





**ANTES DE QUE EL
RECUERDO SE DESVANEZCA.
TRAS EL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE TUNJA**

Jairo Moreno Ospina



Uptc[®]

Universidad Pedagógica y
Tecnológica de Colombia
VIGILADA MINEDUCACIÓN



ANTES DE QUE EL RECUERDO SE DESVANEZCA. TRAS EL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE TUNJA

Jairo Moreno Ospina



Enfoque: *Investigación*

Área OCDE: CIENCIAS SOCIALES

Disciplina: Ciencias Sociales

Colección N°. 21

Biblioteca Facultad de Ciencias de la Educación, 90 años, libros

Antes de que el recuerdo se desvanezca. Tras el Patrimonio Industrial de Tunja

Before the Memory Fades. Behind the Industrial Heritage of Tunja

Primera Edición, 2025

200 ejemplares (impresos)

Biblioteca Facultad de Ciencias de la Educación, 90 años, libros No.1

© Jairo Moreno Ospina, 2025

© Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2025

ISBN (impreso) 978-958-660-947-0

ISBN (ePub) 978-958-660-948-7

Impreso y hecho en Colombia - Printed and made in Colombia

Antes de que el recuerdo se desvanezca. Tras el Patrimonio Industrial de Tunja/
Before the Memory Fades. Behind the Industrial Heritage of Tunja. Moreno Ospina,
Jairo. Tunja: Editorial UPTC, 2025. 140 p.

ISBN (impreso): 978-958-660-947-0

ISBN (ePub) 978-958-660-948-7

1. Patrimonio cultural industrial. 2. Patrimonio cultural – Tunja.
3. Industrialización - Tunja. 4. Industria Siglo XX. 5. Crecimiento Urbano - Tunja.
6. Barrios postindustriales - Tunja.

(306.4) (THEMA JBCC - Estudios culturales)

Rector, UPTC

Enrique Vera López

Comité Editorial

Carlos Mauricio Moreno Téllez

Vicerrector de Investigación y Extensión

Yolanda Torres Pérez

Directora de Investigaciones

Oscar Pulido Cortés

Delegado Vicerrectoría Académica

Martín Orlando Pulido Medellín

Representante Área Ciencias Agrícolas

Yolima Bolívar Suárez

Representante Área Ciencias Médicas y de la Salud

Nelsy Rocío González Gutiérrez

Representante Área Ciencias Naturales

Olga Yanet Acuña Rodríguez

Representante Área Ciencias Sociales

Juan Guillermo Díaz Bernal

Representante Área Humanidades

Pilar Jovanna Holguín Tovar

Representante Área Artes

Edgar Nelson López López

Representante Área Ingeniería y Tecnología

Juan Sebastián González Sanabria

Representante Grupos de Investigación

Editora

Bertha Ramos Holguín

Corrección de Estilo

José Inocencio Becerra Lagos

Impresión

Búhos Editores Ltda.

Calle 57 No. 9 – 36

Cel. 314 411 5024

Tunja – Boyacá – Colombia

Libro de investigación resultado del proyecto Patrimonio industrial en Tunja,
paisajes postindustriales, memorias de crecimiento SGI: 2025

Citar este libro / Cite this book

Moreno Ospina, J. (2025). *Antes de que el recuerdo se desvanezca. Tras el Patrimonio Industrial de Tunja*. Editorial UPTC. Facultad de Ciencias de la Educación.
doi.org/10.19053/uptc.9789586609470



Uptc[®]
Universidad Pedagógica y
Tecnológica de Colombia
— VIGILADO SINDECOL —



Libro financiado por la Facultad de Ciencias de la Educación - la Vicerrectoría de Investigación y Extensión y la Dirección de Investigaciones de la UPTC. Se permite la reproducción parcial o total con la autorización expresa de los titulares del derecho de autor. Este libro es registrado en Depósito Legal, según lo establecido en la Ley 44 de 1993, el Decreto 460 del 16 de marzo de 1995, el Decreto 2150 de 1995 y el Decreto 358 de 2000.

Editorial UPTC

La Colina, Bloque 7, Casa 5
Avenida Central del Norte No. 39-115, Tunja, Boyacá
comite.editorial@uptc.edu.co
www.uptc.edu.co
<https://editorial.uptc.edu.co>



Biblioteca de la Facultad de Ciencias de la Educación

90 Años

Libro N°. 21

Editor: Dr. Rafael Enrique Buitrago Bonilla

Dr. Óscar Pulido Cortés (Decano de la Facultad)

Dra. Claudia Liliana Sánchez Sáenz (Directora del CIEFED)

Dr. Pedro María Arguello García (Representante Investigadores)

Dra. Ruth Nayibe Cárdenas Soler (Representante Editores de Revistas)

Asistente Editorial: Luis Eduardo Molina Pacheco

Resumen

La presente investigación, analiza las configuraciones socio-territoriales dadas alrededor del patrimonio cultural industrial de la estación del ferrocarril Nordeste, la subestación de energía, la fábrica Minera y Ferroaleaciones Colombia, y los Silos del IDEMA en la ciudad. Se busca mostrar cómo la historia, la memoria, la experiencia y la política se entrecruzan por medio del patrimonio cultural industrial, aquí la importancia de su restitución. Se evidencian las huellas de las apuestas modernizantes así como las intenciones por industrializar al país, y transcurre sobre las apuestas obreras, sindicales y populares que se figuraron a lo largo de la historia de estos lugares fundamentales de esa parte de la memoria de Tunja.

Este documento presenta y cuestiona la importancia del patrimonio cultural industrial, toda vez, que, en este se concretan las diferentes perspectivas empresariales, obreras, estatales y populares que entretejen la historia del siglo XX, época construida con hierro, mineral y granos. Las manos de trabajadores que definieron sus espacios y contiendas a la luz del imaginario del progreso, para configurar el desarrollo del sector norte de la ciudad de Tunja.

Palabras clave: Patrimonio cultural industrial, Patrimonio cultural – Tunja, Industrialización - Tunja, Industria Siglo XX, crecimiento urbano - Tunja, barrios postindustriales - Tunja.

Abstract

This research analyzes the socio-territorial configurations around the industrial cultural heritage of the Northeast railroad station, the energy substation, the Mining and Ferroalloys Colombia factory, and the IDEMA Silos of the city. It seeks to show how history, memory, experience and politics are intertwined through the industrial cultural heritage, hence the importance of its restitution. The traces of the modernizing bets are evidenced as well as the intentions to industrialize the country, and it passes on the workers, union and popular bets that were figured throughout the history of these fundamental places of this part of Tunja's memory.

This document presents and questions the importance of the industrial cultural heritage, since this is where the different business, workers, state and popular perspectives that interweave the history of the twentieth century, an era built with iron, ore and grains, take shape. The hands of workers who defined their spaces and struggles in the light of the imaginary of progress, to configure the development of the northern sector of the city of Tunja.

Keywords: industrial cultural heritag, cultural heritage - Tunja, industrialization - Tunja, 20th Century Industry - Tunja, Urban development - Tunja, post-industrial districts - Tunja.

CONTENIDO

Introducción	15
Uno.....	15
Un paisaje posindustrial	16
Arte y Patrimonio.....	23
Dos	29
Capítulo 1.	
Patrimonio Industrial en Tunja	37
Capítulo 2.	
De los vestigios físicos a los procesos identitarios-territoriales	41
Arqueología industrial y geografía urbana	44
Patrimonio Cultural Industrial y Territorialidad	45
Capítulo 3.	
Origen de la arquitectura industrial e industrialización en Colombia.....	51
Industrialización en Boyacá y Tunja.....	57
La Arquitectura y el Paisaje Industrial en Tunja.....	63
Capítulo 4.	
Geografías del Patrimonio	73
Identidad y patrimonio	74
Territorialidad y patrimonio industrial.....	86

Conclusiones.....	99
Referencias.....	103
ENTREVISTAS.....	107
Anexos	109
Anexo A: entrevistas	109

INTRODUCCIÓN

UNO

Amanece. A medida que la ciudad despierta, va desvaneciéndose en el aire un manto de niebla que nace en los humedales y los cubre la mayor parte del año. En la segunda mitad del siglo pasado, el manto persistía todo el día, era diferente, seguía siendo blanco, pero se sentía pesado y no desaparecía, nacía en grandes y ruidosas fábricas. Se instalaba cubriendo las casas, las carreteras, los árboles, los obreros. Todo se teñía de una sombra blanca constante. Ahora, esas inmensas edificaciones han quedado silenciosas. Los humedales siguen ese rumbo, se van perdiendo. La niebla pesada ya no está. La otra, la del origen de las nubes, insiste en amanecer allí.



Figura 1. Amanecer en Tunja. Fotografía: Autor, 2016.

Es al norte, alejado del casco urbano, un paisaje particular. Unos trescientos metros adelante del Pozo de Hunzahúa, los ríos tutelares de la ciudad se unen y siguen su curso hacia el norte. Allí se conforma un terreno plano y firme, que hasta mediados del siglo pasado hizo parte de las haciendas. En él empezaron a levantarse construcciones diferen-

tes, otras técnicas y otros materiales; inmensos cascarones en los que no habitaban gentes sino ruidosas máquinas, estructuras metálicas cubiertas de láminas de metal o de cemento, que ya no ocultaban sus ensambles y uniones, tornillos y argamasas que quedaban a la vista.

Fue un periodo cercano en el tiempo y muy corto. En menos de medio siglo este sector se conformó y se desvaneció, ya a finales del año 2000 había perdido la característica que lo constituyó: la industria. Quedaron los cascarones gigantescos que resguardaban unos procesos mecanizados que se daban en su interior y que habían dejado de operar. Ahora es un paisaje conformado por un espacio donde funcionaron algunas empresas que, en su conjunto, harían pensar en el esbozo de un parque industrial: la Estación del Ferrocarril, la subestación de energía de la Electrificadora de Boyacá, los silos del IDEMA, Ferroaleaciones de Colombia y Caolines Boyacá. En este corto tiempo se instauró como un polo de desarrollo hacia el norte de la ciudad, tanto por la oferta de trabajos, como por el crecimiento de los barrios vecinos, el empuje urbano hacia el norte y la ampliación de las vías terrestres.

En la segunda parte del siglo XX este polo industrial pasa desapercibido tanto en la historia oficial tunjana, como en el imaginario de su gente; el peso de tantos años de apego a un pasado colonial aún persiste. Es necesario volver la mirada a él ya que su incidencia en el desarrollo de la ciudad fue importante, se trata de una fuerza que impulsó, expandió y transformó el territorio. Estas construcciones van desapareciendo... En otros lugares, el patrimonio industrial ha permitido el rescate y salvaguarda de los rastros que implicaron (en otro tiempo) espacios vitales para la población; los ha reactivado y los ha documentado de tal forma que el recuerdo pueda encontrar dónde revivirse.

UN PAISAJE POSINDUSTRIAL

Hubo dos sonidos en Tunja que marcaron el ritmo de la ciudad: una sirena, que se escuchaba hasta en el último rincón, anunciaba la entrada de los trabajadores del Distrito del Ministerio de Obras

Públicas¹, ubicado en la parte alta, en la salida hacia Villa de Leyva, a las 7:50 a. m. y a la 1:50 p. m. Esto definía también ritmos en mi casa; al oír ese sonido mi mamá se aligeraba porque también le indicaba que debía salir a trabajar, era empleada en una oficina gubernamental. El otro sonido era escuchado al amanecer: el tren tocaba su silbato en su paso hacia Bogotá; en mi casa retumbaba con fuerza porque la carrilera estaba cerca.

Cuando se habla de este periodo con familiares, amigos, conocidos, estos sonidos llegan a la memoria inmediatamente. Hicieron parte del paisaje sonoro de la ciudad, entendido como el conjunto de sensaciones que lo construyen. Fueron sonidos industriales, sonidos del trabajo que marcaron los ritmos de los hogares durante mucho tiempo. Mauricio Bejarano² habla de la importancia del sonido, que no se ha valorado del todo. Aunque existen facilidades para capturarlo, se sigue perdiendo. Los tañidos de las campanas en el centro, el paso del tren, los electrodos descargando energía, las trituradoras de minerales, las plazas de mercado. Es el sonido de la vida, el sonido de los lugares, de las ciudades.

Otros recuerdos han cobrado fuerza, uno de ellos era el del mercado, este se distribuía de dos formas: uno, el de frutas y legumbres frescas, que lo hacía mi mamá en la plaza³ y el otro, era el de grano, como lo llamábamos, que nos correspondía a los hijos. Me mandaban a hacerlo al IDEMA (Instituto de Mercadeo Agropecuario), que mis hermanos mayores conocieron como el INA (Instituto Nacional de Abastecimiento). Ahí, en unas grandes bodegas, adquiríamos a precios módicos, arroz, arvejas y fríjoles secos, también se veían bultos de cebada y maíz, al lado unas altas construcciones cilíndricas de metal

-
- 1 El terreno donde se instaló el distrito del Ministerio de Obras Públicas (“Ministerio de Transporte”, desde 1992) en un principio había sido destinado a la estación del ferrocarril del Carare, que fue el primer proyecto de tren que pasaría por Tunja, su intención era buscar el río Magdalena. Este proyecto no prosperó, lo que sí quedó fue el nombre del Carare que recibió este sector.
 - 2 Mauricio Bejarano. Arquitecto de la Universidad Nacional, investigador y creador de música concreta, música acusmática, arte sonoro y paisaje sonoro. Estudió composición electroacústica en Francia.
 - 3 En 1939, cuando Tunja cumplió 400 años de fundación hispánica, se inauguraron tres edificios emblemáticos; la Plaza de Mercado, hoy monumento nacional y además centro comercial y administrativo (el mercado fue trasladado al sur de la ciudad). Los otros dos son la Estación del ferrocarril y el Batallón Bolívar.

que brillaban con el sol. Para llegar a este lugar, la buseta atravesaba una nube de polvo blanco; desde la ventana se veía todo cubierto por él, salía de las fábricas que escasamente se veían entre el humo y que se percibían más por el ruido que producían. Era el estruendo de la naturaleza obligada a transformarse. Ese paisaje contaminado no pasaba desapercibido.

Aunque transcurran años, es imposible desligar lo sucedido aquí de lo ocurrido a nivel mundial en cuanto a los procesos de industrialización derivados de la Revolución Industrial. En proporciones modestas se repiten ciertos fenómenos; se pasa de comunidades campesinas a comunidades obreras. Los sectores fabriles se construyen lejos de los centros urbanos, y se van conformando en sus entornos unos centros habitacionales que facilitan los desplazamientos de los obreros conocidos como *Company Towns*, que dan lugar a la consolidación de nuevos barrios. La Revolución Industrial marcó profundamente la historia de la humanidad y, de la misma manera, es conocida la influencia y el cambio que ella significó en la economía: progreso, avances tecnológicos, fuentes de trabajo, con todos los problemas de explotación de obreros y mineros, y su posterior declive al tomar el poder financiero en la economía de servicios.

El sector industrial de Tunja está delimitado por el paso a nivel del barrio Mesopotamia, abriéndose paso entre el Río Jordán y la carretera central del norte, tomando la antigua salida a Paipa; se cierra a la altura de la plaza de mercado del norte, donde se acercan la carretera y el río. Hacia el occidente de esta planada se empieza a elevar una colina y, hacia el oriente, al otro lado del río, eran los humedales. Es un sector reconocido en el plan de ordenamiento territorial de 1958, el “Plan Piloto” que tendría una vigencia hasta 1985 como sector de la industria pesada. Este terreno era ideal para la construcción, pues no requería ni excavación ni relleno. Con el tiempo, los humedales empezaron a ser rellenados, la ciudad no ha implementado políticas para su protección, el actual Plan de Ordenamiento Territorial escasamente los menciona. Se podría decir que ya se perdieron o desaparecieron.

La estación del tren de Tunja es la más antigua y la única que conserva su función original. Ahora se ve más bien modesta, aloja solo oficinas, es un edificio con tintes de *art déco* en su fachada. Cuando estaba en

su apogeo, contaba con instalaciones de bodegaje, espacios para alojar trabajadores, depósitos y embarcadero de ganado. Todo esto se ha venido derrumbando por su abandono e inutilización. Debido a que se encuentra frente a una universidad pública, la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC), cuando hay protestas estudiantiles se convierte en barricada de la policía; además sus paredes se utilizan como lienzo de todo tipo de grafitis, como cualquier edificio del interior de la universidad. Es de las pocas estaciones que sigue en función del ferrocarril⁴, este se ha conservado activo como tren de carga, el transporte de pasajeros dejó de funcionar en los años sesenta. Conversaciones en mi casa muchas veces giraron en torno a esa experiencia. El tren estuvo inactivo un tiempo debido a las fuertes inundaciones del año 2012, que arrasaron con parte de la vía. Ahora, nuevamente, se empieza a escuchar su estruendoso silbido –que sigue siendo fuerte– apabullando no solo el sonido de los carros, sino llamando la atención de los peatones con su imponente presencia.

Más al norte, a pocos metros de donde el Río Farfacá y el Río Jordán se unen, se encuentra el terreno de las dos empresas que generaban el humo blanco que cubría todo: Caolines Boyacá y Ferroaleaciones de Colombia. Ambas fueron creadas a finales de los años sesenta. En ellas se desarrollaban factorías de productos intermedios; por un lado, una procesadora de cal, la otra especialmente de carburo, las dos eran de carácter privado. Caolines fue obligada a trasladarse a otro lugar por los altos índices de contaminación que generaba, esta factoría desapareció totalmente y, en el terreno que ocupaba, ahora se encuentra un centro comercial. Además de los motivos contaminantes, Ferroaleaciones también deja de funcionar por asuntos administrativos. A finales de los años 90, cesan completamente sus labores, se encuentra abandonada, en ruinas, con un deterioro cada vez más acelerado, sus chimeneas metálicas se sostuvieron hasta el 2019.

La subestación de energía de la Electrificadora de Boyacá, que atendía el requerimiento eléctrico de la ciudad, funcionó algunos años. La demanda de la ciudad creció y prontamente la dejó obsoleta. La

4 Las estaciones del tren fueron declaradas BIC (Bienes de Interés Cultural), Decreto 746 del 24 de abril de 1996. algunas han desaparecido y otras siguen ese proceso, otras han sido rescatadas y su función cambia, por lo general, a la de centros culturales. El tren en gran parte del país ha dejado de funcionar.

Empresa de Energía de Boyacá se había involucrado en el proyecto de Termopaipa que ahora suministra la energía de la ciudad de Tunja. El edificio fue abandonado, más no el terreno, ya que es de gran extensión. En ese lugar actualmente se encuentran instaladas las bodegas de la empresa, que además ha pasado a ser propiedad privada.

En el año 2005, estábamos embarcados, con otros dos compañeros y algunos estudiantes, en un proyecto de paisaje. En ese momento, no teníamos la intención de puntualizarlo en lo industrial, aunque todo apuntaba a que así sería. Conseguimos que nos prestaran el edificio abandonado para mostrar los resultados de nuestro trabajo. Solo existía el cascarón que albergó la generadora de energía: la nave principal –un cubo de unos 20 metros de lado, hecho en ladrillo y columnas de hormigón, con grandes ventanales por los que la luz entraba en abundancia y los soportes de la maquinaria, robustos bloques con toda la apariencia de un búnker– y una nave más pequeña, que albergó transformadores y algunos espacios administrativos. Nuestro trabajo consistía en una instalación de video y sonido de un viaje en tren que habíamos hecho desde Sogamoso a Paz de Río, un pueblo cercano a la acería. Desde ese tiempo existía el proyecto de rehabilitar el edificio para dar lugar al centro de servicios de la entidad que funciona allí en la actualidad.

Marcando el límite norte de este paisaje se encontraban los silos del IDEMA, como yo los conocí, anteriormente el INA. Estaba conformado por cinco silos metálicos con una altura de un edificio de seis pisos y una bodega que también había sido referente de una zona “muy” al norte de la ciudad. Después de haber sido un proyecto gubernamental de gran envergadura y que tuvo origen en el Frente Nacional⁵, con la intención de regular los precios de los cereales, dejaron de funcionar en los años 80. Estuvieron abandonados durante una gran temporada, razón por la cual pasaron a ser propiedad del municipio. La bodega fue prestada a los *skaters*, como un lugar transitorio para su práctica: los muchachos llamaron a su club “La industria”. Tuve la oportunidad de ingresar a los silos en 2015, en los últimos días de práctica del

5 El Frente Nacional (1958-1974). Etapa de la historia de Colombia generada por la problemática de la violencia entre los dos partidos existentes en ese momento, el liberal y el conservador. Se llegó al acuerdo de que la presidencia de la República se turnaría entre partidos. Esto con la intención de acabar con la guerra partidista.

skate en la bodega que les habían asignado. Eran grandes cilindros de láminas de aluminio ensamblado con tornillería. En el interior había escaleras verticales que llevaban a la cima, contaba con tubos que comunicaban un silo con otro, bandas transportadoras, sistemas de carga y ventiladores. El sonido producido por los granos al pasar de un silo a otro, al cargar los camiones, tuvo que ser maravilloso. A las pocas semanas empezó su desmontaje.

Resulta imposible pensar en la industria sin sus ruidos de maquinaria, de transporte, de obreros levantando la voz para hacerse oír, de sirenas y pitos. Ahora, todas las máquinas han quedado silenciadas. Este conjunto de empresas marcó e impulsó el crecimiento de la ciudad. Dos de ellas, Caolines y los silos han desaparecido. La subestación cambió su función. Ferroaleaciones está abandonada, en ruinas, y la estación del tren apenas pervive. El ruido pareciera haberse salido a las calles, ahora producido por la cantidad de vehículos que transitan por la carretera que siempre ha bordeado el sector.

Tunja empezó a cambiar también, el crecimiento poblacional se aceleró, y el sector al norte de la ciudad se convirtió en uno de los más populosos lo que, naturalmente, produjo un crecimiento del transporte. Surgen en el sector los planes de vivienda formal, tanto de proyectos gubernamentales como privados. Se pasa de una universidad a tres, y las empresas de servicios se instalan en el área.

Voy cámara en mano intentando capturar imágenes, antes de que todo esto quede en el recuerdo y de ahí se desvanezca. Seguramente la primera que se diluirá será Caolines Boyacá. No hay rastros, las personas mayores se sorprenden cuando se les pregunta por esta empresa, hasta en la memoria quedó reducida a un rincón. Los silos del IDEMA seguirán la misma suerte en poco tiempo. Luego de su desmonte ha quedado el registro fotográfico; sin embargo, se perdió la captura de su sonido. Ferroaleaciones es un paisaje de deterioro, destrucción, abandono, cada vez es más difícil identificar su pasado industrial. El recuerdo de la subestación de energía también se va perdiendo y prevalece el de los centro de servicios.

La desaparición de las industrias parece ser inevitable; en su lugar quedarán algunos de los registros de lo que allí sucedió. Los obreros y trabajadores han cambiado de lugar o han fallecido, quedan pocos;

además, cada vez es más endeble la memoria. Prevalece un espíritu de trabajo que siempre ha marcado este territorio. Los barrios vecinos, Santa Rita y La Granja, han surgido en gran parte por procesos de autoconstrucción; las casas han sido edificadas de acuerdo con las posibilidades de sus propietarios, lentamente, habitadas desde lo que se conoce como obra negra, es decir, escasamente poseedoras de paredes y techo, con una particularidad enunciada ya por Ricardo Toledo Castellanos⁶, pero con una intención mucho más clara: el primer piso de las construcciones estaría destinado a lugares de trabajo, son primeros pisos casi a doble altura pues allí funcionarían, talleres, bodegas, lavanderías y –encima– lugares de habitación. Los restaurantes del sector, alguna vez para obreros, se han tornado tradicionales de la cocina tunjana y punto de referencia para toda la ciudad.

Otro de los barrios, el llamado José Joaquín Camacho, tomó otra forma. En sus inicios, los propietarios, algunos obreros, también asumieron procesos de autoconstrucción. Con el transcurrir del tiempo sus hijos se van haciendo profesionales, las viviendas se tornan multifamiliares, el barrio toma tintes residenciales y se llena de edificios de apartamentos; esto también ocurre, posiblemente, por el terreno del barrio que es una ladera inclinada. Hay otro, las Quintas, de estratificación más alta, que surge después de que las empresas cesaron sus labores. Se construye al otro lado del río, sobre los rellenos de los humedales, por la parte posterior de las edificaciones industriales. Construcciones que, al estar abandonadas por mucho tiempo, permitieron que el sector se convirtiera en un lugar inseguro para transitar aunque mantenía su carácter de paso obligatorio. Aún hoy en el imaginario de sus habitantes queda el rastro de la inseguridad y la sensación de que es un lugar al que no hay que acercarse.

En Europa y Norteamérica quedaron inmensas factorías abandonadas que fueron demolidas. La arquitectura industrial, que enuncié anteriormente, era precisa en su función, en sus estructuras, en sus materiales. Eran construcciones que exigían un estilo diferente, parecido a las catedrales, tanto en altura como en áreas protegidas, particularmente

6 Ricardo Toledo Castellanos, artista teórico, hace un estudio de los procesos de autoconstrucción y comparte su reflexión en el texto “Resistencia y esperanza, las fuerzas que fundan un hogar” publicado en la *Revista de música, artes visuales y artes escénicas*. Vol. 3 No. 2, 2014 (Toledo, 2014).

sin los adornos de un lugar sagrado y con una óptima cantidad de luz, y la capacidad de albergar los procesos propios de lo mecanizado, del ensamblaje y de las líneas de producción. No fue creada con la intención de trascender en el tiempo, como los palacios y templos, sino para un uso puntual. Estas características configuran un estilo que empieza a estudiarse. Y es precisamente en Inglaterra donde se va formando la conciencia de conservar estas construcciones que marcaron un importante periodo en la historia de cada sociedad, y que están desapareciendo de forma acelerada. Comienza a darse una conciencia de cuidar lo que se tiene, de protegerlo.

Esta arquitectura que se ha venido desvaneciendo en Tunja, no se oculta con mampostería, todo está a la vista, se comprende inmediatamente la forma como fue levantada, casi se puede ver el plano del proyecto, la estructura, sus amarres, los ductos conductores de energía, de aire, todo es de fácil percepción y su razón de ser hace necesario que así sea. El ensamblaje de los cascarones es evidente, hecho con tornillería recordando permanentemente su carácter efímero, posiblemente porque las exigencias de la factoría las harían cambiar de lugar o desaparecer definitivamente, una arquitectura transparente, efímera, que permitiera su fácil ampliación o su des-ensamblaje, como ocurrió.

ARTE Y PATRIMONIO

El arte tiene que ver con la vida, con la comprensión íntima de los espacios vitales; provoca actos de creación, de relación, una aprehensión del mundo, insertando huellas que lo amplían, restituyendo el mundo de alguna manera. Arquitectura, música, literatura, artes plásticas y audiovisuales conforman una suerte de identificación de especie: lo hecho por el hombre, y no solo en el sentido de producirlo sino también de habitarlo, de escucharlo, de leerlo, de verlo. Lo que Gilles Deleuze y Felix Guattari (2001), llaman *acontecimiento*, que, a diferencia del *suceso*, hace que en él se conjuguen todos los tiempos, un sin-tiempo, un espacio mental. Es el momento en que se sale de lo rutinario, de lo cotidiano, y se instala en el borde para hacer conciencia de la existencia. Entonces, las ideas sobre el patrimonio también adquieren un sentido ampliado.

Así, el patrimonio, en el sentido de lo enunciado por Deleuze y Guattari, es definible para quien lo vivencia como “lo que debe ser comprendido, lo que debe ser querido, lo que debe ser representado en lo que sucede” (Deleuze, 2001 p. 164). Por ello considero de vital importancia entender este territorio que habito desde siempre; que se ha ido formando en el tiempo, en la imaginación, en los sucesos, en lo recorrido, todo acumulado en la memoria (el acontecimiento) configurando lo que soy y a quienes compartimos el habitar de esta ciudad, que hemos tenido historias, vivencias comunes, experiencias nacidas en ese territorio cambiante.

“El arte conserva, y es lo único en el mundo que se conserva. Conserva y se conserva en sí. Aunque de hecho no dure más que su soporte y sus materiales” (Deleuze y Guattari, 2001 p. 164). Permite encontrar lo oculto, o lo que no se sabía que se había ocultado y que el arte guarda en sí, así no sea evidente. Permite ponerlo en presente y hacerlo significativo. Así, el arte, es un estado de encuentro, un acontecimiento; un lugar, unas imágenes, unos sonidos con rastros que permiten el recuerdo, permiten la posibilidad.

Es también una potencia del patrimonio pensado como lo que permite tener experiencias comunes: “el monumento no conmemora, no honra algo que ocurrió, sino que susurra al oído del porvenir las sensaciones persistentes que encarnan el acontecimiento” (Deleuze y Guattari, 2001, p. 178). Si el monumento desaparece queda el silencio. Se pierde lo que permite la conjunción. La función del patrimonio estaría en poner en presente, en presentar para evitar el olvido, desocultar lo existido y olvidado. De esa forma, el patrimonio monumenta, permite que continúe el susurro.

Esta herencia se puede concebir como un objeto productor de lo social en cuanto a que permite identificarse. Una producción de relaciones con el mundo mediado por una serie de objetos y de prácticas específicas (De Certeau, 1999) conocidas o intuitas, ocurridas en un territorio en el que aún esos objetos y prácticas persisten de otras formas, sobre todo dentro de los campos semánticos de la transformación de materiales y las relaciones laborales. Obreros, mineros, cultivadores, transportadores, comerciantes, siguen siendo sinónimos

de la idiosincrasia de los habitantes de esta región. Un sentido del patrimonio es impedir que esto se pierda.

Si retomamos el arte como creación y el patrimonio como conservación, su mutua relación es evidente. El arte amplía el sentido patrimonial acentuando su poder de generador de procesos creativos, dejando de lado su preconcebido anquilosamiento, así también, se da una ampliación de lo que lo constituye, actualizándolo permanentemente. El arte posibilita acontecimientos.

Como enuncié arriba, voy recorriendo esos lugares abandonados, quietos, inmóviles, inmutables. Espacios silenciosos, con el tiempo detenido, son como fotografías que se recorren, como si esperaran a quedar atrapadas en la cámara para ser nombradas; en palabras de Giorgio Agamben, exigen un nombre, exigen no ser olvidados. Nombrar permite su entrada en la cultura, anuncia su existencia.

En el mismo sentido, también para mí la exigencia que nos interpela a través de las fotografías no tiene nada de estético. Es, sobre todo, una exigencia de redención. La imagen fotográfica es más que una imagen: es el lugar de un descarte, de una laceración sublime entre lo sensible y lo inteligible, entre la copia y la realidad, entre el recuerdo y la esperanza (Agamben, 2005, p. 27).

Con la fotografía intento atrapar un tiempo indefinible de eso que fue fuego, fue ruido, fue fuerza, fue trabajo, fue sustento, fueron familias y sueños, ahora convertidos en desechos y ruinas que quedan atrapadas en imágenes que no evidencian nada; están ahí, presentes, inmersas y son enunciadas en esa imagen detenida. Por eso hay que nombrarlas, hay que restaurarlas en la memoria, en el documento, en el relato.

Es un sentido que he encontrado: al tomar fotografías en la ciudad también se protege una herencia citadina. Cuando me doy a la tarea de fotografiar las fachadas de las casas y edificios, cuando se enfoca la cámara en esos lugares llenos de transeúntes, la gente mira hacia donde uno enfoca, salen de sus recorridos habituales para darse cuenta, por sí solos, de esos instantes, de esos otros lugares en los que posiblemente no se habían fijado anteriormente y que pasan des-

apercibidos. Enfocar con la cámara también es proponer un espacio estético, es una experiencia extendida, dado por un instante de captura de la imagen.

Al fotografiar estos espacios industriales ya no hay testigos, han sido cerrados y nadie volvió a entrar en ellos, se volvieron indiferentes: detrás de un muro o de una cadena y un candado, pudriéndose y oxidándose, inaccesibles. Hay que entrar subrepticamente, fuera de la mirada cotidiana: “la ruina moderna ha perdido su nobleza, no obedece al paso del tiempo ni nos recuerda eventos pretéritos. Esta situación ha provocado un acelerado cambio en los procesos de asimilación simbólica de los acontecimientos” (Monsalve, 2015, p. 68).

Unas ruinas a destiempo. La ruina industrial no tiene esa nobleza de la que habla Margarita Monsalve, son desechos de un esfuerzo además tardío, las ruinas “son testigos de lo efímero e inocuo del esfuerzo humano y la ambición desmedida. De esta forma son portadoras de una visión distópica” (Monsalve, 2015, p. 68); no hacen remembranza de momentos históricos particularmente gloriosos o dolorosos, como los misterios del rosario. Sin embargo, hacen pensar en lo cotidiano, en lo rutinario, en la lucha diaria por ganar un sustento que permita continuar con la existencia.

Las ruinas sirven como recordatorio. La memoria siempre es incompleta, siempre imperfecta, siempre está convirtiéndose en ruina. Aún más, las ruinas mismas son nexos con lo que vino antes, nuestra guía para situarnos en un paisaje de tiempo. Borrar las ruinas es borrar los mecanismos públicos para desencadenar la memoria, y una ciudad sin ruinas y rasgos de edad, es como una mente sin memoria (2015, p. 94).

Camino por la carrilera, el lado más oculto, más olvidado, la franja posterior a las fábricas; desvíos de la carrilera casi desaparecidos, ocultos, oxidados, cubiertos por la maleza, accedieron hace años a las empresas. Los durmientes de madera de los rieles que ya no serán usados esperan perfectamente encarrilados convertirse en abono de la enredadera, de persistentes bichos capaces de alimentarse de madera inmunizada. Vigas de hierro oxidado, postes de energía desconectados, sus cables ahora son sostén de líquenes, plantas de curuba trepan el muro, se asoman a la calle intentando escapar del olvido, enredándose en los alambres que pretenden proteger un lugar abandonado.

Hay que hacerlo lentamente, adaptar el paso a la distancia de los durmientes, ahora de concreto, el murmullo de los carros se escucha en la distancia, el río pasa silencioso, pesado, lento, contaminado. Carretera, carrilera, río... Este es un paisaje de abandono, melancólico, las arrugas de la ciudad.



Figura 2. Silos del Idema. Vista desde la cima de la estructura.
Fotografía: Autor, 2015



Figura 3. Ferroaleaciones. Vista desde la calle divisoria con la electrificadora. Fotografía: Autor, 2015



Figura 4. Estación del Ferrocarril de Nordeste. Vista desde el norte. Fotografía: Autor, 2015

DOS

En Uno, intento dar un acercamiento desde mi autobiografía, mi ser instalado en este lugar que dialoga con el ejercicio académico, que indaga y complementa, una apuesta en el sentido de establecer una investigación formal que provoca actos creativos. El propósito de Dos es dar comprensión a los fenómenos que sucedieron en esa etapa del siglo XX, y que marcaron la historia de Tunja y la mía.

El patrimonio industrial ha despertado inquietudes culturales, su inserción y reconocimiento ha sido lento, aunque ya se vislumbraban posibilidades desde la *Carta de Atenas*, emitida en 1933 por el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, afirmado en 1964 en la *Carta de Venecia*, en el II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, que incluyó las obras modestas con significados culturales (Lleras, 2015). Así, el patrimonio industrial nace como una categoría subyugada a la arquitectura y al monumento, y se consolida como campo de estudio a partir de los años 70 en Europa. Ya en 1973, se funda el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage) (TIC-CIH) organismo que orienta la conservación de este patrimonio.

En esta época se inicia, según Harvey (2011), el cambio de régimen de acumulación caracterizado por la desindustrialización, que luego será denominado como neoliberalismo. Con este cambio en todas las dimensiones sociales y económicas no solo se inició una transformación en las lógicas del capital hacia los sectores financieros y terciarios de las economías, también supuso la crisis de los movimientos obreros, las apuestas de revolución armada a lo largo de todo el mundo, la arremetida del capital hacia las garantías sociales y, además, cambios en las apuestas arquitectónicas, estéticas y filosóficas.

El cambio de época fue leído de múltiples formas, sin embargo, no es posible perder de vista que los imaginarios sociales, así como las políticas de la modernidad fueron altamente golpeados por el auge de nuevos paradigmas. La caída del capitalismo de bienestar y las políticas de protección, la erosión de las apuestas gremiales y de los movimientos sociales por el cambio del mundo, supuso una nostal-

gia política por el pasado de la experiencia obrera y plebeya, que se concretaba en las estéticas industriales. Esto responde al patrimonio arraigado en los procesos fabriles de la revolución industrial que proyectaban la idea de cambio, progreso, futuro, esperanza, como bien señala Traverso (2018).

Es así que el giro al patrimonio industrial es el regreso a las prácticas cotidianas, políticas, sociales, gremiales de las multitudes que hicieron a Europa desde el anonimato fabril y laboral. Este reencuentro con el patrimonio industrial está ligado a la arqueología, que analiza los cambios en los procesos y figuraciones sociales y geográficas debido al desarrollo de la industria que inició a finales del siglo XVIII y se concreta en el siglo XIX, sumado a una apuesta por recuperar los procesos de identificación social de los paisajes industriales que poco a poco fueron desapareciendo en Europa y América Latina por el desplazamiento de la industria hacia los países asiáticos (Vicenti, 2007).

El Patrimonio cultural industrial se origina desde la cuna de la revolución industrial: Inglaterra, y se expande a los países europeos más industrializados, especialmente a Francia, Alemania, Italia y España⁷ (Vergara, 2010). En estos países la reflexión sobre el patrimonio cultural industrial gravitó sobre lo que implicaría perder la historia fabril al reconstruir a Europa tras la segunda guerra mundial o debido a los procesos de desindustrialización que trajo consigo el neoliberalismo. Perder sus edificaciones, lugares y símbolos, sería perder la historia de las revoluciones burguesas, las agendas arquitectónicas, la historia del progreso tecnológico, las configuraciones territoriales, el proceso de urbanización al que se vio sometida la civilización occidental. Y, añadiríamos, las contiendas y reivindicaciones obreras y populares, toda vez que las ciudades comprenden las contradicciones de clase, género y raza que trajo consigo la modernidad capitalista. Por tal razón, el patrimonio cultural industrial aparece como un campo de investigación para la comprensión compleja y holística del mundo moderno y contemporáneo.

7 Si bien España es un país con poca capacidad industrial, comparado con otros países europeos, en las zonas industriales del país se desarrollaron estudios sistemáticos sobre la arqueología industrial (Vergara, 2010).

En Europa, las fábricas se alojaron en gigantescas construcciones, gran parte de ellas pertenecientes al siglo XIX, lo que teje una relación entre el siglo XX y los cambios desarrollados a lo largo de los siglos XVIII y XIX en la configuración de las sociedades industrializadas y sus aspectos socioeconómicos, elementos que motivan las apuestas arqueológicas para analizar la figuración y comprensión del pasado histórico industrial en la Europa de los últimos 300 años, pues en estos se dan en la historia humana los mayores cambios socio-geográficos (Harvey, 2014).

Esta serie de inquietudes de alguna forma se asume en 2011 en la Asamblea general del ICOMOS⁸ acordando con TICCIH los principios para la protección de este patrimonio. Los acuerdos se concretaron en los Principios de Dublín:

El patrimonio industrial comprende los sitios, las construcciones (structures), los complejos, los territorios y los paisajes, así como la maquinaria, objetos y documentos asociados a ellos, que proporcionan evidencias de los procesos industriales antiguos o actuales en relación con la producción, la extracción de materiales brutos, su transformación en bienes de consumo y las infraestructuras energéticas y de transporte asociadas. El patrimonio industrial refleja la profunda relación existente entre los entornos cultural y natural ya que los procedimientos industriales –sean antiguos o modernos– dependen de las fuentes naturales de materias primas brutas y de las redes de energía y de transporte para producir y distribuir productos a mercados más amplios. Este patrimonio incluye tanto bienes materiales –móviles o estáticos–, como intangibles, como son los conocimientos técnicos, la organización del trabajo y de los trabajadores y los legados sociales y culturales que han modelado la vida de las comunidades y conducido a los grandes cambios organizativos de sociedades completas y del mundo en general (TICCIH, 2011).

8 ICOMOS. Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, vinculado a la ONU a través de la UNESCO.

En América Latina se figura el proceso industrializador sobre la idea moderna del progreso, con grandes construcciones que resguardan el proceso productivo y acondicionan el paisaje tropical a las condiciones productivas de la modernidad capitalista. Esto sin duda generaba cambios en los espacios y territorios donde se desarrollaba la actividad fabril. No obstante, el desarrollo tardío, a escala media y la centralidad del sistema primario exportador para las economías latinoamericanas, no ha permitido evaluar la importancia del desarrollo industrial en los campos económicos, políticos y sociales; lo que explica el bajo número de reflexiones arqueológicas industriales y, por tanto, la identificación y resguardo del patrimonio industrial de nuestros países.

La industrialización en Colombia inició a finales del siglo XIX, sin embargo, toma fortaleza en los años treinta, tras el ascenso de las ideas keynesianas debido a la crisis mundial de 1929. Esto motivó la industrialización por vía estatal que tuvo como base económica la fortaleza del sector primario exportador, sobre todo del café y el banano, que demandaron la construcción de ferrocarriles para la extracción del material de exportación. Es así como el desarrollo de la industrialización en Colombia responde al auge de la economía extractiva, de hecho, Arango (1989) sostiene que el procesamiento y empaque del grano fueron las primeras industrias livianas de Colombia.

Como en todos los países, la industria implementó la construcción de ferrocarriles, no obstante, esta estuvo vinculada más al sector exportador que al industrial, lo que implicó que sus vías se diseñaran para las zonas portuarias o de producción extractiva, impidiendo la interconexión adecuada del país. Eso también hizo de la industria colombiana una rama débil de la economía debido a la ausencia de un comercio estable interno, lo que la condenó a ser una industria liviana (químicos, alimentos, textil) que no podría resistir la competencia de los grandes productores mundiales y la tasa desigual de intercambio tras la apertura económica de los noventa (Bertola y Ocampo, 2016).

Con la crisis de la “década perdida” en los ochenta en América Latina, las apuestas de industrialización perdieron cada vez más su fuerza, esto respondía a la nula capacidad de competencia de la industria latinoamericana frente a la europea o norteamericana debido a la tasa

desigual de intercambio, así como a la falta de desarrollo estructural de las economías, (piénsese en capacidad adquisitiva, mercado de capitales, distribución de la tierra, mano de obra), al poco desarrollo tecnológico y a la deuda externa que supuso la renuncia a las apuestas industrializadoras.

La debilidad industrial latinoamericana, así como el quiebre de las agendas modernizadoras de la economía por la fortaleza del poder hacendado, supuso una lógica de desindustrialización. Esta lógica estuvo acompañada por la reprimarización de las economías latinoamericanas⁹ (Kaltmeier, 2019; Machado, 2011; Ruiz, Castillo y Forero, 2018) y de una apuesta neoconservadora que optó por la reducción de los beneficios sociales, la precarización de las condiciones laborales, la flexibilización de la economía y la privatización de las empresas estatales. El paquete neoliberal tenía como objetivo afectar las garantías sociales que fueron obtenidas a lo largo de los cincuenta años de luchas obreras y sindicales (Harvey, 2014) aumentando la concentración de capital.

Esta situación trajo consigo el cierre de las pequeñas y medianas empresas públicas y privadas a lo largo de toda América Latina, Colombia no sería la excepción (Bértola y Ocampo, 2016). El paisaje industrial de los años 80 y 90 se caracterizó por el abandono y cierre de fábricas, movilizaciones obreras contra la privatización de las empresas públicas y la resistencia contra las reformas laborales que afectaban las garantías sociales.

Los cincuenta años de industrialización (1930-1980) no solo comprenden las transformaciones económicas del país, los procesos de urbanización, las luchas sindicales y obreras, sino además la apuesta de fracciones de clase dirigentes, todos estos hechos directamente vinculados con los ciclos del conflicto armado colombiano. Estos cambios se vieron materializados en las arquitecturas, las apuestas culturales, simbólicas y artísticas que contienen en sí mismas las experiencias complejas de una sociedad. Por tal razón, la infraestructura industrial no solo supone un complejo productivo arquitectónico o tecnológico,

9 La reprimarización de la economía reactualizó las disputas por la tierra tras la entrada de multinacionales mineras en los campos colombianos.

sino que además contiene los elementos fundamentales del siglo XX colombiano, es un patrimonio cultural.

El desarrollo de las investigaciones sobre patrimonio cultural industrial en Colombia empiezan a ser publicados y reconocidos recientemente. Entre ellos tenemos un número monográfico de la Revista Apuntes (vol. 21, No. 1 de 2008) en el que aparecen tres estudios sobre casos colombianos: a) el caso de la fábrica de loza, de la autoría de Monika Therrien, estudio ampliado en el libro *De fábrica a barrio*, editado por la Universidad Javeriana en 2007; b) “Paisajes productivos de la sabana de Bogotá”, de Lina Beltrán; y c) “Industria, puerto y ciudad configuración de Barranquilla”, de Carlos Bell-Lemus. Además, también se han publicado como artículos los siguientes trabajos: “Establecimientos industriales en Bogotá y el centro de Cundinamarca” (2015), de Roberto Lleras Pérez; “Inventario del patrimonio industrial bogotano” (2018), de Ángela Santa Quintero; “Retos y oportunidades para el estudio, manejo y gestión del patrimonio industrial en Colombia” (2021) de Natalie Rodríguez Echeverry *et al.* Finalmente, aparecen como trabajos de grado de pregrado y Maestría, respectivamente: *Patrimonio industrial: una estrategia proyectual en la transformación urbana* (2018), de Camilo Forero Berrío, y *Patrimonio industrial de inicios del siglo XX en la sabana de Bogotá: proyecto de restauración Molino San Carlos, Facatativá* (2020) de Tatiana Parada Moreno y Juanita Barbosa Gómez.

Los pocos estudios sobre el patrimonio cultural industrial pueden responder a la subsunción que este campo de la economía tuvo en relación con las lógicas extractivas y exportadoras en el país, así como también al desplazamiento de las ideas de la burguesía nacional modernizadora y de las luchas obreras. Aún no existen investigaciones que señalen las causas de la ausencia de más estudios sobre patrimonio industrial en Colombia, pero nos atrevemos a señalar que el olvido, como la memoria, son campos de batalla por los sentidos políticos históricos (Traverso, 2012), lo que ha determinado esta falta de interés en el patrimonio industrial.

En 2015 se realiza en Colombia el primer seminario internacional de estudios del patrimonio industrial con catorce ponencias nacionales. Por otra parte, en el Ministerio de Cultura lo más cercano a

este patrimonio se encuentra en la lista de Bienes de Interés Cultural (BIC) subgrupo Arquitectura para la industria, con 5 referencias; 4 ferrerías, la de Samacá (Boyacá), la de Pacho (Cundinamarca), la de la Pradera (Subachoque) y la ferrería de Amagá en Antioquia, referentes del inicio de una industria nacional del siglo XIX. También hay que sumar un antiguo molino hidráulico en Ventaquemada que se encuentra en el marco territorial donde ocurrieron los sucesos de la Batalla de Boyacá. Esos son los bienes que se mencionan. Podría pensarse, además, en otros bienes relacionados con la industria como algunos puentes y un estimado de 350 estaciones de ferrocarril, declaradas en 1996 como BIC, que permitieron el transporte de insumos industriales (Therrien, 2008). También figuran en la lista la Casa Arana (explotación de caucho, Amazonas) y el muelle de Puerto Colombia en el departamento de Atlántico.

Una evaluación compleja e interdisciplinaria de la arqueología industrial colombiana trazaría elementos de análisis históricos entre experiencias de clase, conflicto y arquitectura, subrayando la necesidad de una mayor atención al cuidado y protección del patrimonio industrial. La objetivación de la historia nacional del siglo XX en el patrimonio cultural industrial merece la atención académica y estatal en concordancia con la legislación cultural para la construcción de memoria e identidades políticas, nacionales y territoriales.

Si bien el Patrimonio Industrial aún no existe como campo de acción, la legislación colombiana sí permitiría su futuro desarrollo en tanto que se siga fortaleciendo. El marco legislativo lo concede: desde la Constitución Política de 1991 aparecen los artículos 70, 71 y 72, que se refieren al patrimonio cultural y a los fomentos y estímulos a la cultura. Estos se desarrollan a través de la Ley 397 de 1997 (ley General de Cultura), modificada por la Ley 1185 de 2008 y reglamentada en el decreto 1080 de 2015. El apartado IV, título 1, habla de los Bienes de Interés Cultural (BIC) y define diez criterios de valoración: antigüedad, autoría, autenticidad, constitución del bien, forma, estado de conservación, contexto ambiental, contexto urbano, contexto físico, representatividad y contextualización sociocultural. También contempla tres valores: histórico, estético y simbólico. Este decreto es ampliado y modificado por el decreto 2358 en lo relacionado con el Patrimonio Cultural Material e Inmaterial. Así, en el artículo 2.5.2.4

define los campos de alcance, específicamente el numeral 12 enuncia el Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI) asociado a espacios culturales. Por su parte, el artículo 2.5.2.5 presenta los criterios de valoración para incluir manifestaciones culturales en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial, donde define correspondencia con el PCI, significación, naturaleza e identidad colectiva, vigencia, equidad y responsabilidad.

En alguna medida, en el desarrollo del trabajo los aspectos que se tratarán, apuntarán a los conceptos enunciados en la legislación nacional e internacional. En este sentido, abordaremos un sector al norte de la ciudad de Tunja donde se configuró un área industrial definida por el plan piloto de 1958 como “sector de industria pesada”. Estudiaremos su posterior declive, y los cambios que se fueron sucediendo en los procesos urbanísticos experienciales e identitarios de la comunidad.



Figura 5. Estación del Ferrocarril del nordeste – diferentes estados de conservación. Fotografía: Autor, 2016.

CAPÍTULO 1. PATRIMONIO INDUSTRIAL EN TUNJA

Se quiere evidenciar la importancia del patrimonio cultural industrial de Tunja dentro de los discursos del patrimonio cultural de la ciudad y consolidar su reconocimiento en los procesos socioculturales de la misma. Así se puede contribuir a la comprensión integral de la historia local, ampliando el horizonte en el conocimiento del patrimonio cultural generado por las actividades industriales. En este sentido, se pretende restituir la importancia que tuvieron las actividades industriales del norte de Tunja para que sus lugares sean considerados como patrimonio industrial, ya que hicieron parte del crecimiento y desarrollo de la ciudad. Esto apoyado en la identificación los bienes materiales, por una parte, en tanto que son la huella de un proceso arquitectónico y urbano nuevo y diferente para Tunja. Por otra parte, el restablecimiento de la memoria de estas industrias en la creación de un sector obrero particular, con el cual se instauró una forma de trabajo y una cotidianidad distinta. Al final del trabajo, se espera haber expuesto los suficientes argumentos para considerar el patrimonio industrial de Tunja como merecedor de un reconocimiento social e institucional.

El trabajo orbita en torno al sector de la industria pesada que plantea el Plan Piloto de 1958. En él se tenían en cuenta cinco grandes empresas: los Silos del Idema, la Subestación de Energía, Ferroaleaciones de Colombia, Caolines Boyacá y la Estación del tren, además de algunas curtimbres y fábricas de muebles que se encontraban en el sector. Por el volumen de información encontrada, la desaparición de algunas de ellas y la permanencia en el imaginario de los habitantes del sector, se desarrollará la revisión de tres de ellas, apoyado en el estudio las configuraciones socio-territoriales identitarias. Estas edificaciones marcaron el desarrollo industrial de mediados del siglo XX en el municipio de Tunja y transformaron, con su construcción, las condiciones socio-territoriales, tanto en la época de su desarrollo como en las contemporáneas.

El análisis tiene como objetivo vislumbrar los procesos de figuración territorial anclados a las dinámicas microsociológicas, como la experiencia y el desarrollo identitario alrededor de las construcciones industriales. Esto permite valorarlas como patrimonio cultural, pues condensan el desarrollo e historia del municipio de las últimas décadas y siguen siendo referentes en la población local.

Esto permitirá contribuir a la arqueología industrial del país y de la región, valorando la relación entre desarrollo industrial, historia social, cambios territoriales en directa relación con la definición de TICCIH. También el análisis de la historia industrial del país que ha sido delimitado a la región antioqueña, subvalorando los procesos de industrialización en Santander, Boyacá y la Costa Atlántica perdiendo así las dinámicas sociales que estructuraron procesos sociales, políticos y territoriales.

Se tomaron como observables arquitectónicos 3 construcciones industriales: 1) la estación ferroviaria del Norte, 2) la empresa “Minera y ferroaleaciones Colombia” y 3) Los Silos del Idema (Instituto de Mercadeo Agropecuario). Estas fueron escogidas del acumulado arquitectónico industrial de Boyacá por tres razones fundamentales.

La estación ferroviaria del norte fue escogida porque los ferrocarriles representan a lo largo del mundo el imaginario de la revolución industrial, de hecho, los estudios clásicos de la arqueología industrial se han centrado en estas máquinas de la modernidad, situación que ha permitido que sean declaradas patrimonio cultural, cuestión que acontece de igual forma en Colombia, en especial para el caso de los ferrocarriles nacionales. Por otro lado, se escogió la empresa Minera y ferroaleaciones Colombia, porque al igual que los ferrocarriles, las empresas de producción metalúrgica o químicas tuvieron un auge en los procesos de producción industrial marcando el imaginario social. Igualmente, los Silos se constituyeron en un centro de acopio y distribución agrícola de la región. Otra condición que supuso la escogencia de la empresa ferroaleaciones responde a que se dieron y se dan configuraciones territoriales que marcan a las poblaciones que alrededor de este habitan, situación que nos permite vislumbrar los aspectos vivenciales. Adicionalmente, sobre estas empresas encontramos mayor acceso en fuentes bibliográficas y de percepciones sociales,

elementos claves para la evaluación histórica de las configuraciones socio-territoriales de los lugares.

Tanto el ferrocarril, como la empresa de ferroaleaciones y los Silos se situaron como espacios fundamentales de la historia de la ciudad de Tunja, estas apuestas industrializadoras cambiaron la geografía de la ciudad, sus dinámicas y la relación entre los actores sociales. Siguiendo a Latour (2008), estos son ejemplos de cómo el patrimonio cultural industrial aparece como eje actante de la memoria histórica local.



Figura 6. Ferroaleaciones – Luminaria abandonada. Fotografía: Autor, 2015



Figura 7. Estación del ferrocarril – Plantas parásitas en la estructura
Fotografía: Autor, 2015



Figura 8. Silos del Idema – Detalles de la estructura
Fotografía: Autor, 2015

CAPÍTULO 2. DE LOS VESTIGIOS FÍSICOS A LOS PROCESOS IDENTITARIOS-TERRITORIALES

Las perspectivas tradicionales de la arqueología industrial han definido a esta disciplina como: “el descubrimiento, la catalogación y el estudio de los restos físicos del pasado industrial, para conocer a través de ellos aspectos significativos de las condiciones de trabajo, de los procesos técnicos y de los procesos productivos” (Aguilar, [1998]).

Sin embargo, esta definición ha tenido discusiones debido a la poca historia de la arqueología industrial como disciplina científica. Su inicio se da en Inglaterra¹⁰, por la necesidad de resguardar el patrimonio industrial que se veía afectado tras la segunda guerra mundial. El hecho de tener herramientas teóricas y metodológicas para categorizar y clasificar el material patrimonial daría inicio a la ampliación teórica de la arqueología que, por décadas, se valoró como el estudio de las sociedades antiguas por medio de los objetos¹¹. La ampliación epistémica de la arqueología a las recientes sociedades industriales abría el debate sobre el “qué” de la industria, esto es, como época histórica (revolución industrial) o como elaboración de herramienta o técnicas productivas. Esto ayudó a determinar el objeto de estudio de la disciplina: las sociedades modernas o la elaboración de tecnologías a lo largo de la historia de la humanidad.

La temporalidad de la reflexión no solo determina, entonces, la época de análisis, sino también las metodologías utilizadas. No es lo mismo categorizar y clasificar las herramientas de producción de vasijas de la época precolonial en términos de su importancia (todas lo serían), que categorizar y clasificar la producción de máquinas de escribir o

10 El país con mayor industrialización del siglo XIX y XX.

11 De hecho, para los años 60s y 70s se ampliaron las reflexiones arqueológicas hacia campos antes desconocidos por esta ciencia, como la locura, las identidades sociales, las razas o la misma ciencia (Foucault).

telares en la revolución industrial. El método y sentido de la clasificación arqueológica y patrimonial varían.

A esto debe sumarse que cada época histórica y cada modo de producción comprenden regímenes de acumulación y regulación en los que varían las formas de producción, circulación, consumo, y gestión territorial, en especial, la configuración de las ciudades¹² (Harvey, 2011). El análisis de los objetos para la producción humana sin el estudio del modo de producción, no daría cuenta de las dinámicas complejas de cada régimen de acumulación y regulación. En ese sentido, se hace necesario precisar la diferencia entre la arqueología de la técnica y la arqueología industrial.

La arqueología de la técnica tiene como objeto la investigación de la construcción de objetos en la producción humana de manera universal. Aquí se valoraría la condición mediatizada de la naturaleza humana, que transforma su entorno para la subsistencia y desarrollo de sociedades. Este análisis comprende un examen universal, cercano a la evaluación ontológica del ser humano, que lo comprende como el animal fabricante que transforma lo existente (Ortega y Gasset, 2004).

Por su parte, la arqueología industrial se enfoca en el análisis de la comprensión de la figuración de las sociedades modernas industrializadas, situando las condiciones de urbanización, industrialización, socialización y politización de las sociedades capitalistas. Esta definición temporal de la disciplina le daría la condición de ser la herramienta analítica del sistema-mundo capitalista por excelencia. Al analizar las condiciones de la modernidad capitalista, la arqueología industrial da cuenta del desarrollo de las ciudades, los modelos de producción, y los regímenes laborales y de propiedad, así como también de las formas organizativas y de socialización en el marco de las relaciones de producción capitalista.

12 Bien señala Lefebvre (1975) que las ciudades preexisten a la industrialización (la ciudad-estado clásico, la ciudad oriental, la ciudad feudal) no obstante, como señala Harvey (1979), la ciudad industrial moderna tendría como característica ser una pieza fundamental en la reproducción y ampliación del capitalismo. La necesidad del capital de reducir el tiempo de circulación hace de la concentración de relaciones sociales en la ciudad, la condición propicia para su acumulación, esta centralidad en la condición económica aumenta los cambios territoriales y espaciales de la ciudad, elementos de los que carecían el resto de las ciudades no industriales.

Sin embargo, el presente trabajo busca contribuir a la comprensión y definición de patrimonio industrial que surgió a finales del siglo XX y comienzos del XXI. Una definición según la cual:

El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación (TIC-CIH, 2003).

Esta visión del patrimonio ha generado una lectura monumentalista y objetual, sin evaluar las figuraciones sociales, territoriales e identitarias en el proceso de construcción y funcionamiento de la arquitectura industrial.

Al ser una disciplina que estudia las sociedades modernas y contemporáneas, la arqueología industrial no puede limitarse a la condición meramente objetual del análisis¹³, debe incorporar las condiciones inmateriales y culturales que se entretajan en la sociabilidad humana. Estas también componen la valoración del patrimonio industrial, y son elementos a los que aún se puede acceder por medio de registros escritos, fotográficos y discursivos, elementos de los que carecían las pasadas épocas históricas.

Es por esta razón que para este trabajo se han incorporado elementos de la geografía urbana, especialmente de la geografía crítica marxista, y categorías conceptuales desde la sociología histórica para la

13 En las obras clásicas de la arqueología industrial se destaca la concepción del patrimonio industrial como monumento, en su mayoría, patrimonio compuesto por construcciones como estaciones de ferrocarriles y viejas fábricas. Fuera quedaban otros elementos patrimoniales considerados hoy como industriales como pudieran ser el paisaje, la arquitectura doméstica, los mercados (Vergara, 2010), espacios vinculados mayoritariamente a las relaciones cotidianas donde podría evaluarse con mayor profundidad la composición social de la época.

comprensión del desarrollo de procesos identitario-territoriales en las piezas arquitectónicas industriales. Desde esta perspectiva:

La arqueología industrial abre, por lo tanto, una puerta a una investigación mucho más fidedigna sobre la verdadera historia de las clases obreras y de sus relaciones con la burguesía, su relación con el territorio en el que vivían y con el espacio en el que trabajaban y se relacionaban socialmente (Vicenti, 2007, p. 9).

ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL Y GEOGRAFÍA URBANA

La aparición de las ciudades en la historia humana no está determinada a la condición industrial, sin embargo, la ciudad moderna sí tuvo una condición específica y fundamental en la figuración de los procesos de industrialización, de hecho, no sería posible la condición industrial sin las dinámicas arquitectónicas y sociales de poblamiento, circulación y consumo de mercancías que permitirá la producción en masa que caracteriza esta época. Estas dinámicas están directamente relacionadas con la sociedad moderna, y por lo tanto con la ciudad y su arquitectura.

Los análisis del desarrollo y procesos de las ciudades desde la geografía urbana han ubicado varios elementos de reflexión, entre los que se encuentran la ecología urbana, las dinámicas de poblamiento, la gestión del espacio, las desigualdades sociales y de clase (Montoya, 2009). En estos el espacio de la cultura tuvo un lugar fundamental.

Más allá de la condición de clase, la geografía crítica incorporó la condición de la cultura en términos políticos como determinadora de la consolidación de los espacios y las disputas de poder que en estos se entretejen. Así, la valoración de los espacios, calles, monumentos, edificios estarían mediatizada por las contiendas entre grupos sociales, que, a su vez, estarían condicionados por las culturas. En esta perspectiva, encontramos los análisis de Harvey (2017), que señala cómo la desindustrialización del actual modelo de acumulación flexible estuvo acompañada de la destrucción creativa de la arquitectura fabril y de los barrios obreros. Las grandes construcciones industriales

pasaron a ser centros comerciales y los barrios obreros estratégicos, en términos espaciales, fueron objeto de procesos de gentrificación para construcciones inmobiliarias de alto costo.

Al ser una arqueología de las sociedades modernas, la arqueología industrial tiene la ventaja de poseer fuentes más amplias y diversas, e incluso contar con procesos sociales activos que le sirven como campo de estudio. Desde aquellos procesos se puede acceder a la valoración de la importancia objetual humana y revisar cómo condensan la relación social histórica. Por tal razón, la arqueología industrial se imbrica de manera adecuada con conceptos analíticos de la geografía como el de territorialidad. Dicho concepto enfoca el lugar de la gestión y construcción espacial, cultural, social, económica y política de los lugares y las simbologías que allí se tejen (Giménez, 1999), de tal manera que la clasificación y determinación de lo que es patrimonio cultural debe estar acompañado del análisis de lo territorial.

PATRIMONIO CULTURAL INDUSTRIAL Y TERRITORIALIDAD

Los análisis de la territorialidad son incalculables. El auge de los estudios sobre la importancia del territorio y su vinculación con los procesos de identidad social (especialmente ligado a los análisis de los pueblos étnicos) tomó fuerza en las tres últimas décadas en América Latina, sobre todo por la embestida neoliberal extractiva a las economías locales y los territorios ancestrales. No obstante, los análisis del lugar del territorio se ampliaron también a la *cuestión urbana*, especialmente a las resistencias a la gentrificación provocada por el poder inmobiliario que traía consigo la destrucción de patrimonios (sean formales o informales) de comunidades barriales.

La gentrificación es un fenómeno que ocurre a nivel mundial, especialmente entre comunidades afectadas por la desindustrialización, los planes de renovación urbana y la presión inmobiliaria. Estos factores, entre otros, provocan su desplazamiento. Vale la pena destacar los casos del barrio Colombia en Medellín, donde la antigua factoría de la Siderúrgica de Medellín (SIMESA) se convierte en el Museo de Arte Moderno de Medellín, obedeciendo a esos planes de renovación.

Hay otro caso en Bogotá vinculado con el Parque Central Bavaria, la factoría quedaba en la periferia del centro de Bogotá y se desplazó al occidente. El plan de renovación que allí se dio afectaría los barrios circundantes: San Diego, San Martín, la Macarena y la Perseverancia, el barrio de los antiguos trabajadores de Bavaria que ha resistido este embate y condensa parte de la memoria histórica y política de la ciudad (Benavides, 2017).

La destrucción del patrimonio urbano o industrial, sea de manera directa o sea por medio del abandono de la infraestructura, tenía como estrategia la separación y desterritorialización de la gente de sus lugares y al rediseño del territorio, esto es, la configuración de nuevas territorialidades. Para ello eran necesarios los cambios de las percepciones culturales hacia estos lugares:

El patrimonio urbano, como el cultural, no preexiste por sí mismo y no es un acervo material, sino una construcción social en la que tradicionalmente los grupos en el poder, desde el presente, seleccionan algunos de los múltiples inmuebles y barrios del pasado, a los que se les asignan atributos históricos, artísticos y otros valores colectivos. Sin embargo, los lugares y objetos patrimonializados también son apropiados de diversas maneras. Se trata de un patrimonio cultural donde se yuxtaponen identidades, memorias, atributos y valores. A diferencia de otro tipo de bienes culturales muebles, el urbano es un patrimonio inmueble. Generalmente se trata de territorios urbanos habitados y vivos, a veces abandonados o deteriorados, que como el resto de la ciudad son objeto de disputa por parte de diversos actores con diversos intereses económicos, sociales y políticos (Delgadillo, 2014, p. 132).

Es así como la aparición de la categoría de territorialidad en la ciencia geográfica urbana deviene del análisis de los procesos de disputa alrededor de los espacios urbanos y las simbologías que sobre estos se tejen. Las tradiciones, experiencias e ideas culturales permiten legitimar el sentido del orden territorial, de allí que la evaluación de lo que es o no patrimonio cultural sea una disputa por el territorio, que genera procesos de politización e identificación social:

Las tradiciones se (re)inventan y el pasado legitima y puede otorgar un glorioso fundamento a un presente que no lo tiene por sí mismo (Hobsbawm, 2002). Entonces la idea de la permanencia histórica del edificio es muy fuerte, es un anclaje que trasciende la vida humana y hace que algunas edificaciones se conviertan en un instrumento persuasivo, donde la selección de qué se conserva y qué se destruye pretende reconfigurar la historia y el orden social y político (Delgadillo, 2014, p. 134).

La defensa del espacio, en este caso urbano, demanda el ejercicio y derecho al territorio, esto es, la territorialidad (Santos, 2000). En estos procesos de apropiación y derecho a los espacios geográficos urbanos, las valoraciones del patrimonio toman una condición activa toda vez que la ciudad es una estructura en movimiento y disputa (Lefebvre, 1975) que se crea y recrea sobre lo existente, especialmente en el caso de la ciudad capitalista:

El capitalismo es por naturaleza un proceso de acumulación lento y largo y por tanto su éxito refiere necesariamente a una infraestructura urbana y regional que se construye en amplios periodos hasta que eclosiona en una fase de expansión, en muchos casos reemplazando el viejo sistema con otras centralidades (Montoya, 2009, p. 162).

En ese sentido, la valoración y clasificación del patrimonio cultural industrial está vinculada a las relaciones de poder que se tejen en los territorios, lo que obliga epistemológicamente al diseño de una articulación entre territorialidad y patrimonio cultural. Con esta articulación se identifica el lugar del proceso de creación social del territorio; no obstante, es necesaria la construcción de herramientas categoriales que nos permitan entender las apuestas culturales en el territorio de cara al patrimonio industrial.

Estas categorías se derivan de los análisis de la sociología histórica que sitúa la dimensión microsociológica y subjetiva en las relaciones sociales, y el desarrollo de marcos cognitivos de la realidad para la valoración de las tradiciones y patrimonios en su relación con la acción política o social y, para este caso, la acción de resguardo patrimonial.

Así, el patrimonio industrial, como uno de los campos recientes en figurar en el ámbito del patrimonio cultural, es resultado igualmente de un periodo corto e importante en la historia de la humanidad, con todos los cambios que provocó en el desarrollo de la tecnología y la transformación de la naturaleza, como fue el caso de la Revolución Industrial. Su comprensión implica, como se estuvo exponiendo, abordar aspectos que trascienden el rastro arquitectónico: “El Patrimonio Industrial es un patrimonio didáctico cuya conservación no se realiza para ser contemplada como una obra maestra sino para que, a través suyo, se comprenda una parte de la historia social y económica de una época” (Casanelles, 1998, p. 17).



Figura 9. Silos del Idema – máquina distribuidora de grano.
Fotografía: autor, 2015



Figura 10. Ferroaleaciones – parte de un horno - chatarra
Fotografía: autor, 2015



Figura 11. Estación del ferrocarril – Máquina de agua – abandonada.
Fotografía: autor, 2015

CAPÍTULO 3.

ORIGEN DE LA ARQUITECTURA INDUSTRIAL E INDUSTRIALIZACIÓN EN COLOMBIA

Colombia, una nación con pocos años, intentaba despegarse de su periodo colonial y entrar en un periodo que se conocería como republicano, esto implicaba directamente la búsqueda de formas propias de producción. Para ello debía concebirse también la apropiación de una arquitectura que respondiera a dicho anhelo. Se desarrollaron ejemplos de arquitectura fabril, entre ellos, las instalaciones de las ferrerías de Pacho (BIC), La Pradera (BIC) y Amagá, junto con la Compañía de Hilos y Tejidos de Samacá. Igualmente, los ingenios Manuelita y Sincerín (1906 y 1908), que marcaron la agroindustria azucarera.

Siguiendo a Delgadillo, las nuevas edificaciones se caracterizaban especialmente por su simplicidad, habitualmente advertían una planta rectangular que contaba con cubiertas a una o dos aguas con teja de barro, con armaduras en par e hilera, muros y cerramientos en tapia pisada, rastros coloniales; en su aspecto exterior tampoco revelaban acabados y decoración alguna sobre los servicios y zonas de fabricación. Entre esos primeros ejemplos se pueden señalar la Fábrica de Productos de Mármol, la Fábrica de Sombreros Richard y la remodelación efectuada en 1890 a la Fábrica de Velas y Jabones (Delgadillo, 2018).

La urbanización del país demandaba la producción de materiales de construcción de ladrilleras; tubería de gres y tejares. Se implementaron procesos industriales desarrollados por las fábricas de ladrillo Calvo, Mc Dowell, tubos Moore. Relacionados además con procesos de edificación y consolidación urbana de barrios obreros, que más adelante se convertirían en uno de los principales aspectos estudiados por el patrimonio industrial. Esto sucedió en los barrios de Las Cruces, la Perseverancia y la Unión Obrera de Colombia.

Pequeñas y medianas fábricas fueron emplazadas en inmediaciones a la Estación del Ferrocarril de la Sabana o sobre importantes

corredores viales y comerciales, entre ellas se encuentran la Fábrica de Chocolates Tequendama (1911), las oficinas de la Compañía de Cemento Samper en Sans Façon (1909) y Baldosines Alfa (1917).

Por otra parte, algunas plantas industriales contaron con lotes de mayores dimensiones, la nueva tipología industrial que abrigaban aprovechó técnicamente todas las superficies, pues fue proyectada para responder a diferentes determinantes funcionales y a necesidades específicas de los procesos y sistemas de producción en serie y a mediana escala. La nueva arquitectura fabril llegó con algunas novedades contundentes que maximizaban estructuras y espacios desarrollados para cumplir funciones determinadas, como sucedió con los talleres férreos del F.C. de la Sabana, dotados de maquinaria moderna para reparar locomotoras y vagones (1913), y las fábricas de pastas El Cóndor y El Gallo.

Otros interesantes ejemplos fabriles se caracterizaron por adoptar cierta simplicidad en las variantes de sus esquemas y plantas, de forma tal que facilitaban las expansiones transitorias de naves o bloques laterales gracias a la separación entre algunas unidades trasversales y diagonales con formas rectangulares, como sucedió con la Industria Harinera (1908), característica que también se puede apreciar en Ferroaleaciones de Colombia, la Compañía de Chocolates Chaves, fundada en 1877, y Chocolates Equitativa, establecida en 1889, que fueron fusionadas en 1905 para llamarse Chocolates Chaves y Equitativa, y la Fábrica de Fenicia (1896), que fue creada para auxiliar la demanda de botellas de Bavaria y para cubrir la necesidad de todo tipo de enseres, envases y vidrios planos.

Dos grandes protagonistas de la nueva arquitectura industrial fueron los perfiles de los enormes hornos verticales junto con sus esbeltas chimeneas cilíndricas, que se transformaron en un elemento identificador del paisaje urbano bogotano, entre ellos, los buitrones del Alto del Rosario y Ladrillos Sail (1928). Igualmente, se destacó la variedad de tratamientos que recibieron las fachadas de las nuevas construcciones fabriles, proyectados con el ánimo de limpiarlas de la pesadumbre y simplicidad visual que anteriormente reflejaban los edificios industriales. Por tal motivo, no es extraño que copiosamente se buscara implantar una nueva imagen pública para satisfacer los diferentes gustos estéticos de la época.

Los nuevos edificios albergaron estructuras sólidas, hechas con buenos materiales, y reflejaron la transformación arquitectónica de la época, que en algunas oportunidades adoptó líneas limpias y en otras ocasiones moderadamente recibió recubrimientos de fachada en pañete liso, que estuvieron escoltados por la diversidad en niveles de zócalos, almohadillados, sobremarcos lisos en cemento y yeso, como sucedió con el edificio central de la Fábrica de Cerveza Germania (1903) y la Fábrica de la Compañía de Gaseosas Posada Tobón (1908).

Esporádicamente se utilizó la piedra, los trabajos en forja, y la carpintería en ventanas y puertas. Igualmente, se destacó la presencia y el perfeccionamiento de la ejecución de la mampostería del ladrillo a la vista, característica asumida en la subestación de energía de Tunja, gracias a sus condiciones estéticas y a su durabilidad. Este material se utilizó como elemento constructivo y fue protagonista de las fachadas, aunque su uso en ocasiones también se extendió para los muros interiores. Se conocen algunas referencias que muestran el asombroso desborde de creatividad en el manejo y versatilidad de aparejos y juntas, dinámica de ese nuevo espíritu de progreso. Entre los referentes arquitectónicos se pueden citar la Fábrica Bavaria (1889), la fachada y algunos bloques de Tubos Moore (1930-1931) y la Fábrica de Molinos del Caribe.

El interior y la funcionalidad de los nuevos edificios industriales armonizaban, en ocasiones, con la simplicidad de las fachadas que estaba determinada por la primicia y la modernidad; en las nuevas construcciones:

También se desarrollaron nuevos usos sobre los entrepisos y mezzanines, se establecieron diversidad de espacios para laboratorios, depósitos, silos y hornos, y se desarrollaron sobre los muros aperturas para una mayor circulación del aire. Además, se destinaron con su respectiva dotación moderna las primeras áreas exclusivas para oficinas, administración, salas de negocios y atención al público; también sobresalieron las obras de ingeniería desarrolladas para la construcción de tanques o depósitos de agua potable. Mejoras que pausadamente reflejaron los nuevos vínculos entre sujeto, trabajo y espacio, relación que se va a manifestar con mayor precisión y mejores condiciones en algunos de los ejemplos adelantados en el decenio de 1920, y medidas que se manifestaron en obras como: el

edificio para Chocolates Cruz Roja, proyecto diseñado por el arquitecto Pablo de la Cruz en 1923, y el edificio de la compañía Colombiana de Tabaco (Delgadillo, 2018).

En Colombia el proceso de industrialización comprende dos etapas o momentos históricos. Uno, el periodo comprendido entre los años 1929 y 1948, y dos, el periodo comprendido entre 1950 y 1980.

El primero se desarrolla tras la crisis del modelo primario exportador en la región. Esta crisis respondía a la devaluación de los precios de las materias primas a causa de la caída de la bolsa en 1929 y el desarrollo de la segunda guerra mundial, lo que supuso una caída en la demanda por parte de Europa de los productos extractivos latinoamericanos, especialmente del café. En este periodo, como advierten Cardoso y Brignoli (1981), se dieron cambios estructurales solo comparables con las reformas liberales del siglo XIX, entre las que encontramos: el desarrollo del mercado interno por el despegue de los ferrocarriles y las vías de transporte; el desarrollo de las telecomunicaciones; la diversificación agrícola; el surgimiento de ministerios de trabajo, minas, agricultura; la fundación de bancos nacionales; el desarrollo de industria liviana; las políticas de protección estatales; y los procesos de alfabetización y formación de mano de obra calificada.

Todas estas políticas fueron orientadas por los paradigmas de protección estatal surgidas de la necesidad de diversificar las inversiones de las élites comerciales y exportadoras a las nacientes industrias, así como también a la transformación en la estructura de poder debido al avance de las clases medias y populares que acumularon poder y capital debido a la expansión de las exportaciones agrarias y minero-energéticas tras la reconstrucción de los países industrializados en la postguerra (Europa occidental y Japón).

En Colombia, la industrialización se desarrolló en el oriente del país (Santander) para mediados del siglo XIX. Sin embargo, la creciente economía del tabaco y del café debilitó la economía industrial textil que allí se gestaba, es por ello que solo hacia los años 20 tomaría fuerza una industrialización vinculada a la exportación cafetera.

Como bien señalan Bértola y Ocampo (2016), Cardoso y Brignoli (1981) y Cardoso y Faletto (1973), el desarrollo de la industria en el

continente latinoamericano se apalancó en las actividades extractivas agrícolas y mineras. Los capitales originarios para el desarrollo e importación de maquinarias se dieron sobre los excedentes de las bonanzas extractivas y, a su vez, el desarrollo de las industrias estuvo vinculado al abastecimiento del sector extractivo, sobre todo el textil y el de herramientas de poca especialización productiva.

Las políticas de intervención del Estado, gestadas a principios del siglo XX desde la *república liberal*, se orientaron a la consolidación de la industria liviana para satisfacer los mercados internos y la diversificación de la matriz productiva. Para ello, la inversión en las importaciones de bienes de capital, el robustecimiento del sistema financiero y las políticas de protección aduaneras, fueron claves.

En esta etapa se gestaron políticas para la estabilización de los mercados de trabajo y las relaciones laborales, tras la creciente migración de la población rural a las ciudades, ya sea por el despojo de sus tierras o la violencia partidista que empezaba a configurarse. El Estado inició a su vez la legalización de tierras para pequeños y medianos campesinos para el abastecimiento del mercado interno alimenticio; su objetivo era sostener a la naciente clase obrera en las ciudades. En este periodo se dio la acumulación de divisas para la importación de tractores, químicos, fertilizantes y bienes de capital para las industrias alimenticias, químicas, textiles y de hidrocarburos.

En la segunda etapa de la industrialización, conocida como la vía estatal de 1950 a 1980, se establecen las industrias pesadas de metalurgia, ensamble automotor y armamentística, no es casualidad que en el periodo del general Rojas Pinilla se diera la fundación de la Industria Militar Colombiana, la construcción de universidades regionales, la aparición del Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), entre muchas otras infraestructuras para el desarrollo de la industria. Esta etapa se caracterizó por la estabilización de los regímenes laborales, el crecimiento demográfico urbano, la intensificación de la explotación y refinación de hidrocarburos y la explotación de nuevos minerales como el cobre, el litio y el estaño, entre otros.

En este periodo se desarrolla la diversificación económica, pues para los años 30 el 40 % de la economía respondía al sector primario; al terminar la década de los 60, era tan solo del 23 % de la economía en

relación con el PIB. A su vez, la creciente asalarización y circulación de capital fortalecería la economía de servicios que elevó su participación a lo largo de estas tres décadas (Campo et al., 2015). Para los años 30, el porcentaje de las actividades del sector primario era del 61,6 % y para la década de los 80 era de un 33,8 %. Por su parte, el sector secundario se incrementó del 17,1 % (en los años 30) al 21,4 % (en los años 80). El sector que más creció fue el terciario o de servicios: del 21,4 % en los 30, pasó al 44,8 % en los 80.

La industrialización por sustitución de importaciones en Colombia y el continente acarreó con múltiples dificultades, lo que sería determinante para su crisis y posterior abandono como matriz económica. Situación que daría paso a la desindustrialización y a los paisajes industriales que con ella se darían: dependencia en la transferencia de tecnología, ausencia de mercado interno sólido con consumo masivo, ausencia de industria pesada, nula capacidad competitiva contra economías centrales como la europea o norteamericana, falta de capital para la diversificación industrial, subordinación al capital extranjero y aumento de la deuda pública, ausencia de reformas en las políticas liberales, tributarias, de tenencia de la tierra para la ampliación del mercado interno y del consumo.

La falta de estas reformas tiene su raíz en la contienda de clases entre una burguesía liberal, modernizadora e industrial, y una burguesía conservadora, hacendada extractivista. Las reformas estructurales en los regímenes laborales, la tenencia de la tierra, las políticas aduaneras, fiscales, afectarían la explotación extractiva, condición fundamental de las élites exportadoras, por lo estas desatoraron estrategias de exclusión del sistema político a las corrientes industrializadoras, que terminó por definir elementos del conflicto armado en Colombia.

Tras la crisis del modelo fordista o keynesiano del capitalismo, las economías altamente industrializadas imprimieron una gran presión para la desregulación y reprimarización de las economías periféricas y la reducción del papel del Estado en la economía. La privatización de las materias primas, de los servicios públicos y demás servicios prestados por el Estado (salud, educación, vivienda) se generó con la intención de reducir el gasto fiscal para reorientarlo al pago de la deuda externa, debido a la crisis del modelo de sustitución de impor-

taciones, lo que se conoció como la década pérdida en América Latina. Esta situación traería los paisajes desoladores de grandes cantidades de fábricas en quiebra, alto desempleo de los sectores obreros y el cambio en el paisaje industrial por el abandono y destrucción de su infraestructura.

INDUSTRIALIZACIÓN EN BOYACÁ Y TUNJA

El proceso de industrialización en el departamento de Boyacá tiene sus inicios a comienzos del siglo XX. Allí es importante resaltar la iniciativa privada como fuente primaria para la configuración de empresas que aportaron al desarrollo durante la primera y segunda década de 1900. Entre los principales sectores que aportaron al crecimiento de las empresas boyacenses y el proceso de industrialización se encuentra que, para el año de 1903 se consolida por iniciativa del sector privado del departamento, el Banco de Lazaretos de Boyacá. La principal intención de quienes fundaron el banco sería la reactivación de la economía del departamento debido a los estragos que dejó el escenario bélico conocido como la Guerra de los Mil Días. La preocupación de algunos líderes eclesiásticos, líderes políticos y empresarios, llevó a la consolidación de la idea de este banco para la financiación de las actividades económicas y la circulación del capital, esta iniciativa aportaría inicialmente al desarrollo de la región (Acuña, 2014):

Con la incentivación de los préstamos se pretendió reactivar la economía en un periodo de crisis, en que quedó el Estado con posterioridad a la Guerra de los Mil días. Los inversionistas provenían del sector privado, como el clero y los comerciantes, los que, aunque estaban vinculados con la política no arriesgaron su capital en la guerra, sino aprovecharon la oportunidad para poner a producir sus ahorros en el sistema financiero (p. 118).

Cabe resaltar que el banco de Boyacá no fue la única iniciativa que se llevó a cabo. Bajo las mismas directrices se fundan los bancos de Sogamoso y el Centenario. Los dineros recaudados por estos bancos principalmente fueron recolectados de los sectores artesanales, del comercio y del sector servicios de la región, sobre la necesidad de tener divisas para la consolidación de sus campos económicos.

Otro sector de gran relevancia para el desarrollo del departamento fue el de las comunicaciones. Para el año 1918 se funda la Sociedad Telefónica de Boyacá, cuyo principal objetivo sería la creación de redes para poder comunicar, explotar y mantener un sistema idóneo para los municipios de Tunja, Paipa, Duitama, Sogamoso, Tuta, Sotaquirá, Belén, Oicatá y Tibasosa (Acuña, 2014, p. 182) Por otra parte, la educación juega un papel importante para la industrialización, ya que se concebía este como un lugar de formación para futuros líderes tanto empresariales como políticos enfocados en el desarrollo de las condiciones tanto nacionales como regionales. En ese marco histórico, para el año 1918, por parte de la iniciativa privada, se funda el colegio Ricaurte. Es notoria la participación del sector privado en la consolidación de los escenarios de crecimiento económico, social, empresarial de la región y los cambios territoriales en su apuesta modernizadora.

El sector transporte también se erige como un sector de gran trascendencia en la industrialización ya que dinamizó las prácticas del transporte de productos y pasajeros para la interconexión del departamento entre sí y con los demás departamentos. La creación de una empresa surge en los años 30 del siglo XX y se conoce como la cooperativa Saurer.

Con Saurer se dio inicio a las empresas de transporte que han tenido una trayectoria sustancial en esta región del país, ligado a la inversión en infraestructura vial —construcción y mantenimiento de carreteras—, como parte del proyecto de modernización del departamento (Acuña, 2014, p. 183).

La creación del sector transporte obligó a que junto con su crecimiento se le apostara al desarrollo vial y de carreteras, estas debían aportar a la disminución del tiempo a la hora de entrega de los productos y acercar a los municipios de la región entre sí y con otras regiones territorio nacional. En últimas, tenían como propósito reducir los tiempos de rotación del capital.

Para el año de 1902 se funda la Compañía de Licores de Boyacá, con el fin de explotar y tener un nicho económico en este territorio. Tuvo una gran acogida en la población de la región y se consolidó como una empresa rentable para el departamento de Boyacá. Junto con la indus-

tria del aguardiente se funda una iniciativa del sector cervecero que se proponía acabar con las pequeñas producciones de chicha que para la época era el licor por preferencia de los pobladores de la región.¹⁴ Es necesario poner en consideración este punto ya que el consumo de chicha se veía como un problema de salud pública en la medida en que quienes consumían esta bebida regularmente se tornaban “agresivos” y para los dirigentes de la época estas personas propendían por el desorden público en la región. Detrás de esta argumentación se imponía el disciplinamiento corporal para la producción industrial, que se caracterizó por diferenciar los espacios de trabajo y de diversión.

Junto con la consolidación de este sector de los licores se evidencia un desarrollo industrial enfocado a la modernización del proceso en diferentes lugares del departamento de Boyacá. A su vez, se apostó por el desarrollo de la industria de envases y el monocultivo de la cebada para la producción de la cerveza.

Otro factor importante fue, en sus inicios, el hecho de que la industria cervecera se conformó hacia la producción artesanal de cerveza blanca y negra. Sin embargo, esta producción a baja escala fue absorbida por la creciente y tecnificada industria de la cerveza. Allí juega un papel central la cervecería Bavaria, que tendría incidencia territorial hacia el año de 1936, y afectó fuertemente en el sector agrícola de la región, puesto que la producción de la cebada superó y sobrepasó rápidamente a la producción de maíz, y trigo en la región.

La importancia del sector de la producción de harinas para panes y galletas, en la industrialización de Boyacá es innegable. De allí que se dieron la fundación de molinos en municipios como Duitama, Sogamoso, Chiquinquirá, Tunja, Belén, Turmequé y Pesca. (Plazas, 2013). Estos molinos enfocaron su producción hacia la región, pero también crearon canales de comercio regional con zonas como Santander y los Llanos Orientales.

Los desarrollos tecnológicos para la época fueron enfocados hacia la industria de las empresas harineras y del sector textil. Se utilizó por primera vez la ayuda del motor para el desarrollo eficaz y para la

14 Lo que supondría una confrontación entre las economías morales de la multitud frente al consumo y procesamiento de chicha.

reducción en tiempos de producción para estas industrias. Otro hito fue la adquisición de plantas de energía que en un principio se dieron para la industria, pero que con el tiempo llevaron a que los diferentes municipios apropiaran o se ayudaran de estas para ofrecer luz y energías a las poblaciones y así poder configurar un escenario tanto productivo como social con la ayuda de adelantos tecnológicos.

En Boyacá, el sector harinero y el textil fueron los que usaron por primera vez el motor eléctrico como parte esencial de la maquinaria. Esto favoreció la confianza empresarial que derivó en más inversión y apoyo para las empresas generadoras de luz eléctrica, tanto para uso industrial como para la iluminación pública (Plazas, 2013).

Para los años treinta se evidencia una atención especial por el sector de servicios públicos y del sector de comunicaciones, como lo afirma Plazas (2013): “Para 1934, el departamento contaba con líneas telefónicas en casi todos los municipios de las provincias del centro, el norte, Tundama, Sugamuxi, Neira y el oriente, además del establecimiento de estaciones radiotelefónicas en los principales municipios” (p. 243).

Para la época existió una necesidad por parte del Estado por acudir a la nacionalización de diferentes empresas que durante las primeras décadas le apostaron a un crecimiento y a un desarrollo industrial por iniciativa privada.

De esta forma se evidencia claramente la cooperación entre el sector empresarial y los entes gubernamentales encaminados a modernizar el departamento, no solo con la creación de empresas sino con la implementación de servicios que mejoraran las condiciones de vida de la sociedad en aquel momento (p. 244).

Una característica importante en los primeros años de industrialización del departamento de Boyacá es la incidencia que llegan a tener algunos extranjeros a la hora de la fundación de algunas empresas. En la mayoría de empresas creadas regularmente existe la participación de franceses o italianos quienes desplazados por los conflictos bélicos en Europa, a principio de siglo, llegan a América Latina, en especial a Colombia. Ven la oportunidad y además un nicho de producción en cuanto a importaciones poco explotadas, es allí donde el sector de los

medicamentos, algunas importaciones de tejidos, maquinaria, entre otros, entran al país. Regularmente las sociedades que se creaban exigían dos o más partes en donde el socio extranjero era quien aportaba el dinero y los socios nacionales eran quienes debían administrar y poner en marcha las sociedades propuestas.

De esa forma, el proceso de industrialización vinculó el cambio de las prácticas agrícolas, los procesos de urbanización, la proletarización, la gestión interclasista de la economía, el cambio territorial y el desarrollo de nuevos campos económicos, entre ellos, el ferrocarril.

Es importante indicar el papel que desempeñó el sistema de ferrocarril en Colombia. Este articulaba los mercados internos y las zonas extractivas. Lamentablemente, este proyecto integrador de nación no fue lo que se esperaba debido a la falta de compromiso de algunos gobiernos de turno. Por otro lado, la mayoría de tramos construidos fueron ejecutados por extranjeros, esto se configuró como una problemática puesto que eran ellos quienes regulaban los precios del transporte férreo. Esto indica la falta de legislación y control estratégico de un elemento fundamental en la vida moderna. Además, no existía un modelo único a la hora de la construcción de las vías férreas y cuando se pretendió integrar el país en un solo sistema se encontró que existían vías de anchuras diferentes. En consecuencia, la tarea se volvió mucho más compleja y terminó fracasando. La incidencia del ferrocarril como medio de industrialización para Boyacá surge desde la iniciativa del ferrocarril del Nordeste.

Esta iniciativa se dio para el año de 1925 y buscaba la integración de Boyacá con la ciudad Capital (Bogotá) para el transporte de material de minas de hierro. La construcción logró comunicar a Tunja con el municipio de Sogamoso en el año de 1931. El Estado no realizó la compra del tramo siguiente y este proyecto fue olvidado:

La construcción del Ferrocarril del Nordeste “buscaba comunicar los departamentos de Cundinamarca y Boyacá, se inició en 1925 y estuvo a cargo de la firma belga Societé Nationale de Chemins de Fer. Un año después llegó a Usaquén; en 1930 se extendió hasta Albarracín y en 1931 llegó a Tunja y Sogamoso. Siete años después, la Nación lo compró y lo prolongó hasta Paz del Río para facilitar el

transporte del material de las minas de hierro. Debido al desarrollo de Bogotá, se levantaron los rieles del Ferrocarril del Norte a lo largo de lo que sería la Avenida Caracas, por lo que tuvo que hacer uso del corredor férreo del Ferrocarril del Nordeste que, a su vez en 1951, se trasladó para construir la Avenida Ciudad de Quito (Carrera 30) (Banco de la República, 2006).

Es importante tener en cuenta que las diferentes dinámicas de industrialización del departamento de Boyacá llevaron a que se configuraran nuevos sujetos para la producción, así como también nuevas prácticas culturales y políticas. El surgimiento de nuevos nichos de industrialización hizo que las dinámicas sociales tuvieran un gran cambio, el desplazamiento del campo a las urbes llevó a que las instituciones, así como los actores sociales, adquirieran otros hábitos tanto de socialización como de consumo y producción.

La industrialización en Boyacá le apostó a que las pequeñas zonas de crecimiento tuvieran escenarios constructivos para los obreros. Un ejemplo de esto es la creación del barrio obrero en el municipio de Tunja, lo que supuso la transformación geográfica municipal. Incluso en Boyacá se generaron pueblos enteros con base en la producción industrial como el caso de Acerías Paz del Río.

El papel que desempeñaron algunos miembros del sector privado en los procesos de industrialización también fue bastante importante para el desarrollo industrial de inicios del siglo XX. De igual forma, la participación de extranjeros y la incursión de nuevas tecnologías para producción sirvieron de aporte para que se dieran nuevas condiciones del sujeto frente a las dinámicas de la industrialización.

Como se observa, la industrialización en el departamento de Boyacá y especialmente en la ciudad de Tunja, transformó las dinámicas sociales y territoriales. La aparición del paisaje industrial estuvo acompañada de procesos de disciplinamiento social, control poblacional, diferenciación de los espacios de trabajo y esparcimiento, la agrupación obrera alrededor de los barrios cercanos a la producción. Todos estos elementos serán claves para la comprensión de la valo-

ración del patrimonio cultural industrial por medio de la experiencia y la economía moral, dado que son los espacios de la identificación social y política de los actores en relación con su territorio y la historia en ellos generada.

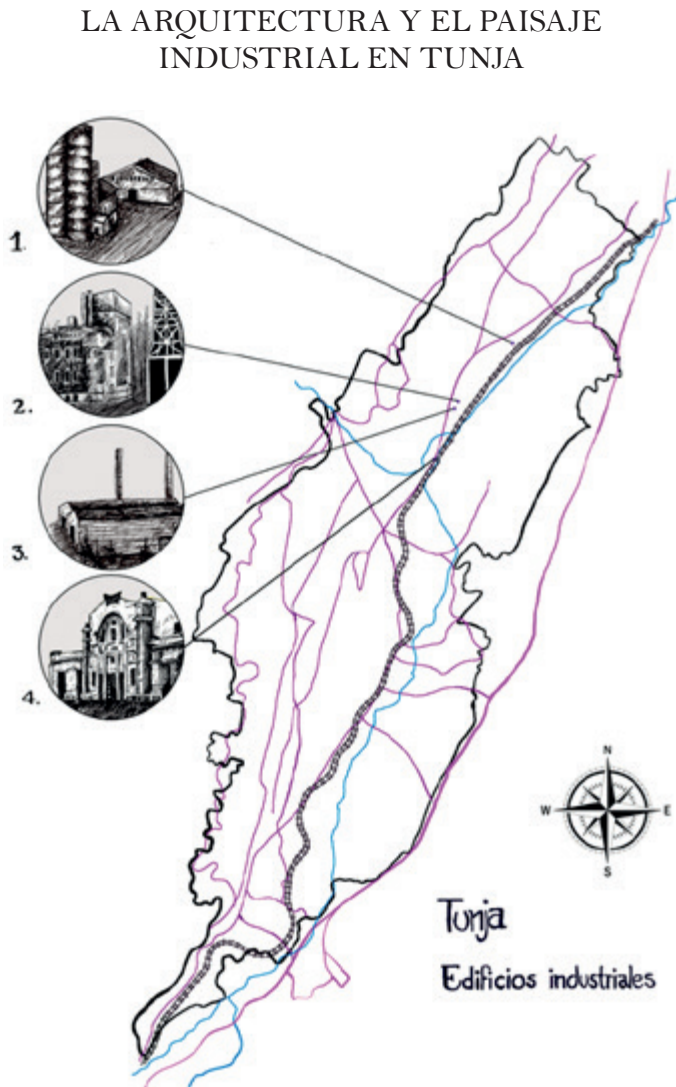


Figura 12. Cartografía de Tunja, ubicación de los edificios industriales.
Ilustración: Andrea Valentina Díaz.

El desarrollo industrial de Tunja transformó el paisaje de la ciudad y el relacionamiento social. Los principales desarrollos arquitectónicos que encontramos a lo largo de la ciudad y sobre los cuales se entretejerían nuevos barrios y edificaciones con sus propias historias obreras, barriales y políticas son especialmente: 1) Los silos del Idema, 2) la Subestación de energía o Electrificadora, 3) la Minera y Ferroaleaciones de Colombia y 4) la Estación del Ferrocarril del Nordeste:

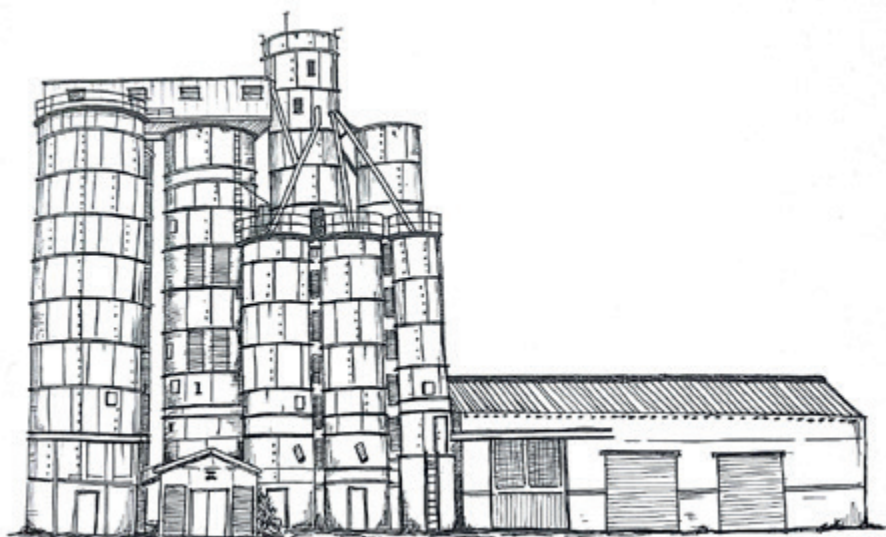


Figura 13. Silos del Idema. Ilustración: Jeykson Orjuela.

1. Los silos del Idema (INA) fueron un lugar de almacenamiento de cereales que estaba distribuido en dos zonas: una de bodegaje de los productos empacados y otra de almacenamiento en silos. Esta última tenía una capacidad de 8000 m^3 y estuvo conformada por siete depósitos verticales con maquinaria de traslado de granos y maquinaria con mecanismos para el cargue del producto. La zona de bodegas está compuesta por una sola estructura de grandes dimensiones (3000 m^3). Este complejo estuvo ubicado en una zona actual de bodegaje de alto volumen, de concesionarias automotrices y la Plaza de mercado del norte de la ciudad. Sobresalen en este contexto las bodegas de la empresa Bavaria S.A., la Corporación Autónoma Regional de Boyacá, el Instituto

de recreación y deporte de Tunja y el barrio Santa Rita. En el año 2015 son desmontados los silos, quedando las ruinas de las bodegas.

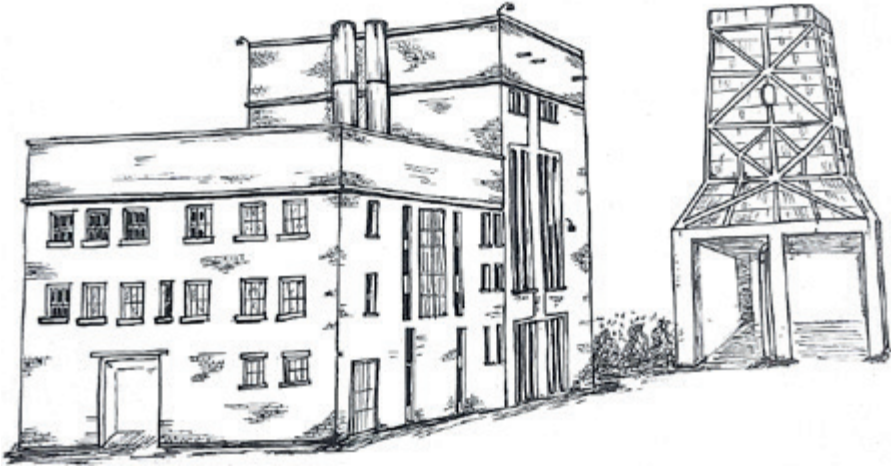


Figura 14. Subestación de Energía EBSA. Ilustración: Jeykson Orjuela.

2. La Subestación de energía o Electrificadora era una generadora termoeléctrica de modesta capacidad que proveía de energía a la ciudad y a las empresas vecinas. Su capacidad prontamente queda rebasada por las exigencias de crecimiento de la ciudad, así como por la entrada en funcionamiento de la termoeléctrica de Paipa, con mucha más capacidad de generación y vinculada a la interconexión eléctrica nacional. Su espacio es un terreno amplio propiedad de la Empresa de Energía de Boyacá S. A. (EBSA), el edificio de la planta es de ladrillo cocido a la vista, donde funcionaban los transformadores, este fue abandonado hasta el año 2008 cuando se reutiliza como centro de servicios de la entidad, es la segunda electrificadora más antigua y la primera que deja de funcionar en la parte generadora, el resto del terreno siguió siendo utilizado para bodegaje y sede del personal técnico operativo de la empresa.

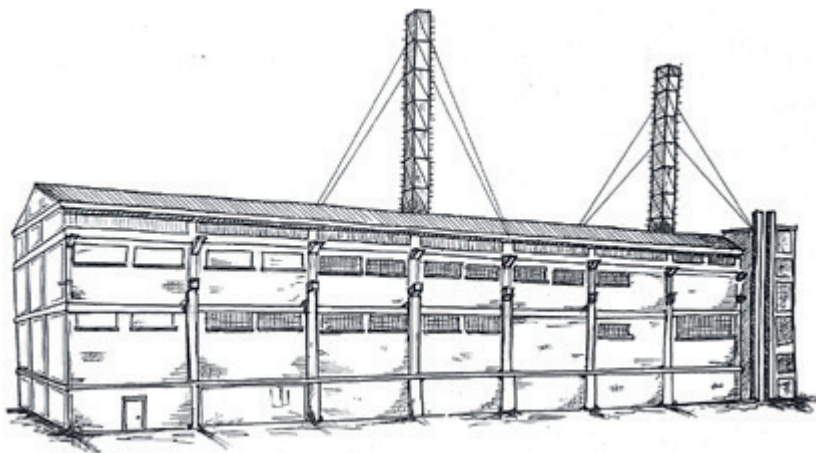


Figura 15. Ferroaleaciones de Colombia. Ilustración: Jeykson Orjuela.

3. Minera y Ferroaleaciones de Colombia fue un lugar de producción de ferroaleaciones y productos derivados; su espacio estaba distribuido en cuatro zonas: planta de hornos (subdividida en planta de laminación y planta de acetileno), hornos instalados, puente grúa y dos chimeneas metálicas. Bodegaje de materias primas. Área administrativa, servicios de cafetería y servicios sanitarios.



Figura 16. Estación del Ferrocarril del Nordeste. Ilustración: Jeykson Orjuela.

4. La Estación del Ferrocarril del Nordeste está conformada por el edificio de la estación, propiamente dicho, tres bodegas de almacenaje en diferente estado de mantenimiento (una derruida), tanques de almacenaje de combustible y áreas libres de depósito. El entorno está conformado por la cercanía al barrio Santa Inés (de estrato 4), el barrio Mesopotamia (de estrato 5), un sector comercial, la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia y, paralelo a la vía férrea, la carretera central del norte, vía a Paipa. La estación ha permanecido activa la mayor parte del tiempo, mediante la modalidad de estación de carga, sentido que maneja la vía, Belencito-Sogamoso-Bogotá.

Por su parte, Caolines Boyacá, concluye su producción por la entrada en vigencia de las leyes ambientales que restringían el alto nivel de contaminación que generaba. La empresa es trasladada a las afueras de la ciudad, en inmediaciones del municipio de Cóbbita. La planta fue demolida y en la actualidad funciona allí el centro comercial “Centro Norte”. El terreno de almacenamiento y bodegaje actualmente es utilizado como parqueadero de Tractomulas.

Como el desarrollo de los barrios cercanos era impulsado por la infraestructura industrial, su historia tiene una mixtura en la que se funde la residencia y el trabajo, áreas de trabajo en los primeros pisos y residencia en los segundos (Santa Rita), talleres de mecánica automotriz, de metalmecánica, auto-lavados, depósitos de chatarra, restaurantes que se inician como comedores para los obreros, ahora tradicionales y de referencia para la ciudad, la principal oferta culinaria gira en torno al asado.

El barrio JJ Camacho, ha venido transformándose en residencial, los edificios de apartamentos han ido ocupando los lotes vacíos, el crecimiento del capital inmobiliario ahora es el principal motor de la transformación geográfica, como lo fue un su momento el auge industrial; eso se puede corroborar con el barrio Las Quintas, que se desarrollaría en forma más tardía (las industrias ya habían abandonado sus funciones) y es concebido como un sector residencial, sin que esto impida la aparición de otras formas comerciales (especialmente en servicios) como los spa y clínicas de envergadura media. Este barrio

se ubica entre la parte posterior de ferroaleaciones y la Universidad Santo Tomás.



Figura 17. Barrio José Joaquín Camacho visto desde Ferroaleaciones.
Fotografía: Autor, 2015.

El desarrollo de la economía neoliberal que se enfocó en el sector terciario, se apoyaría en la infraestructura industrial. En el caso de la ciudad de Tunja, la subestación de energía se transformó en el centro de servicios de la EBSA, y en la vecindad, empresas de grandes bodegajes como Envía y Servientrega harían uso de nuevas estructuras de gran bodegaje. Estas arquitecturas son también usadas por economías que ocupan grandes superficies como, por ejemplo, los concesionarios de automotores, el centro comercial “Centro Norte”, o nuevos gimnasios y discotecas.



Figura 18. Concesionarias automotrices. Fotografía: Autor.



Figura 19. Centro de Servicios EBSA. Fotografía: Autor.

El paisaje industrial y sus vestigios está enmarcado por las universidades de Boyacá, Santo Tomás y la UPTC, este espacio de la economía de servicios, el sitio donde se encontraban los silos, será ocupado por el proyecto de la Escuela Normal, en ese mismo sector funciona el Instituto de Recreación y Deporte de Tunja.

La población que habita la zona se podría catalogar a grandes rasgos en tres tipos: una de trabajadores del sector (centros comerciales, bancos, talleres, EPS, concesionarios, restaurantes), otra de residentes (de los barrios enunciados) y una importante presencia de estudiantes que en periodos de escolaridad residen en el sector. Estos serán los actores sociales que desarrollarán las prácticas de territorialización en relación con el patrimonio industrial de la ciudad, ejerciendo procesos de identificación, valoración y economías morales sobre los lugares. Estos procesos son complejos, conflictivos, disímiles, pues articulan las diferencias vivenciales, históricas, etarias, políticas, estéticas, ambientales y económicas en relación con la figuración de la territorialidad industrial y la postindustrial del municipio. Esta situación permite identificar los alcances históricos e identitarios de la arquitectura industrial estudiada. Como se observa, la formación de estos grupos determina la valoración y procesos de sociabilidad en el espacio, elementos claves para identificar los alcances de la protección del patrimonio industrial de Tunja.



Figura 20. Estación del ferrocarril – Aprovechamiento de los cascos en desuso. Fotografía: autor, 2016



Figura 21. Ferroaleaciones – Gancho transportador del horno - oxidado. Fotografía: autor, 2016



Figura 22. Silos del Idema – Detalle del ensamble de la estructura.
Fotografía: autor, 2016

CAPÍTULO 4. GEOGRAFÍAS DEL PATRIMONIO

Las ciudades son estructuras en movimiento, comprenden una dimensión histórica que cambia, deviene, según la época. Por eso la ciudad colonial, la republicana, la industrial y la postindustrial tienen una característica especial, sus geografías determinan las apuestas históricas, la centralidad de los regímenes de acumulación son fácilmente reconocibles por cómo se construyen los espacios y por cómo son condicionados poblacional y espacialmente los actores sociales.

No obstante, como estructuras cambiantes las ciudades tienen episodios de auge y declives de sus topografías, estas dinámicas están atadas a las valoraciones, economías y actividades que los actores sociales hacen en ellas. Al desarrollarse este deterioro o abandono de las apuestas territoriales, los materiales, edificios, calles, colores y condiciones estéticas, aparecen como dispositivos de la memoria, como facticidad hablante del ayer. El pasado, la historia contiene proyecciones hacia el presente, el ser devenido solo es en cuanto fue, de tal manera que la evaluación de las topografías urbanas contiene esta doble temporalidad entre pasado y presente.

Es por ello que las geografías se determinan desde las estructuras políticas, económicas, sociales y culturales del pasado. El presente es la reconfiguración geográfica del espacio, el devenir cambió, pero no su anulación. Sobre esta precisión, las geografías y las relaciones que en sí mismas contienen son patrimonios materiales e inmateriales de la historia, de sus actores, conflictos, experiencias, objetivos, anhelos y culturas.

Una adecuada valoración arqueológica del patrimonio industrial de Tunja advierte estas dinámicas, prestando especial atención a las dinámicas de identificación, valoraciones sobre las economías morales, así como las experiencias propias o pasadas en relación con la arquitectura industrial.

IDENTIDAD Y PATRIMONIO

Las valoraciones de los actores sociales alrededor del patrimonio industrial en la ciudad de Tunja son variadas, disímiles y contradictorias. Presentan formas complejas de apreciar el territorio, sus usos, historias, beneficios e incluso emociones alrededor de la topografía y sus arquitecturas. Estas diferentes formas de valores concretan la diversidad de subjetividades y actores sociales que generan procesos de identificación en sus relaciones sociales alrededor de este patrimonio.

Al realizar el trabajo de campo encontramos que existen por lo menos tres valoraciones nucleares que se subdividen hacia la arquitectura industrial, cabe señalar que estas pueden sobreponerse entre sí. Estas son: la matriz ambiental, la matriz del cambio del uso del suelo y la matriz afectivo-identitaria.

En los habitantes del barrio José Joaquín Camacho (barrio donde están ubicadas las fábricas ferroaleaciones y Caolines Boyacá) encontramos especialmente las dos primeras matrices. Al indagar sobre la historia, sus prácticas de relacionamiento y la valoración sobre la fábrica encontramos que, en general, tanto vecinos como antiguos obreros de las fábricas, advierten la necesidad de generar nuevos usos del suelo en las instalaciones de las antiguas fábricas. Para estos, la existencia de la fábrica sin un uso comercial o recreativo, es “perder el espacio”.

En relación con el uso del espacio de las fábricas gravitan entre el comercio terciario, sea inmobiliario o comercial, especialmente centros comerciales o espacios recreativos. Para Edgar, habitante del sector por más de cincuenta años y ex trabajador de la fábrica, el uso que debería tener el espacio del patrimonio industrial es recreativo, para sobrellevar la lógica de metrópoli frenética en la que se ha convertido la zona de su barrio:

Hermano, ojalá hagan un parque, algo que trate de calmar un poquito aquí el estrés y la cantidad de carros que hay en este barrio, aquí no había nada de movimiento, aquí era tranquilidad, mucho carro mucho movimiento, etcétera. Como un des-estrés ahí en ese punto. Centros comerciales no se necesitan aquí, mano, algo así que trate de salir la

gente allí el día domingo con la familia, se distraiga, algo así por el estilo (Viasús, 2016).

A su vez, Darly, una mujer joven residente en el barrio, señala que las construcciones abandonadas de las industrias generan espacios propicios para la inseguridad y que deberían generarse procesos inmobiliarios en tal lugar:

Sinceramente, yo creo que si lo reconstruyen podrían poner oficinas de algún tipo y no solamente ayudaría a la seguridad, porque igual, la parte de atrás es muy insegura, sino el hecho que haya una especie de luz ahí. De que eso vuelva a regenerarse porque igual se está perdiendo, ya se está destruyendo por sí solo, ya todo se está cayendo, es una pérdida de espacio (Darly, 2016).

Por su parte, Alicia, una mujer que lleva cuarenta y ocho años en el barrio, sostiene que el espacio de las antiguas industrias que movilizaron el barrio está perdido:

Pues en Ferroaleaciones el espacio sí está perdido, porque ahí deberían hacer algo mejor, algo, mejor dicho: quitar eso de ahí (...). Yo creo que deberían hacer como un proyecto comercial, decían que iban a hacer ahí un centro comercial, que hubiera de todo (Alicia, 2016).

En esta misma perspectiva, Fernando, un habitante del sector por más de veintidós años, señala que el espacio ocupado por las fábricas impide el cambio del barrio, su crecimiento y mejora:

A pesar de que ha estado mucho tiempo ahí, hoy en día ha ocasionado estorbo y falta de planeación para la construcción de zonas que se puedan utilizar para el acceso de toda la población como parques o tal vez una urbanización que le pueda servir a la comunidad y que no se quede así encerrado porque la verdad ahí no le está haciendo de ninguna utilidad al pueblo ni a la comunidad (Fernando, 2016).

Como se observa, la valoración de estos habitantes del sector sobre el uso del espacio en donde antes se desarrollaban las actividades industriales, no difiere por condiciones de género o tiempo de establecimiento en el barrio. Estas personas comprenden el espacio de acuerdo con los desarrollos de la ciudad postindustrial, esto es, con una economía de servicios, desindustrializadora, centralizada en la dimensión inmobiliaria. Sus apreciaciones sobre la arquitectura industrial no parecen comprender un nivel histórico o patrimonial de las instalaciones, dado que el cierre de las fábricas en los años 90 no permitirá el ejercicio de prácticas comunes entre trabajadores, situando más de tres décadas de ausencia de costumbres en común.

Es así que las dinámicas neoliberales del cambio del suelo a las economías terciarias subjetivarían el cambio del panorama insensibilizando el acumulado histórico que contienen estos edificios. Como señala Machado (2011):

Todo régimen de dominación social precisa de una específica política de producción de los cuerpos, es decir, no sólo de control y gestión de la apropiación desigual de sus flujos de energía, sino también de regulación de las formas socialmente inscriptas de percibir y sentir y contactarse con el mundo. La dominación social se somatiza a través de dispositivos que regulan las sensibilidades e insensibilidades que median la concepción-producción de la realidad social (p. 62).

Esta subjetivación insensibiliza el pasado histórico industrial, crea una discontinuidad, sobre una lógica de abandono y extrañamiento, es por ello que todos sostienen la necesidad de realizar cambios en el uso del suelo, especialmente en un sentido comercial o inmobiliario. La no identificación de los cambios geográficos, sociales y económicos que supuso la implementación de las fábricas allí, implica la pérdida de la historia cotidiana, barrial e industrial del municipio, situación que atomiza el vínculo social barrial. Entre las causas de esta no identificación con el patrimonio industrial encontramos cuatro motivos: la sensibilización neoliberal, la preponderancia de la identificación respecto al desarrollo de las viviendas del barrio, las apreciaciones de inseguridad y la contaminación ambiental.

A lo largo de las entrevistas encontramos que el extrañamiento hacia la arquitectura industrial no se presentaba hacia el barrio, es decir, los habitantes habían generado una identificación selectiva hacia su entorno. Por un lado, la identificación negativa, ahistórica con la arquitectura industrial y, por otro lado, una identificación hacia la construcción de sus viviendas e infraestructura desarrollada en dicho sentido. Aquí, el escenario vivencial y experiencial comprende una gran importancia, pues el desarrollo del barrio está atado a su vida y la de sus familiares, a los trabajos colectivos para las mejoras en infraestructura; así, la historia aparece como elemento clave en su propia identificación y reconocimiento.

Para estos, los cambios de urbanización y ampliación de la ciudad (que no explican ni se vinculan con el desarrollo de la economía industrial de la zona o del municipio), así como los cambios en los ritmos de interacción social, que se aceleraban y la pérdida de los cultivos de pancoger, fueron los más representativos. La hechura del barrio significaba el relacionamiento común entre sí, una identificación de vecindad, apoyo mutuo y solidaridad:

La misma comunidad a medida que iban abriendo casas, abrieron lo que fue el sistema de alcantarillado, el sistema de acueducto. La misma gente puso los postes, electrificaron (inaudible), pero básicamente todo lo hizo la...

Con la acción comunal era que se hacía esto, todos los trabajos que se hacían aquí y allá. Y ya, está el barrio. Que posteriormente una que otra casa más, fueron pavimentando, uno que otro edificio más.

La capilla original es la que está aquí detrás, nosotros estamos a dos cuadras, en toda la loma, donde queda ahorita la escuela, sí. Esa capilla la hicimos nosotros con ese objetivo capilla; salón comunal—capilla (Viasús, 2016).

El desarrollo y ampliación de la frontera inmobiliaria, por medio de la industrialización del municipio, daría paso a la ampliación del barrio y cambiaría el paisaje a una estructura urbana. Eso representa una condición clave en la figuración de la valoración de los habitantes en relación con su territorio, así como con la valoración de su propia vida. Al identificar cómo las zonas de siembra se transformaban en

un espacio urbano, para edificaciones, los habitantes identificaron el cambio del paisaje de lo rural a lo urbano advirtiendo la caída de prácticas rurales como el pastoreo, el cultivo de pancoger y los ritmos más lentos de la vida campesina. Quizá de manera performática, el cambio del nombre del barrio de “Hunzahúa” (palabra de estirpe indígena, según los habitantes) a “José Joaquín Camacho” representa la transformación de las prácticas campesinas a las urbanas:

Aquí en esta casita, cuando compramos este lotecito eran barrancos; no había ni calle, ni carrera, ni luz, ni agua, ni alcantarillado, ni nada. Únicamente montamos esta casita acá, con mucho trabajo. Abrir la calle hasta por aquí arriba abrimos y luego está, pero allí todo era un poco de barranquera (Marín, 2016).

Estos barrancos eran utilizados como zonas de cultivo o de pastoreo por los principales habitantes del barrio, que sostenían prácticas campesinas de auto-subsistencia, que serían cambiadas con el crecimiento de la población y la construcción inmobiliaria e industrial de la zona.

Aquí salía la gente. Salíamos nosotros a pastorear las ovejas, teníamos las ovejitas en los potreros, cruzábamos al otro lado de la avenida sin ningún problema allá al otro potrero, el potrero que había en medio de caolines y de ferroaleaciones. Se cuidaban los animales, perros por todo lado. Lo que le quiero decir es (que) era no exactamente urbano totalmente, sino había como algo de campo, sí, lo que llaman como la parte de provincia.

Entrevistador: ¿Y sembradíos, sumercé, de pronto recuerda?

Edgar: Claro, allí en ese punto cebada sembraron. Vea allá al otro lado; la lechería, vacas, eso uno iba por la leche, iba uno a ordeñar también las vacas. En ese punto todo eso es barro, todo eso eran potreros, llovía y aquí se veían todos los potreros inundados (Viasús, 2016).

En la zona, las prácticas semi-campesinas eran una constante para el establecimiento de los primeros pobladores del barrio. La posibilidad de generar cultivos abarataba los costos de vida, como también estrechaba la relación entre vecinos:

Pues acá empezamos así unos poquitos, había casas poquitas. Había lotes, así como con barrancos y poco a poco pues se fue... Por ejemplo, por ese lado sembraban papa, sembraban maíz, alverja, había gente que tenía su casa y, o sea, a parte su solar y ahí sembraban (Alicia, 2016).

Las familias originales del barrio; qué le puedo decir, haber... Pues desde que yo tengo memoria, una pequeña tienda que queda saliendo; la primera esquina. Recuerdo bien que tenía, ¿qué?, tres años, mi papá me mandaba a comprar el desayuno. La señora se llama María, pues le decimos así. No sé el nombre real de ella, pero para mí ella es la persona más antigua que ha vivido ahí. Tiene mucha reputación, la conocen la mayor parte de la gente y es muy admirada porque a pesar de los años que lleva, aun así, sigue con la tienda, que digo yo, le ha dado de comer para ella, sostener a sus hijos, sus nietos, todo porque la tienda en sí nunca ha cambiado desde que yo tengo memoria (López, 2016).

El relacionamiento vecinal entonces, partía del pequeño número de habitantes y de la necesidad de gestionar la infraestructura del barrio a medida que se establecían. Por esta razón, la apreciación de los vecinos entre sí gira alrededor de su trayectoria en el barrio, de su historia en común (Elías, 2016).

Como se puede identificar, los habitantes del barrio no vinculan los cambios en sus vidas semi-campesinas y su ritmo apaciguado frente a la ciudad actual con el desarrollo geográfico del proceso industrializador. Para ellos, las empresas fabriles como ferroaleaciones, Caolines de Boyacá o la Electricadora son apenas un momento de la historia del lugar. Sus valoraciones fundamentales giran alrededor de sus experiencias sobre la construcción de sus casas, de la infraestructura para el sostenimiento de la vida urbana (alcantarillado, vías, electricidad) que se realizó de manera autónoma. La centralidad del barrio sobrepasa su etapa industrializadora.

No obstante, el desarrollo del barrio está determinado por el desarrollo industrial, de hecho, la aparición de servicios públicos como el alcantarillado estuvo atada a la infraestructura desarrollada por las industrias de la época:

El primero que llegó con el agua acá y, eso fue de la electrificadora y se la dejaron pasar allá por un alcantarillado la tubería, fue a don Luis, el de la casa de allá; él también hizo una casita allá donde vive la señora Aliciente. Don Luis, no me acuerdo como se llamaba el apellido, pero trabajaba en la electrificadora (Viasús, 2016).

Cabe señalar que el acto de subrayar los cambios de sus vidas semi-campesinas en relación con los cambios de relacionamiento social y geográfico, introducidos por el sector inmobiliario e industrial, permite una valoración sobre la dimensión ambiental de la zona. A lo largo de las entrevistas encontramos que los actores que tenían extrañamiento o no identificación hacia el patrimonio industrial, apostaban al cambio de uso de aquellos lugares movilizando ideas ambientales, pues, para estos, la actividad de las empresas Ferroaleaciones y Caolines de Boyacá, generó graves problemas ambientales y de salud, como señalan Edgar y su madre Teresa:

Edgar: Esa empresa se dedicó a sacar lo que es carburo de calcio. Una empresa que procesa lo que es la caliza, un poco de coque; otras cosas que le adicional ahí la procesan, la calientan y de ahí sacan el cloruro de calcio. Cloruro de calcio se utiliza para sacar acetileno.

En un principio se llamaba: “Metálico S.A” después pasó a nombre de: “Ferroaleaciones”, una empresa que trabajaba artesanalmente, diría yo, sin mucha seguridad. Ahí murió mucha gente por accidentes dentro del mismo proceso dentro del trabajo, nada de seguridad. La gente moría también porque después de salir de trabajar los veinte, veinticinco años se fueron por allá a morir a sus casas pensionados con sus (inaudible).

Teresa: Lo mismo que pasó con esta fábrica, casi todos ya murieron.

Edgar: Pues lo mismo del problema; por bronco-aspirar, allá en (inaudible) el problema era la silicosis y allí la “antracitosis”, acumulan demasiada antracita en los pulmones y allí era demasiada silicosis del caolín en los pulmones, muchos ya murieron.

La apreciación de los habitantes del sector antepone un ya clásico problema entre desarrollo industrial y condición ambiental. Las transformaciones ambientales y las afectaciones de salud a trabajadores y

ex vecinos del sector, juega un papel importante en la poca valoración hacia el patrimonio arquitectónico industrial:

Entrevistador ¿Sumercé qué sabe respecto a Ferroaleaciones?

Alicia: Que era una fábrica de carburo, sacaban carburo.

E: Sí, señora.

A: Que la cerraron porque se estaba enfermado... los trabajadores se enfermaron, lo mismo que Caolines, ahí en donde era Centro Norte, se llama Caolines Boyacá, de ahí sacaban caolín. Todo ese polvo afectó al barrio y afectó a los trabajadores (Alicia, 2016).

Los habitantes del sector señalan que la contaminación de las fábricas opacaba el paisaje natural, afectando así a los árboles y la naturaleza. Esta condición antepone el patrimonio industrial frente al patrimonio ambiental, elemento que faculta el extrañamiento identitario frente a la historia industrial del barrio y del municipio.

Los vecinos del barrio José Joaquín Camacho que pudieron tener valoraciones y experiencias patrimoniales específicas en relación con ferroaleaciones son sus obreros, que en su mayoría fallecieron, al parecer por problemas de salud causados por la contaminación de sus lugares de trabajo. Los obreros que encontramos fueron personal tardío que se vinculó en el declive de las industrias, cuestión que explicaría la falta de enlace identitario hacia la fábrica y su patrimonio arquitectónico.

A diferencia de la matriz ambiental y la matriz del cambio del uso del suelo, la matriz afectiva-identitaria sí comprende un proceso de reconocimiento de la arquitectura e historia industrial regional. Esto responde a los usos y procesos sociales que se han dado en el espacio de las antiguas fábricas.

Mediante la observación participante que realizamos a los actores encontramos que advierten la importancia histórica y existencial de la arquitectura industrial para su vida. Identificamos núcleos familiares que vivieron allí o grupos deportivos, especialmente de capoeira, que resignificaron los lugares para el disfrute de sus actividades. La experiencia de la vivienda y del desarrollo de prácticas deportivas en

las instalaciones genera procesos de identificación grupal, así como la valoración de los elementos materiales de su historia.

Esta matriz la definimos como afectivo-identitaria dado que se generan emocionalidades alrededor de acumulado arquitectónico industrial, emociones como alegría, nostalgia, miedo, tristeza, empatía, entre otras, permiten la subjetivación grupal e individual en relación con las instalaciones industriales otorgándoles un carácter patrimonial. Las experiencias afectivas y culturales serían aquellas experiencias que definirían el lugar patrimonial. El elemento de la emocionalidad es clave para comprender las valoraciones y experiencias patrimoniales del entorno social, pues las emociones son parte fundamental de la constitución de las culturas, los valores y las subjetivaciones sociales que dan sentido al accionar humano (Bjerg, 2019; Lara y Domínguez, 2013; Hidalgo, 2020; Garrido, 2020).

En las instalaciones de ferroaleaciones encontramos a la familia Sosa Vanegas, grupo familiar que habitó la empresa debido a que su padre había sido uno de sus trabajadores en el área administrativa en la década de los 90. Este elemento de territorialidad habitacional de la fábrica desde una perspectiva familiar significaría una apropiación y uso de las instalaciones que incorporaría elementos vivenciales cotidianos y que determinaría sus identidades de manera categórica.

Al realizar el proceso etnográfico encontramos a Anhorak Sosa Vanegas, hijo del trabajador de la fábrica Carlos Sosa, quien sería un actor fundamental en la incorporación de nuevas personas al uso de las instalaciones de la fábrica y su valoración e identificación positiva como patrimonio industrial.

Anhorak describió su relación con la fábrica de la siguiente forma:

La razón por la cual llegamos a la fábrica fue porque mi papá empezó a trabajar en la parte administrativa como en el 92 y pues mis papás se separaron y en el 98 fuimos a vivir allá, mi papá mi hermana y yo, en ese momento todo estaba en buen estado, en esa planta había maquinaria y pequeñas fábricas que hacían otras cosas, todo estaba montado, el horno en buen estado, todo estaba bueno y en ese año deja de funcionar la fábrica, yo en ese momento tenía trece años,

el espacio era muy grande, había en dónde correr y jugar, tenía unos espacios adecuados para vivir, los dueños habían vivido ahí y el grupo de ingenieros, entonces no nos tocó arreglar nada para hacerlo habitable.

Bueno, pues ese año fue de transición porque antes vivíamos cerca de la planta y ya a vivir en ella, era un espacio muy grande, gigante y diferente para vivir, yo viví unos años y viví dos años por fuera y volví.

Me quedan muy buenos recuerdos, nadie tenía un espacio tan grande, (solo) alguien con mucho mucho dinero, pero era un gran espacio y tenía acceso a todo eso.

Jugar en un espacio tan grande y eso, mirar las máquinas, ver una gran fábrica. Yo era la sensación, eso era el hit, no sé, como tenía acceso fue un aporte a mi popularidad en el colegio y en la U (Sosa, 2015).

La vida en la fábrica de la familia Sosa Vanegas inicia en el declive industrial del país y de Tunja, no obstante, la valoración sobre la importancia arquitectónica responde a sus experiencias cotidianas, vivenciales en las que se articulan las experiencias laborales, conflictivas, deportivas y familiares. Para Anhorak, la fábrica es un espacio de duelo y reconocimiento de la muerte, un patrimonio inmaterial de su descendiente fallecido, la fábrica, atraviesa la emocionalidad de perder un ser querido:

Otra parte importante de mi vida familiar es que mi primer hijo, Cum, vivió y murió ahí, entonces también significa mucho eso, ahí pasé su duelo y los recuerdos de su vida son ahí, la vida y el crecimiento de mi hijo fue ahí toda en la fábrica fue donde nació, creció, vivió tres años y medio y murió. ¡La fábrica, un proceso, una vida! (Sosa, 2015).

Ahora bien, no solo la vida familiar de Anhorak, sino su relacionamiento y prácticas de subjetivación deportivas están relacionadas con la fábrica:

También fue el cuento de la capoeira pues al principio yo estaba desocupado y quería ocuparme y encontré la capoeira, en ese momento eran Marabaiano, entrenaban al lado de CORPOBO-

YACÁ en el IRDET, hablé con ellos y empecé a entrenar y el grupo estaba a cargo de Seymar y me dijeron que buscaban sede, entonces pedí permiso, hablé con mi papá y efectivamente fueron a verlo y les gustó la idea (...).

Luego seguimos ahí entrenando mucho tiempo y fue muy chévere, un proceso, muy importante, a partir de ahí se logró consolidar el grupo, eso fue muy bueno para la capoeira, más gente así llegó la capoeira a Boyacá y había mucha gente en la academia, era un parche muy bacano (...) yo crecí a nivel de disciplina, era interesante, muy chévere, era en mi casa entonces tenía que ser responsable (Sosa, 2015).

Este desarrollo subjetivo de Anhorak hacia el deporte sería la causa de vinculación de la colectividad del capoeira “Nativos de minas” al uso y valoración de las instalaciones de la fábrica, lo que lo convertiría en un espacio de relacionamiento social e identificación juvenil. Reconocerse a sí mismos a partir del deporte y ser capaces de generar procesos de trabajos para la adecuación de las instalaciones implicaba la objetivación de sus voluntades y proyectos, era hacerse a sí mismos, como señala el profesor de capoeira Seymar Merchán:

Nosotros entrenábamos en el pozo de Donato, teníamos un grupo de unas doce, quince personas, en el 2004 Anhorak y el papá nos ofrecieron la oportunidad de una bodega para adecuarla y entrenar, aceptamos inmediatamente y estuvimos como dos meses tratando de adecuarla, pintarla, estaba vuelta nada, tenía bultos de papa, ratas, estaba el olor del fumigo, realmente fue duro, comprar los espejos, las tulas y pues fue un trabajo duro, la mayoría de los antiguos estuvo trabajando...

Ese lugar nos dio la motivación de saber que nosotros podíamos lograr cosas grandes, adecuar ese lugar no fue fácil, muy difícil y teníamos la capacidad física, mental y espiritual para seguir adelante con un proyecto de esos, desde esa época hemos tenido eventos muy importantes.

El ambiente al principio era un poco hostil y misterioso, saber que hubo tanta gente trabajando ahí, que tuvieron operarios que se accidentaron también, que había máquinas funcionando movió tanta energía pues tenía su halo de misterio, algo que lo hacía a uno integrarse más a lo espiritual, a veces hacíamos *rondas* con solo una luz prendida para aumentar el ambiente misterioso que rodeaba todo.

Todos los lugares tienen una energía y se sentía (Merchán, 2015).

Como se identifica, el desarrollo de las adecuaciones y prácticas del deporte en la fábrica generó todo un proceso de identificación de la capacidad de organización y trabajo del grupo. Ser capaces de acondicionar las instalaciones para sus proyectos les generó un sentido de pertenencia al lugar, dado que era el espacio desde donde se estaban construyendo como sujetos, cabe señalar que, en su mayoría, los usuarios eran jóvenes que encontraban en el club de capoeira un espacio de socialización.

El reconocer en la arquitectura industrial el devenir de sí mismos, permite una valoración positiva, nostálgica y afectiva en relación con la fábrica de ferroleaciones. Tener un *locus* propio, un lugar creado, acondicionado y territorializado genera una experiencia del ser social colectivo que articula su apreciación sobre la arquitectura y el patrimonio industrial desde lo subjetivo y lo vivencial. La fábrica como vestigio del pasado es importante en cuanto contiene la historia de uno mismo, la historia del actor, la historia del grupo de capoeira y de sus miembros.

Al reconocer que existe la posibilidad de la destrucción de este complejo arquitectónico, tanto la familia Sosa Vanegas como los jóvenes deportistas, sienten su destrucción como una destrucción de sí, de su pasado:

Es muy triste la parte que un momento esté demolido, es ver demoler tu casa a pesar de que no es de tu propiedad, ahí se vio crecer a la familia y los procesos de crecimiento que tuve y llego y veo y me pregunto ¿qué paso con esto? Y me afecta emocionalmente y se entiende que tiene que tomar otro rumbo la fábrica, que ya no puede ser la fábrica, que ya no puede ser habitacional (Vanegas, 2015).

Siempre va a traer una nostalgia, siempre trae la curiosidad de recordar cómo era aquel lugar y pues los sentimientos de esa época porque era una época de juventud donde uno tenía un poco más de energía en la parte física y la nostalgia de haber estado con el grupo y de haber compartido con unas personas pues que ya no están.

Me parece que hacer fotos sería una buena idea, los que estuvimos en esa época, hacer fotos con el ambiente de la fábrica y el ambiente que tiene cada uno, y ese misticismo que tiene la capoeira (Merchán, 2015).

El ser con los otros se figura en el proceso de relacionamiento en el espacio. De esa forma, el crecimiento y desarrollo de la niñez sobre el uso y territorialidad del espacio de la fábrica creó un grupo social que valora el patrimonio arquitectónico como propio, como parte de su ser y de su historia, como un lugar que les permite ser y estar en el mundo. El espacio aparece como la condición fundamental para la valoración del patrimonio, de allí la importancia de la territorialidad en la valoración de los vestigios patrimoniales.

Tanto la matriz ambiental, como la del uso del suelo y la afectiva-identitaria se construyeron en esta dinámica compleja, contradictoria y móvil de la figuración del barrio alrededor de los desarrollos industriales que cambiaron paisajes, prácticas y subjetividades.

En cada una de las matrices se identifica que el lugar del espacio (el barrio, la fábrica, la naturaleza) es fundamental para la valoración de lo que es y debe ser el uso patrimonial de la arquitectura, así como el lugar en sus procesos históricos.

TERRITORIALIDAD Y PATRIMONIO INDUSTRIAL

A lo largo de la evaluación de los procesos de identificación de los habitantes del sector observamos cómo la condición espacial es fundamental, dado que allí se entretajan las relaciones humanas y las valoraciones sociales, económicas y patrimoniales. El territorio es un elemento determinante para la figuración de lo que es o no patrimonio, pues no solo es el espacio físico del desarrollo de las actividades humanas sino el lugar de la figuración de la valoración existencial, cultural, estética y patrimonial de los actores.

Es por ello que al analizar los discursos de los habitantes encontramos que la figuración de la territorialidad hace parte de la formación de sí mismos. Con la conformación del barrio, los actores reformaron

sus práctica en el territorio; no obstante, las prácticas de territorialización no siempre son realizadas por los habitantes, de hecho, la percepción de extrañamiento que señalamos respecto al patrimonio industrial de los habitantes del barrio, responde a la valoración de una territorialización ajena, por fuera de sus dinámicas, que sería la territorialización industrial e inmobiliaria que se desató en el barrio en el contexto industrializador.

Las prácticas comunitarias para el fortalecimiento de la infraestructura del barrio generaba una territorialidad urbana, que mejoraba las condiciones de vida; no obstante, este mismo proceso suponía el abandono de los ejercicios campesinos del pastoreo, la siembra y la tranquilidad del mundo rural. La territorialidad es percibida como cambiante por los actores al señalar que las transformaciones que trajo consigo el crecimiento poblacional e inmobiliario, transformó su barrio y sus formas de relacionamiento.

Por su parte, la territorialización de la matriz afectivo-identitaria reconoce el ejercicio de poder, uso y disfrute en una práctica común, una forma de existir en el espacio, el territorio y sus componentes materiales son parte de su historia, relaciones, pasados, desafíos, proyectos y familiares. El territorio concreta sus aspectos más vivenciales, tanto que la posibilidad de su ocupación genera emociones de alegría, nostalgia, tristeza y empatía.

Determina las valoraciones sobre las existencias materiales en él. Si los lugares no son identificados como espacios para el desarrollo de las subjetividades sociales, los actores no pueden valorar los objetos materiales, en este caso, la arquitecta industrial, como patrimonio de su pasado, de su historia. Por esta razón, los deportistas de capoeira, entre ellos la familia Sosa Vanegas, valoran de forma distinta la arquitectura industrial. Al ejercer la territorialidad en el espacio de la fábrica esta hace parte de su territorio, de su existencia y del desarrollo de sus relaciones. La fábrica aparece como forma y sentido de sus vidas, por ello su valoración hacia la arquitecta industrial estará basada en un deseo de resguardo y preservación, solo así podrían conservar su pasado y su historia. La valoración de patrimonio industrial de Tunja es el resguardo del cambio e identificación del territorio. Para ellos, la fábrica ¡(es) un proceso, una vida!



Figura 23. Silos del Idema: Bodega – aprovechamiento para práctica del skate. Fotografía: autor, 2016



Figura 24. Ferroaleaciones – campana para anunciar el ingreso al sitio. Fotografía: autor, 2016



Figura 25. Estación del Ferrocarril – locomotora en desuso.
Fotografía: autor, 2016



Figura 26. Silos del Idema – Estructura intervenida con grafiti.
Fotografía: Autor, 2016



Figura 27. Silos del Idema – Detalles del ensamblaje. Fotografía: Autor, 2016



Figura 28. Silos del Idema – Cima de los silos, participante grupo de Skate. Fotografía: Autor, 2016



Figura 29. Silos del Idema –Detalle de la estructura. Fotografía: Autor, 2016



Figura 30. Silos del Idema – Vista desde la cima – detalle de la estructura. Fotografía: Autor, 2016



Figura 31. Silos del Idema – Máquina distribuidora de granos - detalle.
Fotografía: Autor, 2016



Figura 32. Silos del Idema – Máquina transportadora de granos - detalle.
Fotografía: Autor, 2016



Figura 33. Silos del Idema – Estructura distribuidora de granos - detalle.
Fotografía: Autor, 2016



Figura 34. Ferroaleaciones – Chimenea metálica. Fotografía: Autor, 2016



Figura 35. Ferroaleaciones – Elementos de conexión de energía.
Fotografía: Autor, 2016



Figura 36. Ferroaleaciones – Chimenea y cadena transportadora - detalle.
Fotografía: Autor, 2016



Figura 37. Ferroaleaciones – Ruina y puente-grúa. Fotografía: Autor, 2016



Figura 38. Ferroaleaciones – Ruina y conexiones descubiertas. Fotografía: Autor, 2016



Figura 39. Ferroaleaciones – Ruina, escalera y foso. Fotografía: Autor, 2016

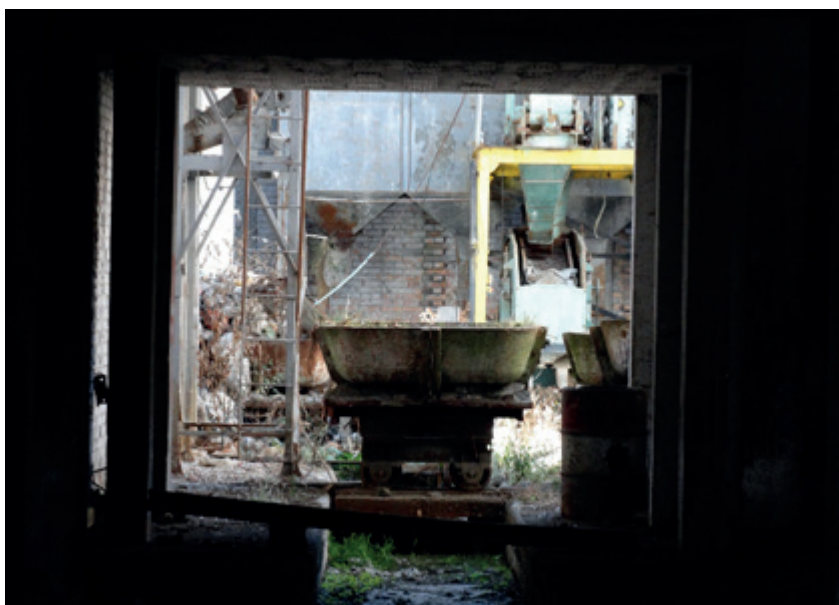


Figura 40. Ferroaleaciones – foso y máquina transportadora de material. Fotografía: Autor, 2016



Figura 41. Ferrocarril – Gancho de conexión de vagones.
Fotografía: Autor, 2016



Figura 42. Ferrocarril – Ruina de embarcadero de animales.
Fotografía: Autor, 2016



Figura 43. Ferrocarril – Cambio de agujas. Fotografía: Autor, 2016

CONCLUSIONES

La relación arte-patrimonio permite que la sensibilidad adquiera un sentido más amplio, se enriquecen mutuamente. El arte actualiza el patrimonio, lo reflexiona, lo hace vital al adquirir un sentido de acontecimiento. Al igual que el patrimonio al ser por esencia un asunto de memoria, el arte brinda provocaciones al acto creativo, así permite que se encuentren sentidos que profundizan la experiencia.

Al evaluar el patrimonio industrial de Tunja, encontramos que existen múltiples factores que permiten su valoración. Los actores y sus determinaciones culturales son influenciadas desde sus aspectos más microsociológicos, cotidianos, desarrollados en los territorios que habitan. Es por ello que una valoración arqueológica sin los andamiajes de la sociología y la geografía no podría dar cuenta de la potencia histórica del patrimonio que contiene las experiencias y costumbres en común de las personas.

Como conclusiones de esta investigación tenemos los aspectos teóricos interdisciplinarios, el desarrollo de la categoría de experiencias patrimoniales y la identificación de la importancia del patrimonio cultural industrial para reconstruir la historia social de algunos sectores del municipio, así como comprender los procesos de subjetivación juvenil.

En primer lugar, queda evidenciada la necesidad de incorporación de las condiciones subjetivas y experienciales para comprender los procesos, mecanismos y formas de valoración del patrimonio por parte de los actores que habitan los espacios; eso amplía un marco interdisciplinario de la arqueología industrial. Además de que se persiga la comprensión del valor monumentístico, se debe hacer una articulación de la objetualidad con las dinámicas sociales, esto es, analizar cómo los elementos del pasado adquieren el valor histórico de patrimonio para las comunidades, cómo en ellas se concretan sus vivencias, historia, conflictos y cómo este determina su identidad actual.

La incorporación del elemento subjetivo permite analizar cómo las comunidades generan experiencias patrimoniales, es decir, experiencias que identifican los elementos históricos más importantes y constituyentes de su ser histórico y contemporáneo. El desarrollo de esta identificación solo puede darse gracias a la existencia de su ser en un lugar, en un *topos*. La geografía del patrimonio identifica cómo los actores comprenden los cambios y fluctuaciones históricas que se desarrollan en su ambiente valorando que los objetos que allí residen responden a sus dinámicas sociales, económicas, culturales, políticas e identitarias. Sin un adecuado análisis del territorio es difícil comprender la formación de valores patrimoniales alrededor de los objetos.

Como se observó, las dinámicas de los habitantes del barrio José Joaquín Camacho estuvieron atadas al desarrollo del barrio y su expansión, lo que vinculaba sus procesos de identificación hacia sus casas y las dinámicas de vecindad que permitieron el desarrollo del barrio, aquí el lugar de la fábrica no aparece como central dado que estos no territorializaron la fábrica, no la vivieron, no la experimentaron como propia, de hecho, comprendieron a esta como una territorialidad externa, extraña, territorialidad que contaminaba la naturaleza y propiciaba una geografía peligrosa, propicia para el robo. Esto hace que dichos actores no identifiquen cómo la fábrica hizo parte del cambio del barrio, de sus prácticas cotidianas.

Por su parte, la valoración de los actores que experimentaron la fábrica, que la vivieron y la utilizaron, les permite comprender a esta como un espacio para sí mismos, como su lugar de origen, de vida e incluso, como su lugar de muerte. La condición vivencial por parte de la familia Sosa Vanegas y de los miembros del grupo de capoeira “Nativos de Minas” es fundamental para apreciar el valor de uso cultural e histórico de la arquitectura. Son ellos, en su relacionamiento identitario y territorial hacia la fábrica, quienes la consideran como patrimonio, aun cuando son actores más jóvenes que los habitantes del barrio JJ Camacho. Esta diferencia entre lo que se asume y lo se escucha desde afuera (como valioso, en términos de identidad) es una evidencia de que el patrimonio industrial no existe sin que los actores se identifiquen con los objetos y las estructuras; de otra forma, no podrían encontrar en ellos explicaciones sobre su propia historia, la de su barrio y su ciudad.

Las dinámicas del neoliberalismo desindustrializador y atomizador de identidades juega un papel importante en la insensibilización del patrimonio industrial. La necesidad de generar apuestas inmobiliarias en los espacios industriales o la reconfiguración de los usos de dichas arquitecturas, para las economías terciarias, afectaría las formas de valoración patrimonial, tanto que los habitantes obvian la importancia del desarrollo de las industrias para el surgimiento, sostenimiento y ampliación del barrio, como, por ejemplo, el desarrollo del alcantarillado en el barrio JJC. La valoración patrimonial no solo es una apuesta por el pasado, sino el rescate de la memoria y la resignificación de uso del suelo por fuera de las lógicas del capital, como lo hicieron la familia Sosa Vanegas y los miembros del grupo de capoeira “Nativos de Minas”, quienes, sobre los vestigios industriales, realizaron prácticas culturales como conciertos de punk y rock, o prácticas deportivas como el paintball y la capoeira. De esa forma, hicieron de este territorio un espacio colectivo, popular y artístico que merece un sentido patrimonial que articule la identidad industrial del barrio con la figuración emocional y vivencial que tejieron estas comunidades alrededor de la fábrica.

La clasificación del inventario industrial de Tunja, especialmente, la de ferroaleaciones como patrimonio municipal, debe responder a proteger la memoria del uso colectivo del territorio y la resignificación de los espacios, más allá del valor de cambio del capital. Resguardar la arquitectura industrial es resguardar las prácticas de construcción, socialización e identificación del barrio y de sus juventudes.

REFERENCIAS

- Acuña, O. (2014). Aproximaciones a la historia empresarial de Boyacá (Colombia), 1900-1930. *HistoReLo: Revista de Historia Regional y Local*, 6(12) 171-202. <https://doi.org/10.15446/historelo.v6n12.42543>
- Agamben, G. (2005). *Profanaciones*. Editorial Adriana Hidalgo.
- Aguiar, I. (2005). *La arquitectura industrial en la obra de Demetrio Ribes. Hacia una arquitectura racionalista*. Universidad del País Vasco. Fabrikart, No. 5.
- Arango, S. (1989). *Historia de la Arquitectura en Colombia*. Universidad Nacional de Colombia.
- Bejarano, M. (26 de enero de 2018). *Diálogo #4: Mauricio Bejarano (Oído Salvaje, 2012)*. [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=SuKmt283Uts>
- Bell-Lemus, C. (2008). Industria, puerto y ciudad (1870-1964). Configuración de Barranquilla. *Apuntes: Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural*, 21(1), 62-73. <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8966>
- Beltrán, L. (2008). Patrimonio industrial colombiano: la definición de paisajes productivos en la Sabana de Bogotá. *Apuntes: Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural*, 21(1), 26-43. <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8964>
- Benavides, M. (2017). *Una mirada a la gentrificación. El caso Bogotá*. [Trabajo de grado de Maestría, Universidad Nacional de Colombia]. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/59406>
- Bértola, L., y Ocampo, J. A. (2016). *El desarrollo económico de América Latina desde la independencia*. Fondo de Cultura Económica.

Bjerg, M. (2019). Una genealogía de la historia de las emociones. *Quinto sol*, 23(1), 1-20. <https://doi.org/10.19137/qs.v23i1.2372>

Campo, J. A., Bernal, J., Avella, M., y Errázuriz, M. (2015). Industrialización e intervencionismo estatal. En J. Ocampo (Comp.), *Historia económica de Colombia* (pp. 231-292). Fondo de Cultura Económica.

Cardoso, C., y Brignoli, H. (1981). *Historia económica de América Latina II. Economías de exportación y desarrollo capitalista*. Crítica.

Cardoso, F. y Faletto, E. (1973). *Dependencia y desarrollo en América Latina*. Siglo XXI Editores.

Casanelles, R. (1998). Recuperación y uso del patrimonio industrial. *Abaco: Revista de cultura y ciencias sociales*, (19), 11-18.

Banco de la República. (2006). *Ferrocarril del Nordeste. Estación de carga en Tunja*. Banco de la República Virtual. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll19/id/1810/#:~:text=La%20construcci%C3%B3n%20del%20Ferrocarril%20del,lleg%C3%B3%20a%20Tunja%20y%20Sogamoso>

De Certeau, M. (1999). *La invención de lo cotidiano*. Universidad Iberoamericana.

Deleuze, G., y Guattari, F. (2001). *¿Qué es la Filosofía?*. Anagrama.

Delgadillo, H. (2018). Esbozo de la arquitectura industrial durante la época republicana en Bogotá. *Credencial Historia*, (348). <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-348/esbozo-de-la-arquitectura-industrial-durante-la-epoca>

Delgadillo, V. (2014). Destrucción y conservación del patrimonio urbano. *Anuario de Investigación del Posgrado en Urbanismo*, 131-149.

Elías, N. (2016). *Establecidos y marginados. Investigación sociológica sobre problemas comunitarios*. Fondo de Cultura Económica.

Forero-Berrío, C. (2018). Patrimonio industrial: una estrategia proyectual en la transformación urbana. Repositorio institucional Universidad Católica de Colombia.

Foucault, M. (2009) *Arqueología del saber*. Siglo XXI

Garrido, M. (2020). Historia de las emociones y los sentimientos: Aprendizajes y preguntas desde América Latina. *Historia Crítica*, (78), 9-23. <https://doi.org/10.7440/histcrit78.2020.02>

Giménez, G. (1999). Territorio, cultura e identidades. *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, Época 2, 5(9), 25-57. https://www.culturascontemporaneas.com/culturascontemporaneas/contenidos/region_socio_cultural.pdf

Harvey, D. (2011). *La condición postmoderna*. Amorrortu.

Harvey, D. (2014). *Espacios del capital*. Akal.

Harvey, D. (2017). *El cosmopolitismo y las geografías de la libertad*. Akal.

Hidalgo, S. (2020). La historia de la historia de las emociones: mapeo de debates en proceso. *Revista Brasileira de História*, 40(83), 219-234. <https://doi.org/10.1590/1806-93472020v40n83-10>

Kaltmeier, O. (2019). *Refeudalización: Desigualdad social, economía y cultura política en América Latina en el temprano siglo XXI*. CALAS.

Lara, A., y Domínguez, G. (2013). El giro afectivo. *Athenea Digital. Revista de Pensamiento e Investigación Social*, 13(3), 101-119. <https://doi.org/10.5565/rev/athenead/v13n3.1060>

Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social: una introducción a la teoría del actor red*. Manantial.

Lefebvre, H. (1975). *El derecho a la ciudad*. Península.

Lleras, R. (2015). Establecimientos industriales en Bogotá y el centro de Cundinamarca; historia y patrimonio. *Boletín de Historia y Antigüedades*, 102(860), 111-151.

Machado, H. (2011). El auge de la minería transnacional en América Latina. De la ecología política del neoliberalismo a la anatomía política del colonialismo. En H. Alimonda (Coord.), *La naturaleza colonizada: Ecología política y minera en América Latina*, (pp. 135- 181). CLACSO.

Montoya, J. (2009). Geografía urbana: trayectorias epistemológicas y agenda contemporánea. En J. Montoya (Ed.), *Lecturas en teoría de la geografía* (pp. 149-189). Universidad Nacional de Colombia. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/78603>

Monsalve, M. (2015). *Ruina, espacio y tiempo en las narrativas visuales*. Universidad Nacional de Colombia.

Ortega y Gasset, J. (2004). *Meditaciones sobre la técnica*. Alianza editorial.

Parada, T. (2020). *Patrimonio Industrial de inicios del siglo XX en la sabana de Bogotá: Proyecto de restauración Molino San Carlos, Facatativá*. Repositorio Institucional Universidad Nacional de Colombia.

Plazas, L. (2013). *Los primeros años del desarrollo empresarial en Boyacá*. Historia Caribe, 8(22), 231-249.

Rodríguez, N. (2021) *Retos y oportunidades para el estudio, manejo y gestión del patrimonio industrial en Colombia*. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca.

Ruiz, N., Castillo, M., y Forero, K. (2018). *Geopolíticas del despojo: Minería y violencia en Colombia*. Universidad Nacional de Colombia.

Santa, A. (2018). *Inventario industrial colombiano*. Revista científica de arquitectura y urbanismo, 39(3), 66-78.

Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio*. Ariel.

Therrien, M. (2008). *Patrimonio y arqueología industrial: ¿investigación vs protección? Políticas del patrimonio industria en Colombia*. Apuntes: Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural, 21(1), 44-61.

TICCIH. (2003). *Carta de Nizhny Tagil sobre patrimonio industrial*. Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial.

TICCIH. (2011). *Carta de Dublin*. Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial.

Toledo, R. (2014). Resistencia y esperanza, las fuerzas que fundan un hogar. *Revista de Música, Artes Visuales y Artes Escénicas – MAVAE*, 8(2), 17-48.

Traverso, E. (2012). *La historia como campo de batalla*. Fondo de Cultura Económica.

Traverso, E. (2018). *Melancolía de izquierda*. Fondo de Cultura Económica.

Vergara, Ó. (2010). Arqueología Industrial. Un comentario bibliográfico tras medio siglo de historiografía. *Anales de Prehistoria y Arqueología*, (25-26), 275-300. <https://revistas.um.es/apa/article/view/178231>

Vicenti, A. (2007). *Perspectivas sobre la Arqueología Industrial*. Arqueoweb. Revista sobre Arqueología en Internet, 9(1), 1-49.

ENTREVISTAS

Acosta, I. (2015). Capoeira y fábrica. (J. Moreno, Entrevistador)

Alicia. (2016). Barrio y ferroaleaciones. (J. Moreno, Entrevistador)

Darly. (2016). Barrio e industria. (J. Moreno, Entrevistador)

Fernando. (2016). Barrio y Ferroaleaciones. (J. Moreno, Entrevistador)

Marín, T. (2016). Barrio e industria. (J. Moreno, Entrevistador)

Merchán, S. (2015). Grupo capoeira. (J. Moreno, Entrevistador)

López, M. Á. (2016). Barrio e industria. (J. Moreno, Entrevistador)

Vanegas, A. S. (2015). Fábrica y familia. (J. Moreno, Entrevistador)

Viasús, E. (2015). Ferroaleaciones. (J. Moreno, Entrevistador)

ANEXOS

ANEXO A: ENTREVISTAS

Entrevista a Darly

D: Darly;

E: Entrevistador.

E: Hola, Darly.

D: Hola.

E: ¿Cuál es tu dirección?

D: Carrera séptima, cuarenta y siete a ochenta y cuatro.

E: ¿Tú hace cuánto tiempo vives ahí?

D: Doce años.

E: Doce años, ¿ustedes son los dueños originales de tu casa?

D: No.

E: Okey. ¿Tú qué piensas del espacio cercano, Centro Norte, lo que fue Ferroaleaciones, lo que fue la Electrificadora? ¿Cómo consideras ese espacio? ¿Cómo lo ves?

D: Pues, sinceramente, a mí me parece que ha mejorado porque antes era tenaz.

E: ¿Por qué tenaz?

D: Porque ahí se ocultaban los ñeros, porque uno no podía pasar por ahí, porque estaba mal edificado, porque no sé, se presentaban muchos conflictos en esa zona antiguamente, sí.

E: ¿Tú has escuchado de Ferroaleaciones?

D: Que está en la salida de Tunja y antes estaba al lado de Olímpica, pero apenas empezaron a construir Centro Norte eso se empezó a acabar, porque antes inclusive eso tenía celador y cuidaban todavía la propiedad.

E: Y ¿qué pasó con eso?

D: No te sé decir, ni idea.

E: ¿Tú qué crees que se pudiera hacer con ese predio, con ese lugar abandonado?

D: Sinceramente, yo creo que si lo reconstruyen podrían poner oficinas de algún tipo y no solamente ayudaría a la seguridad (porque igual, la parte de atrás es muy insegura), sino el hecho que haya una especie de luz ahí, de que eso vuelva a regenerarse porque igual se está perdiendo, ya se está destruyendo por sí solo, ya todo se está cayendo, es una pérdida de espacio.

E: ¿En tu familia hay alguien que haya trabajado en Ferroaleaciones?

D: No.

E: Bueno, ¿tú qué sabes sobre la historia del barrio? ¿El origen?

D: El origen no sé, pero este barrio comenzó a ser nombrado por los edificios “Cerros del norte”, porque anteriormente era punto límite en donde Tunja, pero hasta ahí.

E: Y ¿tú cómo has percibido los cambios del barrio desde que vives acá? Digamos, en cuanto a las casas, los vecinos.

D: Pues yo siempre he visto la misma gente, sinceramente, siempre como la misma gente y sí se ha expandido más y hay nuevas edificaciones, pero no, no he notado cambio así como brutal, brusco, no.

E: ¿Tú sabes cuáles son las familias originales del barrio?

D: Los Viasús Mariño, los Martínez, los Jiménez, los Galindo, los López, los García, sí, los García llevan mucho tiempo viviendo acá.

E: ¿Tú sabes algo de los miembros de la Junta de Acción Comunal?

D: No.

E: ¿Sabes si hay Junta de Acción Comunal? ¿No conoces a nadie de la Junta de Acción Comunal?

D: No conozco a nadie, pero sí que aquí hay junta, que aquí hay eso.

E: Vale, gracias.

Entrevista a habitante de Tunja

E: ¿Sumercé, cuánto tiempo lleva viviendo acá en el barrio?

X: Como unos treinta años.

E: ¿Sumercé, qué sabe respecto de Ferroaleaciones?

X: ¡Ay no!, de eso si yo no tengo ni idea.

E: ¿Sumercé, qué cree que se puede hacer en ese espacio que está en la parte de abajo? Usted sabe que eso está ahorita desocupado, abandonado. ¿Sumercé, qué cree que se puede hacer con ese lugar?

X: ¿Y es que eso de quién es? ¿Del municipio?

E: No, un proyecto de la universidad.

X: Por eso, ¿De quién es eso?, porque el dueño decidirá qué va a ser.

E: Yo creo que eso tiene dueño privado, sí, señora, eso no es de la alcaldía.

X: Eso no es del municipio, de la alcaldía, nada de eso, tiene que tener un propietario y para eso tocaría que el dueño hable, porque pa' qué, ¿qué saca uno con decir que yo quiero que haiga tal cosa si el dueño no deja? Eso es privado, entonces...

E: ¿Sumercé, tiene alguien de la familia que haya trabajado allá?

X: No.

E: No... ¿Sumercé, qué sabe sobre la historia del barrio? ¿De pronto cómo lo ha visto crecer? De pronto el comercio.

X: El comercio, la gente, el estudiantado más que todo.

E: ¿Y los cambios del barrio? ¿Cuando sumercé llegó al barrio todavía había sembradíos de algo?

X: Claro, y potreros.

E: ¿Aquí qué se sembraba?

X: Aquí se sembraba brotecitos de maíz, con alverja y papa y así.

E: ¿Sumercé cómo ha visto que han cambiado las construcciones? De pronto las casas, los vecinos...

X: Los vecinos sí hay algunos que son los mismos.

E: Se conservan algunos.

X: Sí, la mayoría han sido los mismos.

E: ¿Y en cuanto a la construcción de las casas? ¿De pronto ha visto alguno de estos edificios aquí...?

X: Las construcciones pues que han habido harta construcción, porque todos esos lotes estaban vacíos, ya hoy son edificios. Por lo menos estos de aquí. “Palos verdes” es que se llama, ese edificio no existía, aquí era un parque.

E: ¿Y la parte de arriba del barrio?

X: La parte de arriba eso era todo potreros.

E: Todo potreros cuando sumercé llegó acá, o sea ¿estas casas de aquí fueron como algunas de las primeras de la parte baja del barrio?

X: De aquí para abajo, de aquí para arriba eran muy poquito, la parte de atrás era prácticamente vacío.

E: Prácticamente nuevo. ¿Sumercé, cuáles piensa que son las familias originales aquí del barrio?

X: Aquí abajo los Viasús, aquí atrás don Eduardo, aquí doña Emiliana, allí por atrás doña Rosa, doña María la de la esquina, María Maruja.

E: Ah sí, señora, la señora de la tienda.

X: Ella sí es de las antiguas.

E: Ay bueno, sumercé, muchísimas gracias. ¿Sumercé, sabe si hay Junta de Acción Comunal acá en el barrio?

X: Claro, el presidente es aquí el muchacho este Jiménez, Diego Jiménez.

E: ¿A él en dónde lo podría yo encontrar?

X: En la casa, pregúntelo.

E: Ay bueno, sumercé, muchísimas gracias, muy amable, feliz tarde.

X: Que esté bien.

E: Hasta luego.

Entrevista a Teresa Marín

Teresa Marín, 60 años residiendo allí. Dueña de la segunda casa que se construyó en el barrio.

E: ¿Sumercé, qué piensa del espacio ocupado por Centro Norte, lo que tenía que ver con Ferroaleaciones y lo que es la Electrificadora?

T: Pues está mejor el sector norte desde luego. Claro, porque ahí estaba haciendo muy mal, todo ese polvo de la... ¿Cómo se llamaba? Ferroaleaciones y la fábrica de eso, yo no me acuerdo, como de un polvo como cemento que traían de por allá del volcán, de los dueños de eso.

E: ¿Y, sumercé, qué creería que se pudiera hacer con ese espacio que están ocupando esas paredes ahí abandonadas?

T: Pues el municipio pues yo creo que es el que tiene que ver ya, porque no han aparecido los dueños o el dueño. Sí, yo no sé qué irán a hacer con eso.

E: ¿Sumercé, qué nos puede contar al respecto de la historia del barrio? De pronto cuando usted llegó...

T: Aquí en esta casita, cuando compramos este lotecito eran barrancos, no había ni calle, ni carrera, ni luz, ni agua, ni alcantarillado, ni nada. Únicamente montamos esta casita acá, con mucho trabajo. Abrir la calle hasta por aquí arriba abrimos y luego esta, pero allí todo era un poco de barranquera.

E: ¿Este trabajo les tocó a ustedes o se los otorgó la alcaldía a ustedes?

T: Ayuda sí, ella, la alcaldía, pero de todo lo demás lo hicimos por cuenta propia y ya después formamos la acción comunal con otro señor, un profesor que... Allá en esa casita que está allá

E: La primera junta comunal del barrio. ¿Y, sumercé, cómo ha visto que ha cambiado el barrio en todo este tiempo?

T: Ah no, pues sí, dígame. Aquí ya parece que estuviéramos en Nueva York (risas). Si para comparación de lo que era; esos edificios por todo lado.

E: ¿Y en cuanto al cambio, digamos, de los vecinos? ¿Del barrio? ¿De las construcciones?

¿Sumercé, cómo ha visto que ha cambiado el barrio en ese aspecto?

T: Pues ha cambiado. Ha habido mucho progreso de todas maneras, ha habido mucho progreso de todo, lo único ese pedazo de lote de muchos años que no sé de quién será, pero no lo construyen ni nada, aquí también creo que van a construir y tampoco. Tanto, tanto lo ahogan a uno.

E: Y son espacios que son prácticamente perdidos. ¿Cuando sumercé llego aquí al barrio había sembrados de algo?

T: No.

E: ¿No?

T: No, estos eran unos barrancos, eso no había nada. Esos eran barrancos por todo lado.

E: ¿Y aquí hacia arriba, hacia los nuevos barrios?

T: Por allá sí que peor, por allá eran lomas, barrancos, no había absolutamente nada.

E. Sumercé, de los que se acuerda que son los vecinos antiguos del barrio, ¿a quién recuerda?

T: La única que es antigua de verdad (inaudible) un ranchito allá de latas, ahí en la pura esquina donde esta esa tienda. Ahí doña Maruja y luego nosotros. (Inaudible).

E: Ay, sumercé, muchas gracias.

Entrevista a Edgar Viasús

Ed: Por allá no trabajó ningún familiar. Yo trabajé allá, pero seis meses no más y me mamé y salí allá de una, pero bueno no sé qué programa tiene usted de pregunta.

E: ¿Sumercé, cómo es su nombre?

Ed: Edgar Viasús.

E: Don Edgar, ¿sumercé, cuánto tiempo lleva viviendo aquí en el barrio?

Ed: Yo llevo aquí cincuenta años viviendo en este barrio.

E: Cincuenta años.

T: Sí, porque nació acá.

E: Sumercé, su mami me dice que son los dueños originales de la casa y los constructores de la casa, que son de los primeros habitantes que llegaron. ¿Sumercé qué piensa del espacio de Centro Norte y lo que era Ferroaleaciones y la Electrificadora?

Ed: ¿Qué pienso referente a qué hayan salido, o qué?

E: Sí, qué piensa de ese espacio.

Ed: No, pues a ver, de que hayan salido las empresas de ahí más bien por ese lado, esas empresas estaban contaminando mucho aquí este sector, todos esos pinos que habían por allí, por ejemplo, en cruz del comercio siempre permanecían blancos, por toda esa cantidad de emisiones de caolín básicamente que emitía la (inaudible) Boyacá.

E: O sea la contaminación era...

Ed: Por ese hecho, de que hubieran salido de ahí, de acuerdo.

E: Sí, señor.

Ed: Pues desde luego que también por haber llegado, que hubieran construido ahí por ejemplo centros comerciales, listo también magnífico, ya tiene uno al alcance cualquier cantidad de servicios y todo se está descentralizando, nosotros tenemos ahí bancos, imagínese, tenemos bancos, tenemos lo que es el propio Olímpica y cualquier cantidad de comercio. Por ese lado está bien, pero por el hecho de que se haya perdido como la privacidad, la tranquilidad, eso ya también ha decaído mucho. En esa época, mano, aquí había tranquilidad, no había nada, uno salía aquí a media noche, iba pal centro y no le pasaba nada así fuera borracho, sin ningún inconveniente.

T: Todavía en ese tiempo no estaba la doble vía, era una sola vía nada más. Las paredes de barro y una sola vía.

E: ¿Sumercé, qué me puede contar al respecto a Ferroaleaciones? ¿Sumercé estuvo trabajando allá?

Ed: Yo estuve trabajando allá.

E: ¿Durante cuánto tiempo sumercé trabajó allá?

Ed: Seis meses no más.

E: Seis meses.

Ed: Sí, señor. Esa empresa era dueño don “Ginupi”, un italiano, italiano que es casado con una hermana tengo entendido de este tipo ¿cómo es que se llama? El tipo este que estuvo tratando de hablar con la guerrilla en una época. ¿Cómo es que se llama? Teresa... También iba a ser candidato presidencial, bueno si me acuerdo ahorita le digo.

O sea, vuelvo y le repito, es casado con una señora familiar de ese político, los dueños de Ferroaleaciones. Don Ginupi desde 1990 no volvió aquí, tengo entendido que está por allá encerrado porque también se dedicaba a la mafia, italiano que es, característico, nunca volvió, estuvo encerrado o estará encerrado, ya saldría, yo no sé. Yo no lo conocí, lo pude haber visto de lejos, pero nunca lo conocí y desde 1990 no está.

Esa empresa se dedicó a sacar lo que es carburo de calcio, una empresa que procesa lo que es la caliza, un poco de coque; otras cosas que le adicionan ahí la procesan, la calientan y de ahí sacan el cloruro de calcio. El cloruro de calcio se utiliza para sacar acetileno.

En un principio se llamaba “Metálico S.A” después pasó a nombre de “Ferroaleaciones”, una empresa que trabajaba artesanalmente, diría yo, sin mucha seguridad. Ahí murió mucha gente por accidentes.

Por accidentes dentro del mismo proceso dentro del trabajo, nada de seguridad. La gente moría también porque después de salir de trabajar los veinte, veinticinco, años se fueron por allá a morir a sus casas pensionados con sus (inaudible).

T: Lo mismo que pasó con esta fábrica, casi todos ya murieron. Pues lo mismo del problema...

Ed: Por bronco-aspirar, allá en (inaudible) el problema era la silicosis y allí la “antrasitocis”, acumulan demasiada antracita en los pulmones y allí era demasiada silicosis del caolín en los pulmones, muchos ya murieron. Accidentes pingos de seguridad, estaba adobando por ahí

el techo, no trabajan con seguridad, se caían, imagínese a los veinte, treinta metros, se mataban.

No trabajaban con seguridad y que si iban a cortar la corriente o la energía cualquiera tenía que haber revisado porque no la subieran porque ¡tan!, y se morían, etcétera, por pendejadas.

Creo que entró en embargo esa empresa, el tipo, Ginupi trajo mucha maquinaria de Italia, buena, para qué. Remataron todo eso, eso duró varios años en el proceso de remate, todo lo que tenían ahí, está abandonado, no sé quién es el dueño ahorita, algún banco, etcétera. También eran con esta propiedad que está aquí, en donde está la del parqueadero ese de las mulas, ahí tenían otra división en donde se dedicaban a refilar alambre, ahí también refilaban cable, sacaban cable, alambre delgadito y la de allá que es Caolines Boyacá S.A, que fueron los dueños los Montaña, yo no sé de dónde son eso manes, esos son de aquí de Boyacá, se dedicaban a traer el caolín allá de sus fincas de por allá (inaudible) venían aquí y lo procesaban, lo calentaban, sacaban los cuños finos y ese el caolín que se dedica materia prima para soporte de las mismas pastas y por allá para fabricar llantas, etcétera. Eso salió de aquí y creo que está trabajando allá desde Cómbita.

E: Sumercé, ahorita cuando usted me decía que ferroaleaciones había cambiado de razón social, antes tenía otro nombre, ¿eso era otro dueño? ¿El italiano lo compraría después o eso desde un principio sería del mismo tipo?

Ed: Yo creo que sí fue, sí, eso fue en sociedad con él y un tipo que se llama Fernán Restrepo. Don Ginupi y Fernán Restrepo eran dueños tanto de la fábrica esa de hidrocarburo de calcio como de una perfiladora de alambre de allí; cuando hubo la división, se separaron, tomaron cada uno lo que tenían que tomar, me imagino. Ahí fue cuando pasó de Metálico S.A a Ferroaleaciones S.A y ya quedó dueño solamente don Ginupi y el otro quedó dueño de las perfiladoras, que también salió de ahí. Creo que cambio fue de razón social por eso, se abrió la sociedad.

E: ¿Sumercé, qué cree que se pudiera hacer con ese lugar abandonado?

Ed: Hermano, ojalá hagan un parque, algo que trate de calmar un poquito aquí el estrés y la cantidad de carros que hay en este barrio, aquí no había nada de movimiento, aquí era tranquilidad, mucho carro mucho movimiento, etcétera. Como un des-estrés ahí en ese punto. Centros comerciales no se necesitan aquí, mano, algo así que trate de salir la gente allí el día domingo con la familia, se distraiga, algo así por el estilo.

E: ¿Sumercé, en su familia hubo alguien más que haya trabajado ahí?

Ed: No.

E: No. ¿Sumercé, qué sabe acerca de la historia del barrio? ¿Sumercé, cómo ha visto crecer el barrio? ¿Cuáles cambios ha percibido?

Ed: En un principio este barrio se llamaba Unsauba, sí. Ahorita se llama José Joaquín Camacho.

E: Sí, señor.

Ed: El dueño aquí, de la casa grande, aquí en donde está, todos los componentes de carros que es una casa de lado a lado.

T: Ese barrio fue el primer barrio que se formó de la universidad para acá, no había más.

Ed: Exacto, no había más barrios de la universidad para acá. Fue el primer barrio que se formó. En esa época había transporte hasta la universidad no más.

T: Del centro a la universidad nada más.

Ed: Hasta ahí había transporte, era un bus no más para cada hora. Venía solamente un bus hasta la electrificadora, a traer el personal de la electrificadora y a uno le colaboraban, porque uno se podía subir, pero, oficialmente solamente hasta la universidad.

Todos los que querían el domingo salir a pasiar venían aquí a estas partes (inaudible) con su mercado, con su piquete a pasar el domingo. Entonces referente a la pregunta que está haciendo, en un principio vivía ese señor que llama Aurelio Sánchez, ¿es? ¿Sánchez Sarmiento?

T: ¿Sánchez Correa?

Ed: Sánchez Correa. Posteriormente la casa de doña Maruja.

T: Es que la casita de doña Maruja fue una latica con unos cartoncitos... Fue de las primeras que estaba ahí.

Ed: Y la otra casa nuestra, que estamos aquí en un primer piso que había no más y esto pa' aquí era solar, barrancos, huecos, toda esta vaina.

Se llama Unsauba. Ese señor no le gustó, es un abogado, digo es porque todavía no ha muerto ¿sí o no? No le gustó el Unsauba, porque era como un nombre no acorde con la idea de él, que él no le gustaban términos indígenas. Ese abogado hizo y deshizo para que tomara otro nombre y logró que se llamara José Joaquín Camacho, el abogado José Joaquín Camacho.

E: Ah, fue por la gestión de él.

Ed: por la gestión de él este barrio dejó de llamarse Unsauba. Entonces este barrio vino creciendo, construyendo algunas casas.

T: No había calles, ni carreras.

Ed: La misma comunidad a medida que iban abriendo casas, abrieron lo que fue el sistema de alcantarillado, el sistema de acueducto, la misma gente puso los postes, electrificaron (inaudible), pero básicamente todo lo hizo la...

T. Cuando se formó la acción comunal con su papá.

Ed: Con la acción comunal era que se hacía esto, todos los trabajos que se hacía aquí y ya está el barrio, que posteriormente una que otra casa más, fueron pavimentado, uno que otro edificio más, este ya tiene treinta años, este edificio tiene...

E. ¿El blanco o el de acá de la esquina?

Ed: Del 89-88. Ya como veinticinco años, más de veinticinco años, no, tiene treinta años tiene ese edificio.

E: ¿El blanco de aquí?

Ed: En teoría, sí. Es que lo que es hoy día la construcción y toda esa cuestión en los últimos diez años aquí ha habido mucho (inaudible).

E: Mucho progreso últimamente.

Ed: Por lo menos mucha construcción, porque es que ni siquiera esto estaba habilitado para toda esa cantidad de construcciones, los servicios, etcétera. Imagínese los buses aquí cruzaban sin ningún problema, se iba uno sentado.

E: Sí, señor.

Ed: El bus se demoraba cinco minutos en el paradero a ver quién se le subía y ahorita coge uno cualquier bus, pero mucho la cantidad de carramenta que hay, muchos buses.

T: Y no hay calles, carretera para tanto tráfico.

Ed: Una sola avenida imagínese, una sola avenida. Aquí salía la gente, salíamos nosotros a pastorear las ovejas, teníamos las ovejitas en los potreros, cruzábamos al otro lado de la avenida sin ningún problema allá al otro potrero, el potrero que había en medio de caolines y de ferroaleaciones. Se cuidaban los animales, perros por todo lado.

Lo que le quiero decir es que no era exactamente urbano totalmente, sí, no había como algo de campo, sí, lo que llaman como la parte de provincia.

E: ¿Y sembradíos, sumercé, de pronto recuerda?

Ed: Claro, allí en ese punto cebada sembraron. Vea, allá al otra lado la lechería, vacas, eso uno iba por la leche, iba uno a ordeñar también las vacas. En ese punto todo eso es barro, todo eso eran potreros, llovía y aquí se veía todos los potreros inundados, atravesaba uno por allá por (inaudible) de todos los potreros haciéndoles quite a los perros.

E: O sea, el inundamiento siempre ha sido un problema de la zona baja de estos barrios.

Ed: Como que se había más en esa época que ahorita porque siempre se inundaba.

Pero no son bajos, a esas construcciones tuvieron que hacerle bastantes rellenos para poder construir.

E: ¿Para sumercé, cuáles son los vecinos originales del barrio?

Ed: Los Sánchez Correa y doña Maruja, no más. (Inaudible) Don Eduardo González, tal vez esta casa también donde esta saludcoop, posteriormente, la casa (inaudible) que hay ahí.

T: Don Salomón, don Luis Sánchez.

E: ¿Él es el que tiene el lavadero? ¿Al lado del lavadero de carros?

T: No, no.

Ed: Don Luis Sánchez.

T: El lavadero es allá por el otro lado.

Ed: Yo no sé quién será el dueño de eso. Son cuatro, cinco vecinos... Sí (inaudible).

Aquí por allí para arriba, parte alta de José Joaquín Camacho, se construyó una capilla, la construimos nosotros por acción comunal también.

E: La capilla ¿la del lado del campanario?

Ed: La capilla original es la que está aquí detrás, nosotros estamos a dos cuadras, en toda la loma, donde queda ahorita la escuela, sí. Esa capilla la hicimos nosotros con ese objetivo de capilla; salón comunal-capilla.

Pues ese lote, ese lote lo donó don Ignacio Jiménez, el dueño de todos esos lotes. Donó ese lote, el último lote de la loma, nosotros alcanzamos a suministrarle los servicios allá y después él se corrió.

T: El primero que llegó con el agua acá y eso fue de la electrificadora y se la dejaron pasar allá por un alcantarillado la tubería, fue a don Luis, el de la casa allá; él también fue, hizo una casita allá donde vive la señora Aliciente. Don Luis, no me acuerdo cómo se llamaba el apellido, pero trabajaba en la electrificadora y después que le regalaron la (inaudible).

Ed: La señora Teresa cuando joven, estamos hablando de muchos años atrás. Allí en la electrificadora, era una termo, allí llegaba carbón que se empleaba en la materia prima para producir energía, una termoelectrica. Iban a la madrugada y se tumbaban unos bulticos de carbón allá y todo ese carbón que era del tren y ese montón, montañas de carbón, iban de noche y se tumbaban el bultico de carbón y lo traían aquí para venir a cocinar en una estufa de carbón; que era lo que se hacía en esas épocas.

T: Yo solía lavar allá a que lado, aquí no había agua.

Ed: Lavar allá en cruz de comercio.

T: O allá en donde don Luis, allá la señora Elvia, ella me daba permiso de ir a lavar allá. Porque el único que tenía agua era él, porque aquí no había agua porque a él le dieron permiso de sacarla, la electrificadora.

E: Sí, señora.

T: Allá, de aquel lado de allá, porque aquí no había agua.

E: ¿Ahí en cruz de comercio antes había un almacenamiento de agua?

Ed: En cruz de comercio también era la única parte en donde llegaba agua, ahí en la casa original de la portería, ahí también llegaba agua.

E: ¿Y la gente se reunía ahí a lavar?

Ed: Sí, se reunían a lavar y ya para luego de la electrificadora había otra pocita.

Entrevista a Alicia

E: Bueno, Alicia, muy buenas tardes. ¿Sumercé hace cuánto tiempo vive acá en el barrio?

A: Ay pero no tengo qué decirle, nada (risas). Cuarenta y ocho años.

E: Cuarenta y ocho años. ¿Ustedes son los dueños originales de esta casa? ¿Cierto?

A: No.

E: ¿No?

A: No, esto era un lote.

E: ¿Sumercé, qué piensa del espacio que constituye Centro Norte, lo que era Ferroaleaciones, lo de la Electrificadora? ¿Qué piensa de ese espacio?

A: ¿Pero se refiere a qué?

E: Al espacio como tal, ¿sumercé piensa que es un espacio perdido? ¿Qué debería funcionar ahí?

A: Pues en Ferroaleaciones el espacio sí está perdido, porque ahí deberían hacer algo mejor, algo, mejor dicho quitar eso de ahí.

E: ¿Sumercé qué sabe respecto a Ferroaleaciones?

A: Que era una fábrica de carburo, sacaban carburo.

E: Sí, señora.

A: Que la cerraron porque se estaban enfermando... Los trabajadores se enfermaron, lo mismo que Caolines, ahí en donde era Centro Norte, se llama Caolines Boyacá, de ahí sacaban caolín. Todo ese polvo afectó al barrio y afectó a los trabajadores, mi papá trabajó allá.

E: O sea que Caolines se acabó y montaron Centro Norte.

A: Ahí era Caolines y abajo era Ferroaleaciones, ambas empresas contaminaban y enfermaban a sus obreros.

E: ¿Sumercé, qué piensa que se pueda hacer con el espacio que ocupa ahorita Ferroaleaciones?

A: Yo creo que deberían hacer como un proyecto comercial, decían que iban a hacer ahí un centro comercial, que hubiera de todo.

E: Un centro comercial.

A: Sí. No que dicen que eso es por allá de extranjeros, que eso no es de gente de acá de Colombia, sino de extranjeros, entonces...

E: ¿Sumercé conoció a alguien que haya trabajado allá?

A: En Ferroaleaciones, no. En Caolines.

E: En Caolines.

A: Trabajó mi papá.

E: ¿Y él todavía vive?

A: No, a él lo pensionaron de esa empresa precisamente porque a él le dio precisamente, como un cáncer de pulmón.

E: A raíz del trabajo.

A: A raíz del polvo, de todo lo que salía de esa empresa.

E: ¿Sumercé, qué sabe acerca de la historia del barrio?

A: ¿De este barrio? Es que yo llevo tantos años acá. Pues acá empezamos así unos poquitos, había casas poquitas, había lotes, así como con barrancos y poco a poco pues se fue...

E: ¿Sumercé, cuando llegó aquí al barrio todavía había sembradío de algo?

A: Pues había unas... Por ejemplo, por ese lado sembraban papa, sembraban maíz, alverja, había gente que tenía su casa y aparte su solar y ahí sembraban.

E: ¿Sumercé, cómo piensa que ha cambiado el barrio?

A: ¿Para bien o mal?

E: En estructura, en otros tipos de cosas de pronto comerciales, de pronto...

A: O sea ha cambiado harto es porque pues han hecho pues muchísimas casas y edificios. Y pues el comercio mejora, o sea desde que haya más gente va a mejorar y pues hay mucha casas bonitas, pero entonces lo único malo, es que nos suben el estrato (risas).

E: ¿Sumercé, con respecto a los vecinos? ¿Han cambiado mucho?

A: ¡Claro!

E: Todo el tiempo se están regenerando.

A: Todos los días cambian los vecinos; los únicos que están, que permanecen son los que ya tenían su casa de hace muchos años, pero aunque ya se han muerto varios, pero todavía hay gente que conserva su casa, por ejemplo, mi madre ella lleva toda la vida aquí en su casa.

E: ¿Su mami donde vive?

A: Es la señora que esta acá.

E: ¿Será que ella nos puede colaborar con una entrevista de pronto?, pues que le preguntara sumercé.

A: No sé, no creo... A ella no le gusta así.

E: Hablar al respecto.

A: Sí, otra señora que sé que ha vivido toda la vida aquí, es la señora de la tienda de la esquina. Ella fue la primera que tuvo acá esa tienda; era la única tienda que existía en este barrio.

E: ¿La señora de acá la esquina?

A: Doña Maruja. No la de la panadería sino la de arriba, ella toda la vida tuvo su tienda.

E: ¿Para sumercé, cuáles han sido las familias originales del barrio?

A: Las que lo empezamos a...

E: Pero... ¿Sumercé sabe de alguna familia en especial?

A: Original. Bueno, la familia Jiménez, la familia Las Pirazán que todavía están las hijas porque los papás ya se murieron, doña Maruja Martínez, mi papá que también fue uno de los primeros que hicieron su casa y mi mamá... ¿Quién más acá? Don Ovidio, pues hay varios que todavía tienen casa de la original.

E: Ay, bueno, sumercé, muchísimas gracias.

A: Bueno.

E: Muy amable.

Entrevista a Fernando

Vive hace veintidós años en el barrio, fueron los constructores de su espacio.

E: Fernando, buenas tardes.

F: Buenas tardes.

E: ¿Usted qué piensa del espacio de Centro Norte, Ferroaleaciones, lo que tiene que ver con la Electrificadora?

F: Pienso que es un espacio, que pues que a pesar de que ha estado mucho tiempo ahí, hoy en día ha ocasionado estorbo y falta de planeación para la construcción de zonas que se puedan utilizar para el acceso de toda la población como parques o tal vez una urbanización que le pueda servir a la comunidad y que no se quede así encerrado porque la verdad ahí no le está siendo de ninguna utilidad al pueblo ni

a la comunidad. Últimamente solo quedan restos, está en mal estado y pues no es, digamos, por condiciones de salud para las personas, no es considerado como aceptado por los alrededores.

E: ¿Usted qué piensa que se podría hacer en ese lugar?

F: Pues, como lo dije anteriormente, se podría utilizar para la construcción de, no sé, una urbanización o un lugar público en donde toda la gente pueda tener acceso a este espacio.

E: ¿Usted cómo ha percibido lo cambios del barrio?

F: Pues desde que yo me acuerdo... Pues antes era como muy regular en cuanto a construcción. Hoy ya se ve más urbanizado, grande, las calles han mejorado, ha mejorado para bien.

Entrevista a Miguel Ángel García López

E: ¿su nombre completo es?

M: Mi nombre es Miguel Ángel García López.

E: ¿Sumercé, cuál es su dirección?

M: Carrera 8 # 48-45 en el barrio José Joaquín Camacho.

E: ¿Usted qué piensa sobre el espacio cercano a Centro Norte? Lo que tenía que ver con Ferroaleaciones, la Electrificadora. ¿Usted conoce qué fue Ferroaleaciones?

M: Pues, primero que todo, el espacio en donde habitamos sí me ha parecido muy cómodo, no se ven cosas malas, el tránsito es bueno, los vecinos son muy amables con nosotros y todo. Es que anteriormente eso era una chatarrería en donde la gente iba... Bueno, anteriormente, eso hace años, eso era una fábrica en donde se fundía el acero. Ahí trabajaba mucho personal, pero eso fue hace muchísimos años; después de un tiempo se convirtió en una bodega donde el dueño decidió hacer una chatarrería en donde la gente vendía cartón, chatarra, cobre, cualquier cosa que tuviera algún valor para él.

E: ¿Usted qué cree que se puede hacer con ese espacio?

M: Uy, la verdad, hombre, ese espacio es bastante grande. Yo lo conozco de pies a cabeza y créame que para una inversión sería una muy buena fábrica, digamos no una fábrica en sí, digamos un centro comercial. Pues, hace una semana me encontré al dueño y yo le pregunté que al fin qué, y me dijo que ya lo estaban vendiendo y que eso iban a hacer centros comerciales, pero que todavía no habían decidido cuándo iban a comenzar la licitación y todo eso, pero que ya, que eso si ya está vendido.

E: Bueno, ¿en su familia hubo alguien relacionado laboralmente con esa fábrica?

M: Relacionado en sí laboralmente, mis hermanos y yo trabajamos en un tiempo haciéndole cualquier obra al dueño. Digamos, arreglando el tejado, ventanas, instalándole cualquier cosa que fuera útil para él, o sacándole las cosas que ya no le servían a él, digamos, como lo era la maquinaria pesada, cosas así que ya le estorbaban a él ahí.

E: ¿Sumercé, qué sabe sobre la historia del barrio José Joaquín Camacho? De pronto sobre el origen.

M: Pues el barrio así normal, a ver, sí ha tenido muchos cambios. Anteriormente, en el barrio los que vivíamos se veían muy pocas casas, pasó el tiempo, se iban construyendo edificios, las casas las iban remodelando los vecinos mismos pues lo que nunca han arreglado es la calle principal en la cual salimos a la casa. Siempre ha estado deteriorada y hemos tratado de hablar con el alcalde, Juntas de Acción Comunal, pero nunca han llegado a nada, pero en sí el barrio no ha tenido mucho así que digamos muchos cambios, pero toca esperar si con el tiempo hacen alguna remodelación

E: ¿Para usted, cuáles son las familias más antiguas del barrio, las familias originales?

M: Las familias originales del barrio, qué le puedo decir, a ver... Pues desde que yo tengo memoria, una pequeña tienda que queda saliendo la primera esquina, recuerdo bien que tenía qué... Tres años, mi papá me mandaba a comprar el desayuno.

La señora se llama María, pues le decimos así, no sé el nombre real de ella, pero para mí ella es la persona más antigua que ha vivido ahí. Tiene mucha reputación, la conocen la mayor parte de la gente y es muy admirada porque a pesar de los años que lleva, aun así, sigue con la tienda, qué digo yo, le ha dado de comer para ella sostener a sus hijos, sus nietos, todo, porque la tienda en sí nunca ha cambiado desde que yo tengo memoria.

Entrevista a Anhorak Sossa Vanegas

Anhorak Sossa Vanegas, 30 años. Biólogo de la UPTC. Reside actualmente en Cali.

An: La razón por la cual llegamos a la fábrica fue porque mi papá empezó a trabajar en la parte administrativa como en el 92 y pues mis papás se separaron, y en el 98 fuimos a vivir allá mi papá mi hermana y yo. En ese momento todo estaba en buen estado, en esa planta había maquinaria y pequeñas fábricas que hacían otras cosas, todo estaba montado, el horno en buen estado, todo estaba bueno y en ese año deja de funcionar la fábrica. Yo en ese momento tenía trece años. El espacio era muy grande, había en dónde correr y jugar, tenía unos espacios adecuados para vivir, los dueños habían vivido ahí y el grupo de ingenieros, entonces no nos tocó arreglar nada para hacerlo habitable.

Bueno, pues ese año fue de transición porque antes vivíamos cerca de la planta y ya a vivir en ella, era un espacio muy grande, gigante y diferente para vivir, yo viví unos años y viví dos años por fuera y volví.

Me quedan muy buenos recuerdos, nadie tenía un espacio tan grande, alguien con mucho mucho dinero, pero era un gran espacio y tenía acceso a todo eso.

Jugar en un espacio tan grande y eso, mirar las máquinas, ver una gran fábrica. Yo era la sensación, eso era el hit, no sé, como tenía acceso fue un aporte a mi popularidad en el colegio y en la U.

Claro que en la U fue otro enfoque, estaba ocupado y casi no llevaba a mucha gente, parte de la familia que tengo ahora también vivieron ahí.

También fue el cuento de la capoeira, pues al principio yo estaba desocupado y quería ocuparme y encontré la capoeira, en ese momento eran Marabaiano, entrenaban al lado de Corpoboyacá, en el IRDET, hablé con ellos y empecé a entrenar y el grupo estaba a cargo de Seymar y me dijeron que buscaban sede. Entonces pedí permiso, hablé con mi papá y, efectivamente, fueron a verlo y les gustó la idea, pues tocaba con cuidado con las cosas y más, que hay unos perros bravos, que la gente se mete y ellos atacan, y uno qué culpa, se meten sin permiso, pero también era el peligro de eso que no se podía y a molestarlos ni nada, tocaba tener mucho cuidado. Yo vi a varias personas sangrando por eso.

Luego seguimos ahí entrenando mucho tiempo y fue muy chévere, un proceso muy importante. A partir de ahí se logró consolidar el grupo, eso fue muy bueno para la capoeira, más gente. Así llegó la capoeira a Boyacá y había mucha gente en la academia, era un parche muy bacano, ya éramos nativos de minas, ah, pero como Marabaiano no fue mucho y había mucha gente, yo crecí a nivel de disciplina, era interesante, muy chévere, era en mi casa entonces tenía que ser responsable. Luego de un tiempo Seymar se fue para Sogamoso y ya después se abrió la academia en otra parte, pero ahí fue la primera.

Es muy triste la parte que un momento esté demolido, es ver demoler tu casa a pesar de que no es de tu propiedad, ahí se vio crecer a la familia y los procesos de crecimiento que tuve y llego y veo y me pregunto ¿qué paso con esto? Y me afecta emocionalmente y se entiende que tiene que tomar otro rumbo la fábrica, que ya no puede ser la fábrica, que ya no puede ser habitacional, quién sabe qué más harán ahí además según el POT.

Otra cosa que surgió del espacio fue el paintball, las bolas de pintura. Yo estuve a cargo, formamos un equipo que se generó en ese espacio, éramos solo nosotros para jugar, eso fue hace como unos dos o tres años y entonces fue muy chévere, un proceso interesante.

Ah, algo súper chévere que hacíamos, la historia del italiano, contábamos que asustaban, le decían la casa del terror y la gente iba, a que les contaran la historia, mi papá (Carlos Sosa) contaba la historia o yo y hacíamos un tour, un montaje, la gente se convencía y hacíamos el teatro, y como no se veía nada se creaba toda una atmósfera para montar

un muñeco, botar piedra, hacer ruidos y hasta una vez una señor se orinó, y la gente iba a que los asustaran y después hubo un problema con fiscalía y se puso feo y un grupo se dio cuenta del fraude y agarraron a mi papá disfrazado a golpes y nos tocó pelear, la casa del terror, ja-ja-ja, qué locura, y la gente iba y era gratis. Claro, el espacio daba para muchas cosas, abandonado, fue para disfrutar.

Hacíamos de todo, jugamos, hacíamos fiestas familiares, asados. Ah, hicimos hace unos años un concierto con un grupo de metal: “Neurosis”. Estuvo en una bodega, ese espacio era para muchas cosas, pero tocaba invertir y no teníamos y los permisos. También hicimos un concierto de punk, un apoyo a unos pelaos, lo hicimos en la bodega.

En una de las bodegas también hubo una pirámide, en ese tiempo en que las pirámides estaban de moda, una también funcionó ahí y le hicieron un atentado, eso fue tenaz, eso salió en noticias le mandaron un par de granadas, estábamos durmiendo y nos despertó el cimbronazo y las piedras en el tejado y llegó la policía y todo y fue tenaz...

Ese espacio fue de crecimiento, además que Tunja empezó a crecer urbanísticamente para ese lado. Por eso se debe tener en cuenta la importancia de ese lugar.

Otra parte importante de mi vida familiar es que mi primer hijo, Cum, vivió y murió ahí, entonces también significa mucho eso, ahí pase su duelo y los recuerdos de su vida son ahí, la vida y el crecimiento de mi hijo fue ahí, todo en la fábrica, fue donde nació, creció, vivió tres años y medio y murió.

¡La fábrica, un proceso, una vida!

Entrevista al Profesor Seymar Merchán

Nosotros entrenábamos en el pozo de Donato, teníamos un grupo de unas doce, quince personas. En el 2004, Anhorak y el papá nos ofrecieron la oportunidad de una bodega para adecuarla y entrenar, aceptamos inmediatamente y estuvimos como dos meses tratando de adecuarla, pintarla, estaba vuelta nada, tenía bultos de papa, ratas, estaba el olor del fumigo, realmente fue duro, comprar los espejos, las tulas y pues fue un trabajo duro, la mayoría de los antiguos estuvo

trabajando, al llegar a las bodegas como grupo nativo invitamos a Mestre Araña a conocer la academia, ahí están las raíces del grupo aquí en Tunja, el grupo duró en la bodegas más o menos un año y medio, yo tuve que irme para Sogamoso y deje una persona encargada de esa academia y cuando llegué ya la habían perdido, estaban entrenando en las canchas del Coliseo de Tunja y el grupo se estaba acabando, retomé y tomamos forma otra vez, la capoeira de esa época es la que tiene la raíz de todos los grupos aquí, los de Nagó, oficina que antes fue Abolicao. Bueno, lo chévere es que todo tiene una sola raíz aquí para Boyacá, la primera academia que hubo fue esa, ya tenemos cinco monitores, seis instructores de capoeira y en Colombia este, el grupo de Boyacá, es uno de los más constantes, hay unos doscientos integrantes, y hay que seguir.

Ese lugar nos dio la motivación de saber que nosotros podíamos lograr cosas grandes, adecuar ese lugar no fue fácil, muy difícil y teníamos la capacidad física, mental y espiritual para seguir adelante con un proyecto de esos. Desde esa época hemos tenido eventos muy importantes, hemos logrado abrir espacios en las universidades, alcaldías, Indeportes, IRDET, se abrieron muchos espacios y ese fue el empujón, sí somos capaces, saber que sí se puede trabajar.

Esa bodega es parte del espíritu del grupo, siempre lo vamos a recordar, sobre todo los avanzados, que crecimos ahí, desde esa época tengo el recuerdo del dolor de cuello que me dejó el estrés que me generó tratar de arreglarla y fue un motivo de superación, que uno puede además hacer capoeira en cualquier lugar, más si se abren las puertas.

El ambiente al principio era un poco hostil y misterioso, saber que hubo tanta gente trabajando ahí, que tuvieron operarios que se accidentaron, también que había máquinas funcionando movió tanta energía, pues tenía su halo de misterio, algo que lo hacía a uno integrarse más a lo espiritual, a veces hacíamos *rodas* con solo una luz prendida para aumentar el ambiente misterioso que rodeaba todo. Todos los lugares tienen una energía y se sentía.

Siempre va a traer una nostalgia, siempre trae la curiosidad de recordar cómo era aquel lugar y pues los sentimientos de esa época porque era una época de juventud donde uno tenía un poco más de energía en

la parte física y la nostalgia de haber estado con el grupo y de haber compartido con unas personas pues que ya no están.

Me parece que hacer fotos sería una buena idea, los que estuvimos en esa época, hacer fotos con el ambiente de la fábrica y el ambiente que tiene cada uno, y ese misticismo que tiene la capoeira.

Sería muy bonito también, yo tengo una academia en la Calle 26-15, en las Nieves, tengo un espacio adecuado para hacer capoeira y tengo un muro gigante el cual también compartimos con un taller de motos, sería hablar con ellos para ver si nos permiten utilizarlo y plasmar ahí parte de la historia, el ambiente industrial de aquí de Tunja con la capoeira.

Entrevista a Sergio Acosta. Practicante de capoeira

Nos tocó acondicionar el lugar, le metimos mucha fuerza a eso, aprendimos a trabajar en equipo y aprendimos mucho y ahora somos esto. Avanzamos, subimos el nivel y no sabíamos nada, allá dimos los primeros pasos, ahora hay monitores, instructores. Tuvimos que arreglar mucho, espejos, pintura, piso, fue un trabajo chévere, de mucho esfuerzo, como obreros de la fábrica.

Entrevista a Paulo Rodríguez. Practicante de capoeira

Bueno, al comienzo uno no sabe porque es un lugar abandonado, que lleva muchos años solo, entonces viene la cuestión de entrar a la zona de todas las bodegas. Entonces, es sentir en parte un miedo porque es algo que uno no conoce, pero desde la puerta de la academia es sentirse tan seguro que tú estás con tu familia; entonces no sabría cómo explicarlo con palabras, lo tengo como un bonito recuerdo porque fueron mis primeros años en capoeira y llevo ya once años practicando, entonces ya hace mucho que entrené en las bodegas.

Entrevista a Iván Acosta. Practicante de capoeira

En mi opinión, el lugar no era el más acogedor de todos, pero son las raíces de uno, me da hasta cosita que lo vayan a demoler. Es más, me dan ganas de un día de estos ir, volver allá y recordar, me parecería fantástico, nostálgico, interesante volver a donde uno fue hace muchos

años y volver a ese espacio y mostrarle lo que hemos aprendido, todo lo que uno sabe, ahí empezamos, hay algunos compañeros que han salido por *equis* y *ye* motivos pero la gran mayoría seguimos. Aparte para mí simboliza las personas, los momentos, uno como iniciante siempre tiene algunos problemas, pero más que todo las personas que uno quería ir a ver, porque uno iniciante veía la gente más dura que uno y yo iba para aprender, era un lugar para aprender.

En mi parte personal, lo que significa para mí haber entrenado allá, principalmente significa mucho porque cuando yo empecé estaba allá. Bueno, al principio entrenábamos en el Pozo de Donato en las noches, y el frío era terrible, pero igual no nos dejamos derrotar por eso, cuando se dio la oportunidad de seguir entrenando allá era muy bonito porque uno tenía como un hogar que es la academia, como hoy en día la energía que transmite que se siente, que siente el capoeirista, y lo que significó para el grupo también fue mucho porque pues capoeira Nativos, en Tunja, es el primer grupo de capoeira. Entramos a ser la primera academia y era en las bodegas, como las conocíamos. Entonces, es algo muy simbólico para nosotros porque fue nuestra primera academia donde pudimos decir: “Esto es nuestro”. Podíamos invitar a los demás a que conocieran la academia, ya que cuando empezó la capoeira en Colombia no todos tenían una academia. Siempre pedían espacios para entrenar, de pronto un coliseo o un colegio, o muchas veces como se hace en los parques, entonces para nosotros es un recuerdo muy valioso.

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Amanecer en Tunja.....	15
Figura 2. Silos del Idema. Vista desde la cima de la estructura.....	27
Figura 3. Ferroaleaciones. Vista desde la calle divisoria con la electrificadora	28
Figura 4. Estación del Ferrocarril de Nordeste. Vista desde el norte.....	28
Figura 5. Estación del Ferrocarril del nordeste – diferentes estados de conservación	36
Capítulo 1. Patrimonio Industrial en Tunja	
Figura 6. Ferroaleaciones – Luminaria abandonada.....	39
Figura 7. Estación del ferrocarril – Plantas parásitas en la estructura.....	40
Figura 8. Silos del Idema – Detalles de la estructura.....	40
Capítulo 2. De los vestigios físicos a los procesos identitarios-territoriales	
Figura 9. Silos del Idema – máquina distribuidora de grano	48
Figura 10. Ferroaleaciones – parte de un horno - chatarra	49
Figura 11. Estación del ferrocarril – Máquina de agua – abandonada.....	49
Capítulo 3. Origen de la arquitectura industrial e industrialización en Colombia	
Figura 12. Cartografía de Tunja, ubicación de los edificios industriales.....	63
Figura 13. Silos del Idema.....	64
Figura 14. Subestación de Energía EBSA	65

Figura 15. Ferroaleaciones de Colombia	66
Figura 16. Estación del Ferrocarril del Nordeste	66
Figura 17. Barrio José Joaquín Camacho visto desde Ferroaleaciones	68
Figura 18. Concesionarias automotrices	69
Figura 19. Centro de Servicios EBSA	69
Figura 20. Estación del ferrocarril – Aprovechamiento de los cascos en desuso	70
Figura 21. Ferroaleaciones – Gancho transportador del horno - oxidado	70
Figura 22. Silos del Idema – Detalle del ensamblaje de la estructura.....	71

Capítulo 4. Geografías del Patrimonio

Figura 23. Silos del Idema: Bodega – aprovechamiento para práctica del skate	88
Figura 24. Ferroaleaciones – campana para anunciar el ingreso al sitio	88
Figura 25. Estación del Ferrocarril – locomotora en desuso	89
Figura 26. Silos del Idema – Estructura intervenida con grafiti	89
Figura 27. Silos del Idema – Detalles del ensamblaje	90
Figura 28. Silos del Idema – Cima de los silos, participante grupo de Skate.....	90
Figura 29. Silos del Idema – Detalle de la estructura.....	91
Figura 30. Silos del Idema – Vista desde la cima – detalle de la estructura.....	91
Figura 31. Silos del Idema – Máquina distribuidora de granos - detalle.....	92
Figura 32. Silos del Idema – Máquina transportadora de granos - detalle.....	92
Figura 33. Silos del Idema – Estructura distribuidora de granos - detalle.....	93
Figura 34. Ferroaleaciones – Chimenea metálica	93
Figura 35. Ferroaleaciones – Elementos de conexión de energía.....	94

Figura 36. Ferroaleaciones – Chimenea y cadena transportadora - detalle.....	94
Figura 37. Ferroaleaciones – Ruina y puente-grúa	95
Figura 38. Ferroaleaciones – Ruina y conexiones descubiertas.....	95
Figura 39. Ferroaleaciones – Ruina, escalera y foso	96
Figura 40. Ferroaleaciones – foso y máquina transportadora de material	96
Figura 41. Ferrocarril – Gancho de conexión de vagones.....	97
Figura 42. Ferrocarril – Ruina de embarcadero de animales	97
Figura 43. Ferrocarril – Cambio de agujas.....	98



Este libro se terminó de imprimir
en el mes de abril de 2025, en
Búhos Editores Ltda.
Tunja - Boyacá - Colombia