



“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Nicolás Aranda Sepúlveda

Valentina Claros Hoyos

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Rectoría Cundinamarca

Sede / Centro Tutorial Girardot (Cundinamarca)

Programa Comunicación Social - Periodismo

2020

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

**Nicolás Aranda Sepúlveda
Valentina Claros Hoyos**

**Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Comunicador Social -
Periodista**

**Asesora
Cindy Mariana Ariza Rodríguez
Comunicadora Social y Periodista
Magíster en Educación**

**Corporación Universitaria Minuto de Dios
Rectoría Cundinamarca
Sede / Centro Tutorial Girardot (Cundinamarca)
Programa Comunicación Social - Periodismo**

2020

Dedicatoria

A mi padre por enseñarme todo lo que sé y por hacerme la persona que soy hoy en día.

A mi madre por su apoyo incondicional.

A mis hermanos quienes han sido el motor de mi vida.

A mi compañero de vida por vivir mi sueño como si fuera el suyo, Rigo.

A todos los que han creído en mí.

Valentina.

En primera instancia agradezco a todas las personas que hicieron posible el desarrollo de la investigación.

A mi madre, padre y hermanos por motivarme a seguir adelante.

A mi colega Valentina Claros por sus valiosos aportes y carisma.

A mí querida compañera de ensueño quien me impulsa día a día a perseguir mis sueños, Shak.

Nicolás.

Agradecimientos

Agradecemos a los pensionados ferroviarios: Víctor Manuel, José Gabriel y Pedro Alfonso por habernos dado el gusto y el placer de conocerlos, conocer sus historias de vida y sus anécdotas más personales, pues son ellos los protagonistas no sólo de este proyecto sino de una de las historias más grandes y representativas de la ciudad de Girardot y de Colombia, quienes con sus relatos nos permitieron aprender y visualizar la historia de una forma distinta, de una más real, en la cual se caracterizan aspectos como el respeto, la humildad, el compañerismo y el amor. Esta obra les pertenece.

Agradecemos a todos nuestros docentes que durante más de cuatro años nos formaron con los valores más importantes y gracias a ellos somos lo que somos hoy en día. Un especial agradecimiento a la profesora Mariana Ariza, quien con su simpatía, carisma y profesionalismo en el campo es un ejemplo a seguir para nosotros, gracias por acompañarnos en la creación de este proyecto y por creer siempre en nosotros.

A la profesora Mayra Gutiérrez por ser nuestra guía en todo nuestro proceso académico. A la profesora Mercy Rodríguez por ayudarnos a estructurar y ser parte fundamental de la creación de este proyecto. A la profesora Diana Celi por inculcarnos el amor que hoy le guardamos a la escritura y a las letras. Al profesor Cristian García por impulsar a superarnos cada día. A la profesora Sandra Baca por sus enseñanzas y amistad.

Y finalmente a Dios, por brindarnos inteligencia, sabiduría y humildad.

Contenido

Introducción	14
1. Historias y Trayectorias. Relatos Vinculados al Desarrollo Ferroviario en Girardot..	17
1.1 Planteamiento del Problema	17
1.1.1 Pregunta Problema	17
1.1.2 Formulación del Problema	17
1.2 Relatos Orales como Productores de Conocimientos	24
1.3 Objetivos	37
1.3.1 Objetivo general.....	37
1.3.2 Objetivos específicos.....	37
2 Relatos, Memoria e Identidad: Sistematización de Experiencias Ferroviarias	38
2.1 Estado del Arte	38
2.1.1 Naciente impulso ferroviario	38
2.1.2 Expansión ferroviaria en América Latina	44
2.1.3 Movilización ferroviaria en Colombia	47
2.1.4 Legado ferroviario en la ciudad de Girardot, Cundinamarca.....	50
2.2 Marco Teórico – Categorías de Análisis	53
2.2.1. Memoria Histórica	53
2.2.1.1 Memoria colectiva.....	57
2.2.2 Patrimonio Cultural.....	61
2.2.3 Relatos Orales	67
2.3 Marco Conceptual.....	73
2.3.1 Memoria.....	73
2.3.2 Historia.....	74
2.3.3 Patrimonio.....	75
2.4 Marco Legal.....	75
2.4.1 Ley 104 de 1892 - Sobre Ferrocarriles	75
2.4.2 Contrato Número 23 de 1894	76
2.4.3 Ley 76 de 1920 - Sobre Policía de Ferrocarriles	77
2.4.4 Decreto 2770 de 1953.....	78
2.4.5 Decreto 3129 de 1954.....	78

2.4.6	Ley 86 de 1989	79
2.4.7	Decreto 0746 de 1996.....	79
2.5	Marco Institucional	80
3	Enraizando Huellas Ferroviarias.....	83
3.1.	Método de investigación	83
3.2.	Tipo de investigación	85
3.3	Población.....	87
3.4	Muestra (Unidad de análisis)	89
3.5	Técnicas e instrumentos para recolectar la información.....	90
3.5.1	Entrevista biográfica	90
3.5.2	Triangulación teórica	91
3.5.3	Sondeo de opinión	92
3.6	Resultados de la investigación	111
4	Capítulo	114
4.1.	Conclusiones	114
4.2.	Recomendaciones	116
	Referencias	117

Lista de Tablas

Tabla 1: Fechas y acontecimientos importantes durante la construcción del Ferrocarril de Girardot.....	60
Tabla 2: Datos unidad de análisis.....	89
Tabla 3: Fases de la investigación.....	93
Tabla 4: Propositiones teóricas.....	95
Tabla 5: Listado de interpretaciones.....	96
Tabla 6: Determinación de relaciones empíricas.....	97
Tabla 7: Contraste de proposiciones.....	100
Tabla 8: Selección de las mejores interpretaciones.....	101
Tabla 9: Enumeración de proposiciones contrastadas.....	103

Lista de Figuras

Figura 1: Trabajadores del ferrocarril de Girardot.....	19
Figura 2: Antigua locomotora saliendo de Girardot.....	20
Figura 3: Antigua estación de Girardot.....	23
Figura 4: Ferrocarril atravesando el túnel de La Quiebra, ubicado en el corregimiento de Santiago.....	25
Figura 5: Ferrocarril de Girardot (1881-1909), ruta Girardot - Apulo – Facatativá.....	26
Figura 6: Construcción del puente del ferrocarril sobre el Río Magdalena a la altura de Girardot.....	28
Figura 7: El desaparecido tren que operaba en el Aburrá.....	31
Figura 8: El Ferrocarril de Amagá fue vendido al departamento de Antioquia en 1923.....	34
Figura 9: Celebración del centenario del ferrocarril Stockton & Darlington, 1925.....	39
Figura 10: Locomotoras en la estación de Liverpool Street, 1948.....	42
Figura 11: Actual ferrocarril de la Habana, Cuba.....	45
Figura 12: 175 años de historia ferroviaria en Cuba.....	46
Figura 13: Mapa de las vías férreas en Colombia.....	49
Figura 14: Estaciones de ferrocarril en Girardot en 1927.....	52
Figura 15: Detalle Paradero La Pesquera. Ferrocarril de Girardot, km 87.....	54
Figura 16: Ferrocarril, llegada a Girardot.....	55
Figura 17: Ruinas de la estación Funza, Ferrocarril de la Sabana, Km. 16.....	58
Figura 18: Locomotora de marca Skoda declarada Monumento Nacional.....	63
Figura 19: Conjunto de la Estación Madrid (al fondo), Ferrocarril de la Sabana, Km. 26.....	64
Figura 20: Ferrocarril de Santa Marta abandonado.....	66
Figura 21: Estación de pasajeros de Mogua y su contexto. Ferrocarril del Norte.....	68

Figura 22: Detalle mecánico de una locomotora.....	71
Figura 21: Tren de Santa Marta (1939).....	72

Lista de Gráficas

Gráfica 1: Rango de edad.....	105
Gráfica 2: Género.....	106
Gráfica 3: ¿Recuerda el ferrocarril de Girardot?	106
Gráfica 4: ¿Qué tan importante cree usted que fue el ferrocarril de Girardot?	107
Gráfica 5: ¿Considera usted que la actividad ferroviaria realizada en Girardot contribuyó a la reconstrucción histórica del municipio?	108
Gráfica 6: ¿Cree usted importante que los girardoteños y visitantes conozcan la historia del ferrocarril en reconocimiento del legado histórico que este aportó al municipio?	108
Gráfica 7: ¿Piensa que la historia del ferrocarril de Girardot debería ser contada por sus trabajadores y participantes de su desarrollo?	109
Gráfica 8: ¿Considera que los recuerdos, historias y relatos de los pensionados del ferrocarril permitirían la creación de una identidad cultural en el municipio?.....	110
Gráfica 9: ¿Opina que el ferrocarril y su historia hacen parte del patrimonio cultural de la ciudad?	110

Lista de Anexos

Anexo 1: Entrevista a Víctor Manuel Salamanca Silva.....	126
Anexo 2: Entrevista a José Gabriel Almanza Guzmán.....	140
Anexo 3: Entrevista a Pedro Alfonso Charry Galvis	148
Anexo 4: Consentimientos informados y Autorizaciones de uso de imagen	162

Resumen

El desarrollo y avance económico, político, social y tecnológico de los territorios que habitan el mundo hoy en día se encuentran plasmados a través de historias que representan su identidad cultural e individual, por lo tanto, el plasmar dichos acontecimientos como punto de partida para la reconstrucción de una memoria es esencial, sobre todo si son contados por sus protagonistas y actores principales. Razón por la cual surge la presente investigación, esta busca compilar los recuerdos, anécdotas e historias de vida de tres pensionados del ferrocarril de Girardot que permitan aportar de forma determinante a la historia del municipio y al fomento de las mismas como parte del patrimonio cultural inmaterial de la ciudad.

Esta investigación se empleó a partir de una metodología cualitativa con un método biográfico que dejó como resultado un compilado de 3 entrevistas compuestas por diferentes preguntas enmarcadas bajo tres categorías de análisis (memoria histórica, patrimonio cultural y relatos orales) que permitirán al lector entender de forma abstracta la importancia y el significado de la oralidad como parte de la reconstrucción de la memoria del ferrocarril en Girardot.

Palabras clave: ferrocarril, Girardot, memoria histórica, patrimonio cultural, relatos orales

Abstract

The development and economic, political, social and technological advancement of the territories that inhabit the world today are reflected through stories that represent their cultural and individual identity, therefore, reflecting these events as a starting point for the reconstruction of a memory is essential, especially if they are told by its protagonists and main actors. Reason for which this research arises, it seeks to compile the memories, anecdotes and life stories of three pensioners of the Girardot railway that allow to contribute decisively to the history of the municipality and to the promotion of them as part of the intangible cultural heritage from the city.

This research is used from a qualitative methodology with a biographical method that leaves as a result a compilation of 3 interviews composed of different questions framed under three categories of analysis (historical memory, cultural heritage and oral stories) that will allow the reader to understand in a way abstract the importance and meaning of orality as part of the reconstruction of the memory of the railway in Girardot.

Keywords: railway, Girardot, historical memory, cultural heritage, oral accounts

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Introducción

Dentro del panorama de la investigación que gira en torno a los procesos históricos y económicos del ferrocarril de Girardot se han mantenido los procesos de investigación a partir de las dinámicas económicas del municipio cuyos elementos principales datan a los primeros pasos de la vía ferroviaria en la ciudad y en todo el país, sin embargo, muchas de las investigaciones se han enfocado en reconocer las dinámicas netamente económicas y no sociales, aquellas vistas desde un panorama de desarrollo nacional y no como parte de la identidad cultural.

El presente proyecto busca reconocer la memoria histórica del ferrocarril de Girardot a través de los relatos de los personajes que le daban forma a la actividad propia de la época, todo esto para contribuir a la historia a partir de las vivencias de los pensionados ferroviarios en pro del reconocimiento colectivo sobre la importancia de esta actividad como uno de los antecedentes más importantes para la construcción de lo que es hoy el municipio de Girardot, Cundinamarca.

Así las cosas, es necesaria la recopilación de hechos históricos a partir de los relatos orales porque servirán como hilo conductor para la reconstrucción de la memoria del ferrocarril junto con sus precedentes históricos en cuanto a aspectos económicos, sociales y culturales. Es a partir de lo anterior que surge la presente investigación enmarcada en dar sentido y protagonismo a los relatos orales de los ferroviarios como forma de representación social, producción de sentidos en la sociedad y en la historia del municipio, insistiendo en la importancia de cómo una sociedad construye sus propias ideas acerca de diferentes aspectos y sucesos de la realidad social a través de procesos comunicativos y cómo a partir de allí se crea un análisis colectivo que unifica a la comunidad por medio de representaciones sociales y culturales.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Por ello, la presente investigación propone la realización de entrevistas biográficas a tres pensionados del ferrocarril de Girardot para poder conocer, entender y comprender los diferentes sucesos acontecidos en el tiempo en el cual el ‘Gran Gigante’ aún recorría los tramos del país. Ahora bien, el presente trabajo se encuentra dividido en cuatro capítulos que recogen la experiencia del proceso de investigación; en el primer capítulo se desarrolla una aproximación al contexto de historia ferroviaria en la ciudad de Girardot, determinando el problema que aqueja la poca representación cultural en el municipio y, así mismo, se presenta la propuesta de investigación junto con los objetivos a desarrollar en este proyecto.

Por otra parte, el segundo capítulo presenta los antecedentes biográficos con respecto a la historia, la memoria y la identidad creada a partir de la aparición del ferrocarril en sus niveles local, nacional e internacional, desde el primer ferrocarril hasta la llegada del mismo a Colombia. También, se desarrolla una recopilación de información teórica que se encarga de analizar las tres categorías de análisis propuestas en este proyecto, las cuales son memoria histórica, patrimonio cultural y relatos orales. De igual forma, se encuentra recopilada la normatividad nacional sobre el ferrocarril de Girardot, sus contratos, leyes y decretos que el Gobierno Nacional impuso para su correcto funcionamiento, tanto para la carga y descarga de materias primas como para el transporte de pasajeros a diferentes ciudades.

En el tercer capítulo se describe la metodología, el método de investigación y la población de estudio junto con su unidad de análisis, para permitirle al lector conocer características como las edades, los nombres y demás de los protagonistas de este proyecto. Igualmente, se dan a conocer las técnicas e instrumentos utilizados para el desarrollo de esta

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

investigación y cómo se aplicaron según los objetivos planteados junto con sus respectivos resultados.

Finalmente, el capítulo cuarto presenta las conclusiones obtenidas de todo el proceso de investigación y las recomendaciones de los autores del mismo.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

1. Historias y Trayectorias. Relatos Vinculados al Desarrollo Ferroviario en Girardot

1.1 Planteamiento del Problema

1.1.1 Pregunta Problema

¿De qué manera los relatos orales de los pensionados ferroviarios contribuyen a la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot?

1.1.2 Formulación del Problema

Preguntarse por la historia del ferrocarril tanto en Girardot como en un ámbito nacional, invita a cuestionarse sobre el papel del Estado y el de las entidades encargadas de la promoción cultural en la representación de la memoria histórica y su forma de reproducción en la sociedad en cuanto a la existencia de un ferrocarril en el país, su importancia para el desarrollo social, económico y político, y la necesidad de preservar los recuerdos y anécdotas que se tejen a su alrededor. Por ende, es imprescindible saber que el ferrocarril formó parte fundamental del desarrollo nacional y que es importante retratar la historia desde sus protagonistas, de aquellas personas que vivieron en carne propia los sucesos y hechos diarios acontecidos dentro del ‘Gran Gigante’ (tal y como le decían al tren).

Girardot, caracterizado por conservar su arquitectura nativa cuando se encontraba habitaba por tribus indígenas y luego, con la donación de tierras por parte de los señores Ramón Bueno y José Triana, funda sus inicios como municipio cundinamarqués el 9 de octubre de 1852. Con el paso constante de turistas gracias a su clima tropical, servicio de hoteles y recreación, y la entrada y salida de comerciantes, que gracias a la cercanía con el Río Magdalena podían realizar diferentes intercambios de mercancía para el beneficio tanto del territorio como del país en

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

general, Girardot se convirtió en uno de los puertos más visitados por las personas a nivel nacional.

La identidad cultural y la riqueza histórica que rodea la ciudad en la actualidad es producto de todos los avances que esta ha tenido que atravesar para posicionarse como un municipio atractivo, lleno de cultura y ambientes agradables. Por lo cual, el satisfacer las necesidades del turista, tanto en la antigüedad como en la actualidad, no debe enfocarse únicamente al entretenimiento en los lugares comerciales o de recreación, sino en ofrecer una variedad de opciones para establecer un contacto directo con la identidad y los valores propios del municipio, tal y como lo mencionan Leiva y Polanía (2018), en cuanto a la pérdida de identidad:

En la actualidad Girardot para sus visitantes y propios habitantes no es recordado como la “Ciudad de las acacias”, o “la capital del Alto Magdalena” debido a su cambio en el mecanismo económico al que se dedica, de pasar de la industria al turístico, se perdió ese emblema robusto de una ciudad próspera basada en la producción y comercialización de productos a un esquema de venta de servicios a turistas que visiten la ciudad. (p.72)

El turismo al convertirse en el atractivo principal de la ciudad recogía aspectos enmarcados al reconocimiento histórico y de identidad local, sin embargo, la escasa documentación acerca de los inicios del ferrocarril como promotor de desarrollo cultural en la ciudad contribuyeron a la limitación de su historia, contemplándola solo como un promotor económico y político tanto municipal como nacional.

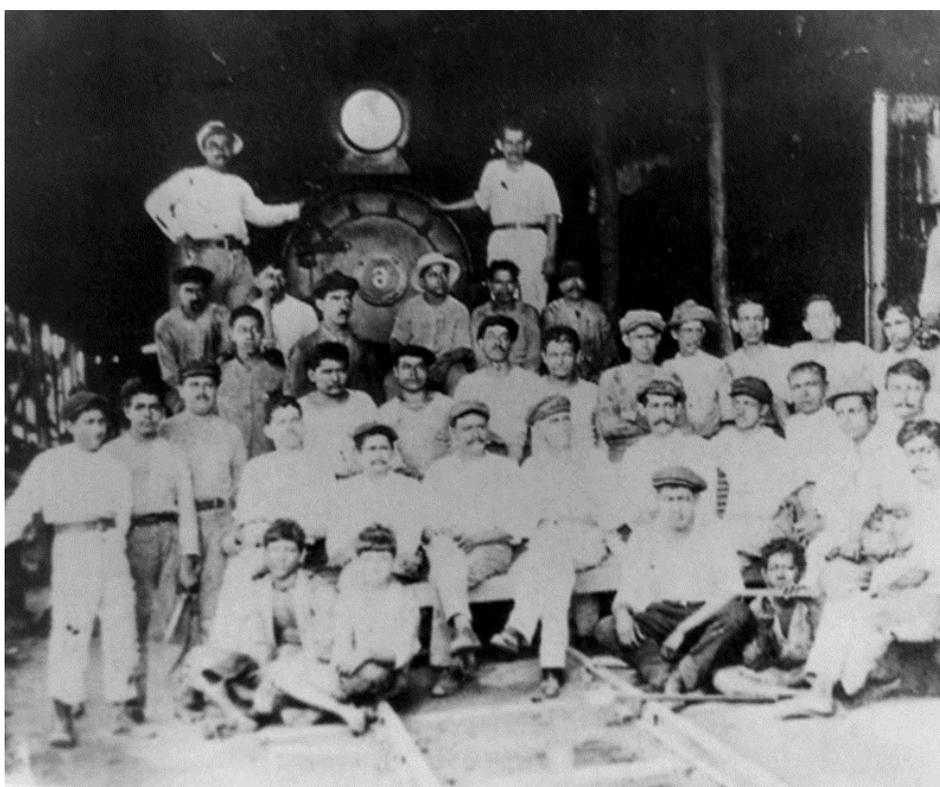
No todas las investigaciones y narraciones de la historia de Colombia han sido contadas a partir de sus testigos y acompañantes cercanos, sino a través de datos, cifras y contenidos netamente oficiales por parte de las instituciones gubernamentales o especializadas a nivel

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

nacional e internacional que descartan la posibilidad de encontrar conceptos rigurosos dentro de las historias contadas por sus propios protagonistas. Estos testigos son aquellos que hicieron posible el desarrollo ferroviario a nivel nacional, sus propios trabajadores (Figura 1).

Figura 1

Trabajadores del ferrocarril de Girardot



Fuente: Cubides y Sandoval (2017).

El alcanzar el posicionamiento de Girardot no sólo como una ciudad turística sino como un puerto que fue relevante para el desarrollo económico, cultural y político de la nación, es necesario para reflejar su identidad y valores culturales a partir de los testimonios contados por sus habitantes y quienes promovieron su estructuración actual. Así, el presente proyecto de investigación enfocado a la pregunta ¿De qué manera los relatos orales de los pensionados

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

ferroviarios contribuyen a la reconstrucción de la memoria historia de Girardot?, busca recopilar, a partir de narraciones individuales de los pensionados, relatos que contribuyan al fortalecimiento de la historia y de la memoria de las vías férreas de Girardot, no como un proyecto que consistió únicamente en buscar comunicación entre ciudades, ni como forma de ampliación del transporte de materias primas y recursos naturales para incrementar la participación económica del municipio en el país, sino como una necesidad de recopilar y caracterizar su historia a partir de sus participantes, en los cuales se haga indispensable resaltar la tradición oral como método de investigación histórica a través de los sucesos ocurridos enmarcados en el desarrollo económico, político, social y cultural visto desde una perspectiva personal e individual.

Figura 2

Antigua locomotora saliendo de Girardot



Fuente: Cubides y Sandoval (2017).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Es por lo que, indagar sobre el concepto de tradición oral como patrimonio inmaterial de la humanidad en dicha construcción se hace necesario para complementar, de alguna forma, la historia que ya ha sido contada acerca del ferrocarril y generar una reconstrucción de esta pero fundamentada en historias y narraciones de sus trabajadores, aquellos que presenciaron la llegada del ‘Gran Gigante’ e hicieron parte de su desarrollo localmente.

Aunque el enfoque netamente económico no es del todo malo, porque de alguna manera impulsó las nuevas prácticas laborales, el desarrollo interno del país en materia de importaciones y exportaciones, y disminuyó el porcentaje de desempleo, sin embargo, los aportes socioculturales deberían ser los principales formadores históricos que relaten lo acontecido en las épocas pasadas donde el ferrocarril dio un sentido y una dirección más precisa de los avances en materia de desarrollo en el país. A partir de esto, North (1981, como se citó en García y Bernal, 2017) resalta que:

Son importantes los cambios en cuanto a capital humano y el conocimiento que adquieren las sociedades, estos dos factores aseguran el bienestar que ellas pueden alcanzar, puesto que hacen uso de las tecnologías disponibles de mejores formas; al mismo tiempo agrega que el entorno político y económico, las instituciones son las que en realidad determinan no sólo el desempeño económico sino también el ritmo de crecimiento del caudal de conocimientos y del avance tecnológico. (p.13)

Tal crecimiento corresponde a los nuevos conocimientos que se crearon en torno a la construcción del ferrocarril y sus implicaciones tanto en sus trabajadores como en la sociedad en general. Al ser un artefacto desconocido habría que impartir un conocimiento previo para que aquellos que fueran a maquinar el ‘Gran Gigante’ pudieran hacerlo de la mejor forma. Por lo tanto, el reconocimiento y valoración de las voces de aquellos protagonistas que vivieron en carne propia la creación de uno de los grandes desarrollos que ha acontecido a Colombia y a

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

todos sus territorios es indispensable para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot en todos sus aspectos.

Es por eso que, esta investigación busca reflejar cómo el posicionamiento de la memoria histórica del ferrocarril, motivada por el factor económico y de desarrollo nacional, no permite argumentar la historia bajo otros aspectos como el social y el cultural, lo que promueve a conocer una sola parte de la historia y un entorno específico de su composición:

Las líneas trazadas por el tren son surcos a partir de los que se puede recuperar la memoria y formar un patrimonio que exprese testimonios de lo sucedido en el apogeo del tren, evidenciando su desaparición, no sólo del escenario físico, sino de los imaginarios de las nuevas generaciones. (Cubides y Sandoval, 2017, p.7)

Así, desarrollar una investigación que tenga como propósito reconocer la importancia histórica de Girardot a partir de los relatos orales de los pensionados del ferrocarril, proyecto que impulsó el desarrollo económico, social y cultural de la región, es relevante para la creación e implementación de nuevos conocimientos que sirvan como eje pedagógico y académico para las nuevas generaciones en los cuales se refleje la imagen viva de sus protagonistas.

De igual forma, será fundamental para detallar todas las emociones, vivencias, actitudes y costumbres representadas en recuerdos individuales que permitirán transportar al lector al sitio y tiempo exactos en el que ocurrió el suceso con el apoyo de imágenes representativas de dicha época para una mayor ilustración. Como lo es la famosa estación del ferrocarril presentada en la siguiente imagen (Figura 3), la cual hace parte del patrimonio cultural de la ciudad hoy en día.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Figura 3

Antigua estación de Girardot



Fuente: Cubides y Sandoval (2017).

Igualmente, la construcción del ferrocarril de Girardot únicamente como un proyecto que hizo posible la consolidación de ciudades y una generación de progreso y desarrollo mercantil en la región limita los horizontes históricos al auge económico a nivel nacional. En este sentido, se hace necesaria la recopilación de historias propias y relatos orales de aquellas personas que tuvieron una vinculación directa con dicha construcción y desarrollo para conocer cuáles fueron sus implicaciones, cómo era su día a día y las historias que los caracterizan a cada uno como seres representativos durante el desarrollo social y cultural a partir de esta consolidación:

Para empezar a hablar de políticas de la memoria, tenemos que considerar el más básico de los problemas que se presentan ante el observador común, esto es, la noción de la memoria como un asunto individual de retención de recuerdos y rememoración, por fuera de lo político. (Antequera, 2011, p.31)

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

La disminución en cuanto a su importancia representa la falta de caracterización histórica del ferrocarril como promotor de desarrollo social en el país y en Girardot. Esto conlleva a la realización de esta investigación que reordene los objetos de estudio hacia un enfoque mucho más social y humano que económico y político.

Es importante resaltar que con la aparición de nuevas alternativas de transporte, más económicas y más rápidas, el mercado de transporte de cargas ferroviario quedó a un lado debido a la competencia existente entre las cargas por camión y el mismo tren. Las empresas de transporte actuales se desempeñan a nivel nacional como principal eje de movilización de mercancías de todo tipo opacando la labor del ferrocarril y dejándolo en el olvido.

Lo que quiere decir que su incorporación y funcionamiento como método de transporte alternativo de carga puede verse muy lejano, lo cual aumenta más el riesgo de perder y no representar la importancia de su historicidad en la ciudad. De manera que, este proyecto se centrará en la realización de entrevistas a tres pensionados del ferrocarril que puedan abarcar aspectos económicos, sociales y culturales pero condensados bajo un fundamento propio, que reviva los recuerdos de las épocas pasadas y puedan reflejar la representación histórica del ferrocarril como parte de la identidad cultural y social del municipio de Girardot.

1.2 Relatos Orales como Productores de Conocimientos

El presente trabajo permite reconocer al ferrocarril de Girardot como un lugar con historia, experiencias, sucesos y procesos laborales que han marcado la actividad económica y cultural del municipio desde el inicio de su actividad en el transporte ferroviario. La memoria que se recopila de una comunidad abarca toda la complejidad que la misma pueda tener, entendiendo la memoria como:

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Un fenómeno biológico, cerebral, que adquiere dimensiones mentales o cognitivas en tanto en cuanto nuestra conducta presente es influenciado por nuestras experiencias pasadas. Nuestro cerebro es un órgano biológicamente preparado –desde su unidad funcional irreductible, la neurona, hasta los sistemas funcionales complejos- para almacenar la información. (Ruiz, 2008, p.55)

Así, las propiedades que caracterizan a la memoria del individuo permiten guardar huellas, rastros y recuerdos de todo lo que una persona ha vivido hasta el día de hoy y se almacenan emociones y sentimientos que permiten una recuperación mucho más fácil de las experiencias y situaciones pasadas pero concretas. Tal y como lo ilustra la siguiente imagen (Figura 4), en la cual se detallan las personas que utilizaban el tren como método de transporte en todo el país.

Figura 4

Ferrocarril atravesando el túnel de La Quebra, ubicado en el corregimiento de Santiago



Fuente: El Colombiano (2019).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

De esta forma, el plasmar los recuerdos de las personas que participaron en la creación y desarrollo del ferrocarril en Girardot en el papel permitirá evidenciar y retratar todos los recuerdos, prácticas y costumbres vividas dentro del tren, en sus diferentes viajes y travesías que son representativas a la hora de plasmarlas bajo un patrimonio cultural inmaterial.

Esto no quiere decir que los elementos materiales no formen parte de esta construcción histórica, al contrario, estos representan y evidencian la existencia del ferrocarril en Girardot, de su capacidad de carga, los vagones que tuvo y, por supuesto, sus trabajadores y personas que se movilizaban a diario por las vías nacionales, tal y como se evidencia en la siguiente fotografía (Figura 5).

Figura 5:

Ferrocarril de Girardot (1881-1909), ruta Girardot - Apulo - Facatativá



Fuente: Banco de la República (2005).

Este es un insumo fundamental a estudiar, puesto que, tener presente a la historia como herramienta para la construcción de memoria colectiva implica construir el tiempo, recordar el pasado, comprender el presente y posiblemente relacionarlo con el futuro. Dentro de la perspectiva de investigación cualitativa se denota la importancia de la construcción y la

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

recordación de la memoria, la cual se consigue gracias al lenguaje y a la comunicación. El lenguaje consigue formar la historia, cargarla de contenidos y de significados que se construyen socialmente a través de los relatos. Es de esta manera que las distintas formas lingüísticas se convierten en una nave que viaja a través del tiempo y que permite observar a los seres humanos desde el recuerdo y la memoria.

En esta investigación se recopilan los relatos orales brindados por tres pensionados ferroviarios, los cuales están soportados por “el lenguaje articulado, oral o escrito, por la imagen, fija o móvil, por el gesto y por la combinación ordenada de todas estas sustancias” (Barthes, 1977, p.2). El relato es un insumo fundamental que aporta una visión directa a la memoria histórica de modo que:

Está presente en todos los tiempos, en todos los lugares, en todas las sociedades; el relato comienza con la historia misma de la humanidad; no hay ni ha habido jamás en parte algún pueblo sin relatos; todas las clases, todos los grupos humanos, tienen sus relatos y muy a menudo estos relatos son saboreados en común por hombres de cultura diversa e incluso opuestas: el relato se burla de la buena y de la mala literatura: internacional, transhistórico, transcultural, el relato está allí, como la vida. (Barthes, 1977, p.2)

La historia de los ferrocarriles en Colombia se enmarca a mediados del siglo XIX y finaliza en el siglo XX con miles de kilómetros de líneas férreas hoy en día abandonadas. Su desaparición correspondió a problemas administrativos, financieros y políticos que sumados dieron como resultado la desaparición de un sistema que trajo desarrollo tanto económico como social al país, que resolvió el problema de comunicación entre las ciudades y que fue estratégico en la consolidación de los diferentes sectores como el cafetero y el agrícola.

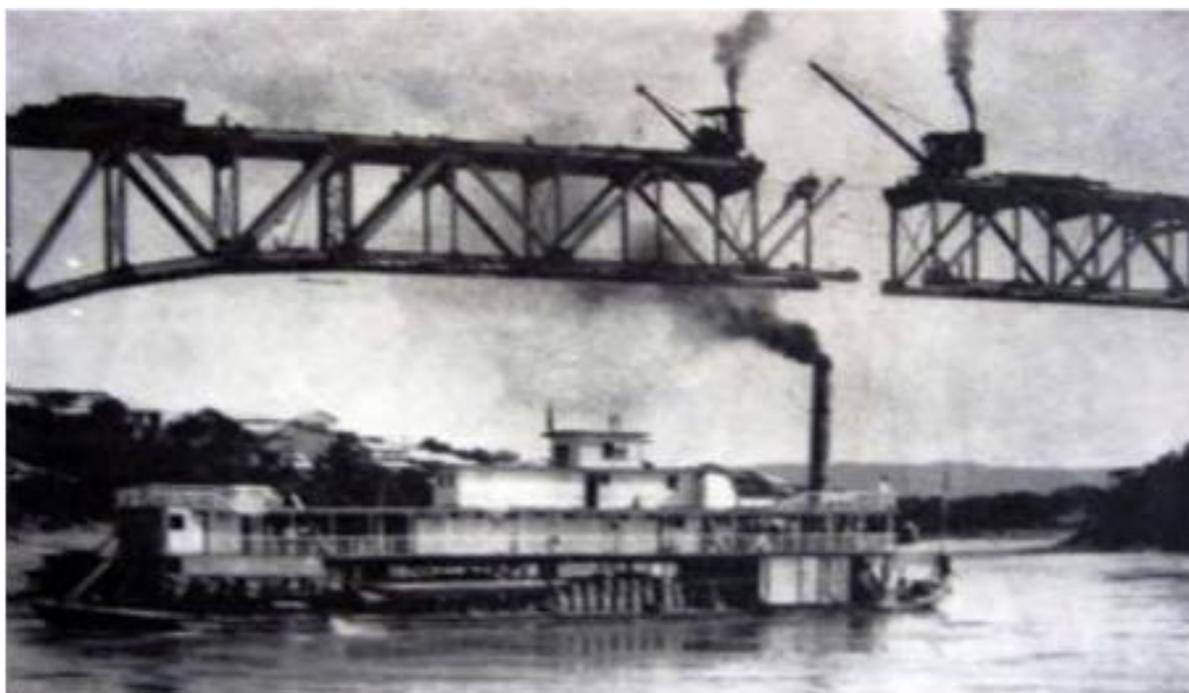
Su construcción y puesta en marcha contribuyó en gran parte al avance de la ingeniería nacional, pues todos sus trabajadores y operarios corresponden a profesionales colombianos que

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

con insumos académicos y técnicos específicos para el desarrollo de cada función lograron poner en marcha trenes de carga a nivel nacional. Y más que a la ingeniería nacional, a la formación integral y cultural de un territorio y de una sociedad que fue partícipe del crecimiento de su ciudad a partir de acontecimientos como la construcción del puente del ferrocarril que conectaba a Girardot con la ciudad de Flandes, Tolima, como se evidencia en la siguiente fotografía (Figura 6).

Figura 6

Construcción del puente del ferrocarril sobre el Río Magdalena a la altura de Girardot.



Fuente: Lozano (2016).

Las vías férreas fueron construidas en el país por diferentes tramos para permitir el paso del tren y transportar productos que eran solicitados en los departamentos, al igual que, el

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

transporte de pasajeros. Por lo tanto, en cada rincón del país se encuentran los grupos de personas que hicieron posible este avance y desarrollo nacional. En ese caso, Girardot es uno de los municipios en donde aún reposan los rieles y vestigios de lo que fue el ‘Gran Gigante’ y que se encuentra habitado por aquellas personas que hicieron posible el transporte por vías ferroviarias una alternativa eficaz para el avance territorial.

En ese orden de ideas, los relatos orales de los ferroviarios, en este caso los pensionados, podrán evidenciar los procesos sociales, culturales y económicos de Girardot durante la actividad ferroviaria como un hecho histórico que abarcó diversos aspectos, pues a partir de la recopilación de datos se podrá recrear la realidad social vivida por los individuos que generará una construcción teórica que propenda conocer historias, momentos, experiencias, costumbres y hábitos que componen una identidad colectiva e histórica en torno al ferrocarril.

La presente investigación permite dar cuenta de la importancia de los acontecimientos que ayudan en la construcción de una memoria histórica de Girardot y cómo esta permite elaborar una identidad cultural del municipio alrededor del ferrocarril. De igual modo, es pertinente reconocer los impactos sociales que produjo el desarrollo de la actividad de transporte ferroviario en el municipio, no sólo como un mecanismo de crecimiento económico nacional sino como una herramienta que dejó una huella imborrable, que creó identidad territorial y cultural a partir de los recuerdos reflejados desde las imágenes y la literatura, como en el paisaje, los puentes, túneles, muelles, entre otros, que evidencian la existencia de un acontecimiento que marcó el rumbo de todo un país.

Según Nieto (2011) “El ferrocarril es a la República lo que el arriero, el boga o el carguero fueron para el esquema colonial. Por esta razón, tales huellas poseen una connotación

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

patrimonial evidente, pero sólo parcialmente valorada hasta el momento” (pp.62-65), parcial porque la historia que rodea al ferrocarril ha sido contada hasta el día de hoy por los expertos en el tema, personas que no vivieron en carne propia lo que significaba operar la ‘Gran Máquina’, es decir, la historia ha sido contada desde un solo punto de vista.

Nuevamente Nieto resalta que:

El campo del patrimonio cultural transversal a casi cualquier capa del funcionamiento de las sociedades, muestra lo que somos y aquello de lo que adolecemos. Para el caso del patrimonio ferroviario, es clara la necesidad de reconocimiento de lo andado, de adaptación al cambio acelerado de los contextos actuales y de responsabilidad con la visión de futuro. (2011, p.74)

Esto no quiere decir que la historia esté contada de una forma errónea, sino que puede reestructurarse a partir de las vivencias de aquellos individuos que fueron participes directos en la construcción y puesta en marcha de los ferrocarriles en Colombia, en especial, en Girardot. De modo que, la recopilación de relatos y acontecimientos narrados por sus protagonistas darán a conocer lo que nunca antes se ha escuchado, como lo son sucesos culturales, sociales, económicos y políticos que quizá se dejaron de lado por no tener relevancia hasta este momento.

Hoy en día, muchas de las estaciones y trenes que se utilizaron para el transporte de alimentos y pasajeros se encuentra en estado de abandono por su uso nulo (Figura 7), por ende, revivir aquellas anécdotas y recuerdos bajo un patrimonio cultural y así reconstruir la memoria histórica será fundamental para posicionar el ferrocarril de Colombia, y en especial el de Girardot, como uno de los avances de desarrollo nacional que dio impulso a la economía, permitieron una identidad cultural y la conexión entre ciudades para el conocimiento de diferentes grupos sociales que son la representación viva de la cultura nacional.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Figura 7

El desaparecido tren que operaba en el Aburrá



Fuente: El Colombiano (2018).

Es por eso que, la conveniencia de este proyecto radica en la reconstrucción de la memoria histórica y en la conservación de los relatos contados por sus protagonistas, personas que conservan los recuerdos intactos en su memoria y que si no se abordan a tiempo pueden perderse para siempre, y con ella parte de la historia de una ciudad.

La investigación aportará insumos sociales y culturales que permitan un acercamiento más claro de lo que fueron los ferrocarriles a nivel tanto nacional como local y la importancia de los mismos en el desarrollo económico, político y social fundamentado en los relatos orales de los pensionados del ferrocarril.

Cabe resaltar que partir del año 1887 se crean las primeras líneas ferroviarias en el municipio de Girardot, pero fue hasta el año de 1909 cuando se inauguró el trayecto del

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

ferrocarril de Girardot hasta Bogotá cuando el municipio pudo afianzar este sorprendente proceso de transformación, suceso que da pie a unos acontecimientos que marcan la historia del municipio y sus habitantes tanto en ámbitos económicos como sociales y culturales:

Girardot se convirtió en un punto estratégico de intersección en el centro del país, entre los dos sistemas de carga más modernos en su momento: los barcos a vapor y el tren. El río Magdalena que en esta época era la única vía de comunicación entre el interior del país y el océano Atlántico, hizo de Girardot una de las rutas más importantes, para las exportaciones e importaciones que se registraban en toda la región, especialmente de la capital del país. Esto le permitió al municipio desarrollarse industrialmente y a presentar un gran comercio en toda su área de influencia. (Benavides y Escobar, 2014, pp. 104-105)

De manera que, la presente investigación ayuda a conservar la memoria histórica que identifica al municipio y su comunidad para de esta forma comprender realidades que se desconocen por completo sobre los procesos laborales y de convivencia que se desarrollaban en el seno de la actividad ferroviaria. Es importante recopilar la memoria puesto que la misma es “inspiración de actitudes y aspiraciones reivindicativas derivadas de hechos del pasado, como preámbulo o como derivación de la «reclamación de identidad»” (Aróstegui, 2004, p.15).

La memoria es de interés tanto para los investigadores, como para la comunidad investigada:

La reflexión sobre la temporalidad, sobre el pasado y los procesos de cambio social está presente también en otros campos, desde la filosofía hasta la etnografía. Hay, en este punto, tres maneras de pensar las posibles relaciones: en primer lugar, la memoria como recurso para la investigación, en el proceso de obtener y construir «datos» sobre el pasado; en segundo lugar, el papel que la investigación histórica puede tener para «corregir» memorias equivocadas o falsas; finalmente, la memoria como objeto de estudio o de investigación. (Jelin, 2002, p.63)

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Cuando se reconstruye la memoria histórica se realiza un trabajo de reflexión sobre el pasado y se debe tener en cuenta tanto a la sociedad como a los hechos reales que se pueden encontrar en libros o investigaciones históricas. La memoria y la historia no se deben separar, según Ricoeur (2013, como se citó en Guillamón, 2014) afirma que puede pensarse:

como una complementariedad: mientras que la representación del recuerdo tiene un vínculo con aquello que sucedió y se ve imposibilitada de garantizar su adecuación, la representación histórica carece de dicho vínculo pero posee elementos que pueden garantizar la verdad de lo representado. (p. 2)

Si bien la memoria y la historia se relacionan y, de cierta manera, la segunda depende de la primera. No hay historia sin memoria. Para esto, Aróstegui (2004) resalta que se debe dirigir la atención en “la relación entre memoria como representación permanente de la experiencia en la mente individual y en los colectivos humanos e historia como racionalización y objetivación temporalizadas y expuestas en un discurso” (p.23). Por lo tanto, contar las experiencias de una comunidad a partir de su memoria histórica es la capacidad de reminiscencia de las vivencias en forma de presente y además, también es un medio de transmisión de historia:

Gracias a la memoria el hombre puede poner ante sí en un ejercicio mental su trayectoria vital completa, su biografía, como algo unitario, puede reproducirla en una secuencia ordenada temporalmente, del presente al pasado y viceversa. Puede también imaginar el futuro, y, de esta forma, puede acceder a la imagen de un presente continuo. (Aróstegui, 2004, p.20)

Estos son algunos de los elementos que ayudan a explicar los acontecimientos del pasado y la construcción de la memoria. De este modo, pensar en un escenario que haga partícipe a los pensionados ferroviarios y que sean ellos los protagonistas de este análisis que recopilará la historia de las vías férreas que enmarcó a la ‘Ciudad de las Acacias’, es indispensable para reconstruir su memoria histórica enmarcada en la representación social como pilar fundamental.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Conservar los recuerdos como parte esencial de la memoria histórica permitirá conocer qué sucesos se enmarcaron en los largos recorridos que realizaban los operarios y trabajadores no sólo a nivel local, sino nacional, al igual que, enmarcar las costumbres y culturas pertenecientes a cada recorrido y destino al que llegaban a diario cientos de máquinas las cuales se enmarcaban en los tramos de conexión en el país para el transporte de materias primas, pasajeros e insumos esenciales para el desarrollo económico y social de Colombia. Así mismo, retratar los acontecimientos más relevantes que acontecieron la creación del ferrocarril en épocas pasadas (Figura 8).

Figura 8

El Ferrocarril de Amagá fue vendido al departamento de Antioquia en 1923



Fuente: Revista Semana (2019).

El lenguaje ha sido característico para enmarcar la vida de un individuo dentro de una sociedad a través de sus relatos orales de los cuales se puede percibir y organizar las diferentes

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

realidades y vivencias de un grupo social en particular para así describir las diversas realidades enmarcadas por el conocimiento individual como forma de enmarcar la memoria y los hechos históricos como base principal para la reconstrucción de la memoria. Dicha historicidad debe incorporar los sucesos del pasado como una fuente primaria y valiosa para la preservación de la memoria colectiva al utilizar los testimonios orales como elemento de rememoración.

La necesidad de fundamentar la historia del ferrocarril a partir de los relatos orales de sus protagonistas resulta necesario para dar voz y vida a aquellos actores sociales que a partir de sus experiencias directas reposa la memoria histórica. La cotidianidad y sus vivencias reales servirán para reconstruir los procesos históricos enmarcados en la creación y puesta en marcha del ferrocarril años atrás, de lo contrario, pueden desaparecer y perder su aporte a la historia del municipio.

Esto y según Benadiba (2015):

La importancia de la transmisión oral fue dejada de lado por los historiadores profesionales que sentaron las bases de lo que se considera la “historia científica” durante el siglo XIX. En esa época se inicia la profesionalización de la historia y al constituirse como disciplina, los historiadores se apropian de un método en el que ocupa un lugar central el documento escrito. Se trata de una historia narrativa, que privilegia los acontecimientos políticos y bélicos, rescatando a los grandes personajes, a los “notables”.
(p.91)

Al existir poca documentación de los testimonios orales de los ferroviarios para condensar la memoria histórica del ferrocarril se omite la principal herramienta para reconstruir los hechos históricos del pasado que fueron el eje central de la proyección social de la región, la de una versión propia y auténtica de las vivencias y sucesos allí ocurridos. Estos relatos darán sentido a un periodo histórico y específico de la historia de Girardot que al unirse reflejarán un

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

mismo sentimiento, ideal y construcción simbólica que aporte a las nuevas generaciones un punto de partida para empezar a conocer la historia de la ciudad.

Un único enfoque de análisis o tipo de estudio pierde por completo la capacidad simbólica, puesto que, no puede recuperarse aquello que no es tangible y que posee un papel esencial en la configuración de la identidad tanto local como nacional. La transmisión de una guía netamente cuantitativa que destacara el posicionamiento económico y el desarrollo mercantil de la ciudad ha dado como resultado una memoria colectiva ignorada que no permite al individuo y a sus protagonistas matizar sus experiencias vividas.

Según Renner y Gardner (2010 citados en Márquez, 2007):

A pesar de las reconocidas ventajas que han posicionado al ferrocarril como uno de los modos más apropiados para el transporte de carga y pasajeros a lo largo del mundo, (...) en el caso colombiano, el ferrocarril perdió su importancia con el paso del tiempo. (p. 188)

Es aquí donde surge el interés de hacer esta investigación, pues busca visibilizar las formas de reconocer el ferrocarril y su historia bajo los relatos orales de los pensionados, aquellas personas que hicieron posible el funcionamiento y posicionamiento del tren en los estándares más altos de desarrollo local y nacional para el transporte de mercancías y la conexión entre ciudades, de igual forma, el conocer diferentes culturas al viajar a nivel nacional en la ‘Gran Máquina’, costumbres, personalidades, hábitos y contextos sociales permitirá expandir un poco más la historia que ya ha sido contada hasta el momento del ferrocarril.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo general

Reconstruir la memoria histórica de Girardot a partir de los relatos orales de los pensionados ferroviarios para comprender las narrativas que se tejen alrededor del ferrocarril.

Estudio de caso: historias de vida de tres pensionados ferroviarios.

1.3.2 Objetivos específicos

- Recopilar los hechos que han incidido en la trayectoria histórica del ferrocarril a partir de los relatos de los pensionados ferroviarios para elaborar una sistematización de experiencias orales que permitan reconstruir la memoria histórica de Girardot.
- Describir el proceso y evolución que tuvo la apertura del ferrocarril en Girardot para analizar su impacto como un medio de desarrollo histórico, social y cultural en la región.
- Comprender cómo la recuperación de la memoria histórica de Girardot constituye un mecanismo de importancia que contribuye a la comunicación participativa.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

2 Relatos, Memoria e Identidad: Sistematización de Experiencias Ferroviarias

2.1 Estado del Arte

La investigación propuesta sobre ‘El ferrocarril’ vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios, es pertinente, ya que, los antecedentes respecto al tema son escasos en cuanto al papel preponderante de las vivencias de sus trabajadores. Existen pocas investigaciones que se tejen alrededor de los relatos de los ferroviarios de Colombia, por ende, se optó por buscar antecedentes que atribuyan a desarrollar un contexto histórico que permita reconocer los procesos férreos a nivel internación, nacional y local para marcar un recorrido evolutivo como insumo fundamental para el proyecto de investigación.

2.1.1 Naciente impulso ferroviario

Ahora bien, la revisión de literatura sobre la relevancia del transporte férreo como patrimonio cultural y de apogeo histórico que contribuyó a la masificación de los procesos industriales del mundo parte desde la instancia de reconocer el inicio de dicha actividad la cual queda en evidencia desde su aparición en la Inglaterra del siglo XIX, así como lo manifiesta Jorge Tartarini (2005) en su libro *Arquitectura Ferroviaria* publicado por la editorial Ediciones Colihue. El autor plantea un análisis sobre el fenómeno ferroviario desde una perspectiva histórica, arquitectónica y de valoración del patrimonio industrial, para representar las instalaciones férreas como epicentros simbólicos que marcaron la historia del mundo, puesto que, allí se tejieron raíces fundamentales para la promoción del progreso.

Tartarini (2005), en su libro, traza un recorrido sobre el fenómeno ferroviario originado en Inglaterra que provocó la edificación de las primeras estaciones construidas en Europa y los

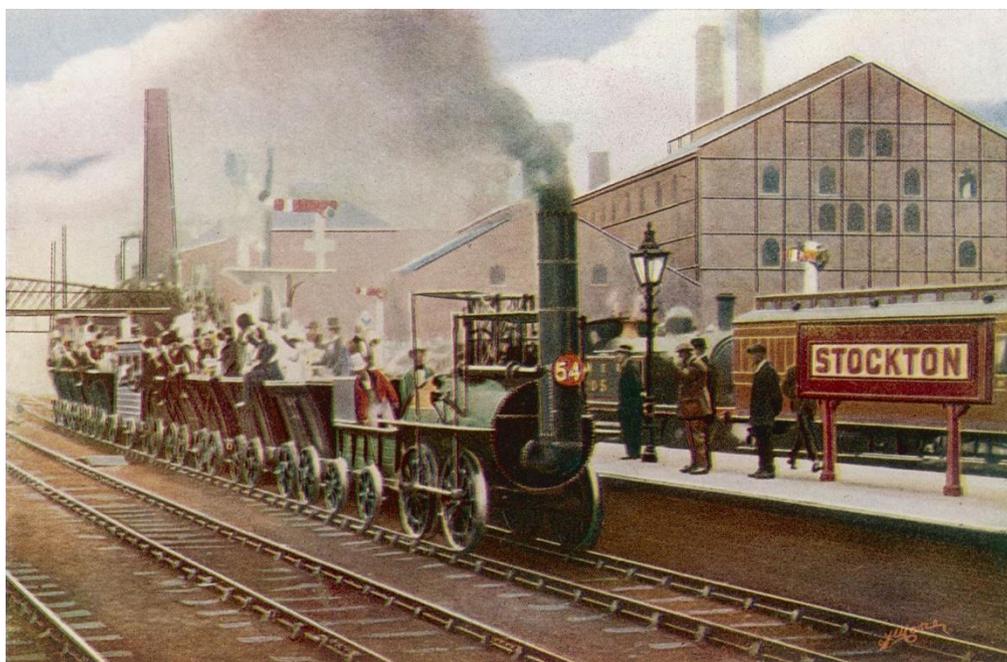
“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Estados Unidos, así como la llegada de estas dinámicas a las pequeñas repúblicas latinoamericanas.

Por esta razón, es importante reconocer al ferrocarril como un lugar de encuentro productivo que nació a partir de la creación del primer terminal del ferrocarril del mundo que data “Desde su aparición en 1852, con la inauguración del trayecto Stockon-Darlington al noroeste de Inglaterra” (Tartarini, 2005, p. 17).

Figura 9

Celebración del centenario del ferrocarril Stockton & Darlington, 1925



Fuente: Archivist/stock.adobe.com (2020).

No obstante, es crucial reconocer que este fue el primer tramo abierto al público de manera oficial. Por lo tanto, es preciso señalar que los primeros bocetos inventivos de las locomotoras ya estaban siendo puestos en marcha, puesto que, así lo atribuye Sandra Kuntz

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

(2017) en su libro *Historia Mínima de la Expansión Ferroviaria en América Latina*, dejando en manifiesto que:

De ahí se puede decir sin temor a exagerar que el tren jalado por una locomotora de vapor, utilizado por primera vez en 1825, fue la más importante innovación en la historia del transporte terrestre hasta la aplicación del motor de combustible interna al automóvil a finales del siglo XIX. (2017, p.5)

Kuntz (2017) esboza aspectos importantes que dan forma a la configuración de la expansión ferroviaria como precursora de la innovación, la productividad económica y la movilidad. “Todo ello ha hecho que el periodo centenario que arranca en el tercer decenio del siglo XIX sea considerado por muchos como *la era del ferrocarril*”. (p.5)

Por otra parte, es indispensable resaltar las distintas formas en las que se dio apertura a los mecanismos de transporte férreo y comprender la apertura que esto generó en la expansión mundial del ferrocarril, así como lo manifiesta Terry Gourvish (1999), en su artículo digital denominado *Los Ferrocarriles como Medio de Transporte en Gran Bretaña, 1830-1990*, quien encontró aspectos comunes en la proyección férrea mundial.

Los ferrocarriles comparten muchos de los rasgos de todos los sistemas ferroviarios que se han desarrollado históricamente: el interés y la participación del Estado desde los primeros momentos; el surgimiento de instituciones corporativas en la primera mitad del siglo XIX; la consecución casi inmediata de una gran parte del mercado del transporte interior; la pérdida de una gran parte de ese mismo mercado por la competencia del transporte por carretera, tras la innovación que supuso la introducción del motor de explosión en el siglo XX. (Gourvish, 1999, p.1)

Por lo tanto, aspectos tales como la manera en la que se llevó a cabo la expansión del movimiento ferrocarrilero y los principales países que optaron por adaptar el modelo para la

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

conexión, la productividad y el desarrollo de sus países son fundamentales para el desarrollo de la investigación.

En ese orden de ideas, el ferrocarril pasó a ser una de las ventanas que contribuyeron a generar un acercamiento al progreso, dando carta abierta a la irresistible posibilidad de imitar la utilización de la locomotora ante la mirada de los países latinoamericanos, influenciadas por el fenómeno a vapor. Esto representó, que para sus gobiernos el ferrocarril fuera la novedad del momento, el instrumento ideal para acercarlos aún más a los ideales de modernidad y la civilización que dominaban los horizontes de la época (Tartarini, 2005).

La agitada expansión del ‘Gigante de Acero’ parte desde la primera vez que se escuchó el sonido de los trenes ingleses impulsados a vapor. “Desde sus orígenes en Inglaterra, el transporte ferroviario se expandió por Europa y Estados Unidos, pues en 1840 existían ya 3.000 km de vía construida, mismos que se habían multiplicado por 10 para 1860” (Kuntz, 2017, p.5). Dejando en evidencia un impulso acelerado en la aplicación de proyectos y políticas estatales que dieron paso a la construcción de tramos carretables, con el ánimo de generar conexión y crecimiento acelerado, tal y como se muestra en la siguiente imagen (Figura 10):

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Figura 10

Locomotoras en la estación de Liverpool Street, 1948



Fuente: Britania For You (2019).

Para iniciar a reconocer el paso del ferrocarril se debe señalar a Europa como punto de partida fundamental, puesto que, el continente europeo es considerado como la cuna del ferrocarril en el mundo, así como lo quiere dar a entender Mateu Morillas (2016) en su artículo denominado La Expansión del Ferrocarril en Europa, 1825-2010 publicado por la Plataforma Digital Iberoamericana.

De este modo, es preciso recordar que el acontecimiento histórico inaugural de la primera línea férrea puesta en marcha al servicio de transporte de pasajeros entre Stockton con Darlington (1825) hizo las veces de movimiento precursor de la tradición ferroviaria y su expansión europea.

Morillas (2016) menciona que:

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

En 1830 se puso en servicio la considerada primera línea moderna del mundo, por ser únicamente con tracción a vapor, con el propósito de unir ciudades importantes y, desde sus inicios, tener ingresos elevados en el transporte de pasajeros. Se trata de la línea Liverpool-Manchester (97 km), por la que se añadió media pulgada de ancho de vía, llegando al actual estándar: 1.435 mm. (p.2)

Siendo este hecho crucial en el aporte de aspectos fundamentales para empleo de la construcción de emergentes tramos de vía en otros países europeos. Morillas (2016) agrega que la construcción férrea se expandió de manera acelerada a lo largo y ancho del Reino Unido, motivo por el cual, otro de los países que inició rápidamente con dicho proceso fue Francia. Empleando sus primeras rutas dirigidas a la producción extractiva del carbón y centros industriales.

Sin lugar a duda, varios países se vieron motivados por la creciente ola revolucionaria del transporte férreo, siendo esto un mecanismo para estar a la vanguardia de los nuevos procesos económicos y sociales de la época. “En el imperio Austrohúngaro, Alemania y Bélgica se construyeron también muy tempranamente las primeras líneas. La mayoría de ellas, de servicio exclusivamente minero o de conexión de ciudades portuarias con vías navegables interiores” (Morillas, 2016, p.2). Concentrado de esta manera un gran aparte de la estructura férrea del continente, para luego constituir las bases del transporte de alta velocidad, con su llegada a finales del siglo XX.

A finales del siglo XX Francia lideró la construcción de la alta velocidad ferroviaria en Europa, pero a partir del siglo XXI España tomó este rol: a principios de la década del 2010 se convirtió en el primer país europeo en longitud de red de alta velocidad y segundo en el mundo, detrás de China. (Morillas, 2016, p.3)

Los antecedentes anteriormente mencionados motivan a reconocer la forma en la que el proceso expansivo férreo construyó una parte fundamental de la historia económica, social,

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

política y cultural europea, sirvieron como ejemplo replicador ante las jóvenes repúblicas latinoamericanas. Desde Europa inició la carrera expansiva férrea.

2.1.2 Expansión ferroviaria en América Latina

Para entrar en materia y reconocer el proceso por el cual inició la adopción de los mecanismos y modelos de la industria ferroviaria en América Latina es preciso traer nuevamente en mención a Jorge Tartarini (2016) en esta oportunidad con el artículo titulado *Arquitectura Ferroviaria en América Latina: riqueza y diversidad de un patrimonio*, publicado por el Portal de Periódicos Electrónicos Científicos de la Universidad Estadual de Campinas. Tartarini (2016) es un arquitecto e investigador que se ha dedicado a estudiar y reconocer ante la comunidad académica el patrimonio que han dejado los caminos férreos, con el propósito de incentivar a su conservación.

El autor recrea el proceso expansivo de las vías de hierro y de infraestructura férrea que fueron puestos en marcha en tierras Latinoamericanas, sirviendo como escalones para el progreso que dieron paso a variaciones progresivas en las dinámicas industriales de los territorios.

El trasplante del sistema ferroviario desde la Europa industrial hacia Latinoamérica se operó en forma directa y comprendió un proceso de transculturación y transferencia tecnológica y estilística que se extendió a todos los elementos componentes: proyectos, estructuras, materiales, equipamiento, infraestructura complementaria, edificios de montaje en seco, reglamentos, personal técnico, profesionales, mano de obra, e infinidad de accesorio (...) (Tartarini, 2016, p.181)

Que, al mismo tiempo, trajeron consigo modelos innovadores que incentivaron la movilización de un cambio integral y sustancial de las dinámicas sociales, culturales e industriales de algunos de los principales países Latinoamericanos, sumándose así al fenómeno

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

ferrocarrilero del siglo XIX. Podemos observar allí un proceso de transferencia creciente que respondió a cada una de las necesidades específicas y condiciones particulares de los países.

Sin duda alguna, el ritmo acelerado del fenómeno ferroviario provocó que “Apenas 10 años después de la instalación en Inglaterra de las primeras vías sobre las que corría una locomotora movida por vapor, en México y Cuba se otorgaran concesiones para iniciar proyectos de este tipo” (Kuntz, 2017, p.11). Acontecimiento que marcó el camino del engranaje ferrocarrilero en Latinoamérica, dejando en evidencia una vía segura y confiable para mirar hacia el futuro, tal y como se resalta en la siguiente imagen (Figura 11):

Figura 11

Actual ferrocarril de la Habana, Cuba



Fuente: OnlineTours (2019).

Durante este proceso algunos países encabezaron la aplicación de estas dinámicas en sus naciones. Kuntz (2017) afirma: “En México su realización se postergó durante 36 años, pero en

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Cuba se produjo de inmediato, lo que llevó a la inauguración de un ferrocarril tan temprano como en 1837” (p.11). Situando al ferrocarril cubano como el primero en América Latina en adoptar la gran maquinaria revolucionaria a vapor, motivando a demás países.

En 1851 Perú abrió una ruta entre Lima y Callao, y Chile el primer tramo en la zona minera del norte.

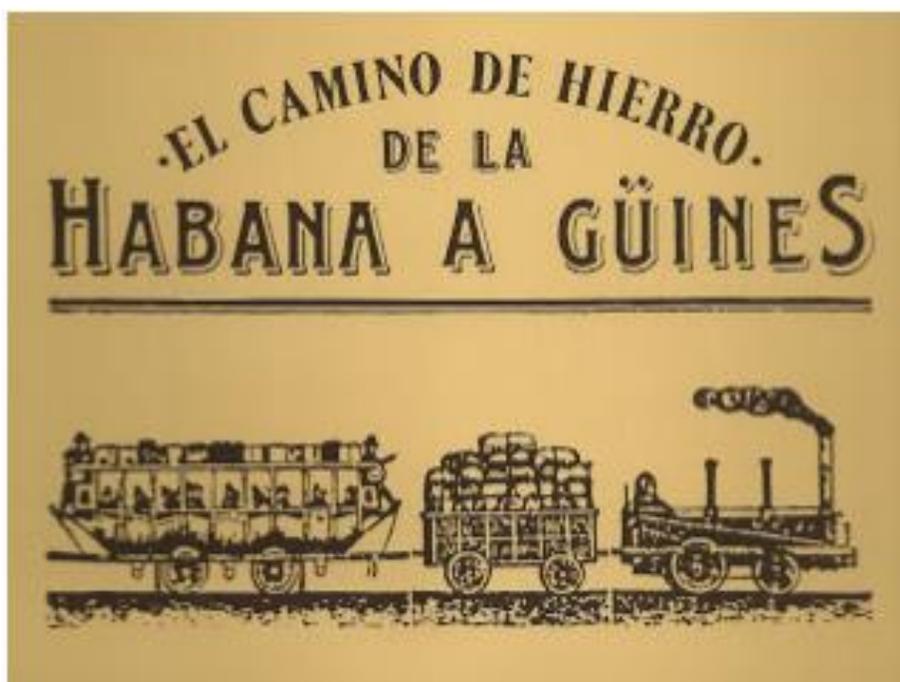
Pronto se sumaron, aunque en un principio con extensiones modestas, Brasil (1854) y Argentina (1857).

Colombia tuvo una experiencia temprana con la construcción del Ferrocarril de Panamá entre 1850 y 1855, pero más bien tardía al resto de los proyectos que arrancaron apenas en el decenio de 1870. (Kuntz, 2017, p.34)

Se puede señalar hasta el momento que, realizar una descripción histórica del paso del ferrocarril por Latinoamérica y en el mundo es apropiado y viable, puesto que, los rasgos tangibles que se encuentran visibles como testigos de la historia dan cuenta de estos procesos:

Figura 12

175 años de historia ferroviaria en Cuba



“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Fuente: Olaizola (2012).

La infraestructura férrea toma un papel crucial en la reconstrucción histórica de su paso por los países, tomando un carácter simbólico para identificarlos como vestigios que modificaron y aportaron bases para el cimiento económico, industrial y cultural Latinoamericano, dejando una huella imborrable en la geografía, al igual que, los testimonios vehiculados por los relatos orales y datos históricos que dan cuenta de la configuración de una identidad que dota de sentido a las emergentes dinámicas férreas.

2.1.3 Movilización ferroviaria en Colombia

Para exponer la llegada del ferrocarril a tierras colombianas es necesario traer a colación el artículo El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país, publicado en el año 2011 por Carlos Nieto, en el que narra las huellas de un territorio ansioso que diseñó su camino hacia la modernidad, tomando como ejemplo a sus países vecinos para constituir lo que hoy se percibe como patrimonio ferroviario nacional. Nieto (2011) menciona:

La prioridad que Colombia le da a la construcción de una primera etapa del ferrocarril toma forma en 1836, cuando el Congreso de esta época post- grancolombiana expide una ley sobre ferrocarriles donde se concedían privilegios y regalías especiales a personas naturales o jurídicas que construyeran y explotaran un camino de rieles entre la Ciudad de Panamá y el punto de terminación de la zona navegable del río Chagres, comunicando así los dos océanos. (p.66)

Siendo el punto de partida exploratorio para la constitución de los primeros tramos de vías férreas, lo que inicio como una alternativa para el cambio.

Este proyecto se hizo realidad en 1850, cuando, con el apoyo de la Ley del 4 de julio del mismo año, se contratará la construcción del llamado “Ferrocarril de Panamá”, primera obra de este género que se

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

construyó y se dio al servicio en Colombia (1855), y una de las primeras en Latinoamérica. (Nieto, 2011, p.66)

De manera que, el tramo férreo de Panamá trazó el naciente relieve de las líneas de hierro a lo largo del país, pasando hacer un acontecimiento histórico que desencadenó una serie de proyectos arquitectónicos e industriales, volcando a los procesos económicos posibilidades de conexión, oportunidades de progreso y movilidad. Configurando distintos tramos vitales para proyección económica del país.

Así, entre 1866 y 1885, se inician proyectos vitales como el del Ferrocarril de Antioquia, que unió a Medellín con el Magdalena; el Ferrocarril de Girardot, como respuesta a la necesidad de unir Bogotá con el río; el Ferrocarril del Norte, que buscaba unir Bogotá con los estados de Boyacá y Santander, llegando al Magdalena por el río Carare; el Ferrocarril de Puerto Wilches, para darle salida al Magdalena a Bucaramanga y Cúcuta; y el del Pacífico, para unir el Valle del Cauca con el puerto de Buenaventura. Adicionalmente, se inician los proyectos del Ferrocarril de Santa Marta, del Ferrocarril de La Dorada, del Ferrocarril de Cúcuta con sus cuatro líneas y del Ferrocarril de la Sabana y Cundinamarca. (Nieto, 2011, p.66)

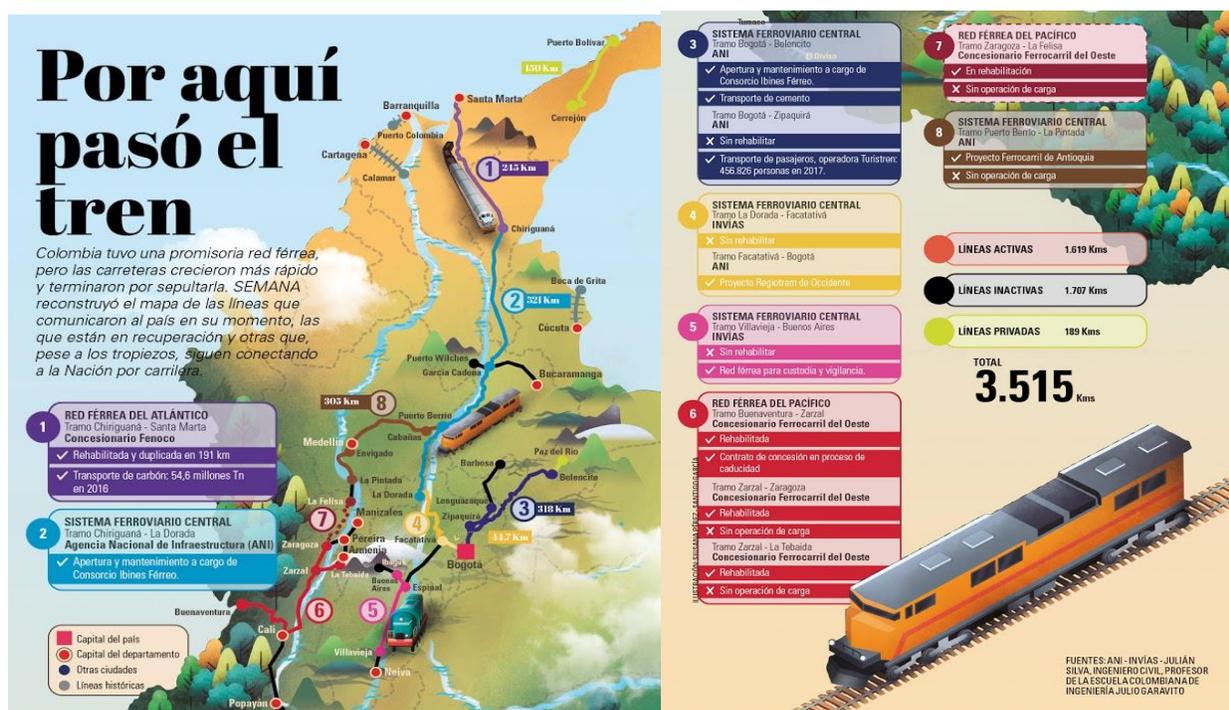
De allí en adelante inició un proceso de cambios movilizado por la proyección económica colombiana, pues la construcción de estos tramos se efectuó con el propósito del transporte de carga para la exportación e importación de productos, situándose en representativos territorios urbanos con pujante actividad económica, tales como eran los puertos que convergían alrededor del río Magdalena y sus afluentes. (Laguna, 2020)

En Colombia, la red ferroviaria se dividió en tres grandes tramos, la Red Férrea del Atlántico, la Red Férrea del Pacífico y el Sistema Ferroviario Central, tal y como se evidencia en la siguiente imagen (Figura 13):

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Figura 13

Mapa de las vías férreas en Colombia



Fuente: Revista Semana (2018).

En este orden de ideas, para el año 1927 se constituyó lo que se puede llamar una red que interconectara y concentrara la mayor cantidad de esfuerzo industrial para el impulso económico y social de los centros productivos del país, denominado así como un conjunto multimodal en dónde cuyo eje era el río Magdalena. “La etapa final de la red interconectada se inicia con la conformación de la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia, trámite que comienza en 1949, pero que solo toma forma oficial en 1954” (Nieto, 2011, p.70). Motivo por el cual para el

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

año 1988 es liquidada y entregada a Ferrovías empresa que nace en 1992, debido a los distintos imprevistos administrativos y técnicos que se vieron inmersos en la función de la red ferroviaria.

Reconociendo de esta manera, la naciente promoción de tramos carretables como los sustituyentes principales del transporte férreo, motivo por el cual Nieto (2011) expone:

El ferrocarril pierde la importancia económica y social para el país, y se sumerge aceleradamente en la inviabilidad técnica y económica, abonando un proceso contundente de deterioro físico de todo el sistema y de pérdida de la memoria, de la cual había sido a la vez forjador y depositario. (p.11)

Estos elementos conformaron grosso modo los momentos más importantes del auge del transporte férreo colombiano hasta su finalización, trayectos que no tenía nada que envidar a las distintas redes internacionales, pues los tramos fueron construidos de forma estratégica y especializada.

2.1.4 Legado ferroviario en la ciudad de Girardot, Cundinamarca

En primera instancia se debe reconocer y destacar la importancia en el que tuvo lugar el escenario ferrocarrilero en la ciudad de Girardot, ya que, entre sus líneas se trazaba la ruta más apropiada y rápida que conducía a la capital de país, debido a su unión con el corredor férreo de la Sabana en Facatativá (Fayad, 2009). Representando así el comienzo de la composición férrea en la ‘Ciudad de las Acacias’.

El primer contrato para la construcción del Ferrocarril de Girardot, en su primer tramo que iría hasta Tocaima, se realizó en junio de 1881, antes de la existencia de la ley 104 de 1892 (en la que se vararon los contratos de construcción de los ferrocarriles en el país). (Fayad, 2009, p.81)

De allí para adelante surgieron distintos impulsos para concesionar la construcción de los tramos que debían estar interconectados. El 24 de octubre de 1884 se celebra el siguiente contrato para expandir los tramos entre Tocaima y Juntas de Apulo, cuyas construcciones fueron

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

interrumpidas debido a la guerra civil originada en 1885 (Laguna, 2020). Recurriendo de este modo en un ciclo para encontrar la contratación pertinente para la construcción de los tramos, ya que la lamentable falta de experiencia por parte del Estado en los procesos de contratación retrasó de manera sustancial dicho proceso.

De este modo, el ferrocarril se mantuvo en pie durante largos años, hasta que para 1923 el Gobierno Nacional tomó las riendas de su operación, luego de aproximadamente cincuenta años.

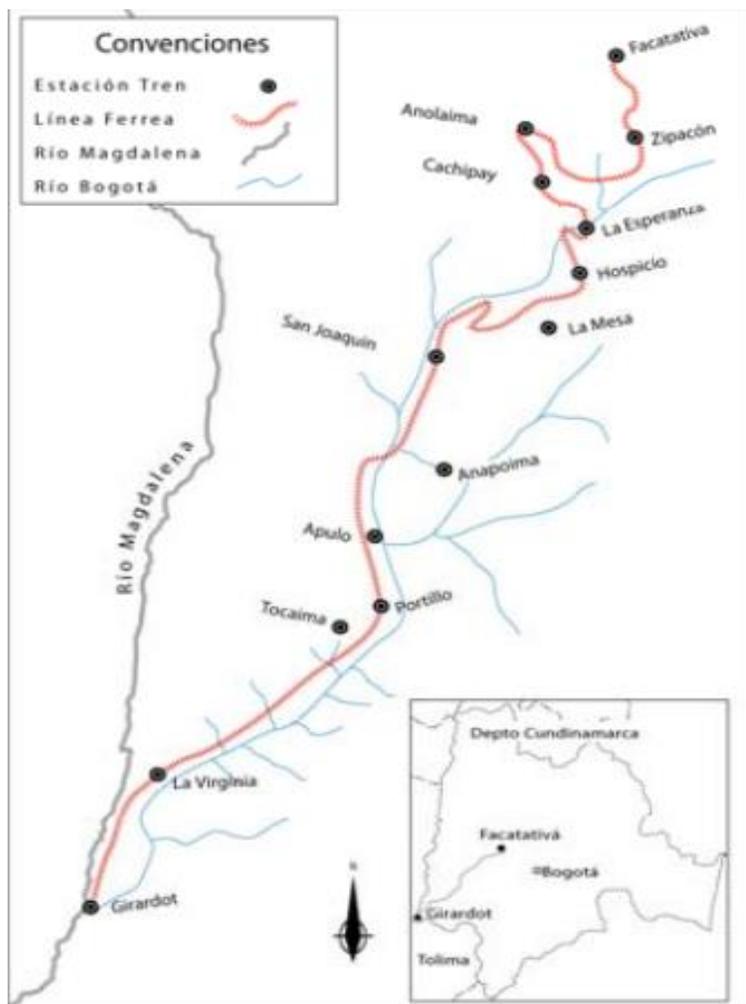
Al finalizar el Ferrocarril de Girardot en 1909, contaba con 131 kilómetros y 903 metros de longitud, recorría desde Girardot hasta Facatativá, tenía 12 estaciones (...) Girardot (km.0), La Virginia (km.15), Tocaima (km.28), Portillo (km.31), Juntas (km.39), Anapoima (km.51), San Joaquín (km.58), La Mesa (km.72), El Hospicio (km.77), La Florida (km.102), Zipacón (km.117), Facatativá (km.131 con 903 metros). (Fayad, 2009, p.86)

En la siguiente imagen se resaltan las estaciones del ferrocarril que partían desde la ciudad de Girardot (Figura 14):

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Figura 14

Estaciones de ferrocarril en Girardot en 1927



Fuente: Fayad (2009).

Para finalizar, para el año 1969 con la liquidación de los Ferrocarriles Nacionales, el sonido ensordecedor de los trenes en la ciudad de Girardot se apagó marcando consigo un ciclo importante para la estructura de la ciudad, relegando a su infraestructura y a sus vivos protagonistas el recuerdo nostálgico del auge ferroviario en la ‘Ciudad de las Acacias’.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

2.2 Marco Teórico – Categorías de Análisis

2.2.1. Memoria Histórica

La lengua, literatura, música, danza, rituales o mitologías hacen parte de la construcción de la memoria de un territorio o nación; su diversidad y caracterización reflejan aspectos que, aunque no se puedan manipular, se promueven a partir de expresiones creativas para enaltecer las costumbres pertenecientes a una sociedad y que sirven como la lucha a la conservación de tradiciones y transformaciones que por años se han mantenido intactas.

Según Pierre Nora, historiador francés conocido por sus trabajos sobre identidad y memoria en Francia, la memoria es:

La vida, siempre llevada por grupos vivientes y a este título, está en evolución permanente, abierta a la dialéctica del recuerdo y de la amnesia inconsciente de sus deformaciones sucesivas, vulnerable a todas las utilizaciones y manipulaciones, susceptible a largas latencias y repentinas revitalizaciones. (1993, p.3)

Esta se alimenta cada día de recuerdos, pequeños o grandes, que ayudan a crear hilos conductores en la mente y proyecta episodios que pueden ser particulares o simbólicos, buenos o malos, representativos o vagos. Su función principal es guardarlos, instalarlos en la mente del individuo después de procesarlos para que se conserven hasta que la persona los olvide o muera. Un ejemplo de esto son los rastros que aún quedan en las estaciones del ferrocarril en Colombia, que al pasar por su estación genera recuerdos automáticos, tal y como se presenta en la siguiente imagen (Figura 15):

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Figura 15

Detalle Paradero La Pesquera. Ferrocarril de Girardot, km 87



Fuente: Nieto (2011).

De esta forma, Nora (1993) afirma que “la historia, como operación intelectual y laica, utiliza análisis y discurso crítico. La memoria instala el recuerdo en lo sagrado y la historia lo desaloja, siempre procesa” (p.3). Así, la memoria se encarga de guardar o alojar los recuerdos e historias vividas en la realidad, según el nivel de simbolismo que se cree en el individuo y la importancia del mismo pues se recordará con mucha más facilidad y claridad. Sin embargo, la memoria no es eterna y a medida que pasan los años se va debilitando y esos recuerdos se van desvaneciendo, por lo que la memoria se une con la historia para dar testimonios como actores integrantes de una sociedad, de una época en especial, en una edad en concreto y con unas anécdotas especiales, tal y como lo eran las anécdotas de la llegada del tren a su destino (Figura 16).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Figura 16

Ferrocarril, llegada a Girardot



Fuente: López (2014).

Es así que, la existencia de museos y galerías a nivel mundial fueron creados para conservar dichos recuerdos, los cuales se plasman bajo documentos, retratos o figuras que representan y se acercan lo más posible al suceso acontecido. El papel del individuo y de quienes participaron directamente en el desarrollo de algún suceso histórico es pertinente para dicha recreación de prácticas de la sociedad, pues los recuerdos permiten establecer una línea de tiempo entre el pasado y el presente para la caracterización de vivencias y aspectos representativos de la realidad social.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Estos hechos permiten hacer visible los aspectos desconocidos para el resto de la sociedad y promueven su preservación y difusión como parte de la historia de un territorio. Es así como la dimensión individual es pertinente para la reconstrucción de la memoria en su dimensión colectiva, orientada a representar y vislumbrar aspectos que son propios del individuo y contribuir a la historiografía de una comunidad.

En este orden de ideas, la necesidad de preservar las vivencias y recuerdos individuales de un sujeto se torna esencial para recrear y reconstruir la memoria de un territorio, por lo tanto, la UNESCO estableció el Programa Memoria del Mundo en 1992 el cual:

Surgió originalmente de una conciencia cada vez mayor del lamentable estado de conservación y acceso al patrimonio documental en diversas partes del mundo. La guerra y la agitación social, así como la grave falta de recursos, han empeorado los problemas que han existido durante siglos. Las colecciones importantes en todo el mundo han sufrido una variedad de destinos. El saqueo y la dispersión, el comercio ilegal, la destrucción, la vivienda inadecuada y la financiación han jugado un papel. Tal como desapareció para siempre; mucho está en peligro. Afortunadamente, a veces se redescubre el legado documental perdido. (2001, párrafo 1)

El programa contribuye a la sensibilización a nivel mundial sobre el significado de la preservación del patrimonio documental, cultural y social que no se limite al desarrollo de registros únicos y tecnificados sino a la diversificación de historias individuales contadas por sus mismos actores y protagonistas acerca de los hechos más relevantes que acontecieron en un territorio en una época en específico los cuales den evidencia de la existencia de sucesos económicos, políticos y sociales que se tejan bajo una historicidad y se cree una identidad social. Por ende, su realización debe generar conciencia en la sociedad actual para estimular el trabajo

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

de preservar y cuidar la memoria de los territorios y permita conocer la historia de una nación a partir de sus voces primarias.

Según Antequera (2011):

A partir de los años 80, cuando comenzaron a generarse las primeras conmemoraciones por el genocidio nazi, la preocupación conceptual se ha centrado en el develar el asunto de la memoria como ejercicio político y jurídico. Es a partir de ese momento que proliferan en el mundo los museos, memoriales, informes y demás elaboraciones con un contenido centrado en la dimensión trágica de la vida sociopolítica, y que sustentan el contenido de la concepción actual de las políticas de la memoria como iniciativas públicas para el reconocimiento del “pasado”. (p.33)

Lo que quiere decir que la memoria histórica se construye a partir de una preocupación colectiva, aquella que permita vislumbrar los recuerdos y hechos de forma gradual y consecutiva y que proporcionen un lineamiento cultural y social en el presente. Según Obregón (2018), en una publicación realizada por el Centro Nacional de Memoria Histórica de Colombia, la memoria histórica “se ha visto como un campo donde distintos gestores de narrativas hilan secuencias y sentidos sobre un pasado imaginado desde un presente vivido que marca el futuro proyectado” (p.8), es decir, la representación oral de la realidad social y actual.

2.2.1.1 Memoria colectiva

El estudio y necesidad de una memoria se hace necesario para la reconstrucción de hechos y sucesos que pueden ser únicos en la realidad social y que necesitan mostrarse en el presente para conocer más de una versión de la historia ya contada y aprendida por todos. El término de memoria colectiva fue acuñado por el filósofo y sociólogo Maurice Halbwachs, quien enfatiza en los recuerdos y memorias guardados en la mente de una sociedad en conjunto.

Según Halbwachs la memoria colectiva:

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Es el proceso social de reconstrucción del pasado vivido y experimentado por un determinado grupo, comunidad o sociedad. Este pasado vivido es distinto a la historia, la cual se refiere más bien a la serie de fechas y eventos registrados, como datos y como hechos, independientemente de si éstos han sido sentidos y experimentados por alguien. (1925, p.2)

La colectividad radica en asegurar la historicidad de un grupo social, su pasado y su propia identidad. Este tipo de memoria es más abierta, más comunicativa, la cual presenta datos que son verídicos y que reflejan a totalidad las experiencias vividas por un grupo social en épocas pasadas y representan parte de la vida de los individuos, como lo pueden ser conversaciones, costumbres, sucesos y recuerdos que al considerarse de forma colectiva o grupal adquieren mucha más fuerza y resalta su veracidad en la actualidad. Estos recuerdos también se activan cuando las personas visualizan una estructura o imagen representativa de la misma (Figura 17):

Figura 17

Ruinas de la estación Funza, Ferrocarril de la Sabana, Km. 16



Fuente: Nieto (2011).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Sin embargo, esta tiene una duración limitada, pues se mantiene y se conserva hasta que los individuos que conforman un territorio o grupo social mueran, a diferencia de la memoria histórica, la memoria colectiva no es extensa, pero es exacta respecto a los acontecimientos específicos de un determinado lugar y época de la historia misma. Por lo tanto, su importancia radica en preservar la mayor cantidad de recuerdos de un colectivo social para poder dar sentido a una realidad vivida y que debe ser contada a partir de sus actores.

De esta forma Cruz y Urueña resaltan que:

En la memoria colectiva podemos encontrar las diferentes perspectivas de las personas que conforman un hecho. La importancia que adquieren dichos hechos en la historia de los grupos se da por el nivel de importancia o incidencia que tienen en los mismos. Los hechos se pueden transmitir a generaciones póstumas que no los han vivido, pero que lo interiorizan como parte de su historia de vida, por ejemplo las dinámicas que se dan dentro de los grupos familiares. (2015, p.19)

Así, las historias vividas podrán ser analizadas y contribuirán a que el individuo tome el papel central de las diferentes narraciones dando importancia al relato oral y al recuerdo individual como una interpretación de la realidad más enfocada a los sentimientos y emociones vividas a lo largo del tiempo. Todo esto permite apreciar una realidad desde una visión diferente de la historia hasta ahora contada, pues asociar los recuerdos de un grupo social en un determinado tiempo se adquiere un acercamiento a otras realidades, a unas contadas a partir de sus protagonistas.

Tal y como lo menciona Torres (2013) “la memoria no es una radiografía objetiva o descriptiva de hechos sucedidos a los seres humanos, sino en realidad la compilación de sentimientos y saberes sobre nuestra percepción de lo que hemos hecho y otros han hecho” (p.147). Por lo tanto, su importancia radica en que los actores directos de los hechos y sucesos

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

que influyeron en el desarrollo tanto económico, social y cultural de un territorio constituyen aquello que se quiere recordar o borrar, por ende, la memoria colectiva presenta los contenidos enmarcados en un eje de la realidad pasada que en un futuro podrían ser borrados sin ser contados.

La siguiente tabla (Tabla 1) describirá las fechas junto con los acontecimientos más importantes durante la creación de las vías ferroviarias en el municipio de Girardot y denotará cómo a través de una línea de tiempo puede conservarse la memoria histórica de un territorio a partir de la utilización y preservación de la memoria colectiva contada por sus actores sociales.

Tabla 1

Fechas y acontecimientos importantes durante la construcción del Ferrocarril de Girardot

Año	Acontecimiento
1871	Inició la construcción del conjunto férreo del Municipio de Girardot, principalmente la Casa del Jefe de la Estación y el Barrio La Estación.
1880	El Congreso facultó al Gobierno para la construcción de la vía férrea que conectaría a Bogotá con Girardot.
1892	El congreso aprueba la ley 104 de Ferrocarriles, la cual da vía libre al Gobierno para contratar la construcción de las vías férreas que estimara conveniente establecer.
1909	Al Ferrocarril de Girardot llegan las primeras locomotoras articuladas a vapor Kitson Meyer.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

1910	Termina la construcción de las bodegas del ferrocarril y los talleres para el servicio de la recepción de la mercancía que llegaba del Tolima y Huila.
1917	Se inició la construcción de la Casona Escuela Ferroviaria, destinada para los hijos de los trabajadores del ferrocarril y se inició la construcción de la Estación del Ferrocarril.
1923	Se contrató con la casa Sir W.G Armstrong Whitworth & Company Limited, una empresa industrial británica, la construcción del Puente Férreo sobre el Río Magdalena.
1924	El Ferrocarril de Girardot se unió con el de La Sabana.
1925	Se inició la construcción del Puente Férreo que conectaba a Girardot con Flandes.
1930	Se inaugura el Puente Férreo.
1940	Llega el primer tren a la Estación de Girardot.
1970	Se concluyó la actividad férrea.
1997	Se declaró patrimonio histórico y cultural al desarrollo ferroviario del Municipio de Girardot y la Estación del Ferrocarril y la Locomotora de marca Skoda son declarados Monumento Nacional.

Nota. Elaboración propia (2020).

2.2.2 Patrimonio Cultural

Luego de conocer la descripción de memoria histórica y colectiva es pertinente en este punto resaltar la presencia de patrimonio cultural en el proceso de conservación y reconstrucción de historias en un territorio en especial, este el encargado de retratar los recursos históricos del pasado que fueron heredados por sus antepasados y que se remiten a la generación actual como parte esencial para la ampliación de conocimientos históricos. Este no sólo se enfoca en los

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

elementos materiales como lo pueden ser monumentos, estructuras físicas o retratos antiguos, sino que también se enmarca en los elementos inmateriales.

La importancia de este radica en que al ser pertenencias heredadas del pasado su riqueza y valor se vuelve cada vez más frágil e importante, por lo que preservar y respetar su existencia y singularidad en la actualidad se hace necesario para contar la historia y progreso de un territorio y de una sociedad, ya que, en caso de pérdida del patrimonio material o inmaterial no es posible su recuperación.

Según el Ministerio de Cultura (2015):

El patrimonio cultural es la expresión creativa de la existencia de un pueblo en el pasado remoto, en el pasado cercano y en el presente. Nos habla acerca de las tradiciones, las creencias y los logros de un país y su gente. La palabra patrimonio significa algo que ha sido heredado, debe, de hecho, considerarse como el legado que recibimos de nuestros ancestros y que debe pasar a las futuras generaciones. (Párrafo 1)

En Girardot, los logros de la ciudad enmarcados en un avance económico, social y cultural se encuentran reflejados en los monumentos alusivos al ferrocarril como forma de representación histórica que permitió no sólo la conexión entre ciudades para el transporte de pasajeros o materias primas, sino como un prototipo de expansión territorial en materia de avance (Figura 18).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Figura 18

Locomotora de marca Skoda declarada Monumento Nacional



Fuente: Elaboración propia (2020).

Como se mencionó anteriormente, el patrimonio cultural puede ser material (monumentos, edificios, esculturas, pinturas, objetos, documentos, etc.) e inmaterial (música, danza, literatura, teatro, conocimientos, ceremonias, etc.), pero también existe otra clase de patrimonio, el cual fue adaptado recientemente a la definición del mismo gracias a su valor histórico y relevancia para la sociedad, este es el patrimonio natural, que según el Ministerio de Cultura (2015) “incluye paisajes, formaciones físicas y geológicas con valor científico y estético y áreas delimitadas que constituyen el hábitat de plantas y animales en peligro de extinción, tales como parques naturales o marítimos” (párrafo 3). En este contexto los tramos y las vías que aún

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

quedan en el país hacen parte de dicho patrimonio, tal y como se presenta en la siguiente imagen

(Figura 19):

Figura 19

Conjunto de la Estación Madrid (al fondo), Ferrocarril de la Sabana, Km. 26



Fuente: Nieto (2011).

Tanto para la cultura como para el desarrollo de un territorio es necesaria la preservación del patrimonio material, inmaterial y natural porque este constituye años y años de historia que se encuentra reflejada bajo aspectos únicos o representaciones inspiradas en los sucesos más

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

relevantes de un territorio y grupo social. Así, el patrimonio cultural es de gran importancia para las generaciones actuales y futuras para la expansión de conocimientos acerca de sucesos enmarcados en el pasado y que conservan un sentido de pertenencia individual o colectiva que fomenta la cultura territorial y atrae al individuo a conocer mucho más sobre la historia de su territorio.

Según la UNESCO (2020):

El patrimonio es el legado que recibimos del pasado, vivimos en el presente y transmitimos a las generaciones futuras; constituye una señal de identidad y favorece la cohesión de las comunidades. El patrimonio cultural comprende monumentos y colecciones de objetos, así como expresiones vivas heredadas de nuestros antepasados. (párrafo 1)

Al considerar importante el patrimonio no sólo para la cultura y el desarrollo, sino para la formación individual de cada persona que conforma una sociedad, su conservación debe ser un pilar fundamental para las Administraciones y Gobiernos que se encuentren de turno, y que a partir de esto revivan la cultura que allí guarda cada uno de los elementos materiales o inmateriales, y que a su vez se invierta en procesos de revitalización y reestructuración para no perder su valor cultural. Sin embargo, en algunos territorios del país, muchos de los monumentos considerados patrimonio cultural se encuentran en constante deterioro y el cuidado por parte de los agentes culturales es nulo (Figura 20).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Figura 20

Ferrocarril de Santa Marta abandonado



Fuente: Radio Nacional de Colombia (2012).

El patrimonio cultural es formador de identidad y genera cohesión social en los territorios donde se encuentra concentradas historias o sucesos que generan relaciones sociales y productivas, por ende, el poder de las comunidades es relevante para crear este mismo patrimonio, si no fuera por ellas no existiría. Los objetos monumentales y la arquitectura que se encuentra en ciertos territorios es importante para denotar el patrimonio cultural de una sociedad, sin embargo, para reforzar el concepto de patrimonio es necesario articular las experiencias de los ciudadanos para con los elementos materiales para que funcionen como un complemento prometedor en la producción de historias.

Según Cabrera y Vidal (2017):

La exploración sobre el patrimonio ha evolucionado desde objetos monumentales y arquitectura hacia visiones más amplias e incluyentes y ha dejado de centrarse exclusivamente en el significado interno de los

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

objetos, para pasar a ocuparse del proceso de producción, circulación social y de los significados que distintos actores atribuyen a lo patrimonial. (p.393)

Es así como el patrimonio cultural promueve la conservación de los contenidos históricos de una sociedad y su territorio en sí, pero el compromiso tanto de los Gobiernos como de la misma ciudadanía son esenciales para preservar no sólo el elemento material que en cada territorio se enmarcan, sino para generar procesos formativos que impacten en la cultura de una sociedad, enfatizando en el cuidado de dichos objetos como forma de preservar su propia memoria y su historia al reconocer los sujetos y elementos que dan vida y sentido a la identidad colectiva de un país o territorio.

2.2.3 Relatos Orales

Al conocer los conceptos de memoria histórica y patrimonio cultural, es importante definir el término de relatos orales para comprender cómo a partir de ellos se puede reconstruir dicha memoria y porqué se enmarca dentro de un patrimonio cultural inmaterial que se encarga de dar vida a los recuerdos y experiencias enmarcadas bajo una época y lugar exactos del pasado.

Los relatos orales, o bien la oralidad, se enmarca desde la aparición del hombre en la tierra. Los individuos se comunicaban y lo siguen haciendo a través del lenguaje que ellos mismos recrearon para el entendimiento colectivo, por ende, y sin haber llegado aún al proceso de escritura, los relatos orales fueron y son la base fundamental para la formación individual y colectiva de un grupo social, desde métodos de supervivencia hasta la expresión de aspectos que reflejaban necesidades diarias como lo es tener hambre.

Estos relatos pueden describir de forma detallada los sucesos y vivencias que cada individuo presenció en una determinada época, como por ejemplo, recordar la construcción de

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

las diferentes estaciones de ferrocarril ubicadas a nivel nacional, tal y como se muestra en la siguiente imagen (Figura 21):

Figura 21

Estación de pasajeros de Mogua y su contexto. Ferrocarril del Norte



Fuente: Nieto (2011).

Así, la oralidad ligada al pensamiento crea un hilo conductor desde los tiempos pasados hasta el presente, retratando todos los sucesos y acontecimientos enmarcados en una época en específico y que son contados con palabras por el mismo actor.

Según Montemayor (1998, citado en Álvarez, 2012) los relatos orales son definidos como:

...un sistema de organización literaria, un método de composición o versificación que permite formalizar ciertos elementos rítmicos, temáticos, lógicos, metafóricos, a partir de los cuales es posible crear modelos

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

que se puedan engarzar en forma rítmica, metafórica o temática para construir sin escritura obras complejas” [...] “son el vehículo para conservar y propagar memoria de una sociedad y cultura. (p.32)

En este sentido, el historiador cultural y educador Walter Ong (1995, citado en Suescún y Torres, 2009) define a la oralidad dividida en dos partes:

... 'oralidad primaria', se refiere a la oralidad de una cultura que carece de todo conocimiento de la escritura o de la impresión. Es 'primaria' por el contraste con la 'oralidad secundaria' de la actual cultura de alta tecnología, en la cual se mantiene una nueva oralidad, mediante el teléfono, la radio, la televisión y otros aparatos electrónicos, que para su existencia y funcionamiento, dependen de la escritura y la impresión. (p. 33)

Es decir, la sociedad transmitió su historia oral y otros conocimientos a través de generaciones que no contaban con los fundamentos necesarios para la creación de un sistema de escritura, por ende, la oralidad es la base esencial en el traspaso de conocimientos de los antepasados que se enmarcan en aspectos como costumbres, recuerdos y sucesos que solo se podían conservar y atesorar bajo el lenguaje hablado.

Es así como Ong (1995) divide el concepto de relatos orales en dos partes, una relacionada con aquella transmisión de conocimientos sin un sistema de escritura definido y otra con un sistema ya establecido y diferentes formas de difundirlo.

Sin embargo, al no existir un sistema de escritura en la oralidad primaria se corre el riesgo de perder los conocimientos, por más mínimo que sean, gracias al olvido y por supuesto a la muerte del individuo. Muchos de los sucesos acontecidos en el pasado no se han podido retratar de forma adecuada por no registrarlos en el papel de tal forma que se plasmen como algo que pasó y se pudo evidenciar, por ende, los relatos orales deben enlazarse con los sistemas de

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

escritura actuales como método de preservación histórica y evidencia de los hechos sucedidos en un tiempo y lugar en específico.

De nuevo, Ong (1995) resalta que:

...la oralidad es acumulativa, abundante y redundante, conservadora, participante y situacional; es decir, no es abstracta, siempre está presente en el momento que se necesite. La oralidad primaria tiene una paradoja esencial; por un lado, permite que la memoria se active y acceda a la consulta del conjunto de conocimientos, hábitos, tradiciones, representaciones, simbolismos, significaciones y lengua en un grupo social determinado; es decir, permite la consulta a un archivo no escrito, pero permanente. (pp. 33-34)

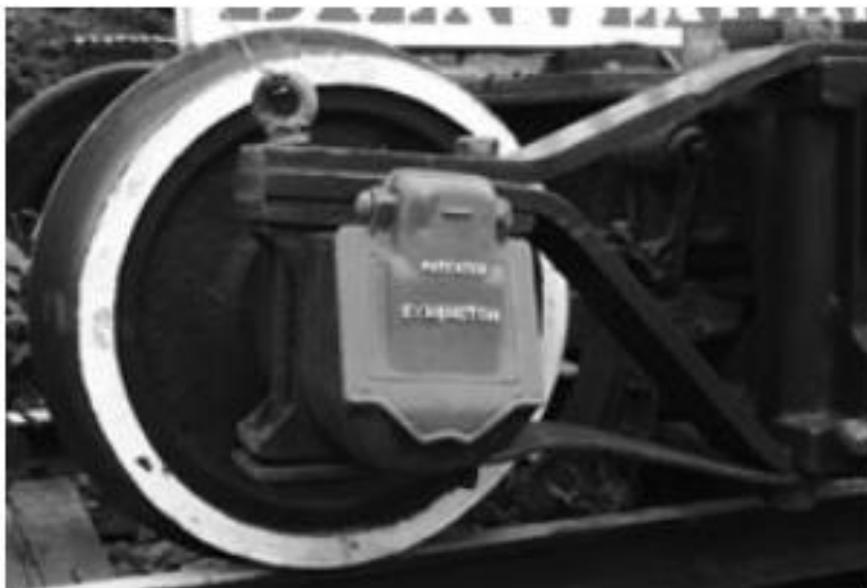
El desarrollo de los pueblos, el reconocimiento de poblaciones, los movimientos sociales y el avance de las naciones se han enmarcado bajo los relatos orales; las historias detrás de cada acontecimiento se encuentran plasmadas a partir de la oralidad, de aquella que describe de forma específica el cómo, el cuándo y el dónde de un hecho en particular. Por ende, la recolección de dicha oralidad para ser plasmada en el papel es fundamental para revivir y conservar la memoria de cada territorio y de cada población.

En este caso, la oralidad que se teje alrededor del ferrocarril se encuentra representada en los detalles de las diferentes narrativas expuestas por sus actores principales, los ferroviarios. Estos describen a detalle los diferentes sucesos que acontecieron en dicha época, pero también se presentan aspectos como el color de las máquinas, su anchura y sus elementos más predominantes como lo demuestra la siguiente fotografía (Figura 22).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Figura 22

Detalle mecánico de una locomotora



Fuente: Nieto (2011).

Cada pueblo cuenta con su diversidad, su propia lengua y su propia identidad cultural, por lo tanto, su reconocimiento en cuanto a tradiciones, costumbres, lenguas, idiomas y significados es necesario para poder conocer cuáles son los grupos sociales que conforman un país, qué los diferencia de otros, cómo se comunican, cómo viven y sobretodo cómo se transmite el conocimiento de generación en generación.

Según Lorusso (2015):

la importancia de rescatar el relato oral y otras fuentes distintas para la historia económica y social, para reescribirla en parte o ponerla en tela de juicio, viene siendo fundamental para toda América Latina, un territorio de contrastes e historias olvidadas, en el cual no sólo los códigos escritos y los grandes acontecimientos registrados están “capacitados” para describir y desentrañar la realidad, sobre todo en lo que se refiere a los sectores marginales de la sociedad. (p.81)

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Así, los relatos orales se enmarcan en esta investigación a partir de las historias contadas no sólo por un grupo de trabajadores, sino por personas que se transportaron en el tren, ayudaron a su construcción y a cargar y descargar miles de toneladas de mercancía para los diferentes departamentos del país, El bien máspreciado de estas personas son sus recuerdos y anécdotas los cuales deben expresarse por medio de la oralidad como parte fundamental en la recreación de la historia del municipio de Girardot.

La siguiente imagen (Figura 21) refleja que tanto niños como adultos fueron testigos de la creación y puesta en marcha del ferrocarril en Colombia, por lo tanto, la mejor manera de conservar dichas experiencias es escuchando por voz propia a los actores principales de su creación y desarrollo.

Figura 21

Tren de Santa Marta (1930)



Fuente: Fundación Magdalena (2010).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

2.3 Marco Conceptual

El ejercicio de articulación de la memoria y el recuerdo a través de la oratoria juega el papel de columna vertebral para el sustento teórico y recopilatorio de la investigación, puesto que sin aquellas herramientas no se podría representar la manera en las que los ex-trabajadores ferroviarios le dan sentido a su pasado, para dar cuenta de los aportes históricos e identitarios que propició la actividad ferroviaria en el municipio y su incidencia en el fortalecimiento económico, cultural y social de la ciudad de Girardot; en aquella época en la que aún se escuchaba el sonido de los trenes, que marcaban a su paso una ruta hacia el progreso y la aparición productiva local ante el panorama nacional.

Por este motivo, surge la necesidad de crear un proyecto que en su esencia permitiera conocer desde la viva voz de sus más importantes protagonistas, los procesos de transporte de carga, el aprendizaje técnico y empírico y las vivencias del trabajador ferroviario en la ‘Ciudad de las Acacias’ debido a lo crucial que fue esta actividad para la creación de dinámicas identitarias y construcciones sociales de la ciudad, adoptadas por la influencia histórica del ferrocarril, aportando antecedentes que promueven la construcción de memoria, que propicia la transmisión del legado cultural férreo local a las futuras generaciones girardoteños y visitantes, ya que estas dinámicas forjaron las bases que moldearon a los actuales procesos económicos, sociales y culturales del municipio.

2.3.1 Memoria

En primera instancia se empieza a abordar el concepto de memoria como se encuentra en los diccionarios, cuyo significado hace referencia a la facultad psíquica por medio de la cual se retiene y recuerda el pasado. Según Mendoza (2004):

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

La memoria es narrativa en un doble sentido, como relato de progresión de acontecimientos en el hilo del tiempo, y como conformación de una trama (con actores, escenarios y acciones), y de ser verosímil, no verdadero, es aceptado en la medida en que se adecue, o acerque, a criterios validados socialmente; existen formas convencionales de cómo narrar o dar cuenta de los eventos. Y lo que se narra debe tener sentido. (p.6)

En este sentido la memoria, forma un eje articulador para el reconocimiento de los procesos vividos que hacen parte fundamental para la construcción social, colectiva y cultural bajo el sustento enriquecedor de lo anecdótico e identitario. Partiendo de lo mencionado anteriormente, podemos decir que las experiencias y vivencias de los ex-trabajadores ferroviarios otorgan un nutrido valor informativo para el reconocimiento de la memoria histórica del municipio de Girardot y su legado férreo.

2.3.2 Historia

Otra palabra fundamental para la construcción de la investigación es el concepto de historia, teniendo presente los sucesos que dieron paso a la construcción del municipio de Girardot cuyo reconocimiento genera la identificación cultural y la caracterización social de sus habitantes.

El diccionario de la Real Academia (2019) define a la historia como la “narración y exposición de los acontecimientos pasados y dignos de memoria, sean públicos o privados” (definición 1). Concepto ejemplificado en el trabajo realizado por Fernández (2009) que explica el concepto de historia desde los aportes del historiador Holandés Johan Huizinga, (1872-1945) quien manifiesta que “La historia misma y la conciencia histórica se convierten en parte integrante de la cultura; sujeto y objeto se reconocen aquí en su mutua condicionalidad” (p.9).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

2.3.3 Patrimonio

Por otra parte, para analizar lo importante que fueron las dinámicas de los procesos férreos en el municipio de Girardot se debe tener en cuenta el concepto de patrimonio, debido a que el corredor férreo que va desde Facatativá-Girardot fue declarado como bien de interés cultural en el ámbito nacional; distinción que reposa en la Resolución 0800 de 1998 otorgándole el renombre de vía histórica de gran valor para la nación.

Definiendo así el concepto de patrimonio, según Durán (1995 citado en Palma, 2013) como aquello que:

comprende las obras de sus artistas, arquitectos, músicos, escritores y sabios, así como las creaciones anónimas, surgidas del alma popular, y el conjunto de valores que dan sentido a la vida. Es decir, las obras materiales y no materiales que expresan la creatividad de ese pueblo: la lengua, los ritos, las creencias, los lugares y monumentos históricos, la literatura, las obras de arte y los archivos y bibliotecas. (p.36)

Por lo tanto, el patrimonio es la totalidad de conceptualizaciones y significaciones plasmadas en elementos tangibles o intangibles que moldean los recuerdos de una sociedad de forma colectiva o individual para formar una identidad cultural y territorial.

2.4 Marco Legal

El marco legal aplicable teniendo en cuenta el tema de investigación de este proyecto es el siguiente:

2.4.1 Ley 104 de 1892 - Sobre Ferrocarriles

El Congreso de la República decreta como Artículo 1 “Autorízase al Gobierno para contratar la construcción de las vías férreas que estime conveniente establecer” (1892, párrafo 1),

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

el cual da vía libre al país para construir los diferentes tramos que se conectarían a través de las líneas férreas con todo el territorio nacional.

De igual forma, se cita el Artículo 2 el cual determina que “Los contratos que en virtud de esta autorización se celebren podrán llevarse a efecto sin necesidad de la aprobación del Congreso, si reúnen las siguientes condiciones” (párrafo 2), entre ellas se encuentra el poder de subvencionar la construcción de cada kilómetro hasta la suma de diez mil pesos en oro o lo correspondiente en moneda colombiana al tiempo de verificarse el pago, también, el cubrimiento de la suma de dinero en bonos por su valor nominal los cuales comenzarán a amortizarse un año después de que toda la línea este dada al servicio público; por último, el poder del gobierno en cuanto a disponer del contrato la manera en cómo se verificará la amortización con sus respectivas condiciones (Congreso de la República, 1892).

2.4.2 Contrato Número 23 de 1894

A nivel local, el contrato celebrado en 1894 indicó los siguientes artículos como principales para la construcción del ferrocarril en la ciudad de Girardot, el cual conectaría con la capital del país. Primeramente, el Artículo 1 el cual cita que:

El Gobierno otorga al Concesionario privilegio exclusivo para construir, conservar y explotar un ferrocarril que una el puerto de Girardot, sobre el río Magdalena, con la Sabana de Bogotá. (Ministerio de Obras Públicas, 1910, p.1)

Seguido del Artículo 2 el cual menciona que:

El Gobierno cede al Concesionario la porción de ferrocarril construida desde Girardot hasta Juntas de Apulo, y además la posesión y uso de todos los materiales de cualquiera clase y demás bienes pertenecientes a la Empresa denominada Ferrocarril de Girardot. (Ministerio de Obras Públicas, 1910, p.1)

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Igualmente, se enfatiza en el hecho de que si en dado caso la concesión caduca el Estado pasaría a tener poder sobre ella:

Artículo 34: En caso de caducidad de la concesión, la Empresa, con todas sus anexidades, pasará a poder del Gobierno; pero se reconocerá a cargo de la misma Empresa y a favor del Concesionario, o de quien lo represente, la suma que se compruebe haber sido útilmente invertida por el Concesionario en la construcción y equipo del ferrocarril, siempre que los valores representados por tal suma existan en esa época y previo avalúo de peritos; pero se deducirá en todo caso y en primer término cualquier valor que tenga el Gobierno, y en seguida el valor de los bonos reconocidos por el inciso 10 del artículo 23 del presente contrato. (Ministerio de Obras Públicas, 1910, p.9)

2.4.3 Ley 76 de 1920 - Sobre Policía de Ferrocarriles

El 15 de noviembre de 1920 el Congreso de la República decretó la Ley sobre la policía de ferrocarriles a nivel nacional, la cual tiene como Artículo 1 que “Los ferrocarriles de cualquiera clase construidos en Colombia estarán sujetos a las prescripciones de la presente Ley y de los Decretos reglamentarios que el Gobierno dicte en su desarrollo” (Congreso de la República, 1920, párrafo 1).

Seguido de este, el Artículo número 2 resalta que:

Es prohibido a los particulares introducirse o estacionarse en la vía de un ferrocarril, situarse en las estaciones a una distancia de los rieles menor de dos metros, ocupar la zona con animales, depósitos de carga o cualquiera otros objetos, embarazar de otra manera el libre tránsito de los trenes, transitar por los puentes destinados exclusivamente al servicio de las empresas férreas, y tocar las agujas de las palancas de los apartaderos y los demás elementos que sirvan para comunicar señales. (Congreso de la República, 1920, párrafo 2).

De igual manera, se resalta la función que tienen los operarios de las máquinas en pro de garantizar la plenitud del viaje:

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Artículo 19. Todo conductor de trenes llevará un registro en que anotará los incidentes que ocurran durante el viaje, sea de los empleados que van en el tren, de los guardavías o celadores del camino o de los mismos pasajeros. (Congreso de la República, 1892, párrafo 32).

De este modo, los registros servirán para argumentar lo sucedido en cada uno de los viajes:

Artículo 20. En toda estación se llevará un registro foliado, en que cada pasajero podrá consignar sus reclamaciones contra el servicio o contra los empleados de la empresa. (Congreso de la República, 1920, párrafo 34).

2.4.4 Decreto 2770 de 1953

Este decreto se realiza en función de mejorar las vías férreas del país, puesto que, las zonas de las carreteras no tenían una anchura uniforme, por lo tanto, el Presidente de la República de Colombia fija normas sobre la uniformidad de la anchura de las vías públicas nacionales y sobre seguridad de las mismas:

Artículo 1: La anchura mínima de la zona utilizable para las carreteras nacionales de primera categoría, será de treinta (30) metros. Para las carreteras nacionales de segunda categoría la anchura mínima de la zona utilizable será de veinticuatro (24) metros. Para las carreteras nacionales de tercer categoría, la anchura mínima de la zona utilizable será de veinte (20) metros. (Congreso de la República, 1953, párrafo 7).

2.4.5 Decreto 3129 de 1954

Este decreto fija el momento en el cual entran en liquidación los ferrocarriles de Colombia y pasan a ser parte del Gobierno, este cita:

Que mediante el Decreto 3129 de 1954 se suprimió el Consejo Administrativo de Ferrocarriles Nacionales y se creó en cambio la Empresa denominada Ferrocarriles Nacionales de Colombia destinada a administrar los ferrocarriles de propiedad nacional, sobre una base comercial y a cuyo cargo estará la organización,

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

administración, desarrollo y mejoramiento de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. (Congreso de la República, 1954, párrafo 3)

2.4.6 Ley 86 de 1989

Esta ley se realiza en función de dictar normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento, por lo tanto, el Congreso de la República de Colombia decreta que:

Artículo 1: La política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros deberá orientarse a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano. (Congreso de la República, 1989, párrafo 1)

Esto con base a principios como desestimular la utilización superflua del automóvil particular, mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial actual mediante la regulación del tráfico y promover la masificación del transporte público a través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustibles y el espacio público.

2.4.7 Decreto 0746 de 1996

Una parte del desarrollo del país estuvo enmarcada por la puesta en marcha de los ferrocarriles de Colombia, por lo tanto, los edificios, monumentos y demás elementos representan hoy en día unidades arquitectónicas representativas que describen la memoria individual y colectiva de los grupos sociales que hicieron parte y fueron testigos de la creación del ferrocarril en el país, por lo cual, este decreto cita que “Se declara como Monumento Nacional, hoy Bien de interés del ámbito nacional, al conjunto de estaciones del Ferrocarril existentes en el país” (Congreso de la República, 1996, párrafo 2), y es así, como muchos de los bienes inmuebles se encuentran identificados bajo dicha connotación.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

2.5 Marco Institucional

La Corporación Universitaria Minuto de Dios, UNIMINUTO, nació de la idea del fundador Rafael García Herreros, quien desde 1957 quiso que los individuos conformaran una comunidad al interior de las instalaciones para alcanzar un desarrollo humano integral con ayuda del acceso a la educación y al trabajo. El proyecto de crear la universidad se propuso como una visión a futuro para que niños y jóvenes accedieran a una educación de calidad con valores enmarcados en el respeto, la humildad y la ayuda al prójimo, por ende, en 1988 se dan las condiciones y se reúnen los recursos para crearla, el 31 de agosto es firmada el acta de constitución de la Corporación e inicia su proceso para cambiar vidas (Uniminuto, 2020).

La Corporación funciona como una ONG sin ánimo de lucro, que surge bajo ideas altruistas y filantrópicas en pro de reducir la desigualdad social a nivel nacional y servir al otro como parte esencial del desarrollo humano y colectivo, de igual forma, enalteciendo los ideales de la igualdad y equidad como principios fundamentales en la formación individual.

Hoy en día la Corporación conserva sus ideales principales y contribuye a un mejoramiento en el desarrollo social y humano del país, proporcionando educación de calidad a jóvenes y adultos con facilidades de acceso y beneficios como becas y ayudas socioeconómicas. La sede ubicada en la seccional de Girardot fue fundada en el 2000 como un proyecto para fortalecer la educación municipal y brindar la oportunidad a millones de personas a escoger su futuro garantizando calidad en sus servicios de formación. La Corporación cuenta con programas académicos como Comunicación Social y Periodismo, Ingeniería Civil, Administración de Empresas, Ingeniería de Sistemas y Trabajo Social (Uniminuto, 2020).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

El programa de Comunicación Social y Periodismo nace como uno de los programas o carreras pioneras de la Corporación, pues desde 1986 funcionaba la Escuela de Televisión del Minuto de Dios, en la cual jóvenes de varios países latinoamericanos aprendían a utilizar este medio, que para la época era fundamental para enterarse de los acontecimientos que enmarcaban al país en dicho momento, para la evangelización, tal y como lo hacía el padre Rafael García Herreros en su programa El Minuto de Dios. Desde allí se creó la facultad de Comunicación Social y se enfatizó en el hecho de impartir todos los conocimientos por medio de los elementos tecnológicos e informativos que iban surgiendo según la época (Uniminuto, 2020).

A partir de esto, la Corporación se propone el objetivo de formar comunicadores sociales y periodistas altamente capacitados que sirvan como individuos de influencia en la sociedad, no solo como un elemento evangelizador, sino para construir un país libre de pobreza y desigualdades, para enfatizar en los valores humanos y como método para solventar la discriminación y la violencia a nivel nacional (Uniminuto, 2020).

Con todo lo anterior, el programa de Comunicación Social y Periodismo cumple con los valores y principios establecidos desde su creación como el humanismo cristiano, la actitud ética, el espíritu de servicio continuo, la excelencia, la inclusión, la equidad educativa, la praxeología, la participación y el fomento y creación de la identidad cultural (Uniminuto, 2020). Es por eso que, surge la necesidad de llevar a cabo este proyecto de investigación destinado a reconocer la existencia de relatos y anécdotas que son fundamentales no solo para la creación de una identidad en el municipio de Girardot, sino en todo el país.

Estas personas conservan valores intactos como lo son el respeto, la honestidad, la equidad y la lealtad, pues en su tiempo conservaban una de las responsabilidades más grandes al

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

ser los encargados de poner en marcha una de las máquinas que generaba conexión entre ciudades y llevaba el progreso y desarrollo económico y social por cada tramo que atravesaba.

‘El ferrocarril’ vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios, es un proyecto que se riñe a los valores de inclusión y de servicio, buscando siempre dar lugar a las historias que por medios periodísticos como la entrevista permite estar cerca de aquellas personas que estuvieron al frente del servicio ferroviario en el municipio, quienes ocuparon un lugar importante en todos los acontecimientos que marcaron la trayectoria del ferrocarril y conocieron de primera mano los beneficios y consecuencias que trajo consigo su fundación y su posterior liquidación.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

3 Enraizando Huellas Ferroviarias

3.1. Método de investigación

La presente investigación es de enfoque cualitativo, que según Sampieri, Fernández y Baptista (2010):

Se selecciona cuando se busca comprender la perspectiva de los participantes (individuos o grupos pequeños de personas a los que se investigará) acerca de los fenómenos que los rodean, profundizar en sus experiencias, perspectivas, opiniones y significados, es decir, la forma en que los participantes perciben subjetivamente su realidad. (p.364)

Igualmente, los autores enfatizan en el hecho de escoger el enfoque cualitativo cuando el campo de estudio de la investigación ha sido poco explorado o no se tiene antecedente alguno, por ende, el grupo social específico en esta investigación es fundamental para ser enmarcado bajo la metodología cualitativa.

En principio, la investigación tiene un corte histórico como base para proceder a la investigación de campo, la cual dio pie para describir cómo se estructura la historia del ferrocarril a nivel local, nacional e internacional y cómo a partir de los relatos orales de los pensionados y no de los expertos o técnicos de la economía y desarrollo nacional se puede reconstruir la memoria histórica de Girardot.

Lo anterior aplicado a esta investigación significó que la narración oral ligada con una tradición puede contribuir a la motivación por la lectura, por conocer una parte de la historia que fue relevante para la sociedad y más para el desarrollo del municipio, pero desde un contenido lleno de relatos orales por sus protagonistas, por aquellas personas que cuentan una realidad

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

social y que juegan un papel relevante en la forma de contar la historia del ferrocarril de Girardot.

Esta investigación recurrió a este enfoque de investigación para describir y analizar cómo a partir de los relatos orales y la narración de los pensionados ferroviarios puede comprenderse la historia del ferrocarril desde una perspectiva humana. Ésta permitió la recolección de muestras e historias extraídas por medio de entrevistas y todas aquellas herramientas que ayudaron a recopilar información por parte de dichos integrantes.

La característica de este enfoque metodológico es la participación de la comunidad que hizo posible el desarrollo del ferrocarril en la ciudad, es decir, de los intrínsecamente involucrados en el proceso de construcción y puesta en marcha del tren a nivel local, la participación de la comunidad como eje central de todo este proceso, lo que permite un análisis más profundo y un acercamiento a las realidades y prácticas de los individuos en el transcurso histórico para la reconstrucción de la memoria de una ciudad y de lo que es considerado patrimonio cultural actualmente.

Así, Sampieri, Fernández y Baptista (2010) resaltan que “La investigación cualitativa se fundamenta en una perspectiva interpretativa centrada en el entendimiento del significado de las acciones de seres vivos, sobre todo de los humanos y sus instituciones (busca interpretar lo que va captando activamente)” (p.9). Lo que quiere decir que los recuerdos y anécdotas de los pensionados ferroviarios son la base de entendimiento y análisis de esta investigación, posicionando la oralidad como parte fundamental para el desarrollo del proyecto bajo este enfoque metodológico.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

De igual forma, enfatizan en que “con este modelo se logra estudiar cuestiones que no es factible analizar por medio del enfoque cuantitativo” (p.48), pues la tradición oral, los relatos orales, el patrimonio cultural material e inmaterial y la memoria son categorías netamente cualitativas, pues se enmarcan en los sucesos, momentos y vivencias personales de los individuos analizados durante toda esta investigación.

3.2. Tipo de investigación

El tipo de investigación que mejor se adapta al fenómeno objeto de estudio es el de corte biográfico, que según Sanz (2005):

Emerge esencialmente de una persona y de su testimonio, ya sea oral u escrito, y de su interacción con el que lo retoma, interpreta y rehace (aun cuando este sea el mismo protagonista de los hechos que asume el rol de escritor como en el caso de las autobiografías), de modo que el juego de intersubjetividades va a ser una dinámica inherente y permanentemente presente. (p.99)

Por lo tanto, la elaboración de relatos e historias de vida aquí plasmados se insertan dentro del método biográfico a partir de los estudios de caso y la observación participante, es decir, la conversación y la narración hacen parte esencial de la construcción documental biográfico que une las fuentes orales con un sentido y significación propio para mostrar un análisis descriptivos e interpretativo de sus propias vidas.

Los relatos creados a partir de eso son obtenidos por los investigadores “mediante entrevistas sucesivas en las que el objetivo es mostrar el testimonio subjetivo de una persona, en el que se recojan tanto los acontecimientos como las valoraciones que dicha persona hace de su propia existencia” (Sanz, 2005, p.103). En este caso, el investigador o interlocutor únicamente introduce la obra la retoca en cuanto a coherencia o estilo, pero la presentación final y los

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

resultados obtenidos son totalmente los relatos arrojados por las prolongadas sesiones de entrevista con el informante.

Se escogió este tipo de investigación porque se caracteriza por posicionarse como fuente primordial los relatos de vida de la persona y los testimonios que esta proporciona, al igual que, permite la construcción de narraciones de experiencias y acontecimientos pasados para poder relacionarlos con el presente y con una perspectiva a futuro.

De igual forma, se aplicaron las prácticas correspondientes a este método, que según Sanz (2005) “La investigación biográfica es esencialmente una descripción fenomenológica que exige de cuatro habilidades procedimentales en el investigador: observar, escuchar, comparar y escribir” (p.104),

En primer lugar se parte por una observación, que en este caso fue la delimitación de los objetivos de la investigación y del universo de análisis; en segundo lugar, que corresponde a la fase de localización y recogida de información, se realizaron entrevistas biográficas a 3 personas según el objeto de análisis de la investigación y se procedió a su transcripción original y literal; en tercer lugar, se procedió a analizar los datos y a compararlos, para dar como resultado el cuarto lugar, la presentación y publicación de los relatos biográficos que se enmarcan en los relatos de vida cruzados o polifónicos, puesto que, las historias corresponden a una época, tiempo y lugar en específico que ayudan a unir los entornos organizados de cada relato.

El corte biográfico nos introduce en el universo de las relaciones sociales que son los relatos de vida de los entrevistados junto con los de sus compañeros de trabajo, sus familiares y ellos mismos. Nos proporciona un control de las variables que explican el comportamiento mismo del individuo dentro de un grupo social en una época en específico y nos da respuesta a

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

las incógnitas formuladas en las encuestas o entrevistas aplicadas como técnicas de campo al usar los relatos de vida como muestra representativa del pasado y de la realidad actual.

Según Pujadas (1992) “La capacidad evocativa de la narración biográfica nos sumerge, no sólo en unos hechos concretos, sino que nos familiariza con los sistemas de normas de una sociedad y nos ayuda a comprender los límites impuestos al comportamiento individual” (p.50).

Es así como el método biográfico se adecua a esta investigación, pues se busca conocer cómo las narraciones y los relatos orales sirven como vehículo articulador entre los hechos y acciones en la actividad social actual basados en un contexto pasado tomando en cuenta aspectos culturales, sociales, económicos y políticos que influyen en este proyecto para tejer una historia y reconstruir la existente.

3.3 Población

La población sujeto de estudio de esta investigación fue tomada a partir de un grupo de tres pensionados ferroviarios radicados actualmente en la ciudad de Girardot. Desde el relato de esta población se recopilan las historias de vida que dentro del desarrollo de sus actividades como trabajadores y con su estadía laboral prologada pueden dar cuenta de las características, vivencias y configuraciones que otorgo el fenómeno ferroviario en Girardot para la historia del municipio.

Es preciso resaltar que la mayoría de los pensionados ferroviarios pertenecen a una Asociación de Pensionados, en este caso el señor Víctor Salamanca es el representante legal de la Asociación de Pensionados Ferroviarios ASOTRAPEN, de la cual también hace parte José Gabriel Almanza; y Pedro Alfonso Charry es directivo de la Asociación Nacional de Pensionados Ferroviarios ‘Analpefer’.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Actualmente existen alrededor de 12 asociaciones de pensionados ferroviarios que se encuentran distribuidas por todo el país, las cuales son:

1. Asociación de Jubilados Ferroviarios del Magdalena medo ‘Ajufermmed’.
2. Organización de pensionados ferroviarios de Santander.
3. Asociación Nacional de Pensionados Ferroviarios ANALPEFER.
4. Empresa Asociativa de Trabajo de Pensionados Ferroviarios.
5. Asociación de Pensionados Ferroviarios ASOTRAPEN.
6. Unión Social Ferroviarios Pensionados de Antioquia USFPA.
7. Sociedad Unitaria de Pensionados Ferroviarios de Barrancabermeja Sounipefeba.
8. Sociedad de Pensionados Ferroviarios de Colombia Sopenfercol.
9. Unión de Pensionados Ferroviarios de Santander Unipenfersander.
10. Club Deportivo de Pensionados Ferrobarranca.
11. Asociación de Pensionados Ferroviarios División Santander ‘Asopenfersan’.
12. Asociación de Ferroviarios Pensionados de Antioquia Asoferpa.

Las dos asociaciones mencionadas en este proyecto son ANALPEFER y ASOTRAPEN. Por un lado, la Asociación de Pensionados Ferroviarios ASOTRAPEN es una entidad sin ánimo de lucro y de primer grado con personería Jurídica Resolución número 1034 radicada el 27 de mayo de 2008. Actualmente cuenta con una oficina en la ciudad de Girardot.

Por otro lado, la Asociación Nacional de Pensionados Ferroviarios ANALPEFER fue fundada el 14 de diciembre de 1978. Esta posee nueve subdirectivas en Facatativá, Fusagasugá, Girardot, Ibagué, Neiva, Armenia, Pereira, Cartago, La Dorada, y dos comités en Honda y

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Villavicencio. También, cuentan con su propio periódico llamado EL VOCERO

FERROVIARIO DE ANALPEFER “entre amigos” que circula actualmente a nivel nacional.

3.4 Muestra (Unidad de análisis)

La muestra para esta investigación que al ser de carácter cualitativo se toma como unidad de análisis a tres personas de quienes se cuenta la historia de vida en esta investigación. Estas personas se abordan para la realización de esta investigación para retratar sus historias de vida y son las que acceden la propuesta de hacer parte de este proyecto para contar y publicar su historia.

Dichas personas se vuelven parte de la investigación gracias a que cumplen con los requisitos planteados para el desarrollo de la misma, estos son haber sido trabajadores del ferrocarril de Girardot y ser pensionados del mismo, por lo que contaban con las características necesarias para que hicieran parte de este proyecto.

Estas personas son:

Tabla 2

Datos unidad de análisis

	Víctor Manuel Salamanca	Pedro Alfonso Charry	José Gabriel Almanza
Edad	70 años	71 años	71 años
Ciudad de nacimiento	La Florida, corregimiento de Anolaima, Cundinamarca	Girardot, Cundinamarca	Chicoral, Tolima
Fecha de nacimiento	27 de Febrero de 1950	4 de agosto de 1949	18 de Junio de 1949

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Empresa para la cual trabajaron	Ferrocarriles Nacionales de Colombia	Ferrocarriles Nacionales de Colombia	Ferrocarriles Nacionales de Colombia
Tiempo de duración en la empresa	1971 – 1991 (20 años)	1970 – 1987 (17 años)	1975 – 1991 (16 años)

Fuente: Elaboración propia (2020).

De igual forma, con la pandemia que acontece hoy en el mundo, y teniendo en cuenta las edades de las personas, se redujo la unidad de análisis de 7 personas a solo 3, pues se puede poner en peligro la salud tanto del entrevistado como del entrevistador.

También, son las personas que actualmente se encuentran en el municipio de Girardot, pues debido a la misma problemática muchos decidieron movilizarse a otras ciudades con sus familiares o parientes más cercanos.

3.5 Técnicas e instrumentos para recolectar la información

El desarrollo de esta investigación, con base en el objetivo general y los objetivos específicos, tomó en cuenta los siguientes instrumentos: Entrevistas de corte biográfico, triangulación teórica y un sondeo de opinión.

Para reforzar los conceptos anteriormente mencionados a continuación se darán una serie de explicaciones de los mismos.

3.5.1 Entrevista biográfica

La investigación se centró en la recolección de datos, historias y conceptos que ampliaran el contexto histórico de los acontecimientos sucedidos durante la llegada del ‘Gran Gigante’ a la ciudad de Girardot. La propuesta como método de reconstrucción histórica dio paso a los

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

ciudadanos a ampliar sus conocimientos acerca de la historia del ferrocarril en el municipio a partir de sus propias historias de vida.

Este tipo de instrumento sirve para la recolección de datos cualitativos para la construcción de un marco específico de lo que fue la historia del ferrocarril para la ciudad de Girardot. De igual forma, actúa como herramienta para resaltar significaciones, conceptos, discursos y experiencias para abordar temáticas individuales de los pensionados ferroviarios.

Cuando se habla de entrevista biográfica se hace referencia a las narraciones en primera persona que busca acoger las experiencias y relatos de un individuo en un tiempo y lugar específico del pasado, esto y según Alheit (2012) “se basa en una teoría concreta sobre la narración de historias que cada uno puede comprobar por sí mismo” (p.17), es decir, que se destacan los relatos de los individuos al dar la suficiente información para poder realizar una transición y un vínculo entre unos acontecimientos y otros.

En este caso, entre más detalles se den sobre el tiempo, los espacios o los motivos más productivo será el relato, por lo tanto, la entrevista biográfica permite identificar acontecimientos y sucesos con un mayor alcance sobre el pasado, el presente y pronosticar un futuro acertado.

3.5.2 Triangulación teórica

Este concepto se encarga de analizar un mismo fenómeno a través de diversos acercamientos teóricos, en el cual se aplican diversas técnicas cualitativas para que los investigadores realicen un análisis completo de los datos recolectados y destaquen las características de cada uno comparándolos en distintas situaciones.

Según Okuda y Gómez (2005):

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Dentro del marco de una investigación cualitativa, la triangulación comprende el uso de varias estrategias al estudiar un mismo fenómeno, por ejemplo, el uso de varios métodos (entrevistas individuales, grupos focales o talleres investigativos). Al hacer esto, se cree que las debilidades de cada estrategia en particular no se sobreponen con las de las otras y que en cambio sus fortalezas sí se suman. (pp.119-120)

La triangulación es implementada en esta investigación para descartar la información redundante y esclarecer los significados de dicha observación. Esta determina la variabilidad del fenómeno de estudio y ayuda a validar la información planteada para ampliar y profundizar en su comprensión.

3.5.3 Sondeo de opinión

Los sondeos de opinión pública son una herramienta de recolección de información que, a través de una serie de preguntas de un tema en especial, permite recolectar, registrar y clasificar los datos arrojados por un cierto grupo de personas que permiten analizar la opinión del público. A su vez, el sondeo como instrumento de investigación y de medición permite recolectar información definida que puede ser analizada mediante gráficas o tablas de análisis.

Esto y según Canales (2003) “Esta técnica generalmente se utiliza para conocer la opinión pública de cierto tema y se selecciona un subgrupo representativo, el cual es un reflejo fiel del conjunto de la población a estudiar” (p.56), en este caso, el conjunto de la población escogido fueron las personas que habitan Girardot actualmente.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Tabla 3

Fases de la investigación

Objetivo general: Reconstruir la memoria histórica de Girardot a partir de los relatos orales de los pensionados ferroviarios para comprender las narrativas que se tejen alrededor del ferrocarril. Estudio de caso: historias de vida de tres pensionados ferroviarios.		
Objetivo específico	Actividades	Técnicas
Recopilar los hechos que han incidido en la trayectoria histórica del ferrocarril a partir de los relatos de los pensionados ferroviarios para elaborar una sistematización de experiencias orales que permitan reconstruir la memoria histórica de Girardot.	Hacer una revisión bibliográfica y de hemeroteca sobre la historia de Girardot y de su sistema ferroviario. Entrevistar a un grupo focal de tres pensionados ferroviarios para que cuenten sus historias de vida.	Entrevistas biográficas. Revisión de literatura.
Describir el proceso y evolución que tuvo la apertura del ferrocarril en Girardot para analizar su impacto como un medio de desarrollo histórico, social y cultural en la región.	Cotejar las historias de vida de los ferroviarios con la de Girardot y la del tren de la ciudad.	Triangulación teórica.
Comprender cómo la recuperación de la memoria histórica de Girardot constituye un mecanismo de importancia que contribuye a la comunicación participativa.	Realizar un sondeo de opinión por redes sociales sobre la incidencia del tren en la memoria histórica de Girardot. Contrastar y analizar los resultados.	Sondeo de opinión. Análisis de contenido.

Fuente: Elaboración propia (2020).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Teniendo en cuenta los objetivos de la presente investigación, se llevaron a cabo diferentes actividades correspondientes a cada objetivo específico. En primer lugar, y correspondiente al primer objetivo, se realizaron tres entrevistas biográficas cada una de 48 preguntas y subdivididas en tres categorías de análisis, relatos orales, memoria histórica y patrimonio cultural, las cuales permitieron un acercamiento más amplio a los acontecimientos del pasado descritos por cada uno de ellos.

Para lograr el desarrollo de dichas entrevistas se optó por escoger dos variables para su desarrollo, en este caso, que las personas hubieran trabajado en el ferrocarril de Girardot y también que fueran pensionados del mismo. Por lo tanto, se llevaron a cabo las entrevistas biográficas a las tres personas que cumplían con dichos requisitos (Anexo 1, Anexo 2, Anexo 3), para poder cumplir con el primer objetivo específico, elaborar una sistematización de experiencias orales que permitieran reconstruir la memoria histórica de Girardot.

En segundo lugar, y con base al segundo objetivo específico, para poder describir el proceso y evolución que tuvo la apertura del ferrocarril en la ciudad y analizar sus impactos como medio de desarrollo histórico, social y cultural en la región se optó por la realización de una triangulación teórica, la cual coteja las historias de vida de los ferroviarios con las categorías de análisis anteriormente mencionadas y la cual se desarrolla en las siguientes tablas.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Tabla 4

Proposiciones teóricas

	Víctor Manuel Salamanca	Pedro Alfonso Charry	José Gabriel Almanza
Memoria histórica	Es la encargada de guardar y alojar los recuerdos e historias vividas por los individuos para que aquellos les den un simbolismo y una importancia para una recordación más fácil y clara.	Al debilitarse la memoria al pasar los años los recuerdos se desvanecen, por ende, los testimonios de los individuos de una sociedad es esencial para retratar las historias en la realidad actual.	Permite la recreación de las prácticas acontecidas en un territorio y por un grupo social, pues los recuerdos permitirán establecer una línea de tiempo entre el pasado y el presente para la caracterización de vivencias propias.
Patrimonio cultural	Es el encargado de retratar los recursos históricos del pasado que fueron heredados por sus antepasados y que se remiten a la generación actual como parte esencial para la ampliación de conocimientos históricos.	Se enmarca en los elementos inmateriales como las narraciones que al ser pertenencias heredadas del pasado su riqueza y valor se vuelve cada vez más frágil e importante.	Este constituye años de historia que se encuentra reflejada bajo aspectos únicos o representaciones inspiradas en los sucesos más relevantes de un territorio y grupo social.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Relatos orales	Son la base fundamental para la formación individual y colectiva de un grupo social, desde métodos de supervivencia hasta la expresión de aspectos que reflejaban necesidades diarias como lo es tener hambre.	Este crea un hilo conductor desde los tiempos pasados hasta el presente, retratando todos los sucesos y acontecimientos enmarcados en una época en específico y que son contados con palabras por el mismo actor.	Es la base esencial en el traspaso de conocimientos de los antepasados que se enmarcan en aspectos como costumbres, recuerdos y sucesos que solo se podían conservar y atesorar bajo el lenguaje hablado.
-----------------------	--	---	---

Fuente: Elaboración propia (2020).

Tabla 5

Listado de interpretaciones

	Víctor Manuel Salamanca	Pedro Alfonso Charry	José Gabriel Almanza
Memoria histórica	La memoria histórica del ferrocarril es contada a partir de las experiencias propias como Maquinista Ferroviario.	La memoria histórica del ferrocarril es contada a partir de las experiencias propias como Mecánico de Locomotoras a Vapor.	La memoria histórica del ferrocarril es contada a partir de las experiencias propias como Tornero 3 de Maquinaria Industrial.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Patrimonio cultural	Asegura que la memoria del ferrocarril plasmada en un patrimonio cultural debería existir, pero no existe.	El patrimonio cultural se encuentra plasmado bajo los elementos materiales que conserva la ciudad como la locomotora y la Casa de la Cultura.	Considera a la historia del ferrocarril como un patrimonio cultural.
Relatos orales	Se enteró por la prensa que necesitaban personal para trabajar en Ferrocarriles Nacionales, en Talleres Flandes.	La entrada a la empresa ferroviaria fue por un aviso de periódico que decía que necesitaban trabajadores o personal para laborar en el ferrocarril.	Se enteró de las vacantes de empleo para el ferrocarril por un familiar.

Fuente: Elaboración propia (2020).

Tabla 6

Determinación de relaciones empíricas

	Víctor Manuel Salamanca	Pedro Alfonso Charry	José Gabriel Almanza
Memoria histórica	“En nuestro trasegar sindical, porque conseguimos varias cosas benéficas para nosotros los trabajadores; negativa en el transcurso del desarrollo del cargo como	“Para el desarrollo del país y Girardot, como todo país, se desarrolla por intermedio del transporte, en esa época habían	“Yo un tiempo estuve prestado a maquinaria pesada y estuve dando la vuelta, como decíamos antiguamente, ‘la vuelta a

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

	<p>maquinista pues de pronto con la locomotora hubo situaciones de accidentes; en uno de ellos un carro se atravesó sobre la vía, el tren lo chocó y hubo muertos. Esas son de las anécdotas, digo yo, de lo que nos pasó a nosotros, y por el lado de la empresa pues desafortunadamente verla decaer, también, que el gobierno nombraba funcionarios que no hacían nada por la empresa sino que lo hacían para ellos”.</p>	<p>carreteras muy primates y entró el ferrocarril a formar el desarrollo del país por la cuestión de que teníamos 5 divisiones en Colombia, la división Antioquia, la división Magdalena, la división Santander, la división Cundinamarca y la división Valle, que se llamaba el Pacífico, entonces cada división tenía un gerente y una administración en donde la central era en Bogotá, pero se manejaba así en esa época”.</p>	<p>Colombia’, salíamos por Bogotá, llegábamos a Útica, de Útica arrancábamos para Puerto Salgar, Puerto Salgar hacia Dorada, y llegábamos a Ibagué y de Ibagué regresábamos a Talleres Flandes. Íbamos a arreglar tractores y buldóceres que se encontraban dañados en la vía”.</p>
<p>Patrimonio cultural</p>	<p>“Debería existir la memoria del ferrocarril plasmada en un patrimonio cultural. Debería existir, pero no existe”.</p>	<p>“Hay mucha gente que tiene muchos escritos, donde piensa que la memoria del ferrocarril se encuentra plasmada bajo un patrimonio cultural, para estar plasmada hay lugares para eso,</p>	<p>“Sí, la historia del ferrocarril es un patrimonio cultural”.</p>

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

		<p> pensemos la figura más grande que es el puente, la otra el monumento a la locomotora y la otra la estación, hay cosas que se pueden mostrar que todavía existen y que están ahí, es más, lo que nosotros llamamos trocha o que se llama la vía del ferrocarril, ahí están, o sea, ahí hay como dice acá, está plasmado lo que fue el ferrocarril, ese es el testigo que hay para eso”.</p>	
Relatos orales	<p>“La entrada a la empresa ferroviaria fue por un aviso de periódico que decía que necesitaban trabajadores o personal para laborar en el ferrocarril, y aparte de eso, por consejo e impulso de mi padre que fue ferroviario y varios miembros de mi familia también me impulsaron a entrar”.</p>	<p>“Me enteré por la prensa que necesitaban personal para trabajar en Ferrocarriles Nacionales, en Talleres Flandes”.</p>	<p>“Nos presentamos 450 personas para 11 vacantes y eso hubo concursos de conocimientos generales, entrevistas con psicólogos y todo. En la clasificación general quedé de séptimo e ingrese a los ferrocarriles”.</p>

Fuente: Elaboración propia (2020).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Tabla 7

Contraste de proposiciones

	Víctor Manuel Salamanca	Pedro Alfonso Charry	José Gabriel Almanza
Memoria histórica	Al ser la memoria la encargada de guardar y alojar los recuerdos e historias vividas por los individuos, las historias propias contadas a partir de su experiencia como Maquinista Ferroviario cumplen con la definición de memoria histórica.	Al debilitarse la memoria al pasar los años y al desvanecerse los recuerdos las historias contadas a partir de las experiencias propias como Mecánico de Locomotoras a Vapor cumplen con la definición de memoria histórica.	Al permitir la recreación de las prácticas acontecidas en un territorio y por un grupo social, las historias contadas a partir de las experiencias propias como Tornero 3 de Maquinaria Industrial cumplen con la definición de memoria histórica.
Patrimonio cultural	Al ser el patrimonio el encargado de retratar los recursos históricos del pasado que fueron heredados por sus antepasados se confirma que la memoria del ferrocarril plasmada en un patrimonio cultural debería existir, pero no existe, pues no se	Se enmarca en los elementos inmateriales como las narraciones, sin embargo, el patrimonio cultural también se encuentra plasmado bajo los elementos materiales que se conservan en la ciudad como la locomotora y la Casa de la Cultura.	El patrimonio constituye años de historia que se encuentra reflejada bajo aspectos únicos, por lo tanto, se considera a la historia del ferrocarril como un patrimonio cultural.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

	ha dado el reconocimiento que se debe a la historia del ferrocarril en Girardot.		
Relatos orales	Al ser la base fundamental para la formación individual y colectiva de un grupo social, el aviso de prensa que avisaba la necesidad de personal para trabajar en Ferrocarriles Nacionales fue el punto de partida para la creación de la historia.	Al crearse un hilo conductor desde los tiempos pasados hasta el presente, su entrada a la empresa ferroviaria, la cual fue por un aviso de periódico, fue el inicio de la creación de la historia del ferrocarril en Girardot.	Al ser la base esencial en el traspaso de conocimientos de los antepasados, el enterarse de las vacantes de empleo por un familiar significa que los relatos orales contribuyen a la formación de generación en generación.

Fuente: Elaboración propia (2020).

Tabla 8

Selección de las mejores interpretaciones

	Víctor Manuel Salamanca	Pedro Alfonso Charry	José Gabriel Almanza
--	--------------------------------	-----------------------------	-----------------------------

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

<p>Memoria histórica</p>	<p>“El maquinista o tripulante estaba dispuesto para trabajar al momento en que lo llamaran a uno, normalmente cada uno tenía por reglamento 8 horas de descanso, pero no quería decir que le daban a uno las 8 horas completas, si las necesidades del servicio lo necesitaban a uno antes de cumplir sus 8 horas, uno debía continuar o salir al viaje”.</p>	<p>“Eso era muy hermoso, habían horas de llegada de los trenes, a las salidas la gente estaba a las 5 de la mañana esperando tren para irse para Bogotá, habían restaurantes, comidas callejeras, había de todo, mejor dicho, había un comercio informal tremendo”.</p>	<p>“Pasábamos muy chévere, había mucho compañerismo. En el ferrocarril quedan grandes recuerdos que nunca los voy a olvidar, como eran las fiestas, la celebración de la fiesta de nuestra patrona la Virgen del Carmen, en la cual nos reuníamos no sólo los compañeros de trabajo sino toda la familia”.</p>
<p>Patrimonio cultural</p>	<p>“Es importante que los girardoteños, los jóvenes y visitantes conozcan la historia del ferrocarril y que tuvieran en cuenta todo lo que aportó al desarrollo del municipio, sería importantísimo, pero desafortunadamente allá en la Casa de la Cultura no existe ese reconocimiento, ahí donde fue la Estación del Ferrocarril debería existir por lo menos personas que</p>	<p>“Que empresa tan grande. Es que era una de las empresas más grandes del país, ¿ustedes se imaginan los ferrocarriles por todas las partes de Colombia? No se puede definir en una palabra, es una cosa enorme, una cosa impresionante, usted llega a Bogotá y ve la Estación de la Sabana, ese gran edificio que había, donde</p>	<p>“Es necesario que todos sepan y conozcan, pues para las nuevas juventudes, porque el ferrocarril acabó en el 91 y del 91 para acá los jóvenes no conocen nada del ferrocarril, entonces sí sería un aporte para el municipio”.</p>

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

	dijeran ‘esta era la Casa del Ferrocarril, aquí quedaba tal cosa y aquí tal otra’”	era la gerencia general, era la estación de la Sabana, donde había para parquear los trenes y los vagones, es una empresa muy grande, muy linda, muy hermosa”.	
Relatos orales	“Desde luego, el ferrocarril contribuyó a mi formación personal porque el ferrocarril tenía su propio departamento de capacitación y había muchas oportunidades para estudiar temas ferroviarios o temas de educación general, uno se capacitaba para ascender al momento que se presentara la oportunidad”.	“A razón de que en Girardot no habían fuentes de trabajo, se presentó la ocasión y por eso entré a trabajar en los ferrocarriles, lo que fue el principal beneficio”.	“El ferrocarril contribuyó en mi formación personal, pues, cuando ingresé, al año a las primeras vacaciones formé un hogar con Sofía Charry Cuellar y tengo 3 hermosos hijos y los puse a estudiar. Me contribuyó mucho el ferrocarril en eso”.

Fuente: Elaboración propia (2020).

Tabla 9

Enumeración de proposiciones contrastadas

	Víctor Manuel Salamanca	Pedro Alfonso Charry	José Gabriel Almanza
--	--------------------------------	-----------------------------	-----------------------------

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Memoria histórica	La historia del ferrocarril debe fomentarse más en las juventudes de hoy en día.	La historia del ferrocarril debe enseñarse desde la parte nacional para poder saber la importancia que tuvo para el municipio en cuanto a desarrollo económico, social y cultural.	La historia del ferrocarril debe impartirse en las nuevas generaciones como un proceso fundamental no sólo para el país sino para la misma ciudad.
Patrimonio cultural	El patrimonio cultural del ferrocarril en la ciudad al ser casi nulo debe impulsarse más para darle la debida representación que requiere su historia e importancia para Girardot.	Aunque la ciudad cuenta con un patrimonio cultural como lo es la Locomotora y la Casa de la Cultura, hacen falta más elementos para resaltar la importancia del ferrocarril en Girardot.	Las grandes edificaciones y estructuras que dejó la época del ferrocarril hacen parte del patrimonio actual de su historia, pero hace falta innovar más su imagen en el municipio.
Relatos orales	Es fundamental que desde los protagonistas de la historia del ferrocarril se recree la memoria del mismo y se cuenten las anécdotas contadas por sus propios integrantes.	La participación de los trabajadores del ferrocarril es necesaria para conocer todas las narrativas detrás de aquellos días de trabajo en los cuales se recorría casi todo el territorio nacional.	La formación personal dentro de una empresa y la recompensa obtenida por la misma fundamentan las narrativas y anécdotas que giran alrededor de la historia del ferrocarril.

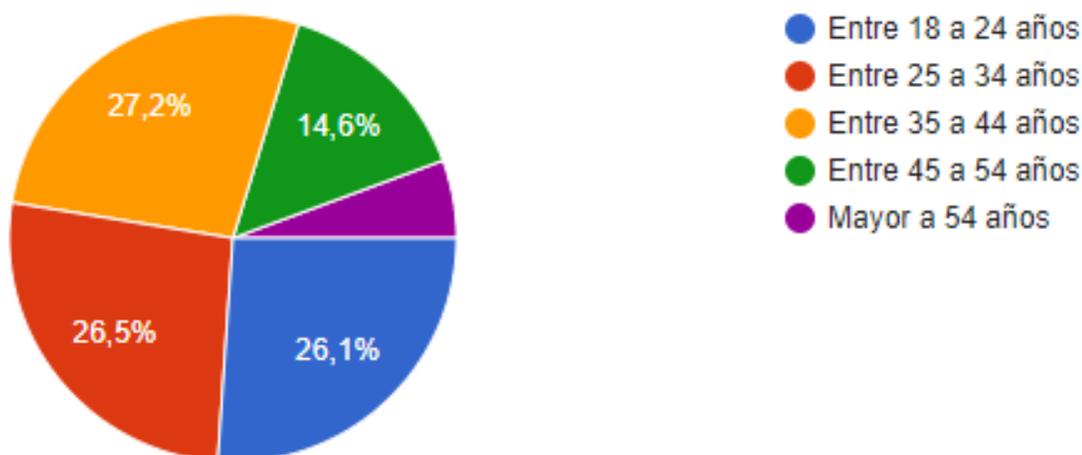
Fuente: Elaboración propia (2020).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Para reforzar el concepto anterior se pensó en hacer un sondeo que reflejara su opinión frente a la historia del ferrocarril, teniendo en cuenta las categorías de análisis antes mencionadas, memoria histórica, patrimonio cultural y relatos orales. Dicho instrumento, el cual obtuvo 533 respuestas, arrojó los siguientes resultados.

Gráfica 1

Rango de edad



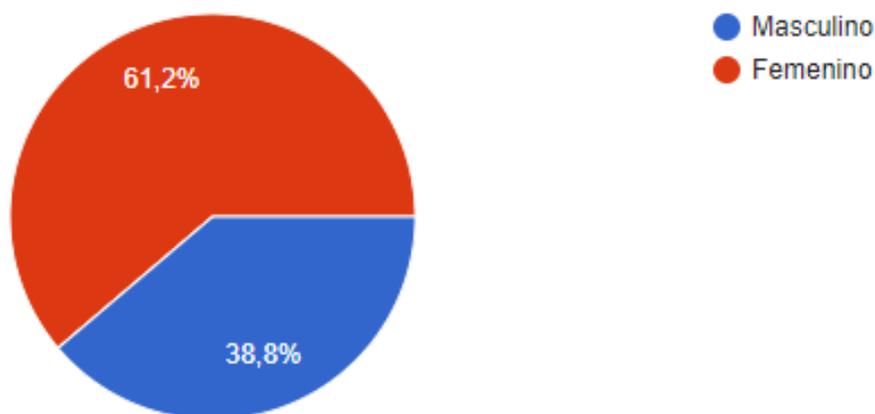
Fuente: Elaboración propia (2020).

De las 533 personas encuestadas, el 27,2% se encuentran entre los 35 y 44 años de edad, lo que significa que las personas que más se encuentran interesadas en saber sobre la historia del ferrocarril se encuentran en la etapa de adultez.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Gráfico 2

Género

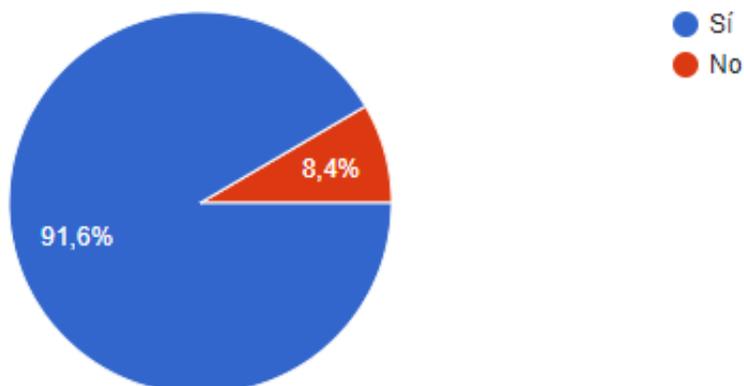


Fuente: Elaboración propia (2020).

De las 533 personas encuestadas el 61,2% pertenecen al género femenino, lo que representa un mayor interés por parte de las mujeres por la historia del ferrocarril que por los hombres.

Gráfica 3

¿Recuerda el ferrocarril de Girardot?



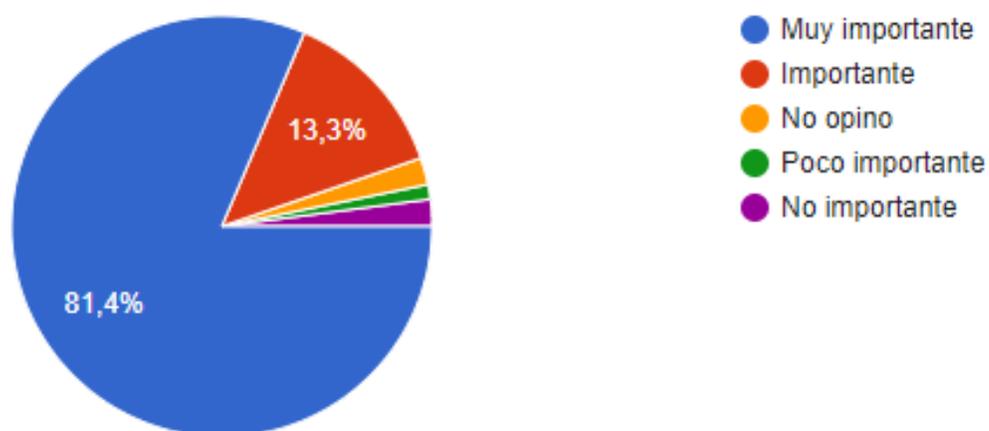
Fuente: Elaboración propia (2020).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

El 91,6% de las personas encuestadas sí recuerdan el ferrocarril de Girardot, lo que significa que su memoria sigue intacta en la ciudad.

Gráfica 4

¿Qué tan importante cree usted que fue el ferrocarril de Girardot?



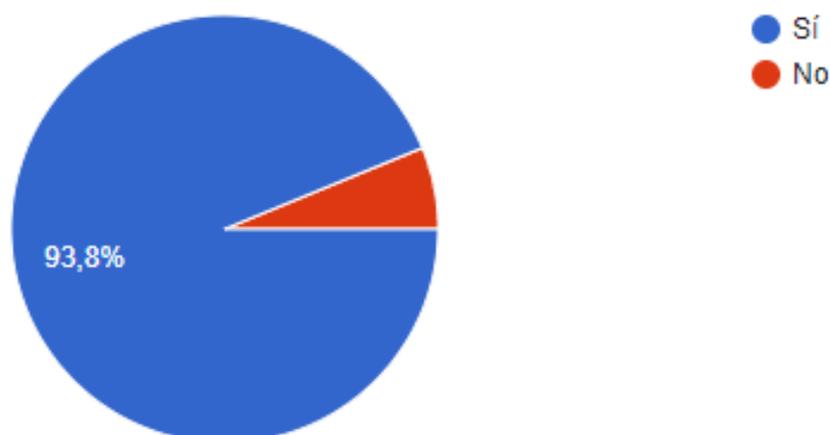
Fuente: Elaboración propia (2020).

De las 533 personas encuestadas el 81,4% consideran como muy importante lo que fue el ferrocarril de Girardot, lo que significa que su reconocimiento y patrimonio cultural deben ser predominantes en la ciudad.

Gráfica 5

¿Considera usted que la actividad ferroviaria realizada en Girardot contribuyó a la reconstrucción histórica del municipio?

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

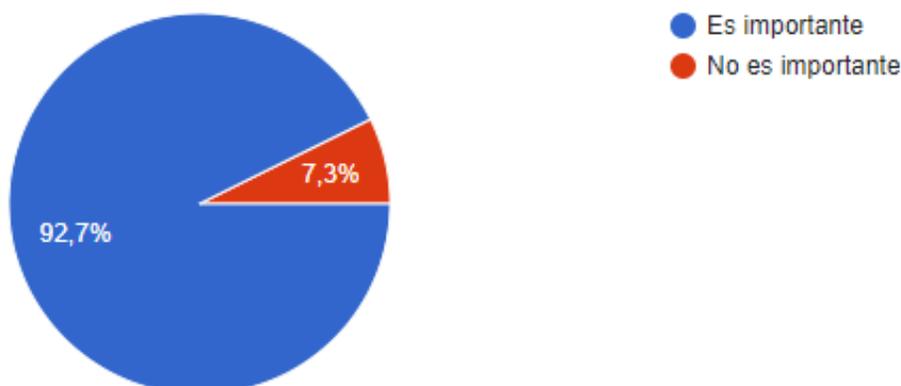


Fuente: Elaboración propia (2020).

De las 533 personas encuestadas, el 93,8% consideran que la actividad ferroviaria realizada en Girardot sí contribuyó a la reconstrucción histórica del municipio, lo que significa que el desarrollo que trajo consigo el ferrocarril fue y sigue siendo importante para sus habitantes y su propia identidad cultural.

Gráfica 6

¿Cree usted importante que los girardoteños y visitantes conozcan la historia del ferrocarril en reconocimiento del legado histórico que este aportó al municipio?



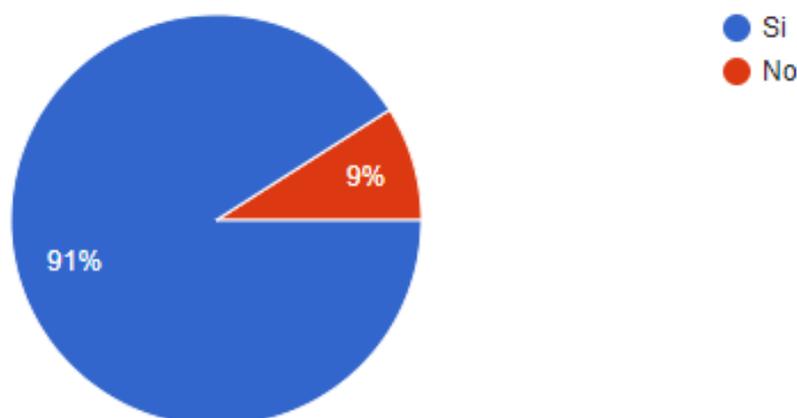
Fuente: Elaboración propia (2020).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

De las 533 personas encuestadas el 92,7% considera importante que los girardoteños y visitantes conozcan la historia del ferrocarril en reconocimiento del legado histórico que este aportó al municipio, esto teniendo en cuenta el desarrollo económico, cultural, social y político.

Gráfica 7

¿Piensa que la historia del ferrocarril de Girardot debería ser contada por sus trabajadores y participantes de su desarrollo?



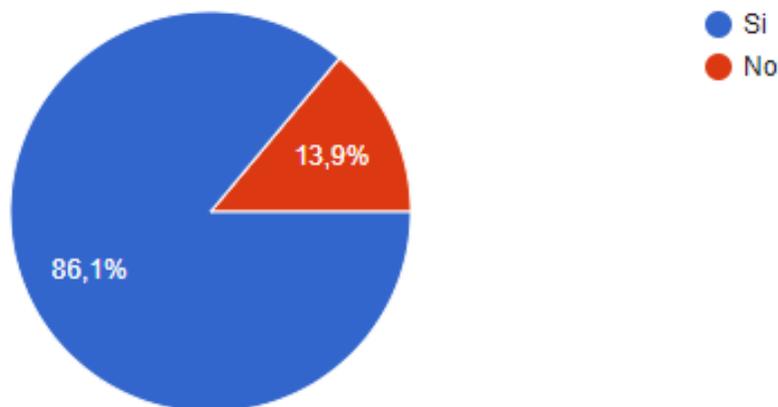
Fuente: Elaboración propia (2020).

De las 533 personas encuestadas el 91% sí piensa que la historia del ferrocarril de Girardot debería ser contada por sus trabajadores y participantes de su desarrollo, pues son los indicados para contar las anécdotas e historias que en dicha época enmarcaron el principio de un cambio sustancial para la ciudad.

Gráfica 8

¿Considera que los recuerdos, historias y relatos de los pensionados del ferrocarril permitirían la creación de una identidad cultural en el municipio?

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

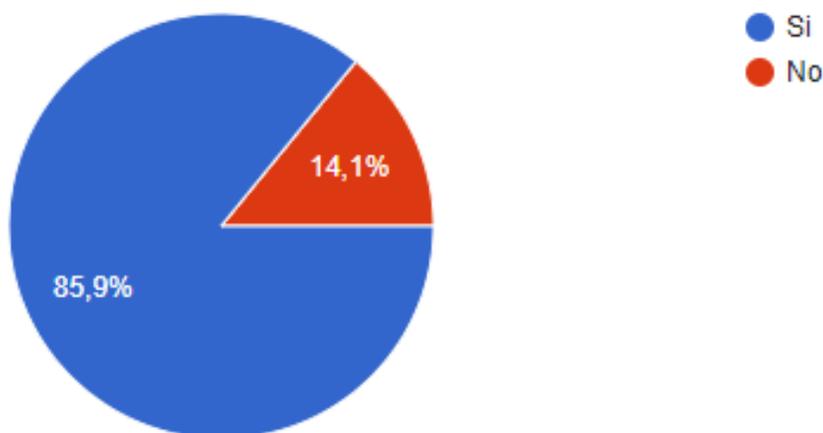


Fuente: Elaboración propia (2020).

De las 533 personas encuestadas el 86,1% sí considera que los recuerdos, historias y relatos de los pensionados del ferrocarril permitirían la creación de una identidad cultural en el municipio, pues son los actores directos en el desarrollo y avance de la ciudad en todos sus aspectos.

Gráfica 9

¿Opina que el ferrocarril y su historia hacen parte del patrimonio cultural de la ciudad?



Fuente: Elaboración propia (2020).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

De las 533 personas encuestadas opinan que el ferrocarril y su historia sí hacen parte del patrimonio cultural de la ciudad, lo que significa que tanto los elementos materiales como inmateriales son relevantes para el reconocimiento del ferrocarril como método de desarrollo local.

Por todo lo anterior, los resultados obtenidos en el sondeo de opinión son positivos, pues se determina que la comunidad reconoce al ferrocarril como un pilar de desarrollo de la ciudad de Girardot y del cual se necesita mucho más énfasis en el ámbito cultural del municipio.

3.6 Resultados de la investigación

La construcción investigativa desarrollada en el presente trabajo se encuentra en marcada en los siguientes resultados, los cuales fueron obtenidos por la experiencia brindada en la construcción teórica, metodológica y la posterior aplicación de los instrumentos de la investigación.

Ahora bien, uno de los resultados obtenidos fue recopilar los relatos orales de tres pensionados ferroviarios en reconocimiento de la memoria como parte de la vida misma y del individuo, lo que permitió observar que el ferrocarril en la ciudad de Girardot no sólo hace parte del paisaje urbano del municipio, sino que forma parte de la vida de los ferroviarios (los principales protagonistas de su historia) y de los girardoteños quienes recuerdan parte del legado cultural férreo en reconocimiento de la importancia de estas dinámicas para la ciudad.

El segundo acercamiento es el reconocimiento de los relatos orales como vehículos fundamentales para la reconstrucción de la memoria de Girardot, siendo estos de nutrido valor simbólico que promueve la identificación social de sus habitantes y del territorio, promoviendo

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

así procesos de recordación sobre las dinámicas férreas desde una perspectiva anecdótica y personificada por la voz activa de sus protagonistas. En tercer lugar, el proceso investigativo permitió realizar un recorrido histórico de la ciudad de Girardot que permitió analizar su estrecha relación con el ferrocarril debido a su influencia dentro de las dinámicas económicas, sociales y culturales del municipio.

Del mismo modo, el cuarto resultado posee una estrecha relación sobre la forma en la que se ha contado la historia del ferrocarril en el municipio, y la manera en la que se ha caracterizado como objeto de estudio. De allí radica la necesidad de comprender lo importante que es estudiar el ferrocarril y su historia no sólo desde los factores económicos o turísticos, sino desde las historias de vida de sus protagonistas, ya que los pensionados ferroviarios forman parte de la memoria histórica de la ciudad de Girardot. De modo que, el quinto hallazgo nos permite comprender que los pensionados ferroviarios recuerdan al ferrocarril como uno de los avances más importantes de la ciudad de Girardot, pues alrededor del mismo giraban importantes factores económicos, sociales y culturales que permitieron hacer del municipio un puerto importante para el país, lo cual los hace sentir orgullosos.

El sexto resultado que se logró fue realizar la identificación de la identidad propia del trabajador ferroviario, para la promoción de la sabiduría individual ancestral que permite reconocer al ferrocarril como patrimonio cultural, dotado anécdotas e historia de vida. En efecto, el séptimo resultado obtenido se construye a partir del método biográfico, ya que su aplicación permitió recopilar las vivencias de los ferroviarios, pues al ser ellos personas de avanzada edad era necesario recopilar parte de sus historias, antes de que se perdieran en el tiempo.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Para finalizar, el octavo y último resultado nos permite reconocer gracias a la triangulación teórica que los conceptos allí plasmados representan y permiten una interpretación más completa de memoria histórica de Girardot, a partir de la incidencia del ferrocarril y los relatos de sus protagonistas.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

4 Capítulo

4.1. Conclusiones

A partir del objetivo general que data en reconstruir la memoria histórica de Girardot a partir de los relatos orales de los pensionados ferroviarios para comprender las narrativas que se tejen alrededor del ferrocarril. Estudio de caso: historias de vida de tres pensionados ferroviarios, se puede concluir que sí se puede reconstruir la memoria histórica de Girardot a partir de los relatos orales de los pensionados ferroviarios, pues se logran comprender las narrativas tejidas alrededor del ferrocarril a través de los hechos contados por sus propios protagonistas, aquellos que por años hicieron parte del desarrollo ferroviario de la ciudad y que posicionaron en el municipio una identidad cultural basada en los recuerdos y narrativas individuales.

Ahora bien, según el primer objetivo específico que data en recopilar los hechos que han incidido en la trayectoria histórica del ferrocarril a partir de los relatos de los pensionados ferroviarios para elaborar una sistematización de experiencias orales que permitan reconstruir la memoria histórica de Girardot, se puede concluir que a partir del compendio de los hechos y narrativas acontecidas alrededor del ferrocarril puede lograrse una sistematización de experiencias orales analizadas bajo tres categorías de análisis que son fundamentales para comprender la importancia del mismo en la ciudad, tales como memoria histórica, patrimonio cultural y relatos orales. Así, se logra reconstruir la memoria no sólo del ferrocarril sino de la ciudad en sí, pues las narrativas plasmadas en esta investigación hacen parte de la fundamentación histórica actual, la cual debe conservarse e incluirse como patrimonio cultural inmaterial.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Continuando, según el segundo objetivo específico que data en describir el proceso y evolución que tuvo la apertura del ferrocarril en Girardot para analizar su impacto como un medio de desarrollo histórico, social y cultural en la región, se puede reseñar la trayectoria y avance que tuvo la ciudad bajo la apertura del ferrocarril y su efecto como parte del desarrollo histórico no sólo de la ciudad de Girardot sino del país entero a partir de las tres categorías de análisis anteriormente mencionadas. El contraste realizado con la teoría y los relatos orales de los pensionados permitió realizar un contraste de proposiciones que encajaron perfectamente con la conceptualización de cada categoría, dando como resultado la necesidad de una reconstrucción histórica a partir de los relatos orales y ser representados bajo un patrimonio cultural inmaterial.

Finalmente, y con base al tercer objetivo específico que data en comprender cómo la recuperación de la memoria histórica de Girardot constituye un mecanismo de importancia que contribuye a la comunicación participativa, se puede concluir que es importante para los girardoteños la historia del ferrocarril en la ciudad y que es necesario recuperarla y constituirla como un mecanismo de comunicación participativa para que no solo los pensionados del ferrocarril participes en este proyecto funcionen para hilar la historia de la ciudad, sino cada una de las personas que con sus recuerdos y anécdotas puedan aportar al desarrollo de la misma.

Por último, cabe resaltar la importancia de la investigación al adentrarse en el campo de la memoria y su reconstrucción, pues como se mencionó repetidas veces, los recuerdos y la memoria misma no son eternas, tienen un límite y una fecha de caducidad y se puede correr el riesgo de perder años y años de historia que al no ser documentada se crearían baches históricos. Por ende, pensar en una sistematización de experiencias y documentar las narrativas plasmadas bajo aspectos y sucesos históricos es de vital importancia para complementar la memoria de un

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

territorio, ampliar el panorama cultural que se tiene hoy en día y traspasar dichos conocimientos a las futuras generaciones. Esto para fortalecer la importancia de la memoria de los territorios en la sociedad y reforzar los conceptos de identidad como algo esencial para el reconocimiento de las anécdotas y recuerdos que, a fin de cuentas, son el bien máspreciado del ser humano.

4.2. Recomendaciones

Una vez concluida la investigación se considera pertinente resaltar algunas recomendaciones y se propone:

- Que la Administración Municipal se comprometa a dar mucha más importancia a los monumentos históricos representativos del ferrocarril en la ciudad y a su memoria histórica como patrimonio cultural inmaterial.
- Al tener en cuenta que la memoria no es eterna y los recuerdos pueden desvanecerse, es necesaria la recopilación de más historias y narrativas que ayuden a fortalecer el hilo conductor de la historia del ferrocarril en Girardot.
- Constituir la historia de Girardot y la de su ferrocarril como el principal atractivo de la ciudad para que turistas y visitantes conozcan la importancia que se teje alrededor de los relatos y anécdotas contadas por sus protagonistas.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Referencias

Alheit, P. (2012). La entrevista narrativa. *Universidad de Manizales*, 11-18.

Antequera Guzmán, J. D. (2011). Memoria histórica como relato emblemático. Consideraciones en medio de la emergencia de políticas de memoria en Colombia. *Pontificia Universidad Javeriana*. 10-133.

Aróstegui, J. (2004). Retos de la memoria y trabajos de la historia. *Revista de Historia Contemporánea*, 3(5), 15-36.

Banco de la República. (2005, 27 de octubre). Ferrocarril de Girardot (1881-1909). https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/ferrocarril_girardot.htm

Barthes, R. (1977). *Introducción al análisis estructural de los relatos*. Editorial Letra E.

Benadiba, L. (2015). Historia oral: reconstruir historias únicas desde la diversidad. *Revista Confluências Culturais*, 4(2), 90-99.

Benavides, D. y Escobar, H. (2014). El ferrocarril de Girardot, el gigante que no pudo con la corrupción. *Revista Dimensiones Empresariales*, 12(1), 98-110.

Britania for you. (2019, febrero 26). La Revolución Industrial en Inglaterra. <https://britaniaforyou.com/revolucion-industrial-inglesa/>

Cabrera, A. M., y Vidal, A. (2017). Organización del patrimonio cultural en Colombia: Una categoría inexplorada. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 9(18), 383-421.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Canales, M. (2003). Propuesta de programa de televisión formativo para niños: Análisis de audiencia y producción. *Universidad de las Américas Puebla*, 53-63.

Corporación Universitaria Minuto de Dios [UNIMINUTO]. (2020, 25 de octubre). *Sistema UNIMINUTO*. <http://www.uniminuto.edu/sistema-uniminuto>

Cruz, D., y Urueña, K. (2015). La construcción de memoria colectiva en las obras En El Lejero y Los Ejércitos. *Corporación Universitaria Minuto de Dios*. 1-75

Cubides, R. y Sandoval, J. D. (2017). El tren en Colombia: La ruta Bogotá / Girardot. *Pontificia Universidad Javeriana*, 1-104.

Decreto 0746 de 1996. (1996, 24 de abril). Congreso de la República. Diario oficial No 42.774. <http://www.mincultura.gov.co/prensa/noticias/Documents/Patrimonio/BIENES%20DE%20INTER%20C3%89S%20CULTURAL%20DEL%20C3%81MBITO%20NACIONAL%20enero%202017.pdf>

Decreto 2770 de 1953. (1953, 23 de octubre). Congreso de la República. Diario oficial No 28.337. <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1489101>

Decreto 3129 de 1954. (1954, 28 de diciembre). Congreso de la República. Diario oficial No 28.665. <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=10026#:~:text=Que%20mediante%20el%20Decreto%203129,cuyo%20cargo%20estar%C3%A1%20la%20organizaci%C3%B3n%20>

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Durán, L. (1995). *Los derechos culturales como derechos humanos y el patrimonio cultural*.

México.

Fayad, A. (2009). Girardot: Historias de un puerto y un tren. *Universidad de los Andes*. 5-193.

Fernández, S. (2009). Cultura y pasado. El concepto de Historia de Johan Huizinga. *La Razón Histórica*, (7), 49-52.

Ficker, S. (2015). *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. El Colegio de Mexico, AC.

Fundación Magdalena. (2010, diciembre 25). El ferrocarril de Santa Marta.

<http://fundacionmagdalena.blogspot.com/2010/12/el-ferrocarril-de-santa-marta.html>

García, J. N. y Bernal, D. E. (2017). Ferrocarriles en Colombia infraestructura perdida. *Universidad de la Salle*, 1-86.

Gourvish, T. (1999). Los ferrocarriles como medio de transporte en Gran Bretaña, 1830-1990. *Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles*, 55-63.

Guillamón, G. (2014). Memoria e historia: Una reflexión en torno a sus especificidades y posibles relaciones. *Bachillerato de Bellas Artes*, 1-7.

Halbwachs, M. (1991). Fragmentos de la Memoria Colectiva. *Revista de Cultura Psicológica*, I(1), 1-11.

Jelin, E. (2002). Historia y memoria social. *Siglo Veintiuno*, 1-13.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Obregón, M. E. (2018). Los caminos de la memoria histórica. *Centro Nacional de Memoria Histórica*. 1-63.

Olaizola, J. (2012, noviembre 18). 175 años de historia ferroviaria en Cuba. *Historias del tren*.
<http://historiastren.blogspot.com/2012/11/175-anos-de-historia-ferroviaria-en.html>

Kuntz, S. (2015). *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. El Colegio de Mexico AC.

Laguna, J. O. (2020). Importancia de los ferrocarriles en el transporte de carga – caso Colombia- municipio de Girardot. *Universidad Piloto de Colombia*, 1-73.

Leiva, Y. y Polanía Lozano, B. (2018). Girardot entre la historia y la realidad comercial. *Revista Vía Innova*, 5(1), 68 – 77.

Ley 104 de 1989. (1989, 26 de diciembre). Congreso de la República. Diario oficial No 9.029.
<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1639179#:~:text=LEY%20104%20DE%201892&text=DECRETA%20%3A,f%C3%A9rreas%20que%20estime%20conveniente%20establ>
[ecer](http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1639179#:~:text=LEY%20104%20DE%201892&text=DECRETA%20%3A,f%C3%A9rreas%20que%20estime%20conveniente%20establ)

Ley 76 de 1920. (1920, 15 de noviembre). Congreso de la República. Diario oficial No 17.413.
<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1623315>

Ley 86 de 1989. (1989, 29 de diciembre). Congreso de la República. Diario oficial No 39.124.
<http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1629514>

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

López, N. (2014, enero 24). Ferrocarril, llegada a Girardot. *Banco de la República*.

<https://www.banrepcultural.org/coleccion-de-arte/obra/ferrocarril-llegada-girardot-ap5377>

Lorusso, F. (2015). Relato oral: herramienta para la historia económica y social. *Tiempo y sociedad*, (19), 75-87.

Lozano, L. (2016). El paisaje productivo de Girardot, estrategia para la apropiación del patrimonio industrial. *Pontificia Universidad Javeriana*, 1-45.

Márquez, L. (2017). El ferrocarril colombiano: 4 temas recurrentes en la literatura. *Estudios Gerenciales*, 1(33), 187-194.

Mendoza, J. (2004). Las formas del recuerdo. La memoria narrativa. *Universidad Autónoma de Tlaxcala*, 1(6), 1-16.

Ministerio de Cultura. (30-07-2015). Nuestro Patrimonio Cultural al alcance de todos.

Recuperado el 29 de octubre de 2020 de

<https://www.mincultura.gov.co/areas/patrimonio/mes-del-patrimonio/patrimonio-cultural-al-alcance-de-todos/Paginas/Nuestro-Patrimonio-Cultural-al-alcance-de-todos.aspx>

Ministerio de Obras Públicas. (1910). Documentos relacionados con el Ferrocarril de Girardot. *Banco de la República*, 1-96.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Montemayor. (1998). Arte y Trama en el Cuento Indígena. México: *Fondo de Cultura*

Económica. Alvarez, G. F. (2012). Los relatos de tradición oral y la problemática de su descontextualización y re-significación. 1-137.

Morillas-Torné, M. (2016). La expansión del ferrocarril en Europa, 1825-2010. *GeocritiQ*, 1-204.

Nieto, C. E. (2011). El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país. *Apuntes*, 24(1), 62-75.

Nora, P. (1993). Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História*, 10. 1-22.

North, D. C. (1981). *Structure and Change in Economic History*. New York: W. W. Norton & Co.

Okuda, M., y Gómez, C. (2005). Métodos en investigación cualitativa: triangulación. *Revista Colombiana de Psiquiatría*, 34(1), 118-124.

Ong, W. (1995). Oralidad y escritura. Tecnologías de la palabra. *Fondo de cultura económica*. 7-80.

Online tours. (2019, julio 18). ¿Qué lugares en La Habana permiten acercarse a la historia del ferrocarril cubano? <https://onlinetours.es/blog/destino-cuba/historia-del-ferrocarril-cubano/>

Ordoñez, O. (2019, octubre 20). ¿Cómo se forjó el progreso vial de Antioquia? *Revista Semana*. <https://www.semana.com/contenidos-editoriales/el-pais-si-fluye/articulo/como-se-forjo-el-progreso-vial-de-antioquia/636965/>

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Ortiz, J.D. (2018, julio 18). La vida de película del ingeniero cubano que hizo el ferrocarril de Antioquia. *El Colombiano*. <https://www.elcolombiano.com/antioquia/movilidad/historia-de-francisco-javier-cisneros-y-del-ferrocarril-de-antioquia-XB9021176>

Ortiz, J.D. (2019, agosto 14). Un túnel nos sacó del oscurantismo. *El Colombiano*. <https://www.elcolombiano.com/antioquia/movilidad/la-historia-del-tunel-de-la-queiebra-en-antioquia-IE11408132>

Palma Peña, J. M. (2013). El patrimonio cultural, bibliográfico y documental de la humanidad. Revisiones conceptuales, legislativas e informativas para una educación sobre patrimonio. *Cuicuilco*, 20(58), 31-57.

Pujadas, J. J. (1992), El método biográfico, el uso de las historias de vida en las ciencias sociales. *Cuadernos Metodológicos*, 5-9.

Radio Nacional de Colombia. (2012, julio 30). Así nació el tren de Santa Marta. <https://www.radionacional.co/podcasts/asi-nacio-el-tren-de-santa-marta>

Real Academia Española. (2019). Historia. En Diccionario de la lengua española. Recuperado en 30 de octubre de 2020, de <https://dle.rae.es/historia>

Renner, M. y Gardner, G. (2010). *Global competitiveness in the rail and transit industry*. Washington, D.C: Worldwatch Institute.

Revista Semana. (2018, febrero 10). Este es el mapa de las vías férreas en Colombia. <https://www.semana.com/contenidos-editoriales/ya-es-hora/multimedia/este-es-el-mapa-de-las-vias-ferreas-en-colombia/585600/>

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Ricoeur, P. (2013). *La memoria, la historia, el olvido*. Buenos Aires, FCE.

Ruiz, J. M. (2008). ¿De qué hablamos cuando hablamos de “memoria histórica”? Reflexiones desde la psicología cognitiva. *Revista Interdisciplinar: Monográfico*, 7(1), 53-76.

Sampieri, R. F., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. McGrawHill Education.

Sanz, A. (2005). El método biográfico en investigación social: potencialidades y limitaciones de las fuentes orales y los documentos personales. *Asclepio*, 5(1), 99-115.

Suescún, Y., y Torres, L. (2009). La oralidad presente en todas las épocas y en todas partes. *Universidad Pedagógica de Colombia*, 31-38

Tartarini, J. (2005). *Arquitectura ferroviaria*. Ediciones Colihue SRL.

Tartarini, J. D. (2016). Arquitectura Ferroviaria en América Latina: riqueza y diversidad de un patrimonio. *Labor E Engenho*, 10(2), 180-190.

Torres, J. (2013). La memoria histórica y las víctimas. *Universidad Militar Nueva Granada*, 10(2), 144-166.

UNESCO (15 de mayo del 2001). Programa Memoria del Mundo. Recuperado el 29 de octubre de 2020 de http://agn.gob.pe/portal/nuestros_aliados/1518473592-unesco-programa-memoria-del-mundo

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

UNESCO. Patrimonio cultural. Recuperado el 29 de octubre de 2020 de

<https://es.unesco.org/fieldoffice/santiago/cultura/patrimonio>

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Anexos

Anexo 1: Entrevista a Víctor Manuel Salamanca Silva



Fotografía de Víctor Manuel Salamanca Silva. Girardot, Cundinamarca. 2020

Cabezote: Identificación de personaje

1. **Nombre completo:** Víctor Manuel Salamanca Silva
2. **Edad:** 70 años
3. **Fecha de nacimiento:** 27 de Febrero de 1950
4. **Ciudad de nacimiento:** La Florida, corregimiento de Anolaima, Cundinamarca.
5. **Número de contacto:** +57 3155229174

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

6. Cargo desempeñado en la empresa ferroviaria: El cargo que desempeñé en la empresa de Ferrocarriles Nacionales de Colombia fue el de Maquinista II y era la máxima categoría.

7. Año de iniciación y finalización: Inicié en 1971 y finalicé en 1991.

8. Nivel de estudios / cualificación profesional: Mi nivel de estudios es bachiller y mi cualificación profesional es Maquinista.

Tradición oral – Relatos Orales

9. ¿Es oriundo de la ciudad de Girardot? No soy oriundo de la ciudad de Girardot, pero mi mayor tiempo de vida la he vivido entre Girardot y Flandes.

10. ¿De qué región son/eran sus padres? Mi madre era de Anolaima, Cundinamarca y mi padre de Zipacón, Cundinamarca.

11. ¿Posee hermanos o es hijo único? Si, somos una familia numerosa, somos 13 hermanos.

12. ¿Es casado o soltero? Soy casado.

13. ¿Tuvo hijos? ¿Cuántos? Sí, tengo 4 hijos.

14. ¿Qué edad tenía cuando inicio a trabajar en el ferrocarril? Tenía 21 años cuando inicié a trabajar en el ferrocarril.

15. ¿Cuál fue el primer cargo que desempeñó en la empresa ferroviaria y por cuánto tiempo? El primer cargo que desempeñé en la empresa ferroviaria fue el de Ayudante en Talleres, en el cual trabajé alrededor de 2 años.

16. ¿Su entrada a la actividad ferroviaria fue impulsada por algún miembro de su familia o por decisión propia? La entrada a la empresa ferroviaria fue por un aviso de

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

periódico que decía que necesitaban trabajadores o personal para laborar en el ferrocarril, y aparte de eso, por consejo e impulso de mi padre que fue ferroviario y varios miembros de mi familia también me impulsaron a entrar.

17. ¿Cómo fue el proceso para aspirar por una vacante de empleo en el ferrocarril? Se realizó un proceso de selección y presentamos un examen de conocimientos generales. Luego fui notificado para realizar exámenes de ingreso.

18. ¿Cuáles considera usted que eran los beneficios de trabajar como ferroviario? Los beneficios de trabajar en una empresa de ferrocarriles, que para esa época era una de las mejores empresas de Colombia al ser una empresa del Estado, eran la estabilidad laboral que había y las prestaciones que brindaban a sus trabajadores.

19. ¿Qué horarios estableció la empresa para usted? Al principio, cuando entré e ingrese en los talleres, las jornadas eran de 7 de la mañana hasta las 12 del día que salíamos a almorzar, volvíamos a la 1 y durábamos hasta las 5 de la tarde. Si lo nombraban a uno para trabajar tiempo extra se debía trabajar hasta la hora en que se programara o según el trabajo faltante, la mayoría de las veces hasta que el vehículo o vehículos a reparar quedaran listos para el servicio.

20. ¿Necesitaban de algún requisito educativo? La verdad en esa época para ayudante de ferrocarriles se necesitaba como mínimo quinto de primaria.

21. ¿Cuánto dinero ganaba por día o mes laborado? Yo ingresé ganando 930 pesos mensuales.

22. ¿A qué empresa de ferrocarriles perteneció? Pertenecí a la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

23. ¿Cuántas personas integraban su círculo laboral? Mi círculo laboral en los talleres del ferrocarril El Corzo, el cual estaba dividido en tres partes que eran El Corzo, talleres del ferrocarril Facavapor y talleres Cundinamarca, había más o menos 150 trabajadores en ese momento.

24. ¿Alguna vez sufrió un accidente mientras trabajaba? Sí, sufrí accidentes, pero gracias a Dios accidentes leves.

25. ¿Cómo considera que el ferrocarril contribuyó a su formación personal? Desde luego, el ferrocarril contribuyó a mi formación personal porque el ferrocarril tenía su propio departamento de capacitación y había muchas oportunidades para estudiar temas ferroviarios o temas de educación general, uno se capacitaba para ascender al momento que se presentara la oportunidad. El trabajo era bastante estable y cumplidor de los pagos, pues uno podía proyectarse de acuerdo a sus posibilidades, por ejemplo, la compra de algunos elementos necesarios para el hogar o para la vida diaria.

26. ¿Es miembro activo de alguna organización de pensionados ferroviarios? Sí, en la actualidad soy el representante legal de la Asociación de Pensionados Ferroviarios ASOTRAPEN, una de las organizaciones existentes de pensionados aquí en la ciudad de Girardot.

Reconstrucción de la Memoria Histórica

27. ¿Cómo eran los procesos de capacitación a los trabajadores ferroviarios? Precisamente la empresa tenía como una universidad, comparándola con las de hoy, porque para cada sección de labores había un departamento, habían profesores e instructores para esas actividades. Los instructores enseñaban las actividades desde su cargo en la empresa, pues con el

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

paso del tiempo ya tenían todos los conocimientos teóricos necesarios para transmitirlos a otros.

En los talleres y en los sitios de trabajo se hacían las prácticas de acuerdo al cargo que se iba a desempeñar o para lo cual se preparaba el trabajador o el operario.

En el caso de nosotros, los de locomoción, para ascender se tenía que hacerse una preselección y cada uno debía realizar una evaluación de conocimientos generales y de conocimientos de la empresa, luego, quienes pasaran íbamos a unos exámenes médicos para que dieran el visto bueno y determinaran si uno era apto para realizar el cargo. De ahí si pasaba uno a capacitación y la forma de calificación era la siguiente, uno necesitaba tener el 60% aprobado sobre el 100%, entonces, quienes pasaran u obtuvieran el 60% quería decir que estaban pasando para el cargo al cual se estaba aspirando.

28. ¿Qué estaciones/rutas manejaba la empresa para la cual trabajaba?

Directamente, nosotros debíamos desplazarnos con maquinistas como tripulantes a donde las necesidades del servicio lo requerían. Desde luego, aquí desde la sede en la ciudad de Girardot, debíamos viajar a Facatativá con los trenes que salieran hacia allá. Las rutas más frecuentes eran Facatativá-Bogotá, Girardot-Neiva, Girardot-Ibagué y Girardot-La Dorada; estando en La Dorada y si necesitaban gente para Facatativá o para Bagazal, nos nombraban por grupos y debíamos salir.

Si necesitaban las tripulaciones para la extracción de mercancía en Puerto Berrío, en la estación Grecia, debíamos ir a donde nos mandaran. Y ya saliendo de la división, si estando en Puerto Berrío nos necesitaban para ir a Barrancabermeja o Medellín pues debíamos cumplir el nombramiento y el horario.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

En ese caso ya teníamos derecho al pago de un viático porque salíamos de la división, pero el maquinista o tripulante estaba dispuesto para trabajar al momento en que lo llamaran a uno, normalmente cada uno tenía por reglamento 8 horas de descanso, pero no quería decir que le daban a uno las 8 horas completas, si las necesidades del servicio lo necesitaban a uno antes de cumplir sus 8 horas, uno debía continuar o salir al viaje.

29. ¿El Estado o las empresas con las que trabajó le brindaban garantías y beneficios como seguridad contra riesgos profesionales? Sí, la empresa Ferrocarriles Nacionales nos brindó tanto a los de talleres, vías y locomoción elementos de seguridad contra riesgos profesionales. Desde luego, que muchas veces se presentaban enfermedades por parte de los ruidos de la misma locomotora, el pito, por ejemplo, que era bastante alto y podía ensordecer a quien iba dentro de la locomotora.

30. ¿Adquirió algún tipo de ascenso durante su estadía en la empresa de ferrocarriles o conservó el mismo puesto de trabajo inicial? Desde luego, en la empresa ascendí, en los talleres llegué a ser la carrera de Pintor III en la sección de pintura y, posteriormente, me presenté para locomoción, allí empecé de Operador de Segunda, luego de Operador de Primera, después concursé para Maquinista de Segunda y, por último, para Maquinista de Primera.

También, tuve la oportunidad de ser Inspector de Tracción y de Locomoción, pero debido a que uno como maquinista ganaba más que el inspector entonces nunca me llamó la atención llegar a ese cargo precisamente por la parte remunerativa.

31. ¿Había movimientos sindicalistas dentro de la actividad ferroviaria? Sí, habían movimientos sindicales dentro de la actividad ferroviaria; yo, casualmente, pertencí a los

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

dos sindicatos, primero al Sindicato Nacional, luego renuncié y me afilié al Sindicato de Industria. También existió la intención de crear un Sindicato Gremial, que era el sindicato de nosotros los tripulantes, pero nunca se pudo llevar a cabo esa idea de sacar la idea adelante. Entonces, a lo último existió el Sindicato Nacional de Trabajadores Ferroviarios y el Sindicato Sintraferrar, sindicato que era de industria, puesto que anteriormente habían varios sindicatos debido a que las empresas ferroviarias todas estaban divididas.

32. ¿Qué vías eran las principales para el transporte de mercancía y que usted conoció durante su trabajo? Las vías principales pues eran Bogotá-Santa Marta, Bogotá-Medellín, anteriormente Cali-Medellín y Buenaventura-Medellín, pero desafortunadamente el Río Cauca se llevó una gran parte de la vía entre Cartago y la Felicia, entonces quedó últimamente Buenaventura-Cartago y Buenaventura-Armenia. En Armenia se trasbordaba o se hacia el trasbordo en camiones o tracto mulas para traer la carga al terminal de Ibagué, allí se recogía nuevamente la carga y se transportaba en el ferrocarril para llevarla a Bogotá.

De aquí de Girardot llevábamos el café de exportación en trenes que llamaban Trenes Cafeteros para llevar a Santa Marta para su exportación. Esas fueron siempre las principales vías del transporte de mercancía. El ferrocarril tenía unos trenes que se llamaban Locales porque tenían que detenerse en todas la estaciones para recoger toda la carga de la gente de los pueblos y de los campesinos que sacaban sus mercancías y las trasladaban a los centros de acopio o ciudades más grandes por donde pasaba el tren para la venta.

El comercio de las mercancías era llevar productos de tierra caliente hacia tierra fría y viceversa. De igual forma, se trasportaba ganado en los Trenes Ganaderos, estos iban con sus rejas de ganado solamente para las ferias y los dueños de haciendas sacaban su ganado a los

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

embarcaderos, ahí se embarcaban en las rejas y se llevaban a las estaciones que ellos lo necesitaban.

33. ¿Qué materiales transportaba la empresa para la cual trabajaba? Lo último que transportamos fue toda la tubería que fue para el Oleoducto de Neiva que va para Barrancabermeja, toda esa tubería, material y maquinaria los trajimos y transportamos nosotros. También, se transportaba gasolina de Barrancabermeja para Neiva, se transportaba el café y abono tanto para Neiva como para El Espinal, igualmente, se transportaba arroz de Neiva hacia Santa Marta y Medellín. Al principio se movía todo por el ferrocarril.

34. ¿Cuántos años aproximadamente duró en funcionamiento la empresa? La empresa de ferrocarriles funcionó en varias partes por más de 80 años y en otras por más de 100 años.

35. ¿Cómo cree que los ferrocarriles aportaron al desarrollo del país y de Girardot? Los ferrocarriles aportaron al desarrollo del país y de Girardot porque las mercancías se traían por barco desde Barranquilla hasta Girardot, y lo mismo, las mercancías que llegaban a Girardot se llevaban hacia Barranquilla también por barco. De todas maneras, el desarrollo de muchas ciudades del centro hacia Bogotá entró por Girardot porque se traía toda la carga de esa manera y los ferrocarriles fueron una empresa importante de desarrollo y lo sería si lo reestructuraran de una forma que fuera para el servicio de pasajeros y de carga, seguiría siendo desarrollo para el país y progreso de la región. Sería importante para el turismo, e incluso, creo que venden paquetes donde todavía hay paseos de tren en otras ciudades, pero el tren aquí definitivamente se acabó; como desde el año 79 vinieron trenes de Facatativá a Girardot y ya después ya no volvió, lo que fue el punto de declive, pues esa era una parte bastante turística.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

36. ¿Recuerda alguna anécdota positiva o negativa en el ferrocarril? Pues anécdotas en el ferrocarril positivas varias, en nuestro trasegar sindical, porque conseguimos varias cosas benéficas para nosotros los trabajadores; negativa en el transcurso del desarrollo del cargo como maquinista pues de pronto con la locomotora hubo situaciones de accidentes; en uno de ellos un carro se atravesó sobre la vía, el tren lo chocó y hubo muertos. Esas son de las anécdotas, digo yo, de lo que nos pasó a nosotros, y por el lado de la empresa pues desafortunadamente verla decaer, también, que el gobierno nombraba funcionarios que no hacían nada por la empresa sino que lo hacían para ellos.

Dueños de tracto mulas y socios de empresas de transportes empezaban a enviar pasajeros por buses como Bogotá-La Dorada y así sucesivamente, a partir de eso, se fue acabando la empresa hasta que por último pues el gobierno determinó acabarla, que es una cuestión negativa. El único país que acabó sus ferrocarriles en el mundo es Colombia y ahora dicen que los van a reestructurar o que los van a sacar adelante, ojala sea así, pero que fuera para el servicio de todo el pueblo y de toda la comunidad.

37. ¿Cuántos días se demoraban en transportar una carga de materiales o bienes hacia otra localidad? La verdad es que las vías, por su deterioro, ya no se podían usar sino en tramos de 15 km por hora máximo, en otras la mayoría de partes de aquí a la Dorada era de a 5 o 10 km por hora. Nos demorábamos bastantes horas de aquí a La Dorada, pues eran viajes de 24 a 30 horas; yo como maquinista, para un mes de abril duré 72 horas con un Tren Cafetero porque nos descarrilábamos y como no se podía cambiar de tripulación por el camino entonces mientras uno encarrilaba y seguía adelante más adelante se descarrilaba y otra vez así. 72 horas llegue a demorarme con un tren de Girardot a La Dorada, un Tren Cafetero.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

38. ¿Cómo recuerda a la Girardot de la época cuando el ferrocarril aun recorría las líneas férreas? Pues yo recuerdo a Girardot como una ciudad pujante, a la orilla de las líneas férreas se visualizaban los negocios y había mucho movimiento de gente, mucha felicidad por parte de la gente porque llegaba el tren o porque la gente salía a ver pasar el tren. A la gente le gustaba viajar en tren, ellos transportaban sus mercancías y a la vez viajaban en el tren para traer su mercancía, porque los trenes de paso cargaban un vehículo que se llamaba Coche de Equipaje en el cual iba mucho equipaje y mucha carga que arremansaban entonces en la vía férrea.

Imagínese que los talleres de Flandes y Girardot ocupaban a más de trescientas personas, entonces digamos que había una buena estabilidad laboral que aportaba para el comercio porque uno de trabajador teniendo su sueldo pues compra y eso le da desarrollo a la ciudad y crecimiento.

39. ¿Por qué considera usted que el ferrocarril en Girardot dejó de operar? Pues en toda Colombia, el ferrocarril dejó de operar por la negligencia del Estado, por administrar una empresa que como Estado debiera de servirle a toda la comunidad. Nosotros en los movimientos que hicimos, los Movimientos Sindicalistas, llegamos a considerar el presentarle una propuesta al gobierno para que nos llegara a entregar a nosotros la administración de la empresa, pero pues desafortunadamente era una idea de mucho alcance que no la alcanzamos nosotros a madurar, o sea, los trabajadores no estábamos en condiciones en ese momento, el Sindicato no estaba en la capacidad de decirles a los trabajadores que teníamos que sacrificar parte de lo que teníamos porque ellos eran los que pagaban y al pasar nosotros a administrar pues la responsabilidad pasaba a ser parte de nosotros.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Nos tocó vivir eso de ir a pedir créditos y lo que primero decían las compañías era que si el Estado nos respaldaba darían los créditos para ello. El movimiento de un tren es costoso, por eso es que, los ferrocarriles en parte son manejados por el propio Estado y en otras partes son particulares pero subsidiados por el Estado para hacer posible el transporte de sus cargas.

Las vías estaban en mal estado pero siempre llegaba la carga a su destino, eso sí, póngale usted la firma de eso. Pues se trasportaba ya últimamente carbón, y así, mercancías que ya no eran perecederas.

40. ¿Considera usted que el ferrocarril podría volver a hacer una herramienta crucial para el desarrollo del país? Desde luego, ojalá, y Dios quiera, que el ferrocarril pudiera volver a ser bien montado para lo que es. Es que mire usted las tracto mulas y mire usted cómo se frena el país porque el Estado no le cumple a los conductores, ahora los mismos transportadores frenan el país porque el gobierno no tienen con qué. Cuando había ferrocarril el gobierno se sometía y nosotros nos sometimos muchas veces a unos trabajos y unas jornadas verracas porque había bastante movimiento de mercancía en grandes volúmenes.

Patrimonio Cultural

41. ¿Cree usted importante que los girardoteños y visitantes conozcan la historia del ferrocarril en reconocimiento del legado histórico que este aportó al municipio? Pues desde luego que sí, es importante que los girardoteños, los jóvenes y visitantes conozcan la historia del ferrocarril y que tuvieran en cuenta todo lo que aportó al desarrollo del municipio, sería importantísimo, pero desafortunadamente allá en la Casa de la Cultura no existe ese reconocimiento, ahí donde fue la Estación del Ferrocarril debería existir por lo menos personas que dijeran “esta era la Casa del Ferrocarril, aquí quedaba tal cosa y aquí tal otra”, porque ahí

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

teníamos nosotros nuestro departamento médico, estaba el Bar de la Estación, había una parte que se llamaba Sala de Espera, en donde era la venta de los tiquetes, había una parte que servía de dormitorio para la policía ferroviaria, porque tuvimos hasta policía ferroviaria, así como crearon la policía para Transmilenio en Bogotá, así teníamos nosotros la policía ferroviaria.

42. ¿Qué opina usted del estado actual de las líneas férreas del municipio? Pues el estado actual de las líneas del municipio están ahí pero prácticamente están inservibles, se pueden rehabilitar en el momento que se necesiten para hacer el transporte férreo pero lo que es el puente, con tanto tiempo sin mantenimiento y sin nada, pues no sé qué diga el Estado, pero para permitir que pasen trenes, no sé qué clase de trenes puedan en el futuro traer, estos no cuentan con una fuerza repetitiva. Ahí, las locomotoras nosotros pasábamos a buena velocidad ese pedacito y fraccionando buenas toneladas entre 800 a 1000 toneladas en los trenes de carga cargados con café, con ganado.

43. ¿Considera que las Administraciones han dado el debido reconocimiento a la historia del ferrocarril en Girardot? No, a ninguna administración les interesa el reconocimiento de la historia del ferrocarril en Girardot. Hoy en día, un personaje, digamos de 30 o 35 años, que llegue a la Administración, o de 40 años, es muy poco lo que sabe del ferrocarril, realmente.

44. ¿Piensa que la memoria del ferrocarril se encuentra plasmada bajo un patrimonio cultural? Debería existir la memoria del ferrocarril plasmada en un patrimonio cultural. Debería existir, pero no existe.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

45. ¿Si usted pudiera definir al ferrocarril en una sola palabra cuál sería? Para definir el ferrocarril no se puede solo en una, sino en dos, como la columna vertebral de todo un país.

46. ¿Si pudiera usted imaginar a Girardot sin la llegada del ferrocarril, cómo cree que sería el municipio hoy en día? Pues, para imaginarme a Girardot sin la llegada del ferrocarril solo sería un municipio más, como muchos municipios en Colombia por donde no pasa el ferrocarril. Se hubiera demorado más para su desarrollo que tiene hoy en día y todo lo que fue Girardot hace años, pero sería un municipio tal y como Fusagasugá, que allá no ha habido tren pero ahí está un municipio que ha progresado y está en ese tema y seguirá progresando, lo mismo que Girardot, y como la cuestión del municipio que para tener los ferrocarriles es muy costoso no pensarlo así si no hay apoyo realmente de la nación, del departamento y del municipio.

47. ¿Para usted que representó el ferrocarril? Para mí el ferrocarril representó todo el ser que es, en el que yo me encuentro. Me lo dio todo, la educación de los hijos, el bienestar de ellos, cada uno de acuerdo al cargo que tenía, a su plata que ganaba. Pero el ferrocarril para mí es y seguirá siendo mi empresa del alma, donde dejé mi juventud. Me tocó trabajar duro, pero también gracias a Dios ostento una pensión de la cual me beneficio y todavía nos quedan algunos beneficios como ferroviarios que fuimos.

48. ¿Piensa que en el consumo cultural de la ciudad se destaca la historia del ferrocarril? La verdad es que muy poco he oído respecto a que las organizaciones culturales hagan énfasis en lo que fue el ferrocarril o en lo que se aspira que sea el ferrocarril y de las organizaciones que quieran hacer desarrollo para que se implemente nuevamente el ferrocarril en

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Girardot. Ahí habrían muchas formas, pero desafortunadamente de pronto les da miedo invertir en eso, pero sería importante que saliera una organización que le diera la debida altura a los proyectos de ferrocarriles, de pronto vengan jóvenes que sean verracos y miren el futuro y se den cuenta que el ferrocarril, vuelvo y repito, fue y seguirá siendo la columna vertebral del país. Si Girardot tuviera, por lo menos, un paseo en tren, que lo pueden hacer, yo estuve en esos proyectos que algún alcalde en su época dijo que de Pubenza aquí a Girardot cuando salió lo de los animales en el pasado que los descubrieron, pero no salieron con nada. Yo conozco algo de esos proyectos pero son proyectos estériles, proyectos que se hacen para gastar la plata bien gastada del gobierno en proyectos que vamos a hacer, por ejemplo, ese trabajo que le estaban haciendo al puente fue una plata perdida, pero algunos quedan contentos con ver que le están trabajando al ferrocarril.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Anexo 2: Entrevista a José Gabriel Almanza Guzmán



Fotografía de José Gabriel Almanza Guzmán. Girardot, Cundinamarca. 2020

Cabezote: Identificación de personaje

- 1. Nombre completo:** José Gabriel Almanza Guzmán.
- 2. Edad:** 71 años.
- 3. Fecha de nacimiento:** 18 de Junio de 1949.
- 4. Ciudad de nacimiento:** Ciudad de Chicoral, Tolima.
- 5. Número de contacto:** +57 3208246418
- 6. Cargo desempeñado en la empresa ferroviaria:** Yo trabajé en Ferrocarriles

desde 1975 y salí como Tornero 3 de maquinaria industrial.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

7. Año de iniciación y finalización: Ingresé al ferrocarril el 2 de enero de 1975 y salí pensionado el 16 de Julio de 1991.

8. Nivel de estudios: Cuarto de bachillerato y cursos en el SENA.

Tradición Oral – Relatos Orales

9. ¿Es oriundo de la ciudad de Girardot? No, no soy oriundo de la ciudad de Girardot, soy de Chicoral, Tolima.

10. ¿De qué región son/eran sus padres? Mi papá era nacido en Purificación, Tolima y mi mamá era de Chicoral, Tolima.

11. ¿Posee hermanos o es hijo único? Tengo 3 hermanos, actualmente dos de ellos viven Flandes y una hermana en Pitalito, Huila. Somos cuatro en total.

12. ¿Es casado o soltero? Soy casado.

13. ¿Tuvo hijos? ¿Cuántos? Tuve 3 hijos, Jovany Francisco, Carolina Andrea y María Fernanda Almanza Charry.

14. ¿Qué edad tenía cuando inicio a trabajar en el ferrocarril? Cuando empecé a trabajar en los ferrocarriles tenía 26 años.

15. ¿Cuál fue el primer cargo que desempeñó en la empresa ferroviaria y por cuánto tiempo? Empecé como obrero en servicios varios y casi por un año dure en ese cargo.

16. ¿Su entrada a la actividad ferroviaria fue impulsada por algún miembro de su familia o por decisión propia? Un cuñado que ya era ferroviario me dijo que por qué no me presentaba, y yo le dije “no, pues no tengo palanca ni nada”, me dijo “vaya hermano y de pronto le sale la vaina, van a haber ingresos”, y yo me presenté, en el año 74 fue eso.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

17. ¿Cómo fue el proceso para aspirar por una vacante de empleo en el ferrocarril? Nos presentamos 450 personas para 11 vacantes y eso hubo concursos de conocimientos generales, entrevistas con psicólogos y todo. En la clasificación general quedé de séptimo e ingrese a los ferrocarriles.

18. ¿Cuáles considera usted que eran los beneficios de trabajar como ferroviario? Nosotros en los ferrocarriles teníamos buenos beneficios, buenos servicios médicos, era una de las mejores empresas que había en Colombia.

19. ¿Qué horarios estableció la empresa para usted? Yo trabajaba de 7 de la mañana a 12 del día, salíamos a almorzar y regresábamos a la 1 y media, salíamos a las 5 y media.

20. ¿Necesitaban de algún requisito educativo? No necesitamos de ningún requisito educativo porque ahí nos daban cursos, adiestramiento en las labores que desempeñábamos.

21. ¿Cuánto dinero ganaba por día o mes laborado? Cuando ingresé yo a ferrocarriles empecé ganando 1.500 pesos, nos pagaban quincenalmente.

22. ¿A qué empresa de ferrocarriles perteneció? Pertenecí a Ferrocarriles Nacionales, Talleres Flandes.

23. ¿Cuántas personas integraban su círculo laboral? Mi círculo laboral eran más de 200 personas.

24. ¿Alguna vez sufrió un accidente mientras trabajaba? Sí, sufrí varios accidentes, este dedo, un compañero casi pariente mío, estaba casado con una cuñada mía y trabajando los dos en material rodante en esa época me accidenté y la uña se me cayó y no volvió a salir.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

25. ¿Cómo considera que el ferrocarril contribuyó a su formación personal? El ferrocarril contribuyó en mi formación personal, pues, cuando ingresé, al año a las primeras vacaciones formé un hogar con Sofía Charry Cuellar y tengo 3 hermosos hijos y los puse a estudiar. Me contribuyó mucho el ferrocarril en eso.

26. ¿Es miembro activo de alguna organización de pensionados ferroviarios? Sí, pertenezco actualmente a 3 de las organizaciones pensionales del ferrocarril acá en la ciudad de Girardot.

Reconstrucción de la Memoria Histórica

27. ¿Cómo eran los procesos de capacitación a los trabajadores ferroviarios? El ferrocarril nos ponía instructores que venían directamente de Bogotá y nos daban los cursos y especializaciones.

28. ¿Qué estaciones/rutas manejaba la empresa para la cual trabajaba? Yo un tiempo estuve prestado a maquinaria pesada y estuve dando la vuelta, como decíamos antiguamente, ‘la vuelta a Colombia’, salíamos por Bogotá, llegábamos a Útica, de Útica arrancábamos para Puerto Salgar, Puerto Salgar hacia Dorada, y llegábamos a Ibagué y de Ibagué regresábamos a Talleres Flandes. Íbamos a arreglar tractores y buldóceres que se encontraban dañados en la vía.

29. ¿El Estado o las empresas con las que trabajó le brindaban garantías y beneficios como seguridad contra riesgos profesionales? Sí, teníamos muy buena seguridad industrial en el ferrocarril, nos daban toda clase de equipos y todo eso para desempeñar nuestras labores.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

30. ¿Adquirió algún tipo de ascenso durante su estadía en la empresa de ferrocarriles o conservó el mismo puesto de trabajo inicial? No, yo estuve en varias secciones en el ferrocarril, estuve primero en Varios, en Varios no hacían concursos para ascender ni nada, después pasé a Material Rodante donde llegué a Operador 2 de Material Rodante y de ahí pedí traslado para Maquinaria Industrial donde salí como Tornero 3 de Maquinaria Industrial.

31. ¿Había movimientos sindicalistas dentro de la actividad ferroviaria? Si, nosotros teníamos un sindicato muy bueno, defensor de los derechos de los trabajadores.

32. ¿Qué vías eran las principales para el transporte de mercancía y que usted conoció durante su trabajo? Las vías eran las que desplazaban desde prácticamente desde La Dorada hasta la Costa y yo conocí hasta la Dorada; desde Girardot hasta La Dorada yo conocí puertos y estuve en Puerto Nare también trabajando.

33. ¿Qué materiales transportaba la empresa para la cual trabajaba? Se transportaba mucha mercancía como el algodón.

34. ¿Cuántos años aproximadamente duró en funcionamiento la empresa? La empresa se terminó en el año 91, yo entré en el 75 y estuve 16 años laborando, no sé anteriormente cuándo empezó a laborar la empresa.

35. ¿Cómo cree que los ferrocarriles aportaron al desarrollo del país y de Girardot? El ferrocarril apoyó mucho para el transporte, era una de las empresas pujantes en el transporte en todo Girardot.

36. ¿Recuerda alguna anécdota positiva o negativa en el ferrocarril? Pasábamos muy chévere, había mucho compañerismo. En el ferrocarril quedan grandes recuerdos que nunca los voy a olvidar, como eran las fiestas, la celebración de la fiesta de nuestra patrona la Virgen

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

del Carmen, en la cual nos reuníamos no sólo los compañeros de trabajo sino toda la familia, íbamos y departíamos todo el día, se contrataba una orquesta, daban lechona, a veces daban carne a la llanera, a veces pollo, y yo tuve el honor de formar parte de las juntas directivas cuando se hacían fiestas en el taller, después de salir pensionado ya no porque no pertenezco como directivo a ninguna sociedad de pensionados sino como socio, y otra cosa que no se me puede olvidar nunca fueron los campeonatos internos de fútbol, muchos decían que eran una justa, pero no, la pasábamos rico, nos divertíamos, llevábamos también a la familia y esos son momentos que nunca se pueden olvidar, la felicidad que compartimos. En el ferrocarril nosotros como compañeros somos una gran familia, todos tenemos una amistad muy buena y como en todas esas partes siempre hay uno que otro que no concuerda con uno, pero entonces no pasa a mayores, pero la felicidad era total en fiestas y partidos de futbol y todo.

37. ¿Cuántos días se demoraban en transportar una carga de materiales o bienes hacia otra localidad? La demora en el transporte, por ejemplo, un viaje de Bogotá a La Dorada eran casi 12 horas, se utilizaba mucho el transporte de pasajeros y la gente viajaba mucho de Bogotá a Girardot a pasar sus fines de semana.

38. ¿Cómo recuerda a la Girardot de la época cuando el ferrocarril aun recorría las líneas férreas? En Girardot, en la época cuando el ferrocarril aun recorría las líneas férreas, era una fiesta cuando llegaba el tren, se encontraban toda clase de viandas, la gente salía y los que salían a recoger a sus familiares que llegaban a visitarlos de otras partes.

39. ¿Por qué considera usted que el ferrocarril en Girardot dejó de operar? No, ahí si el ferrocarril en Girardot dejo de trabajar o de operar no sólo en Girardot sino en toda

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Colombia por la politiquería, le echaban la culpa a los trabajadores pero fueron los políticos los que acabaron con esta linda empresa.

40. ¿Considera usted que el ferrocarril podría volver a hacer una herramienta crucial para el desarrollo del país? ¡Ja!, si los políticos quieren lo hacen, ellos hacen y deshacen con este país lo que quieren. Yo creo que el ferrocarril hace mucha falta porque se pueden transportar grandes toneladas de carga para varios lugares.

Patrimonio Cultural

41. ¿Cree usted importante que los girardoteños y visitantes conozcan la historia del ferrocarril en reconocimiento del legado histórico que este aportó al municipio? Es necesario que todos sepan y conozcan, pues para las nuevas juventudes, porque el ferrocarril acabó en el 91 y del 91 para acá los jóvenes no conocen nada del ferrocarril, entonces sí sería un aporte para el municipio.

42. ¿Qué opina usted del estado actual de las líneas férreas del municipio? Las líneas actualmente están acabadas pero yo sé que se pueden reconstruir, falta el empuje del gobierno para que vuelva y lance, e inclusive, en otras partes de acá de Colombia ya están operando los trenes, por ejemplo, en el Valle y en la Costa todavía hay trenes que sale desde Puerto Berrío hasta la Costa, creo que en Santander y en Bogotá hay un tren turístico.

43. ¿Considera que las Administraciones han dado el debido reconocimiento a la historia del ferrocarril en Girardot? No, no, las Administraciones no han dado un debido reconocimiento a la historia del ferrocarril en Girardot, no hacen nada.

44. ¿Piensa que la memoria del ferrocarril se encuentra plasmada bajo un patrimonio cultural? Sí, la historia del ferrocarril es un patrimonio cultural.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

45. ¿Si usted pudiera definir al ferrocarril en una sola palabra cuál sería? Como un excelente medio de transporte podría definir al ferrocarril, pero no en una sola palabra.

46. ¿Si pudiera usted imaginar a Girardot sin la llegada del ferrocarril, cómo cree que sería el municipio hoy en día? El municipio está acabado porque el ferrocarril ya no llega a Girardot, ya no hay, entonces me gustaría que volviera otra vez, que el tren volviera acá.

47. ¿Para usted que representó el ferrocarril? Para mí el ferrocarril es mi vida, mi formación, tengo grandes amigos y disfruto mucho con mis compañeros.

48. ¿Piensa que en el consumo cultural de la ciudad se destaca la historia del ferrocarril? Claro, en el consumo cultural de la ciudad el ferrocarril debe formar parte primordial de toda ciudad.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Anexo 3: Entrevista a Pedro Alfonso Charry Galvis



Pedro Alfonso Charry Galvis. Girardot, Cundinamarca. 2020

Cabezote: Identificación de personaje

1. **Nombre completo:** Pedro Alfonso Charry Galvis
2. **Edad:** 71 años
3. **Fecha de nacimiento:** 4 de agosto de 1949
4. **Ciudad de nacimiento:** Ciudad de Girardot, Cundinamarca
5. **Número de contacto:** +57 3134831784

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

6. **Cargo desempeñado en la empresa ferroviaria:** Mecánico de Locomotoras a Vapor.

7. **Año de iniciación y finalización:** 1970 y finalicé mi trabajo en 1987.

8. **Nivel de estudios:** Bachiller.

Tradición oral – Relatos orales

9. **¿Es oriundo de la ciudad de Girardot?** Sí.

10. **¿De qué región son/eran sus padres?** De Girardot, Cundinamarca.

11. **¿Posee hermanos o es hijo único?** Sí.

12. **¿Es casado o soltero?** Casado.

13. **¿Tuvo hijos? ¿Cuántos?** Sí, 2, niña y niño.

14. **¿Qué edad tenía cuando inicio a trabajar en el ferrocarril?** 18 años cumplidos.

15. **¿Cuál fue el primer cargo que desempeñó en la empresa ferroviaria y por cuánto tiempo?** Trabajé en pintura, en la sección de pintura, por año y medio.

16. **¿Su entrada a la actividad ferroviaria fue impulsada por algún miembro de su familia o por decisión propia?** Por decisión de mi padre.

17. **¿Cómo fue el proceso para aspirar por una vacante de empleo en el ferrocarril?** Me enteré por la prensa que necesitaban personal para trabajar en Ferrocarriles Nacionales, en Talleres Flandes.

18. **¿Cuáles considera usted que eran los beneficios de trabajar como ferroviario?** A razón de que en Girardot no habían fuentes de trabajo, se presentó la ocasión y por eso entré a trabajar en los ferrocarriles, lo que fue el principal beneficio.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

19. ¿Qué horarios estableció la empresa para usted? El horario de 8 horas diarias, de 7 a 12 y de 1 a 5 de la tarde.

20. ¿Necesitaban de algún requisito educativo? Ser bachiller.

21. ¿Cuánto dinero ganaba por día o mes laborado? 900 pesos mensuales.

22. ¿A qué empresa de ferrocarriles perteneció? Ferrocarriles Nacionales de Colombia, sección Girardot.

23. ¿Cuántas personas integraban su círculo laboral? Como 70 personas por sección.

24. ¿Alguna vez sufrió un accidente mientras trabajaba? No, nunca.

25. ¿Cómo considera que el ferrocarril contribuyó a su formación personal? En una forma de empresa, porque era una empresa muy seria y uno personalmente se formaba con el trabajo, no había tiempo para uno estar vagando, simplemente uno era serio en el trabajo y así era, así lo consideraban los jefes a uno.

26. ¿Es miembro activo de alguna organización de pensionados ferroviarios? Sí, soy directivo de Analpefer.

Reconstrucción de la memoria histórica

27. ¿Cómo eran los procesos de capacitación a los trabajadores ferroviarios?

Como todo proceso prácticamente, diga usted, como los cursos del SENA, uno se preparaba, le daban a uno formatos y cuando terminaba uno los cursos venían las evaluaciones y el que sacaba mejor puntaje pues era el que pasaba al cargo.

28. ¿Qué estaciones/rutas manejaba la empresa para la cual trabajaba? Las rutas que trabajábamos eran Bogotá-Girardot, Girardot-Neiva, Girardot-Ibagué.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

29. ¿El Estado o las empresas con las que trabajó le brindaban garantías y beneficios como seguridad contra riesgos profesionales? Sí claro, nosotros teníamos una normatividad y un cuadernillo donde nos enseñaban los derechos y deberes en el trabajo, dentro de esos trabajos la seguridad de nosotros, al cumplir nosotros estas normas aplicábamos de una vez lo que era la seguridad industrial.

30. ¿Adquirió algún tipo de asenso durante su estadía en la empresa de ferrocarriles o conservó el mismo puesto de trabajo inicial? Sí, yo hice la carrera, como se dice vulgarmente, como en el ejército, empecé de ayudante y terminé como jefe de sección, yo llegué a manejar 70 personas.

31. ¿Habían movimientos sindicalistas dentro de la actividad ferroviaria? Dentro, sí claro, dentro de la actividad ferroviaria habían dos entes de sindicatos, lo que llamaban Sindicato Nacional y el otro que era el Sindicato Ferrovías, que eran dos entes laborales, se puede decir de derechos de movimientos sindicales.

32. ¿Qué vías eran las principales para el transporte de mercancía y que usted conoció durante su trabajo? Para transportar mercancía eran las de Neiva-Ibagué que transportaban algodón y arroz, que lo trabajaban para La Dorada y de ahí salía para el exterior.

33. ¿Qué materiales transportaba la empresa para la cual trabajaba? Como lo dije anteriormente, eran productos agrícolas como el arroz y el algodón que se producían en los departamentos del Tolima, Huila y Cundinamarca.

34. ¿Cuántos años aproximadamente duró en funcionamiento la empresa? Por ahí unos 80 o 100 años.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

35. ¿Cómo cree que los ferrocarriles aportaron al desarrollo del país y de Girardot? Para el desarrollo del país y Girardot, como todo país, se desarrolla por intermedio del transporte, en esa época habían carreteras muy primates y entró el ferrocarril a formar el desarrollo del país por la cuestión de que teníamos 5 divisiones en Colombia, la división Antioquia, la división Magdalena, la división Santander, la división Cundinamarca y la división Valle, que se llamaba el Pacífico, entonces cada división tenía un gerente y una administración en donde la central era en Bogotá, pero se manejaba así en esa época.

36. ¿Recuerda alguna anécdota positiva o negativa en el ferrocarril? Pues positivas porque nos dieron mucho trabajo a muchas personas y a muchas familias, y de ahí, nosotros educamos a nuestros hijos, nosotros les dimos carrera universitaria, los otros se quedaron con primaria o bachillerato. Lo negativo, pues lo negativo, como todo, se acabó la empresa, entonces al acabarse la empresa, pues ustedes se pueden dar cuenta, que todo está abandonado, todo está tirado con grandes infraestructuras como edificios, las líneas férreas, todo se acabó, ahí está tirado, entonces esos son los acuerdos de gobierno que hacen, porque es que es menos costoso la carga por ferrocarril que por camión, el vehículo fue más costoso, el ferrocarril de 10 vagones carga miles de toneladas en un solo viaje, una tracto mula por mucho, por mucho que sea un doble troque, o lo que sea, no carga lo que carga un vagón, un vagón carga 70 mil kilos, un solo vagón. Entonces imagínese usted, 20 o 30 vagones jalando, un tren jalando todos esos vagones. Uno se da cuenta también por la cuestión en la Guajira, sobre el Cerrejón, usted ve pasar en un paso nivel y ve que pasa y pasa el tren y eso dura usted hasta una hora a que termine el tren, entonces se ve que ahí hay una economía, hay un bajo de divisas para el país, o sea hay

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

más divisas para el país quiero decir ¿sí? y en un solo viaje, entonces hace mucha falta el ferrocarril.

37. ¿Cuántos días se demoraban en transportar una carga de materiales o bienes hacia otra localidad? No, eso lo hacen en horas. El tren salía, por decir algo, de Santa Marta, con materiales para el interior y usted se gastaba 11 horas o 12 horas.

38. ¿Cómo recuerda a la Girardot de la época cuando el ferrocarril aun recorría las líneas férreas? Eso era muy hermoso, habían horas de llegada de los trenes, a las salidas la gente estaba a las 5 de la mañana esperando tren para irse para Bogotá, habían restaurantes, comidas callejeras, había de todo, mejor dicho, había un comercio informal tremendo. Lo mismo que para Ibagué y para Neiva, existía el ferrocarril y había auto ferros que salían después del tren y a la gente le gustaba viajar por la comodidad que tenían en los vagones porque había servicio de baños, servicio de restaurantes; uno viajaba con todas las comodidades casi del caso.

39. ¿Por qué considera usted que el ferrocarril en Girardot dejó de operar? Por las malas Administraciones, porque yo recuerdo que una vez que fui a Bogotá, por la Caracas estaba la terminal de buses ¿sí?, y nosotros nunca nos imaginamos que eso iba a suceder ¿Qué pasó?, cuando hubo la fusión del transporte con la carga y los grandes gerentes de la época, creo que era Duarte y el señor este del Bolivariano, se unieron e hicieron una jugada política para que el transporte de pasajeros en flotas o en autobuses, pasara a carga, se fusionó la carga, de ahí vino la fusión.

En esa época trajeron no sé cuántos, cientos de chasis para transportar, ¿qué pasó? las dos empresas se fusionaron, en la Carrera 13 con 19 o 22, esquina con esquina, montaron al Bolivariano, entonces ahí privó el descalabro del ferrocarril. Ya el ferrocarril no daba carga, se la

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

llevaba era la empresa de Expreso Bolivariano y así empezó la decadencia, con todos los tráiler y remolques que trajeron. Hay un cementerio que usted puede ser testigo, va a Ibagué y ahí encuentran la cantidad de chasis botados, enyerbados, desmontados, todavía con llantas podridas, porque esa gente llegaron con llantas, y ahí están los arrumes de ese despilfarro que hubo, entonces ahí fue el acabose del ferrocarril.

Trajeron una cantidad de motores que para subir la Línea, que para subir por el lado de Guaduas, y eso nunca dio resultado porque los bloques no casaron con los que habían en Colombia, entonces todo eso quedó tirado, ¿qué podían hacer con todo ese material? que eran miles de bloques de motores, entonces eso quedó tirado porque no se pudo recuperar nada de eso, no casaban los pernos, los huecos, las toberas, no casaban para nada. Entonces eso es un despilfarro que hizo el gobierno de la época, no recuerdo si fue el de Belisario o el de este señor santandereano, y ahí se acabó el ferrocarril.

Lo otro fue que la misma dirección sindical fue muy participativa en eso, porque esa gente les dio mucha plata, hoy en día, tienen edificios de cuatro pisos o de cinco pisos, tienen haciendas ganaderas, ¿y eso de dónde salió? Uno como trabajaba, yo que fui jefe nunca pude tener una vaca ni un chivo, como se dice vulgarmente, y ellos tienen ganaderías y haciendas. Entonces, el sindicato se volvió patronalista, no defendían los intereses de la empresa ni a los trabajadores, ellos fueron por lo de ellos y listo, se acabó, eso pasó con la dirección sindical. Esto tiene mucha influencia en el por qué se acabaron los ferrocarriles, eso no fue solamente parte de la empresa, eso fue parte del Sindicato Nacional que se prestaron para muchos chanchullos que hizo el gobierno y no tanto el gobierno, los politiqueros de la época.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

40. ¿Considera usted que el ferrocarril podría volver a hacer una herramienta crucial para el desarrollo del país? Pues, yo he oído que hay proyectos en que los ferrocarriles se vuelven a rehabilitar, yo estuve hablando con un ingeniero y me dijo que si yo podía trabajar más, dijo "usted no está haciendo nada, pero vamos a hacer un ferrocarril en Bogotá que viene de la parte de Tunja para Bogotá y de Tunja pues se va a ampliar para los Santanderes", me dijo que si yo estaba en capacidad de trabajar, yo le dije que no, que estaba muy viejo, ya 71 años ya no sirvo ni de estorbo, le dije.

Pero sí sería muy bueno y que sea un ferrocarril moderno, como los hay hoy en día. Otro problema que se me olvidó decirles, es que el ferrocarril se acabó porque había mucho volcamiento, lo ancho de las líneas férreas era de 90 centímetros y el volumen era de 3.20 o 3.40 cm de alto, entonces tan pronto el tren cogía una curva se volcaban los vagones y ahí el problema tan verraco para eso. Dijeron que lo iban a mejorar, que iban a cambiar todo y que iban a traer locomotoras españolas de 1.50 de ancho de riel, cada riel iba de 1.50 y el vagón, la capacidad de altura de los vagones, iban a ser más bajas, entonces podían desarrollar más velocidad y eran más estables para llevar la carga, pero eso se quedó en el tintero, eso quedó encima del escritorio porque nunca se vio eso, hasta la presente como ustedes pueden ver.

Sin embargo, hay ferrocarriles que están funcionando, por lo menos el de Santa Marta está funcionando y eso es parte del ferrocarril antiguo, en los Santanderes y en el Valle todavía hay movimiento de trenes. Aquí hasta hace que, diga usted 10 o 15 años, se movían trenes por acá, porque por lo menos Talleres Flandes siempre quedó con personal, o contratábamos, no, que hay una locomotora para reparar, listo, teníamos el taller. Pero ¿qué pasó? también hubo despilfarros, gente de mala fe que se robaba la herramienta, y llegó el momento en que no había

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

con qué trabajar, teníamos la capacidad humana pero no habían herramientas para trabajar.

Hacían falta muchas cosas, entonces, ahí también es otro fracaso.

Patrimonio cultural

41. ¿Cree usted importante que los girardoteños y visitantes conozcan la historia del ferrocarril en reconocimiento del legado histórico que este aportó al municipio? Claro, si, lógico, porque por lo menos ahí tenemos el puente férreo, eso es una obra lindísima, y la anchura de ese puente yo la alcancé a conocer, hubo una parte en que tuvieron que reformar porque el puente se partió en dos, entonces, con grúas del lado del Tolima y con grúas del lado de Cundinamarca pudieron ensamblar las partes que fueron precisas y de ahí, listo, fue cuando vino la aprobación de carga que le metieron no sé cuántas toneladas y le metieron no sé cuántas locomotoras al puente para ver si soportaba el peso y no, dio resultado, el tren, el comercio, la industria, el transporte, el turismo, todo tenía que ver.

Por lo menos, Flandes, ahí debajo del viaducto los comederos de pescado, todo los restaurantes, toda la gente era los fines de semana a llegar allá a comer su pescado, sus cosas, ¿pero si ven que todo eso se acabó?, la gente le gustaba ver pasar los trenes por esos viaductos y habían trenes grandísimos, por lo menos, los trenes de carga que venían de Neiva con algodón o con arroz, eran 60 o 70 vagones uno detrás del otro y eso era hermoso, una cosa impresionante, pero todo se acabó, los Talleres Flandes eran unos talleres, para la época modernos, pero ya eso no sé qué ira a hacer el gobierno de aquí en adelante, yo creo, porque qué día el ingeniero me dijo que ya lo habían contratado a él para buscar personal para hacer una rehabilitación, pero yo le dije que no, que yo no estaba para esos trotes, ya las manos me duelen, es más, soy hipertenso, diabético, de todo tengo un poquito, entonces ya no.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Mi carrera, y sobretodo volviendo al municipio, fue muy bonita, como dice el cuento, me hice profesional en la materia dentro de los talleres, había estudiado en el SENA y me sirvió mucho, lo que hice en los principios del SENA me sirvió mucho para entrar al ferrocarril y aplicarlo en la misma empresa. Ahora por lo menos, cuando yo ingresé al ferrocarril fue por mis propios méritos, mi papá vio en la prensa, el viejo era un lotero, vendía lotería y me dijo “mijo mire”, porque yo le decía que yo quería trabajar, que necesitaba trabajar, yo tenía ya casi 18 años y nada de nada, entonces me dijo “aquí le salió lo suyo, necesitan personal ferroviario en Talleres Flandes, los concursos y las pruebas las van a hacer en el Batallón Ferromejía”, y allá se iban a hacer las pruebas, entonces yo participé, fuí ese lunes temprano, me hice inscribir y me pasaron la hoja para que presentaran los exámenes y los pasé, a los 15 días estaba viajando a Bogotá para firmar contrato, a que me hicieran los exámenes médicos y de una vez quedé dentro de las ferrocarriles, no tuve mucho problema.

Lo mismo con mi carrera, en mi carrera cada año hacían un concurso, o sea, vacante que se desocupaba, vacante que ocupaban, porque eso era una cadena y yo no sé, rápido en surgir en el ferrocarril, hasta llegué a ser jefe, como le contaba anteriormente, ahí me fue muy bien gracias a Dios. Con esa empresa y con ese dinero han estudiado mis hijos que hoy en día son profesionales, tengo mi casa, esto me lo dio el instituto de credito hace 40 años, trabajaba en los ferrocarriles cuando me dieron la casa, todo muy bien. Lástima que se hayan acabado los ferrocarriles, como les digo, eso hay mucha historia, bastante, y hay muchas anécdotas. Cuando nos tomábamos los tragos recordábamos esto, pero yo ahorita no tengo así para recordar.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

42. ¿Qué opina usted del estado actual de las líneas férreas del municipio? Eso se robaron todo, casi no hay líneas férreas, eso no están sino los huecos por donde estaban las líneas.

43. ¿Considera que las Administraciones han dado el debido reconocimiento a la historia del ferrocarril en Girardot? No, no, eso de considerar que las Administraciones han sido o han dado el reconocimiento a la historia de los ferrocarriles de Girardot, es falso. Porque todo lo que ustedes ven, de monumentos y demás, eso lo hizo el ferrocarril y nunca le hicieron mantenimiento, las administraciones, por decir algo, estar interesados, no. Eso lo ha hecho el ferrocarril, grupos de personas ferroviarias que en los pagos es donde nos reunimos casi todos, o parte, porque son 2 o 3 días de pago, entonces todos los días van grupos diferentes y hay líderes que les gusta todavía el ferrocarril.

Celebramos el día de la Virgen del Carmen y hay otro que dice "la locomorita está podrida, está llena de óxido, se robaron la campana, le hicieron cosas". Pero la Administración nunca ha hecho nada por la historia ferroviaria de Girardot, eso es real, el que me diga eso que me enfrente que yo tengo cómo atacarlo porque eso es así, nosotros somos los que hemos hecho, mire, la placa del puente, era una placa de 1.50 de largo x 1 o 1.20 de ancho, donde decía la historia del ferrocarril, el primer paso, el primer clavo, tenía la historia de la anchura del puente y se la robaron, eso, una placa de esas, ¿qué hicieron con esa placa? eso fue a parar a un taller de fundición y eso es un patrimonio histórico, es algo que ahí está, ahí está la historia del ferrocarril de Girardot.

De pronto el que tenga una foto de esa placa mandarla a hacer, pero eso vale un pocotón de plata, eso era en alto relieve, tenía muchas cosas, tenía las dos llantas a los lados del

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

ferrocarril en alto relieve, era muy bonita, como usted ve la locomotora ahí, eso lo cogieron de baño público, la gente y los indigentes, la gente que vende comidas ahí los ve y no les dice nada. Entonces es eso, falta de patriotismo, de muchas cosas, de cultura, todo. A la gente le importa un rábano las cosas de Girardot, entonces eso pasó con los ferrocarriles.

44. ¿Piensa que la memoria del ferrocarril se encuentra plasmada bajo un patrimonio cultural? Bueno, hasta allá no puedo decir nada, pues hay mucha gente que tiene muchos escritos, donde piensa que la memoria del ferrocarril se encuentra plasmada bajo un patrimonio cultural, para estar plasmada hay lugares para eso, pensemos la figura más grande que es el puente, la otra el monumento a la locomotora y la otra la estación, hay cosas que se pueden mostrar que todavía existen y que están ahí, es más, lo que nosotros llamamos trocha o que se llama la vía del ferrocarril, ahí están, o sea, ahí hay como dice acá, está plasmado lo que fue el ferrocarril, ese es el testigo que hay para eso, eso usted se va de aquí para Tocaima y usted ve los linderos de las fincas y está el espacio de la línea férrea, pero hay partes donde los puentes o quebradas, que eran pequeños puentes, eso se robaron todo. Se robaron las vías, eso no hay nada, entonces hay historia plasmada en Girardot.

45. ¿Si usted pudiera definir al ferrocarril en una sola palabra cuál sería? Que empresa tan grande. Es que era una de las empresas más grandes del país, ¿ustedes se imaginan los ferrocarriles por todas las partes de Colombia? No se puede definir en una palabra, es una cosa enorme, una cosa impresionante, usted llega a Bogotá y ve la Estación de la Sabana, ese gran edificio que había, donde era la gerencia general, era la estación de la Sabana. donde había para parquear los trenes y los vagones, es una empresa muy grande, muy linda, muy hermosa.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

46. ¿Si pudiera usted imaginar a Girardot sin la llegada del ferrocarril, cómo cree que sería el municipio hoy en día? No, no había avanzado nada, Girardot no habría avanzado nada, porque miren, desde que se acabó los Ferrocarriles Nacionales ¿qué avanzamos?, nada. Qué iban a abrir una carretera no sé qué porqué parte, por el lado de Agua de Dios, que iban a recorrer no sé cuántos kilómetros menos que el actual, ahí quedo, ahí no hay nada. Que iban a colocar el ferry, el barco que subía por Magdalena, eso que venía hasta acá también, eso no. No habría habido desarrollo, por lo menos, en la época subían los barcos a vapor hasta acá hasta Girardot, debajo del puente férreo ahí era un atracadero, ¿pero qué pasó con el río? lo desangraron, el Río Magdalena, el gran Río de la Magdalena, ya no lo es, es una quebrada.

Dos que yo reconozca, dos hidroeléctricas han montado, la de Prado y la de Betania, de todas las fuentes que botaban de esa agua al Río Magdalena, y cuando había crecientes el agua llegaba bien arriba de las calles de Girardot, ahora usted pasa el Río a pie, usted mire aquí en las curvas donde era el puente férreo para la curva, que llamamos la gran curva, eso ya se ven los piñones ahí en el centro del Río, entonces, ¿qué buque?, es que ni las canoas, ya se quedan encalladas ahí, ya no hay progreso alguno.

47. ¿Para usted qué representó el ferrocarril? Para mi es mi madre empresa, eso fue lo que me dio todo a mí, me dio mi familia, me dio lo que soy, lo que son mis hijos, porque con esa plata del ferrocarril les di estudio a ellos, eso es todo para mí, es la madre empresa.

48. ¿Piensa que en el consumo cultural de la ciudad se destaca la historia del ferrocarril? En la época, el ferrocarril tuvo cultura, claro, la ciudad tenía Teatro Río, Teatro Caldas, Teatro Julin, Teatro Sucre, habían como 5 teatros de cine, la gente se movía, habían sitios de esparcimientos sano, como todas las épocas, pues había gente que se emborrachaba y

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

habían riñas, pero la gran mayoría una verraquera. Ahora, también había cultura. Acá conocí el festival turístico cuando llegaban las reinas en tren y eso era un acontecimiento en la 16 con 14 donde queda la Estación del Ferrocarril, eso habían cabalgatas, habían una cantidad de cosas.

Hoy en día, ¿dónde hay una cosa de esas? Eso se acabó, se acabó. Aquí ya no hay cultura, ya no hay nada, aquí tuvimos obras de teatro, ahí está el Teatro Cultural abandonado, ¿para qué eso?, para meter un pocotón de chécheres viejos que tiene la Alcaldía, allá los meten. Yo vi obras ahí de cultura, eso nunca más se volvió a ver, entonces, eso es lo verraco de estos gobiernos.

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios

Consentimiento Informado y Autorización de Uso de Imagen



DOCUMENTO DE AUTORIZACIÓN DE USO DE DERECHOS DE IMAGEN SOBRE FOTOGRAFÍAS Y FIJACIONES AUDIOVISUALES (VIDEOS) Y DE PROPIEDAD INTELECTUAL OTORGADO A LA CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS

Victor Salamanca en adelante el CEDENTE identificado(a) con cédula de ciudadanía o pasaporte número _____ expedida en _____ autoriza a la Corporación Universitaria Minuto de Dios -UNIMINUTO, Institución de educación superior privada, de utilidad común, sin ánimo de lucro, con personería jurídica reconocida mediante Resolución 10345 expedida por el Ministerio de Educación Nacional el día 01 de agosto de 1990, identificada con el NIT N° 800.116.217-2, con domicilio en la ciudad de Bogotá, para utilizar, realizar, publicar, imprimir, reproducir y disponer de cualquier forma conocida o por conocer toda las tomas fotográficas y/o audiovisuales en las cuales aparezca su imagen, así como toda fotografía y procedimientos análogos a la fotografía, o producción Audiovisual (Video), para fines, previas las siguientes CONSIDERACIONES:

1. Que el CEDENTE ha manifestado su consentimiento para que la Corporación Universitaria Minuto de Dios -UNIMINUTO, realice una serie tomas fotográficas y/o videos o utilice las fotografía y procedimientos análogos a la fotografía, o producción Audiovisual (Video) cuyos derechos morales y patrimoniales le pertenecen, con el objeto de ser reproducidas en materiales educativos producidos por la Corporación Universitaria Minuto de Dios, tales como libros de estudio, guías de estudio u otros materiales didácticos o materiales publicitarios del mismo, siempre y cuando no afecten su integridad personal ni vayan en contra de sus principios morales y éticos.
2. Que dada la naturaleza de UNIMINUTO como Institución de Educación Superior, con un modelo universitario innovador para ofrecer Educación de alta calidad, de fácil acceso, integral y flexible; para formar profesionales altamente competentes, éticamente responsables y líderes de procesos de transformación social, el CEDENTE ha manifestado su aceptación libre de posar para las tomas de fotografías y/o videos para la Corporación Universitaria Minuto de Dios -UNIMINUTO, y/o ceder su material fotográfico o audiovisual.

Yo, Victor Salamanca, mayor de edad, domiciliado y residenciado en Girardot - Cal identificado con la cédula de ciudadanía o pasaporte No. _____ de _____, en mi calidad de persona natural cuyo imagen será fijada en una fotografía o producción Audiovisual (Video) que utilizará y publicará la **Corporación Universitaria Minuto de Dios**, suscribo el presente documento de autorización de uso de derechos de imagen sobre fotografía y procedimientos análogos a la fotografía, o producción Audiovisual (Video), así como los patrimoniales de autor y derechos conexos, el cual se registrá por las normas legales aplicables y en particular por las siguientes Cláusulas:

CONDICIONES

PRIMERA - AUTORIZACIÓN: mediante el presente documento autorizo la utilización de los derechos de imagen sobre fotografías o procedimientos análogos a la fotografía, o producciones Audiovisuales (Videos), así como los derechos patrimoniales de autor (Reproducción, Comunicación Pública, Transformación y Distribución) y derechos conexos, a la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS** para incluirlos en fotografías o procedimientos análogos a la fotografía, o producciones Audiovisuales (Videos).

FR-II-ADP-07 Vers.1.0
Julio 22 de 2014

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios



SEGUNDA - OBJETO: Por medio del presente escrito, autorizo a la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS** para que, de conformidad con las normas internacionales que sobre Propiedad Intelectual sean aplicables, así como bajo las normas vigentes en Colombia, usen los derechos de imagen sobre fotografías o procedimientos análogos a la fotografía, o producciones Audiovisuales (Videos), así como los derechos de propiedad intelectual y sobre Derechos Conexos que le puedan pertenecer para ser utilizados por la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS**.

PARÁGRAFO - ALCANCE DEL OBJETO: La presente autorización de uso se otorga a la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS**, para ser utilizada en ediciones impresas y electrónicas, digitales, ópticas y en la Red Internet. **PARÁGRAFO:** Tal uso se realizará por parte de la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS** y/o a quienes estas autoricen, para efectos de su publicación de manera directa, o a través de un tercero que se designe para tal fin.

TERCERA - TERRITORIO: Los derechos aquí Autorizados se dan sin limitación geográfica o territorial alguna.

CUARTA - ALCANCE: La presente autorización se da para formato o soporte material, y se extiende a la utilización en medio óptico, magnético, electrónico, en red, mensajes de datos o similar conocido o por conocer en el futuro.

QUINTA - EXCLUSIVIDAD: La autorización de uso aquí establecida no implica exclusividad en favor de la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS**. Por lo tanto me reservo y conservaré el derecho de otorgar directamente, u otorgar a cualquier tercero, autorizaciones de uso similares o en los mismos términos aquí acordados.

SEXTA - DERECHOS MORALES (Créditos y mención): La Autorización de los derechos antes mencionados no implica la cesión de los derechos morales sobre los mismos por cuanto en conformidad con lo establecido en el artículo 6 Bis del Convenio de Berna para la protección de las obras literarias, artísticas y científicas; artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, estos derechos son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables. Por lo tanto los mencionados derechos seguirán radicados en cabeza mía.

SÉPTIMA - La presente autorización se realiza a Título Gratuito, por lo que no se genera ningún tipo de remuneración, vínculo laboral, ni obligación pecuniaria alguna entre las partes.

OCTAVA - La Corporación Universitaria Minuto de Dios se compromete a dar siempre el crédito al **CEDENTE** en los materiales impresos y digitales que se publiquen, cuando lo amerite.

Dada en Girardot, a los Trenta (30) días del mes de Octubre de 2020


 LA PERSONA _____
 C.C. N° _____

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios



CONSENTIMIENTO INFORMADO

El presente cuestionario se realiza en el marco del proyecto **“EL FERROCARRIL, VEHÍCULO PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA MEMORIA HISTÓRICA DE GIRARDOT DESDE LOS RELATOS ORALES DE LOS FERROVIARIOS. ESTUDIO DE CASO: HISTORIAS DE VIDA DE TRES FERROVIARIOS”**, trabajo que se usará como proyecto de grado para optar al título de comunicador social y periodista de la Corporación Universitaria Minuto de Dios (UNIMINUTO)- Centro Regional Girardot. En esta primera fase, se tiene como propósito caracterizar la historia de vida de la (s) personas que cuentan con tres condiciones para realizar la presente investigación:

1. Debe ser pensionado del ferrocarril.
2. Debe haber trabajado en Girardot.

Dicha investigación tiene por objetivo reconstruir la memoria histórica de Girardot a partir de los relatos orales de los pensionados ferroviarios para comprender las narrativas que se tejen alrededor del ferrocarril, con un estudio de caso de tres historias de vida de ferroviarios en el cual su participación será indispensable, dado que su experiencia servirá de insumo para la sistematización de experiencias orales que permitan reconstruir la memoria histórica de Girardot.

Aceptando realizar este cuestionario, certifico que he sido informado(a) con la claridad y veracidad debidas respecto al curso de la investigación, sus objetivos y procedimientos. Que actúo consciente, libre y voluntariamente como participante de la presente investigación contribuyendo a la fase de caracterización. Soy conocedor(a) de la autonomía suficiente que poseo para abstenerme de responder las preguntas que me sean formuladas y a prescindir de mi colaboración cuando a bien lo considere y sin necesidad de justificación alguna y de igual forma, se me informó que mi participación se hará a título gratuito, por lo que no recibiré remuneración alguna por participar. Sé que los riesgos de la investigación y las pruebas son mínimos. También sé que se respetará la buena fe, la confidencialidad e intimidad de la información por mí suministrada, lo mismo que mi seguridad física y psicológica.

Firma: _____

C.C. _____

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios



DOCUMENTO DE AUTORIZACIÓN DE USO DE DERECHOS DE IMAGEN SOBRE FOTOGRAFÍAS Y FIJACIONES AUDIOVISUALES (VIDEOS) Y DE PROPIEDAD INTELECTUAL OTORGADO A LA CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS

GABRIEL PINOZZI en adelante el **CEDENTE** identificado(a) con cédula de ciudadanía o pasaporte número _____ expedida en GIRARDOT autoriza a la Corporación Universitaria Minuto de Dios -UNIMINUTO, Institución de educación superior privada, de utilidad común, sin ánimo de lucro, con personería jurídica reconocida mediante Resolución 10345 expedida por el Ministerio de Educación Nacional el día 01 de agosto de 1990, identificada con el NIT N° 800.116.217-2, con domicilio en la ciudad de Bogotá, para utilizar, realizar, publicar, imprimir, reproducir y disponer de cualquier forma conocida o por conocer toda las tomas fotográficas y/o audiovisuales en las cuales aparezca su imagen, así como toda fotografía y procedimientos análogos a la fotografía, o producción Audiovisual (Video), para fines, previas las siguientes CONSIDERACIONES:

1. Que el **CEDENTE** ha manifestado su consentimiento para que la Corporación Universitaria Minuto de Dios -UNIMINUTO, realice una serie tomas fotográficas y/o videos o utilice las fotografía y procedimientos análogos a la fotografía, o producción Audiovisual (Video) cuyos derechos morales y patrimoniales le pertenecen, con el objeto de ser reproducidas en materiales educativos producidos por la Corporación Universitaria Minuto de Dios, tales como libros de estudio, guías de estudio u otros materiales didácticos o materiales publicitarios del mismo, siempre y cuando no afecten su integridad personal ni vayan en contra de sus principios morales y éticos.
2. Que dada la naturaleza de **UNIMINUTO** como Institución de Educación Superior, con un modelo universitario innovador para ofrecer Educación de alta calidad, de fácil acceso, integral y flexible; para formar profesionales altamente competentes, éticamente responsables y líderes de procesos de transformación social, el **CEDENTE** ha manifestado su aceptación libre de posar para las tomas de fotografías y/o videos para la Corporación Universitaria Minuto de Dios -UNIMINUTO, y/o ceder su material fotográfico o audiovisual.

Yo, JOSÉ GABRIEL PINOZZI, mayor de edad, domiciliado y residiendo en GIRARDOT, identificado con la cédula de ciudadanía o pasaporte No. _____ de _____ en mi calidad de persona natural cuyo imagen será fijada en una fotografía o producción Audiovisual (Video) que utilizará y publicará la **Corporación Universitaria Minuto de Dios**, suscribo el presente documento de autorización de uso de derechos de imagen sobre fotografía y procedimientos análogos a la fotografía, o producción Audiovisual (Video), así como los patrimoniales de autor y derechos conexos, el cual se registrá por las normas legales aplicables y en particular por las siguientes Cláusulas:

CONDICIONES

PRIMERA - AUTORIZACIÓN: mediante el presente documento autorizo la utilización de los derechos de imagen sobre fotografías o procedimientos análogos a la fotografía, o producciones Audiovisuales (Videos), así como los derechos patrimoniales de autor (Reproducción, Comunicación Pública, Transformación y Distribución) y derechos conexos, a la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS** para incluirlos en fotografías o procedimientos análogos a la fotografía, o producciones Audiovisuales (Videos).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios



A 884

SEGUNDA - OBJETO: Por medio del presente escrito, autorizo a la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS** para que, de conformidad con las normas internacionales que sobre Propiedad Intelectual sean aplicables, así como bajo las normas vigentes en Colombia, usen los derechos de imagen sobre fotografías o procedimientos análogos a la fotografía, o producciones Audiovisuales (Videos), así como los derechos de propiedad intelectual y sobre Derechos Conexos que le puedan pertenecer para ser utilizados por la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS**.

PARÁGRAFO - ALCANCE DEL OBJETO: La presente autorización de uso se otorga a la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS**, para ser utilizada en ediciones impresas y electrónicas, digitales, ópticas y en la Red Internet. **PARÁGRAFO:** Tal uso se realizará por parte de la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS** y/o a quienes estas autoricen, para efectos de su publicación de manera directa, o a través de un tercero que se designe para tal fin.

TERCERA - TERRITORIO: Los derechos aquí Autorizados se dan sin limitación geográfica o territorial alguna.

CUARTA - ALCANCE: La presente autorización se da para formato o soporte material, y se extiende a la utilización en medio óptico, magnético, electrónico, en red, mensajes de datos o similar conocido o por conocer en el futuro.

QUINTA - EXCLUSIVIDAD: La autorización de uso aquí establecida no implica exclusividad en favor de la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS**. Por lo tanto me reservo y conservaré el derecho de otorgar directamente, u otorgar a cualquier tercero, autorizaciones de uso similares o en los mismos términos aquí acordados.

SEXTA - DERECHOS MORALES (Créditos y mención): La Autorización de los derechos antes mencionados no implica la cesión de los derechos morales sobre los mismos por cuanto en conformidad con lo establecido en el artículo 6 Bis del Convenio de Berna para la protección de las obras literarias, artísticas y científicas; artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, estos derechos son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables. Por lo tanto los mencionados derechos seguirán radicados en cabeza mía.

SÉPTIMA - La presente autorización se realiza a Título Gratuito, por lo que no se genera ningún tipo de remuneración, vínculo laboral, ni obligación pecuniaria alguna entre las partes.

OCTAVA - La Corporación Universitaria Minuto de Dios se compromete a dar siempre el crédito al **CEDENTE** en los materiales impresos y digitales que se publiquen, cuando lo amerite.

Dada en FINDEBOY, a los 22 () días del mes de OCTUBRE de 2020,
201_


LA PERSONA

C.C. N° _____ de _____

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios



CONSENTIMIENTO INFORMADO

El presente cuestionario se realiza en el marco del proyecto “**EL FERROCARRIL, VEHÍCULO PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA MEMORIA HISTÓRICA DE GIRARDOT DESDE LOS RELATOS ORALES DE LOS FERROVIARIOS. ESTUDIO DE CASO: HISTORIAS DE VIDA DE TRES FERROVIARIOS**”, trabajo que se usará como proyecto de grado para optar al título de comunicador social y periodista de la Corporación Universitaria Minuto de Dios (UNIMINUTO)- Centro Regional Girardot. En esta primera fase, se tiene como propósito caracterizar la historia de vida de la (s) personas que cuentan con tres condiciones para realizar la presente investigación:

1. Debe ser pensionado del ferrocarril.
2. Debe haber trabajado en Girardot.

Dicha investigación tiene por objetivo reconstruir la memoria histórica de Girardot a partir de los relatos orales de los pensionados ferroviarios para comprender las narrativas que se tejen alrededor del ferrocarril, con un estudio de caso de tres historias de vida de ferroviarios en el cual su participación será indispensable, dado que su experiencia servirá de insumo para la sistematización de experiencias orales que permitan reconstruir la memoria histórica de Girardot.

Aceptando realizar este cuestionario, certifico que he sido informado(a) con la claridad y veracidad debidas respecto al curso de la investigación, sus objetivos y procedimientos. Que actúo consciente, libre y voluntariamente como participante de la presente investigación contribuyendo a la fase de caracterización. Soy conocedor(a) de la autonomía suficiente que poseo para abstenerme de responder las preguntas que me sean formuladas y a prescindir de mi colaboración cuando a bien lo considere y sin necesidad de justificación alguna y de igual forma, se me informó que mi participación se hará a título gratuito, por lo que no recibiré remuneración alguna por participar. Sé que los riesgos de la investigación y las pruebas son mínimos. También sé que se respetará la buena fe, la confidencialidad e intimidad de la información por mí suministrada, lo mismo que mi seguridad física y psicológica.

Firma: _____

C.C. _____

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios



**DOCUMENTO DE AUTORIZACIÓN DE USO DE DERECHOS DE IMAGEN SOBRE
FOTOGRAFÍAS Y FIJACIONES AUDIOVISUALES (VIDEOS) Y DE PROPIEDAD INTELECTUAL
OTORGADO A
LA CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS**

Pedro Charrú, en adelante el **CEDENTE** identificado(a) con cédula de ciudadanía o pasaporte número _____ expedida en _____ autoriza a la Corporación Universitaria Minuto de Dios -UNIMINUTO, Institución de educación superior privada, de utilidad común, sin ánimo de lucro, con personería jurídica reconocida mediante Resolución 10345 expedida por el Ministerio de Educación Nacional el día 01 de agosto de 1990, identificada con el NIT N° 800.116.217-2, con domicilio en la ciudad de Bogotá, para utilizar, realizar, publicar, imprimir, reproducir y disponer de cualquier forma conocida o por conocer toda las tomas fotográficas y/o audiovisuales en las cuales aparezca su imagen, así como toda fotografía y procedimientos análogos a la fotografía, o producción Audiovisual (Video), para fines, previas las siguientes CONSIDERACIONES:

1. Que el **CEDENTE** ha manifestado su consentimiento para que la Corporación Universitaria Minuto de Dios -UNIMINUTO, realice una serie tomas fotográficas y/o videos o utilice las fotografía y procedimientos análogos a la fotografía, o producción Audiovisual (Video) cuyos derechos morales y patrimoniales le pertenecen, con el objeto de ser reproducidas en materiales educativos producidos por la Corporación Universitaria Minuto de Dios, tales como libros de estudio, guías de estudio u otros materiales didácticos o materiales publicitarios del mismo, siempre y cuando no afecten su integridad personal ni vayan en contra de sus principios morales y éticos.
2. Que dada la naturaleza de **UNIMINUTO** como Institución de Educación Superior, con un modelo universitario innovador para ofrecer Educación de alta calidad, de fácil acceso, integral y flexible; para formar profesionales altamente competentes, éticamente responsables y líderes de procesos de transformación social, el **CEDENTE** ha manifestado su aceptación libre de posar para las tomas de fotografías y/o videos para la Corporación Universitaria Minuto de Dios -UNIMINUTO, y/o ceder su material fotográfico o audiovisual.

Yo, Pedro Alfonso Charrú mayor de edad, domiciliado y residenciado en Girardot identificado con la cédula de ciudadanía o pasaporte No. _____ de _____, en mi calidad de persona natural cuyo imagen será fijada en una fotografía o producción Audiovisual (Video) que utilizará y publicará la **Corporación Universitaria Minuto de Dios**, suscribo el presente documento de autorización de uso de derechos de imagen sobre fotografía y procedimientos análogos a la fotografía, o producción Audiovisual (Video), así como los patrimoniales de autor y derechos conexos, el cual se registrá por las normas legales aplicables y en particular por las siguientes Cláusulas:

CONDICIONES

PRIMERA - AUTORIZACIÓN: mediante el presente documento autorizo la utilización de los derechos de imagen sobre fotografías o procedimientos análogos a la fotografía, o producciones Audiovisuales (Videos), así como los derechos patrimoniales de autor (Reproducción, Comunicación Pública, Transformación y Distribución) y derechos conexos, a la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS** para incluirlos en fotografías o procedimientos análogos a la fotografía, o producciones Audiovisuales (Videos).

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios



SEGUNDA - OBJETO: Por medio del presente escrito, autorizo a la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS** para que, de conformidad con las normas internacionales que sobre Propiedad Intelectual sean aplicables, así como bajo las normas vigentes en Colombia, usen los derechos de imagen sobre fotografías o procedimientos análogos a la fotografía, o producciones Audiovisuales (Videos), así como los derechos de propiedad intelectual y sobre Derechos Conexos que le puedan pertenecer para ser utilizados por la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS**.

PARÁGRAFO - ALCANCE DEL OBJETO: La presente autorización de uso se otorga a la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS**, para ser utilizada en ediciones impresas y electrónicas, digitales, ópticas y en la Red Internet. **PARÁGRAFO:** Tal uso se realizará por parte de la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS** y/o a quienes estas autoricen, para efectos de su publicación de manera directa, o a través de un tercero que se designe para tal fin.

TERCERA - TERRITORIO: Los derechos aquí Autorizados se dan sin limitación geográfica o territorial alguna.

CUARTA - ALCANCE: La presente autorización se da para formato o soporte material, y se extiende a la utilización en medio óptico, magnético, electrónico, en red, mensajes de datos o similar conocido o por conocer en el futuro.

QUINTA - EXCLUSIVIDAD: La autorización de uso aquí establecida no implica exclusividad en favor de la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS**. Por lo tanto me reservo y conservaré el derecho de otorgar directamente, u otorgar a cualquier tercero, autorizaciones de uso similares o en los mismos términos aquí acordados.

SEXTA - DERECHOS MORALES (Créditos y mención): La Autorización de los derechos antes mencionados no implica la cesión de los derechos morales sobre los mismos por cuanto en conformidad con lo establecido en el artículo 6 Bis del Convenio de Berna para la protección de las obras literarias, artísticas y científicas; artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, estos derechos son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables. Por lo tanto los mencionados derechos seguirán radicados en cabeza mía.

SÉPTIMA - La presente autorización se realiza a Título Gratuito, por lo que no se genera ningún tipo de remuneración, vínculo laboral, ni obligación pecuniaria alguna entre las partes.

OCTAVA - La Corporación Universitaria Minuto de Dios se compromete a dar siempre el crédito al **CEDENTE** en los materiales impresos y digitales que se publiquen, cuando lo amerite.

Dada en Girardot, a los Veintidos (22) días del mes de Octubre de 201_

LA PERSONA

C.C. N° _____ de

FR-II-ADP-07 Vers. 1.0
Julio 22 de 2014

“El ferrocarril” vehículo para la reconstrucción de la memoria histórica de Girardot desde los relatos orales de los ferroviarios. Estudio de caso: historias de vida de tres ferroviarios



CONSENTIMIENTO INFORMADO

El presente cuestionario se realiza en el marco del proyecto “**EL FERROCARRIL VEHÍCULO PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE LA MEMORIA HISTÓRICA DE GIRARDOT DESDE LOS RELATOS ORALES DE LOS FERROVIARIOS. ESTUDIO DE CASO: HISTORIAS DE VIDA DE TRES FERROVIARIOS**”, trabajo que se usará como proyecto de grado para optar al título de comunicador social y periodista de la Corporación Universitaria Minuto de Dios (UNIMINUTO)- Centro Regional Girardot. En esta primera fase, se tiene como propósito caracterizar la historia de vida de la (s) personas que cuentan con tres condiciones para realizar la presente investigación:

1. Debe ser pensionado del ferrocarril.
2. Debe haber trabajado en Girardot.

Dicha investigación tiene por objetivo reconstruir la memoria histórica de Girardot a partir de los relatos orales de los pensionados ferroviarios para comprender las narrativas que se tejen alrededor del ferrocarril, con un estudio de caso de tres historias de vida de ferroviarios en el cual su participación será indispensable, dado que su experiencia servirá de insumo para la sistematización de experiencias orales que permitan reconstruir la memoria histórica de Girardot.

Aceptando realizar este cuestionario, certifico que he sido informado(a) con la claridad y veracidad debidas respecto al curso de la investigación, sus objetivos y procedimientos. Que actúo consciente, libre y voluntariamente como participante de la presente investigación contribuyendo a la fase de caracterización. Soy conocedor(a) de la autonomía suficiente que poseo para abstenerme de responder las preguntas que me sean formuladas y a prescindir de mi colaboración cuando a bien lo considere y sin necesidad de justificación alguna y de igual forma, se me informó que mi participación se hará a título gratuito, por lo que no recibiré remuneración alguna por participar. Sé que los riesgos de la investigación y las pruebas son mínimos. También sé que se respetará la buena fe, la confidencialidad e intimidad de la información por mí suministrada, lo mismo que mi seguridad física y psicológica.

Firma: _____

C.C. _____