra en la década de los 30, que hacía más fluida la comunicación con el río Magdalena, se hizo necesaria la disposición de nuevas salas de tiquetes de segunda y tercera categoría, como también el crecimiento de las dependencias administrativas en las naves oriental y sur, las cuales fueron terminadas en 1937, completándose con ello la planta actual en forma de herradura, y su sentido de estación terminal.



05 Figura 5. Vista del conjunto de la Estación 1930. Archivo Biblioteca Pública Piloto.

06 Figura 6. Fases evolutivas Estación Medellín



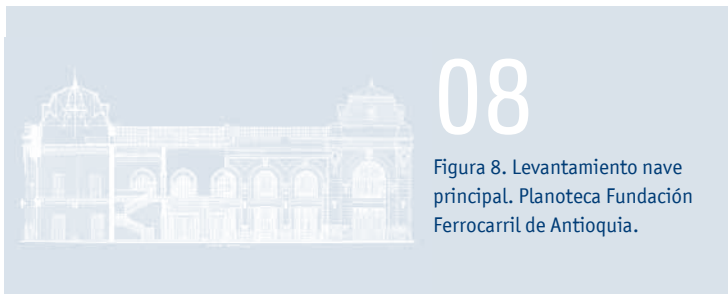
Primer momento: Bodegas de café - 1890. Esta etapa corresponde al periodo primigenio del Ferrocarril de Antioquia, y por tanto, su arquitectura aún no se concebía con el alarde de estilo que pudo acompañar el momento de mayor esplendor económico del Ferrocarril en la segunda década del siglo XX. Se concibe como una estructura en ladrillo cocido sin revestimiento cuya condición funcional la hacía austera y poco grandilocuente. Configurada como un espacio en galería continua de una sola planta y rematada en su interior por una estructura de madera vista, con cerchas industriales, cubierta en teja de barro y cañabrava, siguiendo la tradición constructiva de las edificaciones precedentes de la Colonia. Esta crujía se emplazó paralela a la vía férrea en el tramo de aproximación a la estación, a fin de facilitar el cargue y descargue entre los vagones y los camiones en su lado opuesto. Se destaca de su construcción el uso del ladrillo cocido como muro de carga y cerramiento, que coincide con el auge y proceso de industrialización del material en la margen suroeste del Valle.



07

Figura 7. Vista interior de las bodegas. Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia.

Segundo momento: Nave principal-1907-1914. La Estación Medellín se constituye en una de las más tempranas edificaciones ferroviarias construidas en Colombia junto con la de Bogotá. Diseñada por el ingeniero arquitecto Enrique Olarte (1876-1923), graduado como ingeniero en la Escuela de Minas de Medellín, luego como arquitecto en la Escuela de Bellas Artes en Bogotá, y finalmente especializado en Inglaterra. A su regreso se instala en Medellín donde se le reconoce por su sobriedad, rigor compositivo y sentido integral de la arquitectura y la técnica, lo que le permitió desempeñarse como arquitecto de la Iglesia y de la clase dirigente. Se le encarga entonces el diseño y construcción de la nave principal de la Estación Medellín (1907-1914), edificación de una sola nave y alineada con las bodegas de café, compuesta de tres cuerpos: dos torreones laterales que enmarcan un cuerpo central donde ubica, en su planta baja, la galería y sala de tiquetes de primera categoría, directamente abierta a la Plaza de Cisneros e integrada a la plataforma de embarque.



08

Figura 8. Levantamiento nave principal. Planoteca Fundación Ferrocarril de Antioquia.

Es una construcción sólida de paredes en ladrillo cocido, entrepisos en madera, rematada en cubierta de teja de barro sobre el cuerpo central y cubierta en hormigón armado en forma de buhardilla de inspiración francesa. Dadas las condiciones inestables del suelo debió fundar sus cimientos sobre vallados en piedra y sistemas complementarios de pilotes en madera para llegar hasta el aluvión, aporte técnico que se puede encontrar en los manuales y tratados de construcción de la escuela europea del siglo XIX.

Al igual que en muchos países de América, el eclecticismo presenta una fuerte referencia a los motivos clásicos en el empleo de los órdenes, cornisas, frisos y pretiles que se heredan del neoclasicismo europeo del siglo XIX. Todos estos elementos se combinan con decoraciones que aporta el autor y que se entrecruzan en las claves de arcos, remates de pilastras, reloj, guirnalda y zócalos, confiriéndole a las fachadas una expresión singular dentro de la llamada arquitectura de “estilo”.



9-10 Figuras 9 - 10. Torreón nave principal. Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia

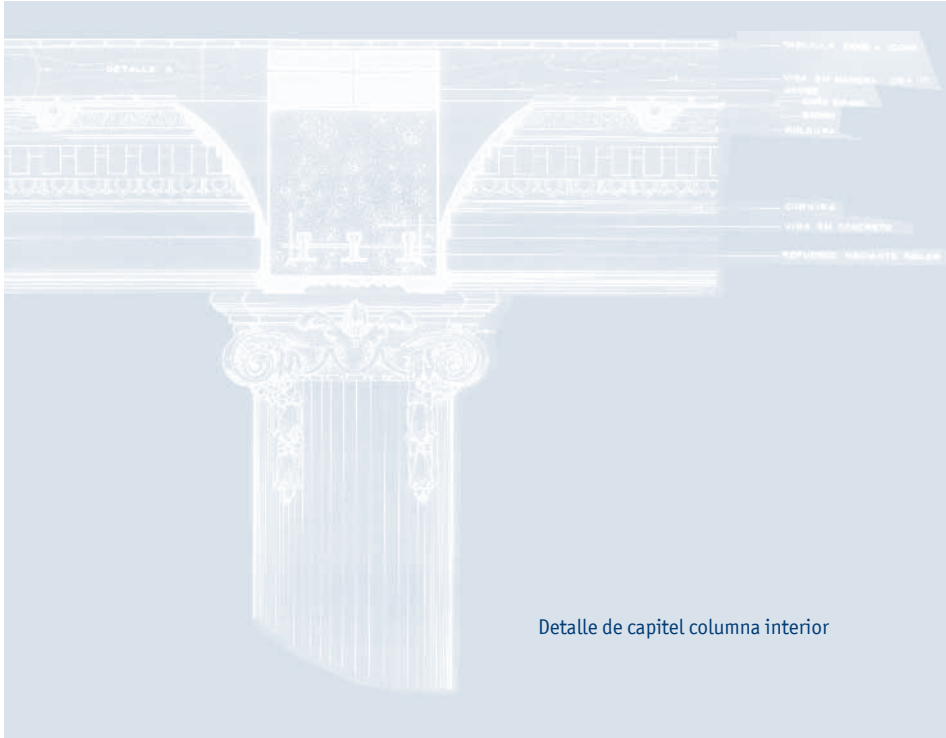
Como elemento singular en la edificación se destaca la estructura del altillo de los torreones cuyo diseño y manejo de elementos constructivos permiten reconocer un conocimiento racional e integral del binomio arquitectura e ingeniería, empleando una estructura espacial con elementos en madera para atender esfuerzos de compresión y en acero para esfuerzos de tracción. Los mecanismos de accionamiento de las ventanas se hacen a través de cardanes muy propios de la mecánica ferroviaria.



11 Figura 11. Alzado y vista interior del altillo en los torreones. Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia

En su interior se destaca el refinado tratamiento de elementos neoclásicos decorativos en la sala principal de tiquetes con yeserías laminadas en oro, denotando un eclecticismo muy propio de las aspiraciones e idearios republicanos del momento. Adicionalmente se revelan recursos y apropiaciones técnicas en el reforzamiento de los elementos en la naciente tecnología de hormigón armado con el empleo de rieles de tranvía, en reemplazo del acero de construcción que aún no se producía industrialmente en el país.

Se revelan recursos y apropiaciones técnicas en el reforzamiento de los elementos en la naciente tecnología de hormigón armado con el empleo de rieles de tranvía, en reemplazo del acero de construcción que aún no se producía industrialmente en el país.



Detalle de capitel columna interior

12

Figura 12. Sección y vista del capitel, columna central de la sala de tiquetes. Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia



13

Figura 13. Sala principal de tiquetes y de espera restaurada. Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia

A esta última fase se suma la construcción de la marquesina de embarque, se destaca por su lenguaje moderno y racionalista, austero y diáfano propio de las estructuras nacientes en hormigón armado.

Tercer y cuarto momento: Naves oriental y sur – 1927 - 1937. Coincide la construcción de esta etapa con el momento de recesión económica que se originó en la bolsa de Nueva York y que tuvo su eco en la economía local en la década de los años treinta, y por tanto la austeridad y sencillez de su arquitectura que, aunque mantiene el sentido y la unidad armónica con el conjunto de la Estación, optimiza y reduce la proporción de las áreas de estancias y simplifica los elementos de ornato que caracterizaban la nave principal. Este crecimiento de la planta se sustenta en la necesidad de destinar nuevas dependencias administrativas y nuevas salas de tiquetes de segunda y tercera categoría, generados por la creciente demanda de pasajeros y nuevos destinos, una vez se establece la integración de las redes ferroviarias nacionales hasta la Costa Atlántica.

Para esta época ya existían siderúrgicas e industrias cementeras en la ciudad, que sumado a la preparación y conocimiento técnico de los especialistas y maestros de obra permitieron incorporar pórticos y losas en hormigón armado.



14 Figura 14. Nave sur. Nótese la eliminación de elementos ornamentales. Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia



15

Figura 15. Vista interior de la marquesina de embarque. Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia

A esta última fase se suma la construcción de la marquesina de embarque, la que, contrario al orden neoclásico asumido en las fases anteriores, se destaca por su lenguaje moderno y racionalista, austero y diáfano propio de las estructuras nacientes en hormigón armado.

CONCLUSIONES

La presencia de la arquitectura republicana en Colombia, aparte de invocar un imaginario eurocéntrico en el empleo de motivos neoclásicos como expresión de una nueva democracia y una naciente república, marca una huella significativa en la estratigrafía, configuración e imagen urbana de nuestras ciudades, y de paso, como un tema olvidado por los historiadores en Colombia, se convierte en la base del nuevo paradigma tecnológico que acompaña los procesos de industrialización y de desarrollo de las infraestructuras urbanas. Un primer momento de invocación que pretendía imitar el modelo francés como expresión de una ideología liberal y emancipatoria propios del siglo XIX, y que a su vez reflejaba las aspiraciones de una nueva burguesía comercial. La arquitectura civil e institucional empieza a competir y a tener protagonismo sobre la arquitectura religiosa y conventual que se impuso en el periodo colonial, en buena parte como consecuencia de los decretos sobre supresión de conventos (1821) y la desamortización de bienes de manos muertas de la iglesia (1861), que más adelante, y por la oposición que tuvo por parte del clero, se adoptan medidas más drásticas





16 Figura 16. Vista general del conjunto Estación Medellín restaurado. Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia

como la extinción de conventos y monasterios. El periodo de la república se constituye entonces en un generador, no solo de profundas transformaciones sociales, políticas y económicas, sino en un modelo cultural que trascendió al escenario urbano, arquitectónico y tecnológico.

El periodo floreciente de los ferrocarriles en Colombia permitió la construcción de importantes obras de ingeniería como túneles, puentes, centrales eléctricas, obras de infraestructura urbana, desarrollo de las telecomunicaciones, etc., estableciendo las condiciones para salir del letargo y dependencia cultural del periodo colonial y avizorar una nueva y naciente modernidad.

La Estación Medellín, es una de las escasas edificaciones civiles representativas del periodo republicano en Medellín y ha sido restaurada por la Fundación Ferrocarril de Antioquia, entidad creada con la motivación inicial de recuperar su integralidad material y simbólica en su adaptación a las nuevas dinámicas urbanas, y, de paso, le ha permitido redefinir sus acciones hacia la recuperación del patrimonio arquitectónico en el departamento de Antioquia, constituyéndose en una institución modelo e innovadora en la gestión e intervención de este tipo de bienes.





17-18

Figuras 17-18. Bodega restaurada como arcada pública y plazoleta interior de la estación. Archivo Fundación Ferrocarril de Antioquia

REFERENCIAS

- Tisnés, R.M., y Zapata, H. (1980). *El ferrocarril de Antioquia: Historia de una empresa heroica*. Medellín: Empresas Departamentales de Antioquia.
- Bravo, J.M. (1993). *Monografía sobre el ferrocarril de Antioquia* (Vol. 82). Medellín: Ediciones Autores Antioqueños.
- Arango, S. (1993). *Historia de la Arquitectura en Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Vélez White, M.L. (1994). *Agustín Goovaerts y la arquitectura en Medellín*. Medellín: Editorial el Propio Bolsillo.
- Fundación Ferrocarril de Antioquia (1988). *Restauración Estación Medellín*. Revista Escala, 141, 5-7.
- Patiño, V. M. (1993). *Historia de la cultura material en la América equinoccial* (Tomo III: Vías, transportes, comunicaciones). Recuperado el 2 de abril de 2009, de http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/equinoccial_3_transportes/cap8.htm.
- Molina Londoño, L. F. (2005). *El ferrocarril de Amagá. Desarrollo de la ingeniería antioqueña*. Recuperado el 4 de abril de 2009, de <http://www.lablaa.org/blaavirtual/revistas/credencial/junio1998/10203.htm>.
- Alvear Sanín, J. (2008). *Historia del transporte y la infraestructura en Colombia*. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- Aponte, J. (2008). Ferrocarriles y población en Colombia, influencias de la economía cafetera de inicios del siglo XX. *Estudios Geográficos*, 69 (264), 7-22.
- Correa, J. S. (2009). *De Puerto Berrío a La Quiebra: El Ferrocarril de Antioquia y los empresarios nacionales y extranjeros*. Colegio de Estudios Superiores de Administración, CESA. Colombia.
- Echeverri, A. (1974). *El Ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo: Estudio histórico, socio-económico y cultural que presentaba el Estado Soberano de Antioquia en 1874*. Medellín: Academia Antioqueña de Historia.
- Latorre, G. (1924). *Francisco Javier Cisneros y el Ferrocarril de Antioquia: Reseña Histórica*. Medellín: Tipografía Helios.
- López, A. (1899). *El paso de La Quiebra en el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: Imprenta del Departamento.