

RIELES CARGADOS DE SUEÑOS

ARIAS ROMERO YULIANA

GIL ARANGO DAYANA VANESSA

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS

PROGRAMA DE COMUNICACIÓN SOCIAL – PERIODISMO

BELLO

2015

RIELES CARGADOS DE SUEÑOS

ARIAS ROMERO YULIANA

GIL ARANGO DAYANA VANESSA

Asesor:

Ochoa Céspedes Juan Camilo

Trabajo de grado para optar el título de profesional en Comunicación Social - Periodismo

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS

PROGRAMA DE COMUNICACIÓN SOCIAL – PERIODISMO

BELLO

2015

Tabla de contenido

Agradecimiento	4
Introducción.....	5
1. Formulación del problema	10
2. Antecedentes.....	13
3. Justificación	18
4. Objetivos.....	21
4.1 Objetivo General.....	21
4.2 Objetivos Específicos.....	21
5. Marco teórico.....	22
5.1 Una mirada internacional del tren	23
5.2 La llegada de las vías férreas a Colombia	24
5.3 El tren en medio de las montañas Antioqueñas	30
5.4 Virginias: recuerdos de una estación del tren	33
6. Marco metodológico	38
7. Análisis y resultados	46
7.1 Descripción de las transformaciones espaciales a través de la imagen	49
7.1.1 Análisis temporal de la imagen	49
7.2 La actualidad de Virginias	55
7.3 Transformaciones socioculturales a través de relatos.....	64
7.3.1 Análisis de las narrativas.....	83
7.4 Alternativas socioeconómicas	86
8. Conclusión	88
Bibliografía.....	90

Agradecimiento

Queremos dar las gracias en especial a Dios y a nuestras madres quienes han hecho posible que este sueño ahora sea una hermosa realidad, a todos nuestros familiares por su apoyo incondicional. A los profesores que nos acompañaron desde el inicio de nuestro pregrado y con su aporte académico lograron un crecimiento tanto personal, intelectual como profesional.

A Juan Camilo Ochoa Céspedes por su dedicación y entrega a este gran reto.

A los habitantes del corregimiento Virginias y su vereda Cabañas: Alcides Franco, Arnoldo Clavijo, Esaú Antonio Vélez, Francisco Eladio Cadavid, Heriberto Gómez, Jairo Londoño, Humberto Alirio Sucerquia, Juan de la Cruz, Lukeiro de Jesús Barrera, quienes con amor, paciencia y pasión nos permitieron tener un acercamiento al pasado y el presente de este maravilloso lugar, lleno de anécdotas.

A la señora Obdulia Londoño, el señor Francisco Agudelo y Guillermo Muñoz por su ayuda desinteresada para el desarrollo de este proceso de investigación.

Introducción

Este documento es el producto de un proyecto de investigación realizado en el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas del municipio de Puerto Berrio (Antioquia), el cual contiene algunos elementos de las transformaciones que sufrieron estos lugares a partir del no funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia.

El Ferrocarril de Antioquia¹ inició su construcción gracias al ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros a partir del año 1874 y se inauguró en el año 1929, así pues, este medio de transporte trajo consigo un gran aporte al desarrollo económico, social y cultural al departamento de Antioquia, debido, a que no existía un medio por el cual se pudieran transportar mercancías (ganado, café, carga, encomiendas y personas) permitiendo el ahorro en tiempo y dinero, **sin embargo, cuando se dio el cierre definitivo del tren, empezaron a ocurrir diferentes transformaciones económicas y socioculturales en los corregimientos de Virginias² y su vereda Cabañas**, que les permitieron a sus habitantes crear nuevos medios de transporte para suplir la necesidad de comunicarse con otros lugares.

Dentro de este proceso de investigación se evidenciaron algunos cambios que han sufrido el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas, debido a las transformaciones que se dieron en la economía y la movilidad de los mismos, dado que, dichos lugares hacían parte de las estaciones del tren y eran de gran movimiento socioeconómico, debido, a la comercialización de ganado, lácteos y sus derivados; **adicional, por ser los lugares con mayor extensión y cercanía al municipio de Puerto Berrio.**

¹**Ferrocarril de Antioquia:** sistema de trenes de carga y pasajeros que unió la región central del departamento de Antioquia, Colombia, con el río Magdalena, situado, en el mismo país, al oriente del centro de Antioquia.

²**Virginias:** corregimiento del Departamento de Antioquia, República de Colombia, ubicado en la región del Magdalena Medio. Su nombre se debe a tres habitantes que tenían un restaurante llamadas Virginia y en el momento de la construcción de las vías férreas, los obreros siempre decían “vamos donde las Virginias” y así quedó bautizado este corregimiento.

En el tiempo del funcionamiento del tren, estos lugares fueron estaciones del Ferrocarril de Antioquia, gracias a este para los años de 1929 eran de gran movimiento socioeconómico y turístico; actualmente se han podido sostener un poco por el nuevo medio de transporte copiado del Magdalena por sus habitantes llamado motorrodillo³.

Imagen 1. *Motorrodillo, medio de transporte utilizado en el corregimiento Virginias Antioquia.*



Fuente: Yuliana Arias

En diferentes visitas realizadas a Virginias y Cabañas, se logró de manera directa un acercamiento que permitió evidenciar el impacto que generó el Ferrocarril de Antioquia antes, durante y después de su funcionamiento, de allí parten los puntos que marcaron cambios culturales, sociales y turísticos en los corregimientos de Virginias y su vereda Cabañas.

³**Motorrodillo:** carros de rodillos adaptados con sillas, techo y una moto que da la fuerza para desplazarse por los rieles.

Con este proyecto de investigación, también se busca exponer la creatividad y los medios alternativos de transporte, que han creado los habitantes del corregimiento de Virginias en las antiguas vías férreas del Ferrocarril de Antioquia, y la falta de recursos económicos prestados por las entidades públicas como los gobiernos municipales, departamentales y nacionales.

Las necesidades que tiene el corregimiento actualmente en materia institucional, como la falta de agua potable, el comando de policía que ayude con su seguridad y el centro de salud, son evidencias del total abandono que sufre actualmente Virginias después de haber sido de grandes riquezas en la ganadería, agricultura y algunos productos lácteos (leche y queso). También era indudable el movimiento económico con la existencia del funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia al transportar principalmente a Medellín y otros lugares del país como Bogotá, Barrancabermeja y Barraquilla, la madera, la cal, el café y la panela.

La creación del motorrodillo, que es utilizado por sus habitantes y turistas para poder transportar alimentos, mercancías para los negocios y hogares; también como medio de comunicación para el envío de correspondencia que llega hasta el municipio de Caracol⁴ y aquí lo recoge el conductor del motorrodillo para hacer entrega a quien le corresponda en el corregimiento o sus veredas aledañas.

Actualmente existen dos carreteras destapadas⁵ para ingresar no cuentan con transporte público constante, debido a esto, el proyecto evidencia la importancia y vitalidad que tuvo el

⁴**Caracolí:** municipio del Departamento de Antioquia, República de Colombia, ubicado en la región del Magdalena Medio

⁵**Carreteras destapadas:** vías con suelo empedrado (sin pavimento) que dificultan la movilidad, utilizadas para transitar en automotores o caballos, estas vías están ubicadas en los municipios del departamento de Antioquia

motorrodillo en el corregimiento y sus veredas, ya que gracias a este lograron salir un poco del abandono en que se encontraban, después del no funcionamiento del tren.

Investigaciones realizadas por autores como: Carlos Eduardo Nieto y Claudia Arroyave, permiten evidenciar la importancia y lo marcada que estuvo la historia tanto internacional, nacional y regionalmente, en el siglo XX, gracias al sistema de transporte de los ferrocarriles; que dio a países, ciudades, municipios, corregimientos y veredas movimiento y desarrollo socioeconómico, llevando a los lugares que contaron con las vías férreas, transformaciones innumerables, que actualmente solo quedan en el recuerdo de aquellas personas, que vivieron la inolvidable experiencia de viajar en tren, y pasar por cada parada (estación) obligatoria disfrutando de la fruta típica, del vaivén de personas que subían y bajaban de los vagones, el olor a pueblo y el carisma de la gente.

Nieto (2011) en su texto “El Ferrocarril en Colombia y la Búsqueda de un país” cuenta el desarrollo del ferrocarril en Colombia como una estrategia para un país diverso, que buscaba realizar su propio camino a la modernidad; dejando huellas fuertes en la memoria agrupada de la nación, teniendo elementos claros como la construcción de las estaciones, locomotoras y obras de ingeniería. Nieto propone el paso de la visión patrimonial de la arquitectura al patrimonio ferroviario en Colombia.

Arroyave en su tesis “la ruta del tren dormido en el año 2007” realiza un recorrido por la ruta del tren desde Puerto Berrío hasta Medellín, contado a través de crónicas el presente de cada antigua estación, reportándose a la historia del ferrocarril y el surgimiento de estos poblados, además, da cuenta en cada relato de las transformaciones socioeconómicas y turísticas que sufrieron todas las estaciones contadas por los mismos habitantes, tomados como fuente principal en el desarrollo del contenido.

Ya algunas de estas paradas obligatorias del tren dejaron de existir, porque se robaron los rieles, la maleza o los derrumbes cubrieron las vías. Aún existen las vías desde Puerto Berrío hasta San José de Nus (kilómetro 76 de la vía férrea), de ahí hasta Medellín la forma de llegar es por carretera.

Desde la metodología aplicada que es cualitativa **porque recoge todas las herramientas necesarias para obtener el análisis de los resultados esperados con dicho proceso de investigación** y ayuda de una manera directa a un acercamiento relacional y a evidenciar el fenómeno del nuevo medio de transporte y las transformaciones socioeconómicas que han sufrido el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas a partir del no funcionamiento del ferrocarril, utilizando un método descriptivo que permite estudiar dichas poblaciones desde la presencia y la ausencia de un acontecimiento que **marcó** su historia y su desarrollo socioeconómico y turístico, narrando cronológicamente los hechos y sucesos que ocurren dentro del corregimiento y su vereda, con sus habitantes en la vida cotidiana, mostrando las transformaciones transigidas a causa del no funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia.

1. Formulación del problema

En el proceso de investigación se evidenciaron algunos cambios en el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas, pertenecientes al municipio de Puerto Berrio (Antioquia), que en el tiempo del funcionamiento del tren fueron estaciones del Ferrocarril de Antioquia, gracias a este, para los años de 1929 eran de gran movimiento socioeconómico y turístico; actualmente se han podido sostener un poco por el nuevo medio de transporte copiado del Magdalena llamado motorrodillo.

Imagen 2 *Ubicación geográfica del Corregimiento de Virginias⁶*



El corregimiento de Virginias **aún** cuenta con dos carreteras destapadas, una ubicada por la troncal hacia Puerto Berrio, y otra desde el municipio de Caracolí que no lleva más de un año en funcionamiento, gracias al proyecto de la construcción de una hidroeléctrica en Malena.

⁶ Foto satelital extraída google earth, Nordeste antioqueño

La vereda de Cabañas está ubicada a 20 minutos del corregimiento de Virginias y las vías férreas lo atraviesan longitudinalmente. Cuenta con una carretera destapada, la cual no es usada por su mal estado y falta de mantenimiento.

Virginias y Cabañas a pesar de contar con carreteras destapadas no tienen en el momento una ruta de transporte público constante. Ambos se han caracterizado por la ganadería y sus productos lácteos que eran las principales fuentes de empleo y economía de la región, quienes se vieron muy beneficiados cuando empezó a funcionar el tren por el fácil transporte de ganado, productos agrícolas, madera, minas de cal, oro, entre otros, a Medellín principalmente.

En diferentes visitas realizadas a estos lugares, se logró de manera directa un acercamiento que permitió evidenciar el gran impacto que generó el Ferrocarril de Antioquia antes y después de su funcionamiento, de allí parten los puntos que marcaron cambios culturales, sociales y turísticos en los corregimientos de Virginias y Cabañas.

Es pertinente realizar un proyecto de investigación a partir de la siguiente pregunta: ¿Qué transformaciones han sufrido el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas a causa del no funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia?

Después de realizar un minucioso análisis de sus espacios, habitantes, costumbres y vida cotidiana, para tratar de dar respuesta a la pregunta anterior se tuvieron en cuenta las siguientes preguntas orientadoras: ¿Qué impacto generó el cierre del tren en los corregimientos? ¿Por qué dejó de funcionar el Ferrocarril de Antioquia? ¿Cómo los habitantes han logrado sobrevivir sin el tren? ¿Cómo era la vida de los habitantes durante el funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia? ¿Qué medios de transporte se implementaron después del cierre del tren y quienes participaron en la construcción de estos?

Gracias al Ferrocarril de Antioquia, un medio de movilidad que tuvo relevantes aportes en el desarrollo del departamento, corregimientos y municipios por donde este funcionaba, Virginias contó con una época donde se veía gran movimiento económico, turístico y comercial. Actualmente está abandonado por el gobierno y por la poca actividad económica que se vive después de la terminación del funcionamiento del tren, que movilizaba todos los turistas, pobladores, comerciantes, ganaderos y habitantes.

Conocer el empuje e imaginación de las personas que no dejaron abandonados las vías férreas a pesar de las dificultades que al inicio tuvieron con el robo de los rieles por parte de grupos paramilitares y los propios habitantes para la comercialización de hierro, y organizar nuevos medios de transporte como son los motorrodillos que con el paso del tiempo han mejorado y se convirtieron en el medio de movilidad más usado y relevante del corregimiento de Virginias, porque de no ser por ellos no habría manera de llegar hasta allí y estaría en total abandono.

2. Antecedentes

Dentro del rastreo bibliográfico realizado en el proceso de investigación, se identificaron trabajos relacionados con el mismo tema, sistema ferroviario, los cuales permiten generar un amplio conocimiento de la temática a investigar y mostrar un asunto indagado por una cantidad de autores, debido a la historia que los ferrocarriles marcaron internacional, nacional y regionalmente, en diferentes países del mundo donde se tuvo la oportunidad de contar con este sistema de transporte.

Las investigaciones encontradas sirvieron como motivación para la realización de este proyecto, “Rieles Cargados de Sueños”, debido a la transformación socioeconómica que se dio en el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas a causa del no funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia. La evidencia de esta transformación es identificada desde los inicios de la construcción de las vías férreas que fueron de gran progreso para muchos países. En Europa fue donde se descubrió el desplazamiento fácil si las ruedas giraban guiadas por un carril hecho con planchas de metal y se utilizaban para transportar productos, hasta la vía fluvial más cercana, pero con la llegada de la revolución industrial a principios del siglo XIX se vio la necesidad de trasladar materias primas y productos terminados hasta las nuevas fábricas.

La transformación del concepto de las vías férreas es debido al éxito comercial, económico y técnico de esta línea, que inicialmente se veía como medio para cubrir recorridos cortos, beneficiando sobre todo a la minería, se consideraba ahora ser capaz de hacer largos recorridos tanto de pasajeros como de mercancía. Igualmente el crecimiento urbano y rural también tuvo grandes avances debido a la construcción de vías férreas. Por ejemplo Barquín, Pérez y Sanz (2012) mencionan:

Con Europa el ritmo de construcción fue muy elevado durante el periodo de 1860- 1880: un 7% acumulado anual. Entre los grandes países de Europa Occidental solo Suecia tuvo una tasa de crecimiento más elevado (...) Así pues, la red ferroviaria española apareció más tarde que en la mayor parte de Europa, pero se desarrolló con bastante rapidez (p. 9).

Esta evolución puede relacionarse con el desarrollo económico que trajo consigo la expansión de las vías ferroviarias; así ser un medio de transporte que varios países han adoptado en su cultura y buscan que se vuelva una potencia vial. Estos países son: Chile, Inglaterra, Italia, Alemania, Holanda, entre otros.

A nivel nacional el autor Nieto (2011) en su texto: “El Ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país” elaboró un artículo con la recopilación de información y realización de consultorías especializadas sobre el sistema ferroviario y todos sus elementos, por más de diez años, permitiendo al lector una mayor ilustración sobre el tema; dando un estudio detallado del impacto del ferrocarril a nivel nacional y exponiendo la incidencia que tuvo este medio de transporte para la sociedad, la huella que deja marcada en la identidad de los territorios que lograron contar con este medio de transporte, el aporte que le trajo al desarrollo nacional de Colombia para lograr conexiones con otras tierras, nuevos sonidos, otros relatos, diferentes culturas, personajes, para llegar así a encontrar vías de comunicación con el mundo, fortaleciendo su comercio exterior. Así lo enuncia Nieto: “El ferrocarril hace posible que el comercio y el transporte de pasajeros sea mucho más eficaz, y esto acelera la consolidación de las economías dentro del esquema impuesto por la industrialización” (p. 5).

La necesidad de contar con un medio de transporte que permitiera la comunicación y la movilización de mercancía, productos de todo tipo, alimentos, enseres, ropa, electrodomésticos, entre otros, era evidente y con la llegada de vías férreas a Colombia, el panorama de este país rico en materia prima para la elaboración de productos agrícolas, mercantiles e industriales mejoraba, ya que, con la implementación de este medio de

transporte durante la segunda mitad del siglo XIX, los municipios de cada departamento lograron comunicarse con mayor agilidad y fluidez.

Los textos mencionados anteriormente, dan cuenta de las transformaciones generadas a partir de la implementación de un nuevo sistema de transporte. ¿Si el uso de nuevos medios de transporte, logran transformar un lugar, qué tanto podría transformarse el mismo espacio, con el cierre de este medio? Un tema indagado por varios autores de manera implícita, donde muestran los cambios que viven los lugares que en su momento fueron paradas obligatorias del ferrocarril.

El departamento de Antioquia también contó con este sistema de movilidad, que marca la historia de la evolución económica, social y cultura tanto Internacional, Nacional y Regional, pero también con la finalización de su funcionamiento, dejó pérdidas económicas y dificultades, debido a que fue un medio de transporte con alto impacto para la comunidad, llegando a lugares donde ningún otro medio de movilidad podía llegar.

En el caso antioqueño, el Ferrocarril de Antioquia, una vía férrea construida en medio de las montañas antioqueñas, desde Medellín hasta Puerto Berrio, se convirtió en una realidad, a pesar de las adversidades que se presentaron durante su construcción, relacionadas con la economía, ubicación geográfica y el factor climático. Jaramillo (2014) en su texto: De viaje por la quiebra: un tejido entre el pasado y el presente, un producto derivado del convenio de asociación 174-2013, celebrado entre el Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, los municipios de Cisneros, Santo Domingo y la Universidad de San Buenaventura, financiado con recursos del IVA de la telefonía móvil y evaluado y avalado por el Ministerio de Cultura; afirma que:

Vale la pena señalar que los primeros años del Ferrocarril se caracterizaron por la lentitud y los obstáculos en los trabajos. Las obras iniciaron en Puerto Berrío, gracias al contrato que

celebró el Estado Soberano de Antioquia con Francisco Javier Cisneros. Dos guerras civiles, además de los inconvenientes geográficos y climáticos que tuvieron que enfrentar ingenieros y trabajadores, frenaron el impulso del ferrocarril. (p. 5)

Después de tantos inconvenientes y esfuerzos para la construcción de estos rieles que iban a llevar cargas y pasajeros por las montañas de Antioquia ya el tren era una realidad; para algunos fue la única alternativa de llegar a la ciudad, para otros era símbolo de progreso, para muchos era sinónimos de vacaciones y paseo. El viaje era una experiencia difícil de transmitir a quienes hoy tienen la posibilidad de desplazarse en autopistas o en aviones; iniciaba usualmente en una estación con madera y una ventanilla tras la cual se veía el jefe de estación. La ruta de rieles que guiaban este camino fue un referente de grandes avances, principalmente económicos para los habitantes que se encontraban en lugares recónditos a través de estas montañas, pero que también sufrieron pérdidas innumerables a causa del no funcionamiento del tren, en la actualidad solo quedan un camino tendido de rieles, pero que no cargan las locomotoras y sus vagones, solo llevan el nuevo medio de transporte copiado del Magdalena Medio, llamado el motorrodillo.

Arroyave en su tesis de grado llamada. “Por la ruta del tren dormido: crónicas de un viaje por las estaciones del Ferrocarril de Antioquia, de Puerto Berrio a Medellín”, para obtener el título de Periodista, en la Universidad de Antioquia, realiza un recorrido por todas las estaciones del Ferrocarril de Antioquia desde Medellín hasta Puerto Berrio, haciendo una crónica en cada una de ellas, dentro de las cuales se encuentra “el caserío de las Virginias y Pavas, la estación campesina”. En este se muestra el actual estado de algunas de las estaciones del antiguo Ferrocarril de Antioquia, como fue Virginias, que se llamó así en honor al nombre del pueblo por el cual pasaban los rieles del tren, y es dicho corregimiento (Virginias) y su vereda Cabañas los se van a trabajar en la actual investigación. Arroyave (2007) enuncia sobre el corregimiento:

Siempre he admirado la gente que se asienta en lugares como estos donde, a no ser por el televisor, el tedio sepulta. Caminar por Virginias es tarea de media hora. Para ver con detenimiento están la iglesia y la antigua estación. Lo demás son casas cerradas, tiendas modestas y cantinas desiertas. Según una valla a la salida del pueblito, en él viven 174 familias, unas 870 personas (p. 37).

Aunque fueron innumerables los beneficios que trajo este medio de transporte al corregimiento y a sus veredas, también se tuvieron que enfrentar a todos los perjuicios y pobreza que trajo consigo la terminación del funcionamiento del tren, ya que el único medio de acceso que tenían para los turistas y el transporte de mercancías a Medellín se había acabado, dejándolos sumergidos dentro de las montañas antioqueñas, sin el sonido de esas máquinas y campanas avisando que el tren llegaba, y a su vez la actividad económica que este traía en sus vagones.

Para los habitantes de Virginias y Cabañas fue difícil la comunicación durante varios años, hasta que se copió del Magdalena el primer motorrodillo que gracias a la existencia de los caminos riales pudieron utilizarlos como remplazo del tren y así poder activar un poco lo que antes era tan común en el pueblo, es decir, los turistas y el transporte de mercancías.

3. Justificación

Con el trabajo de campo realizado en el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas se pueden evidenciar las transformaciones económicas y socioculturales que han sufrido dichos lugares, debido, al no funcionamiento del tren. Haciendo un recorrido mediante fotografías y testimonios de los habitantes, es posible comprender los grandes cambios que se vivieron antes, durante y después del funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia.

Sólo queda una carrilera de lo que un día fue un importante fenómeno de la movilidad antioqueña, un camino cargado de recuerdos es lo que se ve hoy de las antiguas estaciones del tren como Virginias y Cabañas, que en su momento fueron paradas obligatorias donde turistas, comerciantes y habitantes, disfrutaban del jolgorio y vaivén de los olores de comidas exóticas que se enredaban en el viento.

A través de sucesos (recoger pasajeros, madera, cerdos, jugar cartas y alimentarse.) que transcurrían en el largo recorrido, de Medellín a Puerto Berrio en el tren, sus pasajeros podían disfrutar y conocer de las diferentes costumbres y culturas pertenecientes a cada destino. Betancur y Zuluaga Osorio (1995) dicen:

La partida por entre las construcciones urbanas y luego, al aumentar la velocidad de la máquina una vez a campo traviesa, el vaivén del vagón y el sonido rítmico característico permanecen como una experiencia imborrable. El conductor, diferente al maquinista, revisando los tiquetes, su paso entre vagones y el coche restaurante forman parte de ese recuerdo. Las frecuentes paradas obligatorias para dejar y recoger pasajeros permitían aperse de viandas y productos. Cada estación se conocía por alguna especialidad de comida, golosinas, frutos de cosecha o artesanía (p. 9).

En la actualidad sólo se ve una sola carrilera atravesar longitudinalmente un pueblo sosegado, y anteriormente eran tres; una calma incomprensible para aquellos que escucharon el sonido de las locomotoras y campanas avisando que el tren llegaba y a su vez la actividad económica que este traía en sus vagones. Pero que hoy la falta de pintura y manteniendo de las fachadas, puertas a medio poner, telarañas colgando por donde quiera y casas abandonadas, dan a entender que con la finalización del funcionamiento del tren, todo esto se fue.

Con este proyecto de investigación también se busca mostrar la creatividad y los medios alternativos de transporte que han creado los habitantes del corregimiento de Virginias en las antiguas vías férreas del Ferrocarril de Antioquia, y la falta de recursos económicos prestados por las entidades públicas como los gobiernos municipales, departamentales y nacionales.

Las ruinas y necesidades que tiene el corregimiento tal como la falta de agua potable, de policías que ayuden con su seguridad y del centro de salud, son evidencias del total abandono que sufre hoy día el corregimiento de Virginias, después de haber sido de grandes riquezas como la ganadería y productos lácteos y movimientos económicos en la existencia del funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia.

La creación del motorrodillo o motomesa, que es utilizado por sus habitantes y turistas para poder transportar alimentos, mercancías para los negocios y hogares, también como medio de comunicación ya que el envío de correspondencia llega hasta el municipio de Caracolí y aquí lo recoge el conductor del motorrodillo para hacer entrega a quien le corresponda en el corregimiento o sus veredas aledañas.

Aunque actualmente existen dos carreteras destapadas para ingresar no cuentan con transporte público constante, debido a esto, el proyecto evidencia la importancia y vitalidad

que tuvo el motorrodillo en el corregimiento y sus veredas, ya que gracias a este lograron salir un poco del abandono en que se encontraban después del no funcionamiento del tren.

La investigación es conveniente para los habitantes de Virginias y sus veredas aledañas por las problemáticas que se han vivido a causa de la falta del funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia, motivo por el cual, muchos corregimientos y veredas desde el municipio de Caracolí hasta el municipio de Puerto Berrio como son Palestina, Cabañas, Sabaleta, Cristalina, Calera y Malena, quedaron abandonados al igual que este.

El proyecto es viable para la comunidad en general, puesto que está generando un documento que evidencia en sus habitantes emociones de tristeza, lástima y melancolía al recordar y hablar, de cómo es el corregimiento actualmente y todos los cambios que surgieron en este después de que el tren dejó de funcionar, y a su vez la felicidad, el brillo de sus ojos al transportarse a un pasado lleno de prosperidad, gente, movimiento económico y turístico que traía las ruedas del tren que pasaban por las vías férreas a la estación de Virginias y Cabañas.

4. Objetivos

4.1 Objetivo General

Analizar las transformaciones que han sufrido el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas a causa del no funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia.

4.2 Objetivos Específicos

- Describir las transformaciones espaciales en el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas.
- Evidenciar a través de relatos, las transformaciones socioculturales que se dieron en el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas a partir del no funcionamiento del tren.
- Identificar otras alternativas socioeconómicas en el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas a partir del no funcionamiento del tren.

5. Marco teórico

Entre los primitivos y penosos trayectos sobre bestias o carruajes y los modernos y fugaces desplazamientos aéreos o por largas autovías, esto es, entre mediados del siglo XIX y finales del XX, los viajes en tren ocupan un lugar dominante. Puede decirse que el tren ha sido para los continentes lo que el barco, para los océanos. Un revolucionario sistema de transporte de mercancías, movidas por una máquina de vapor, y antes por animales, iba a convertirse enseguida en una de las máximas revoluciones culturales del mundo occidental, Calleja (2005, p. 7).

Sin duda, el sistema de transporte férreo ha sido considerado como uno de los avances más significativos que se ha desarrollado en el transporte terrestre de pasajeros en la historia de humanidad. Muchos países cuentan con este medio de transporte actualmente dándole la misma relevancia de sus inicios, modernizándolos constantemente según los avances tecnológicos pero manteniendo su estructura física.

Aquellas primeras líneas férreas se convirtieron en grandes rutas ferroviarias; el tren era inicialmente un lujoso modo de viajar para las personas con grandes recursos económicos, también a través de este se buscaba el transporte seguro y ágil de mercancías e intercambios comerciales.

El sistema férreo ayudó en su época al desarrollo de varios países, departamentos y ciudades, dejando atrás las bestias⁷, carreteras destapadas y en mal estado que dificultaban el desplazamiento y comunicación de un lugar a otro, construyendo en estas

⁷**Bestia:** referencia que se le da al caballo, generalmente usado para llevar carga de mercancía o personas.

vías dos líneas rectas en rieles de hierro por las cuales se deslizaba esta máquina, dando paso a una nueva evolución de la época.

El Ferrocarril trajo además cambios en los hábitos de alimentación, porque llegaron a los mercados nuevos productos de lugares lejanos. La ampliación de las fábricas favoreció una revolución en la industria.

Las locomotoras son máquinas que inicialmente funcionaban a través del vapor pasando el agua a un contenedor con una válvula, que se calentaba cuando se quemaba el carbón, produciendo calor, finalmente el humo y el vapor salen por una chimenea y este último pasa por un cilindro, empuja un pistón hacia adelante y hacia atrás, permitiendo la movilidad de la máquina.

5.1 Una mirada internacional del tren

Este sistema de transporte fue de gran progreso para muchos países. El ingeniero Richard Trevithick fue el primero en adaptar la máquina de vapor con cinco vagones cargados en una vía de 15 kilómetros de longitud en Pen y Darren en el sur de Gales. La primera vía férrea pública en el mundo fue la línea Stockton-Darlington, en el nordeste de Inglaterra en el año 1825 utilizada solo para carga y fue más adelante con la vía de Liverpool-Manchester en 1830 que se empezó con el transporte de pasajeros.

La transformación del concepto de las vías férreas es debido al éxito comercial, económico y técnico de esta línea, que inicialmente se veía como medio para cubrir recorridos cortos beneficiando sobre todo a la minería, se consideraba ahora ser capaz de hacer largos recorridos tanto de pasajeros como de mercancía.

Dentro del desarrollo que ha tenido el transporte férreo se han **construido** nuevas vías para la comunicación entre ciudades, dando un gran aporte de avances tecnológicos e

industriales como lo fue en gran Bretaña y Europa continental, logrando así ser un medio de transporte que varios países han adoptado en su cultura y día tras día buscan que se vuelva una potencia vial. Estos países son Chile, Inglaterra, Italia, Alemania, Holanda, entre otros.

Los avances que ha tenido este medio de transporte se puede destacar la evolución en las máquinas creando un Ferrocarril de alta velocidad con el fin de descongestionar el tráfico aéreo y por carretera, reduciendo los costos de contaminación y mantenimiento de ellas, también se ha considerado como uno de los medios más seguros según Muriel Foronda; (2009) quien señala:

El transporte por Ferrocarril de alta velocidad en uno de los modos de transporte más seguros en termino de víctimas por millón de pasajeros/km, aunque una parte de la reducción de costes por accidentes se internalizan en forma de mayores costes de construcción y mantenimiento. La alta velocidad ferroviaria tiene efectos externos. Se trata de un modo de transporte que produce efectos barrera, alteración de paisajes e impacto visual. Alguno de estos costes se mitigan e internalizan en los gastos de construcción, pero el efecto final varía en cada caso, dependiendo de las características de terreno afectado por cada proyecto (p. 34)

Aún hay personas y países que se preocupan por mantener las locomotoras del tren y tratan de hacerle nuevos inventos para así no dejar perder la costumbre de este sistema de transporte que trajo en su época tanto progreso, a pesar de los medios que existen actualmente y quizá puedan ser más cómodos, de fácil acceso y ágiles. Como hemos mencionado anteriormente sobre el desarrollo que trajo a los países también cabe mencionar las afectaciones al medio ambiente que estas máquinas traían consigo.

5.2 La llegada de las vías férreas a Colombia

En Colombia la idea del Ferrocarril se empezó a desarrollar durante la segunda mitad del siglo XIX con una necesidad similar por la que inició este medio de transporte en Inglaterra, que era por la lejanía de las minas, mientras que en Colombia fue debido a la necesidad de movilizar y de expandir las exportaciones, especialmente el café, otra razón era que el transporte fluvial, especialmente por el río Magdalena, como único medio para comunicar la costa atlántica con el interior, tenía ciertas características inseguras y demoradas que hacían del medio transporte fluvial una alternativa poco fiable, aunque no debe ser considerado como un sistema rival sino más bien complementario, cabe tener en cuenta que los envíos no tenían una duración certera cuando se embarcaban por vía fluvial, esto derivaba numerosos incumplimientos de los pedidos y molestias para los comerciantes.

El Ferrocarril marca una huella en la identidad de los territorios que lograron contar con este medio de transporte, que aportó de alguna u otra manera al desarrollo nacional del país colombiano que lograron ver conexiones con otras tierras, nuevos sonidos, otros relatos, diferentes culturas, personajes y llegar así a encontrar vías de comunicación con el mundo y fortalecer su comercio exterior. Nieto (2011) afirma: “El Ferrocarril hace posible que el comercio y el transporte de pasajeros sea mucho más eficaz, y esto acelera la consolidación de las economías dentro del esquema impuesto por la industrialización” (p. 5).

La historia de los Ferrocarriles también está unida a la historia del crecimiento y progreso de Colombia. La inauguración de la primera línea ferroviaria en Inglaterra en 1830 ocasionó una rápida revolución en el sistema de transporte en muchos países europeos, la primera línea férrea en el territorio colombiano fue puesta en funcionamiento en el año de 1852 en Panamá, aunque esta línea no tuvo trascendencia significativa para el desarrollo en Colombia debido al aislamiento geográfico y administrativo de la región hacia el interior del país. El primer Ferrocarril en nuestro territorio se inauguró en 1871 entre Barranquilla y la Bahía de Sabanillas.

Colombia en la búsqueda de transportar con mayor facilidad y agilidad principalmente el café, encuentra en el tren y sus vías férreas el medio para realizarlo e inicialmente el proceso de transporte de los productos destinados a la exportación se sacaban por caminos y trochas a lomo de mula hasta las estaciones del Ferrocarril. De las estaciones se hacía el transporte hacia los puertos fluviales y allí se cargaban los vapores que los conducirían a los puertos marítimos y al exterior.

Las construcciones más importantes fueron las del Ferrocarril de Antioquia y las del Pacífico por la labor determinante que desempeñaron en el desarrollo de la parte occidental de Colombia. El establecimiento del ferrocarril del Pacífico coincidió con la apertura del Canal de Panamá, el cual también fue rotundo para el crecimiento y la evolución de las exportaciones con los países más desarrollados.

El contrato sobre la construcción del Ferrocarril del Cauca, que también fue uno de los más importantes dentro de progreso de la economía en Colombia, se le asignó al empresario e ingeniero cubano Francisco Cisneros, personaje determinante y fundamental dentro de la construcción y reconstrucción de las vías férreas del Ferrocarril en Colombia, y especialmente en Antioquia.

Cabe resaltar que la llegada del tren a Colombia cambió el pensamiento y alteró las decisiones que se toman en el momento por el gobierno del país sobre los medios de transporte, puesto que era mayor la inversión privada sobre el tren que los aportes que daban las entidades públicas.

Los ferrocarriles cafeteros aportaron un mayor beneficio social e incluso económico a Colombia, que incluso aquellos que se construyeron posteriormente con el fin de integrar el mercado interno, que en el momento de realizar el transporte interno el tren se empezó a ver como un medio de transporte competitivo con los demás medios y no como un aliado que

permitiera mejorar la calidad e incluso el restablecimiento de los viajes, los cuales se daban con mayor rapidez y cuidado; garantizando el correcto estado de la mercancía a su lugar de destino.

En los años veinte, tras las transformaciones que trajo consigo el ferrocarril a Colombia también se dio realización de grandes obras de arte ingenieril y arquitectónico. Magníficas construcciones como puentes, túneles, cables aéreos, terminales marítimos y acueductos, como también significativas y hermosas obras que enriquecieron la arquitectura de las ciudades, entre las que se cuentan estaciones, hoteles, hospitales, viviendas y talleres, fueron en su momento, y algunas de estas creaciones aún siguen siendo, un valioso testimonio de la prosperidad y dinamismo de aquella época.

Aunque fueron muchas las construcciones y los avances en el medio de transporte férreo hubo algunas que se iniciaron y que nunca se llegaron a ejecutar hasta el presente, entre las cuales se encuentran los siguientes ferrocarriles; el de Ibagué a Armenia, Ferrocarril Cúcuta-Río Magdalena, Ferrocarril del Carare, Ferrocarril Riohacha-Sierra Nevada de Santa Marta, Ferrocarril Pasto-Guapi, Ferrocarril Cúcuta-Pamplona, Ferrocarril Medellín-Urabá, Ferrocarril de Oriente, entre Bogotá y Villavicencio, Ferrocarril Neiva-Florencia, Ferrocarril Popayán-Pasto y otros, lo cual se debe a la pérdida de interés de inversión en este medio de transporte y su visualización efímera hacia el futuro.

Al principio de los años treinta se habían interconectado diferentes tramos y con ello se eliminó una buena parte de los transbordos, generando un efecto positivo en los costos del proceso de carga y descarga. El volumen de carga y pasajeros transportado por los ferrocarriles había alcanzado su mayor eficiencia y rendimiento, y su participación dentro de los demás sistemas de transporte ocupaba el primer lugar.

La política estatal del transporte orientada a la expansión intensa de las carreteras tuvo sus primeras manifestaciones después de la guerra de los Mil Días cuando se expidió, durante el gobierno del General Rafael Reyes, un plan para el mejoramiento del sistema de transporte y la construcción de carreteras.

Después de la crisis de 1929, que tuvo como efecto la revitalización y crecimiento acelerado de la industria, la creciente presión del vehículo automotor como un medio de transporte flexible se presentó como una alternativa más practicable y eficaz para la integración del mercado interno y, por tanto, para una mayor articulación entre las diferentes regiones del país.

La nueva política de transporte fue promulgada por el ministro de Obras Públicas Germán Uribe Hoyos, con el mandato en aquel entonces el presidente Olaya Herrera. Un año más tarde, el Congreso aprobó el programa que daba prioridad a la reconstrucción y recuperación de la red de carreteras. La conexión de tramos de ferrocarril concluidos a principio de los años treinta posibilitó la integración de varias regiones. Fueron prácticamente las últimas obras de esa hermosa y pujante época en la que los ferrocarriles fueron un factor determinante en el desarrollo del país y mantuvieron por varias décadas la primacía entre los demás sistemas de transporte.

En los años treinta el transporte masivo de carga y pasajeros era abastecido primordialmente por el ferrocarril. A partir de la cuarta década el ferrocarril entró en competencia con el vehículo automotor y dentro de los siguientes veinte años el sistema de carreteras había alcanzado la supremacía sobre este. Aproximadamente el 90% del volumen de carga es transportado por carreteras y el transporte de pasajeros por ferrocarriles ha desaparecido. Nieto (2011) dice:

Los tramos que nunca se interconectaron con la red de Ferrocarriles de Colombia están olvidados y/o destruidos, al igual que muchas paradas de las líneas activas que, por el mismo desarrollo regional, perdieron la parada del tren, en otros momentos tan importante para la supervivencia (p. 10).

El abandono, deterioro, desmonte y paralización de las líneas férreas se debió a la carencia de una planificación integrada de los diferentes modos de transporte que tuvieron en cuenta su complementariedad y no la sustitución de los ya existentes.

La suspensión de tramos se dio por diferentes motivos, pero principalmente por considerarlos no rentables o innecesarios ya que algunas carreteras se habían trazado en dirección paralela a estos.

En términos generales, los impactos urbanos se pueden entender por la incidencia de los ferrocarriles sobre la estructura urbana, su influencia en el orden funcional de la ciudad y por los efectos de orden social y ambiental.

Las líneas férreas han influido sobre la forma de las ciudades por cuanto han propiciado sus tendencias de crecimiento en una determinada dirección. El impacto potencial del ferrocarril en las ciudades de Medellín y Bogotá se dio por la adaptación de las líneas para el transporte masivo, lo cual generaría una gran transformación en el uso, densificación, funcionalidad y costo del suelo, como también efectos sobre el transporte automotor, flujos de pasajeros e impactos sobre el medio ambiente. Pérez (1998) considera que:

El mayor impacto de los ferrocarriles sobre el desarrollo regional y urbano se atribuye principalmente a la conformación del cordón de desarrollo entre los departamentos de Antioquia, los del Viejo Caldas y el Valle del Cauca como también al desarrollo del área norte del departamento del Atlántico. La evolución de Cali, Barranquilla, Manizales y Pereira vino a evitar la primacía urbana de una o dos ciudades del

territorio nacional con gran distanciamiento de las demás como es el caso en otros países del continente (p. 9).

La influencia de las estaciones sobre el espacio público, la vivencia y el ambiente de las ciudades por la presencia de los trenes en los tiempos de prosperidad, pero también por un efecto positivo en el valor de uso, e imagen urbana, generado por la singularidad y valor arquitectónico de las construcciones ferroviarias, entre las cuales, las de mayor significado son las estaciones, y aunque actualmente muchas de estas no son siquiera nombradas, vivirán para siempre en el recuerdo sus habitantes.

5.3 El tren en medio de las montañas antioqueñas

El aspecto económico del departamento de Antioquia es de gran importancia por su estructuración, con el paso de la minería a la agricultura y luego a la industria de transformación, se puede entender que ha pasado por todas las etapas de la actividad productiva. Sin embargo, la ideología del pueblo es una visión hacia el futuro y emprendimiento sin dejar atrás las actividades tradicionales y han logrado un alto nivel tecnológico industrial, ofreciéndole al país una producción para satisfacer la demanda doméstica y una disponibilidad creciente para la expansión de los productos de exportación.

Con este fin fue pensada la construcción del Ferrocarril de Antioquia, el de poder expandir las mercancías, el transporte de carga, que permitía desplazar la producción agrícola de lugares escondidos a los centros de acopio y a las ciudades consumidoras. La producción cafetera de las altas montañas encontró en el tren una salida a las vías fluviales de exportación más eficiente que la recua de mulas.

La construcción de vías férreas por medio de las montañas antioqueñas no fue tarea fácil, debido a las problemáticas geográficas (lomas, bajadas, cauce de ríos, atravesar montañas, etc.) y cambios climáticos. Jaramillo (2014) afirma:

Vale la pena señalar que los primeros años del Ferrocarril se caracterizaron por la lentitud y los obstáculos en los trabajos. Las obras iniciaron en Puerto Berrío, gracias al contrato que celebró el Estado Soberano de Antioquia con Francisco Javier Cisneros. Dos guerras civiles, además de los inconvenientes geográficos y climáticos que tuvieron que enfrentar ingenieros y trabajadores, frenaron el impulso del ferrocarril (p. 5).

La empresa Ferrocarril de Antioquia, encargada de la administración del tren ayudó junto con el ingeniero Francisco Cisneros a la construcción de este dando al Departamento un gran avance económico, cultural y turístico al departamento como afirma Bravo Betancur; (1974):

Como empresa, adicionalmente ha contribuido de una manera más directa y casi exclusiva a la formación industrial, económica y urbana del Departamento. Por esta vía, en contacto con el río Magdalena hacia el mar Caribe, y con el Ferrocarril de Atlántico posteriormente, y en comunicación directa con el Océano Pacífico y el sur de Colombia, se han movilizad las importaciones y exportaciones del departamento, los productos que van a los mercados extranjeros y las mercancías y elementos de progreso y cultura que nos vienen del exterior (p. 97).

Después de tantos inconvenientes y esfuerzos para la construcción de estos rieles que iban a llevar cargas y pasajeros por las montañas de Antioquia ya el tren era una realidad, para algunos fue la única alternativa de llegar a la ciudad, para otros era símbolo de progreso, para muchos era sinónimos de vacaciones y paseo. El viaje era una experiencia difícil de

transmitir a quienes hoy tienen la posibilidad de desplazarse en autopistas o en aviones, iniciaba usualmente en una estación con madera y una ventanilla tras la cual se veía el jefe de estación. La partida por entre las construcciones urbanas y al aumentar la velocidad de la máquina una vez atraviesa el campo, el vaivén del vagón y el sonido rítmico de la locomotora hacen de este viaje una experiencia para jamás olvidar. Las paradas obligatorias para dejar y recoger pasajeros, permitían apreciar que cada estación se conocía por alguna especialidad de comida, golosinas, frutos de cosecha o artesanía.

Fueron relativamente pocos los núcleos urbanos que se fundaron o nacieron como consecuencia de la construcción de los ferrocarriles. El más importante de ellos fue Puerto Berrío en Antioquia, fundado por Francisco Cisneros en 1875, al iniciarse la construcción de la línea que uniría al río Magdalena con Medellín. Sobre este mismo tramo, de algunas estaciones rurales, se formaron municipios como Caracolí, Cisneros y Yolombó. En el departamento del Valle un campamento ferroviario evolucionó a lo que hoy es la población de Dagua, asentamiento que se convirtió en municipio cuando se construyó el ferrocarril del mismo nombre, el cual lo iría a unir con el puerto marítimo de Buenaventura. En Cundinamarca en 1938 fue trasladada la población de Puerto Liévano con el nuevo nombre de Puerto Salgar a un lugar más apropiado para el atracó de los barcos de vapor, de donde se efectuaría el transbordo de carga y pasajeros al ferrocarril que comunicaría con el interior de este departamento y con Boyacá.

Desde la época de la colonia, cuando se construyeron los caminos que enlazaban los principales centros del virreinato, los medios de transporte en Colombia seguían siendo los mismo en 1870, las vías terrestres eran solamente caminos para peatones y bestias contruidos sin más técnicas que el conocimiento empírico de los terrenos y sin más especificaciones que las mínimas requeridas para demarcar la ruta y permitir el tránsito físico.

En cuanto a los medios de locomoción y de carga, los únicos utilizables eran los animales (caballos, mulas y bueyes).

El ferrocarril trajo con él al Departamento mucho progreso económico, al inicio este medio de transporte no se pensaba que iba a tener tanta relevancia e importancia para los diferentes corregimientos por los cuales pasaba, tampoco el auge y uso que este tuvo por pasajeros, ganaderos y finqueros para el transporte de sus mercancías y animales.

Sin los ferrocarriles, las exportaciones de mercancía como el café no habrían aumentado en semejantes proporciones. Y a la inversa, tal vez la implantación de los ferrocarriles en el país, como medio de transporte, se habría desarrollado más lentamente aún si no hubiera existido un producto exportable que requiriera la transformación de las vías de comunicación.

Antioquia se convirtió en un ejemplo y exponente de evolución sobre las vías férreas, mostrando sus atractivos como la exportación interna y externa de mercancía y lo anteriormente mencionado se transformó en un “campamento ferroviario” que le permitió tener un gran acceso y comunicación con las demás regiones del país, llegando a ser una verdadera potencia nacional con miras a la exportación internacional e incluso sin mucho que envidiar a las vías férreas de otros países.

5.4 Virginias: recuerdos de una estación del tren

Imagen 3. *Estación Virginias del Ferrocarril de Antioquia*⁸

⁸ Fotografía de la estación Virginias del Ferrocarril de Antioquia, Kilómetro 372 de la vía férrea, tomada por Vanessa Gil Arango.



Virginias, un corregimiento de Puerto Berrio (Antioquia), con aproximadamente 600 habitantes, hacía parte de una de las estaciones del tren cuando este funcionaba. Inicialmente, cuando se pensaba en la construcción de las vías férreas este corregimiento no estuvo en la lista, pero se vio la necesidad de hacer este desvío en los raíles porque la ruta de Puerto Berrio hacia Caracolí pasando por la estación Cabañas y monos directamente quedaba muy pendiente y por el peso del tren se le dificultaba su funcionamiento, para evitar futuros accidentes y molestias a los usuarios el ingeniero Francisco Cisneros, quien fue el encargado de esta construcción, tomó la decisión de hacer este desvío para que la ruta quedara más plana y fuera de menos riesgo quedando así: Cabañas-Virginias-Monos y todas las demás estaciones que hacían parte de esta aventura del ferrocarril por dentro de las montañas antioqueñas.

Este corregimiento siempre se ha caracterizado por la ganadería y sus productos lácteos que eran las principales fuentes de empleo y economía de la región, quienes se vieron

muy beneficiados cuando empezó a funcionar el tren por el fácil transporte de ganado, productos agrícolas, madera, minas de cal, oro, entre otros, a Medellín principalmente.

Además, se vio un avance económico y turístico porque con el tren se facilitó el acceso al corregimiento, ya que antes no se contaba con una vía como esta para llegar hasta allí, solo eran caminos y trochas que su único medio de transporte eran las bestias y las mulas.

El tren también fue una fuente de empleo para los habitantes del corregimiento quienes aprovecharon para hacer parte de la empresa Ferrocarril de Antioquia que administraba desde Medellín los recursos y empleados encargados de la venta de tiquetes, suichero⁹, mantenimiento, jefe de estación, celador, cuadrilla de trabajadores, engrasador. Además, aprovechaban cuando llegaba el tren que era avisado desde 30 minutos antes por medio de una campaña para sacar ventas de empanadas, comidas, bebidas, frutas, y animales.

Los habitantes se tuvieron que enfrentar a todos los perjuicios y pobreza que trajo consigo la terminación del funcionamiento del tren, ya que el único medio de acceso que tenían para los turistas y transporte de mercancías a Medellín se había acabado, dejándolos sumergidos dentro de las montañas antioqueñas, sin saber nada de turistas que eran tan frecuentes en este pueblo, ni del sonido de esas máquinas y campanas avisando que el tren llegaba y a su vez la actividad económica que este traía en sus vagones.

Durante varios meses u años estuvieron incomunicados, hasta que desde el Magdalena copiaron el primer motorrodillo, que gracias a la existencia de los caminos riales pudieron utilizarlos como remplazo del tren y así poder activar un poco lo que antes era tan común en

⁹**Suichero:** objeto en forma de caja, que permite guardar un tiquete o papel para llevar control del ingreso o salida de una persona u objeto a un determinado lugar.

el pueblo: los turistas y el transporte de mercancías; pero el de ganado aún no se ha podido facilitar, ya que deben sacarlo caminando hasta Caracolí o hasta la autopista para poder embarcarlos a Medellín.

Hoy día, el motorrodillo, es un medio de transporte que lleva turistas desde San José del Nus hasta Puerto Berrio, haciendo un recorrido por todos estos corregimientos que quedaron en el abandono cuando el tren no siguió con su funcionamiento.

Este nuevo medio de transporte ha traído al corregimiento un poco más de movimiento turístico y económico a comparación de como quedó cuando el ferrocarril dejó de funcionar, ya es más fácil viajar a Virginias desde Caracolí en motorrodillo, actualmente esta vía es visitada por el impacto e innovación de este transporte que viaja por las antiguas vías férreas del Ferrocarril de Antioquia.

Arroyave (2007), muestra el actual estado de la estación de Virginias, que se llamó así en honor al nombre del pueblo por el cual pasaban los rieles del tren:

Siempre he admirado la gente que se asienta en lugares como estos donde, a no ser por el televisor, el tedio sepulta. Caminar por Virginias es tarea de media hora. Para ver con detenimiento están la iglesia y la antigua estación. Lo demás son casas cerradas, tiendas modestas y cantinas desiertas. Según una valla a la salida del pueblito, en él viven 174 familias, unas 870 personas.

(p.37)

Un corregimiento que ha perdido muchos habitantes pero que continúa conservando su cultura natal. La escuela Latinoamericana encargada de realizar estudios dispersos sobre la cultura de una nación, cómo estas culturas se pueden imponer sobre la cultura de otras naciones fue el enfoque de nuestra investigación, ya que este hecho se ve evidenciado en

nuestro proyecto en el momento en que deja de funcionar el tren y traen desde el Magdalena el modelo del motorrodillo o motomesa, un nuevo medio de transporte de mucha utilidad y servicio para los habitantes del corregimiento de Virginias y sus aldeanos, debido a que es la manera más fácil de entrar y sacar mercancía, facilita el transporte de turistas y ha aportado para que este corregimiento recupere un poco el movimiento comercial y turístico que tenía con el funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia.

Además, el motorrodillo o motomesa adoptado como único medio de transporte en estos corregimientos crea una cultura dentro de los habitantes volviéndolo cotidiano y necesario en sus vidas, mientras para los turistas es algo atípico tomado como diversión y medio de atracción del cual se puede hacer uso esporádicamente desde San José del Nus hasta Puerto Berrio.

Antonio Pasquali, uno de los principales teóricos de la escuela latinoamericana considera que “el contexto latinoamericano y el pensamiento crítico se propone al abordar desde del contexto social, económico y político de Latinoamérica y su relación con el pensamiento crítico. Pasquali, considera que “ha sido”, “es” y “será” el eje articulador de todas las prácticas y reflexiones teóricas en Latinoamérica: el desarrollo”. En el primer momento, dentro del desarrollo concebido como progreso, crecimiento, bienestar, avance y prosperidad, los medios de comunicación se erigieron en un subsistema clave para generar el cambio social y su función era persuadir a la población de acceder a las ideas universales favorables al progreso, la movilidad social, la realización social y el consumo.

6. Marco metodológico

La metodología designa el modo en que se enfocan las problemáticas y busca la respuesta correspondiente de acuerdo a la forma en que se quiere abordar el proyecto de investigación a realizar. Por esta razón en el proyecto Rieles Cargados de Sueños se aplicó una metodología cualitativa que recoge todas las herramientas necesarias para obtener el análisis de los resultados y ayuda de una manera directa a un acercamiento con la población y a la observación participante que permite describir la vida de las familias y las transformaciones que han sufrido el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas a causa del no funcionamiento del tren.

La metodología cualitativa da la posibilidad de familiarizarse con el contexto, los actores y con las situaciones que se presentan en el lugar donde se va a realizar el proceso de investigación facilitando la medición de los instrumentos. Gracias a su enfoque de enfrentar el mundo de la interioridad de los sujetos sociales y de las relaciones que establecen con los contextos y con otros actores sociales, permitió a este proceso de investigación tener un arduo trabajo de campo donde se pudo analizar, describir y evidenciar lo importante que fue para los habitantes de Virginias y Cabañas el sistemas de movilidad: el Ferrocarril de Antioquia, que marcó la historia de estos lugares debido al desarrollo socioeconómico que trajo consigo; ver la tristeza, el sosiego que viven actualmente estos lugares después de tener grandes jolgorios cada vez que el tren llegaba a cada una de sus paradas obligatorias en este caso a las estaciones de Virginias y Cabañas.

Al hacer la observación, estudio y clasificación de sucesos o fenómenos que marcan la historia de determinados territorios se permite llegar a la generalización y la contrastación de los mismos, dando conclusiones y aportes al origen y desarrollo de fenómenos de vital importancia en el lugar.

En el proceso de acercamiento y observación participantes se trata de comprender el escenario y hacer las entrevistas con los personajes que suministran la información no como un intercambio de preguntas formales de preguntas y respuestas, sino como una conversación normal para lograr mayor relación entre entrevistado – investigador, sin que se sientan intimidados debido a que en ocasiones en el caso de los habitantes de Virginias y Cabañas son personas con poca formación académica que se sienten desconfiados en el momento de hablar con personas que son poco conocidas para ellos. El trabajo de campo ayudó a las investigadoras a estudiar a las personas en su ambiente natural tratando de analizar e interpretar el fenómeno del Ferrocarril de Antioquia en términos de lo que significó para los habitantes de los lugares anteriormente mencionados y así lograr una apropiación y aproximación más cercana al objeto de estudio de este proceso de investigación: las transformaciones sufridas a causa del no funcionamiento del tren.

Durante el trabajo de investigación se acudió a una cantidad de materiales empíricos, así como lo permite la metodología cualitativa: estudio de casos, experiencia personal, introspección, historias de vida, entrevista, observación e interacción, y mezclar todo este material que da respuesta y conclusiones al punto de partida de la investigación. A continuación la autora María Galeano (2004) hace alusión al proceso metodológico de la siguiente manera:

El proceso metodológico cualitativo se propone la comprensión de la realidad desde las múltiples perspectivas, lógicas y visiones de los actores sociales que construyen e interpretan la realidad. Por lo tanto, la recolección y generación de información incluye los diversos y heterogéneos sujetos sociales. Todas las perspectivas son valiosas, todos los actores cuentan. No se busca “la verdad” o la “normalidad”, sino la comprensión detallada de las múltiples y diversas lógicas y perspectivas de los actores sociales. (p. 21).

Es importante tener en cuenta que todos los habitantes y personas de los lugares investigados fueron portadoras de un conocimiento que es necesario recuperar para poder de una mejor manera comprender una realidad que se estudia a partir de las múltiples perspectivas, sin importar las condiciones sociales (clase, género, religión, política o economía), que permiten estudiar desde una mirada cualitativa fenómenos representativos con criterios de comprensión que sean pertinentes en el momento de organizar la vida social en el contexto que se está investigando.

Hay que tener en cuenta que todos los escenarios son aptos para realizar una investigación en el sentido que en cada lugar se puede encontrar diferentes acontecimientos y hallazgos sociales propios del espacio, con un énfasis local, micro o regional profundizando en situaciones o problemáticas como lo posibilita el enfoque cualitativo de la investigación que se centra en casos o individuos representativos con criterios de participación social del estudio.

La investigación cualitativa es un proceso dinámico que articula problemas, métodos y teorías, hace referencia a las relaciones establecidas entre el diseño, estrategias, recolección de datos y sistematización de los resultados, logrando un estudio semiestructurado con instrumentos que permiten con mayor facilidad el análisis y logro de los objetivos planteados.

La ideografía de lo cualitativo hace que el investigador busque ideas y nociones del comportamiento social frente a un hecho y acontecimiento, parte de la observación de estos sucesos a desarrollar, de sus propios argumentos utilizando la palabra del otro, los supuestos, imágenes y gestos para llegar al análisis de los mismo, conformando un conjunto de ideas que le ayudan a realizar textos escritos, visuales o audiovisuales, como es en el caso del proyecto Rieles Cargados de Sueños, que con el trabajo de campo y la observación participante logró obtener una cantidad de material utilizado en los dos instrumentos

planteados: la entrevista y la fotografía, que permiten analizar un fenómeno de movilidad que marco la historia de todos los países, regiones, ciudades, municipios, corregimientos y veredas que lograron en su funcionamiento un alto movimiento social, turístico, económico y urbanístico que en la actualidad solo queda en el recuerdo de las personas que aún habitan estos lugares que quedaron sumergidos e incomunicados en medio de las montañas antioqueñas como fue el caso de Virginias y Cabañas. Galeano (2004) frente al investigador cualitativo plantea:

Los investigadores cualitativos hacen énfasis en la validez en su investigación. Los métodos cualitativos permiten estar próximos al mundo empírico y están destinados a asegurar un estrecho ajuste entre los datos y lo que la gente realmente dice o hace en su vida. Observando a las personas en su vida cotidiana, escuchándolas hablar sobre lo que tienen en mente y viendo los documentos que producen, el investigador cualitativo obtiene un conocimiento directo de la vida social. (p.22)

El proceso de investigación cualitativa tiene tres momentos fundamentales en su desarrollo: exploración, focalización, profundización, que permiten identificar la ruta de la metodología por medio de construcciones e interpretaciones.

La exploración proporciona el contacto con la problemática que se va a tratar en la investigación, se trabaja con datos sueltos, sensaciones, intuiciones que van teniendo sentidos de manera en que el estudio avanza.

La focalización centra la problemática estableciendo relaciones con el contexto, brinda la oportunidad de agrupar y clasificar lo verdaderamente relevante e irrelevante sin perder de vista sus relaciones con la realidad social que se vive en el lugar a investigar.

Por último, la profundización desea reconfigurar el sentido de la acción social, interpretar y desvincular la experiencia que le dio forma a la construcción de nuevos conceptos, teorías y categorías en la investigación.

En conclusión la investigación cualitativa da la oportunidad al investigador de conocer diversas formas de interpretar y comprender la realidad social desde una opción epistemológica obteniendo un conocimiento, un propósito y una ruta en la metodología del proceso a investigar.

El método descriptivo desde lo fenomenológico, investiga las características de la población, presenta hechos o fenómenos, no se enfoca en la comprobación de hipótesis, los estudios pueden ser transversales, longitudinales, prospectivos y retrospectivos y da bases para otros estudios e investigaciones.

Aplicando a la presente investigación el método descriptivo se pretende conocer las situaciones, actitudes y costumbres que predominan en el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas, por medio de las descripciones de las actividades que desarrollan sus habitantes antes, durante y después del funcionamiento del tren, y analizar las transformaciones sufridas. Hernández, Alvarado y Pineda (1986) enuncian:

Los estudios descriptivos son la base y punto inicial de los otros tipos y son aquellos que están dirigidos a determinar “cómo es” o “cómo está” la situación de las variables que deberán estudiarse en una población; la presencia y ausencia de algo, la frecuencia con que ocurre un fenómeno (prevalencia o incidencia) y en quiénes, dónde y cuándo se está presentando determinado fenómeno. (p.138)

Para el caso de Rieles Cargados de Sueños que estudió las transformaciones sufridas en el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas debido a la ausencia de un fenómeno

que marcó su historia: Ferrocarril de Antioquia, dejándolos sumergidos en medio de las montañas antioqueñas. Además, servir como base de futuras investigaciones puesto que no se conoce ningún documento público que hable sobre los cambios físicos que han tenido dichos lugares e igualmente evidenciar el nuevo medio de transporte copiado del Magdalena Medio que utilizan para movilizar turistas, mercancías y habitantes de la zona.

Dentro de la metodología el primer instrumento que permitió llevar a cabo el registro de la información para su posterior análisis fue la entrevista semiestructurada, que es una técnica de investigación cualitativa, con la que a través de relatos y narrativas se contrastó el presente y el pasado del Corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas, tomando como punto de partida el inicio y la finalización del funcionamiento de tren; donde se logró evidenciar las transformaciones socioeconómicas en estos lugares; Sandoval (2002) señala respecto a la entrevista:

Los procesos de investigación cualitativa son de naturaleza multicíclica o de desarrollo en espiral y obedecen a una modalidad de diseño semiestructurado y flexible. Esto implica, por ejemplo, que las hipótesis van a tener un carácter emergente y no preestablecido y que las mismas evolucionarán dentro de una dinámica heurística o generativa y no lineal verificativa, lo que significa que cada hallazgo o descubrimiento, en relación con ellas, se convierte en el punto de partida de un nuevo ciclo investigativo dentro de un mismo proceso de investigación. (p. 125)

Dando aplicación a lo mencionado por el autor, se construyó el medio de recolección de información y se estructuró la entrevista a partir de cuatro características específicas (ocupación actual-antigua, categoría: funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia – transformaciones socioeconómicas, discursos planteados por el entrevistado

y criterios para establecer el discurso por parte del entrevistador), con la finalidad de dar respuesta a los objetivos propuestos. Las entrevistas fueron realizadas a 7 habitantes de Virginias y 2 de Cabañas, donde gracias a las preguntas planteadas se logró obtener datos claves y un acercamiento a la percepción de los habitantes frente a la situación que se vivió en estos lugares durante el funcionamiento del tren y después de su finalización.

La fotografía es el segundo instrumento que brindó la posibilidad de analizar y realizar una descripción de las transformaciones espaciales; con la imagen se evidencian los cambios que surgieron en el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas, durante el funcionamiento del tren y cuando se le dio cierre al funcionamiento del mismo.

Contar con este apoyo visual permite la creación de un archivo fotográfico que se convierte en memoria histórica del corregimiento Virginias, en el que se enmarcan los recuerdos de un movimiento económico, social, cultural y turístico, que se fue de aquellos sitios cuando pasó el último tren por los rieles que atraviesan sus calles. Para Barthes (1973) la imagen habla por sí sola y argumenta:

La situación no sería en lo esencial diferente en semiología, donde objetos, imágenes, gestos, etcétera, en la medida en que son significantes, remiten a algo que no es decible sino mediante ellos, salvo la circunstancia de que el significado semiológico puede ser tomado a su cargo por los signos de la lengua. (p.42)

Por consiguiente el análisis realizado desde la imagen permitió tener un componente comparativo, que señala sin necesidad de la oralidad, las modificaciones de las fachadas de las casas, las calles, la estructura en general del Corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas e incluso el proceder de sus habitantes cuando funcionaba el tren y posterior a su cierre.

La población que se tomó en cuenta en esta investigación son 7 habitantes del corregimiento de Virginias y 2 de la vereda Cabañas, que desempeñan labores diferentes como: pensionados del ferrocarril, personas que llevan viviendo mucho tiempo allí, el primer dueño del motorrodillo, conductores del motorrodillo, el dueño de la tienda más antigua, participantes de la Junta de Acueducto de Virginias, entre otros, que puedan dar testimonios y anécdotas de cómo fue y es ahora la vida en estos lugares durante y después del funcionamiento del tren.

El trabajo de campo fue de tres visitas en un rango de tiempo de seis meses, donde ya realizado el acercamiento a la población, es decir, romper el hielo y hacer que ellos tengan confianza para que no se sientan intimidados, logrando un mejor trabajo exploratorio entre el investigador e investigados.

7. Análisis y resultados

Permitir que el conocimiento de un suceso que marcó la vida de muchas personas, sea narrado y evidenciado por quien tiene la verdadera historia y experiencia para hablar a partir de ella, es finalmente lo que lleva a definir o tener mayor claridad de lo que pasó en algún momento. El corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas, son un ejemplo de ello y para darle voz a un pueblo que se considera derrotado por la soledad y los cambios que se dieron a partir del no funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia, que llegó como una puerta a la prosperidad y un evidente movimiento, turístico, económico, social cultural, y de lo cual en esta época no queda nada, fueron utilizados dos instrumentos fundamentales en esta investigación.

El primer instrumento es la entrevista semiestructurada, que asintió el poder analizar las transformaciones surgidas el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas a causa del no funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia, que en primer lugar tuvieron gran evidencia, ya que, uno de los factores principales afectados con este cierre, fue la parte económica del pueblo y por ende el movimiento que traía consigo el tren cuando realizaba sus paradas en estas esferas. Por otra parte la migración hacia otros lugares por parte de los habitantes que no veían futuro alguno para sus familias, salieron de allí en busca de mejores oportunidades.

Con el segundo instrumento, el apoyo obtenido mediante el material visual, describe las modificaciones espaciales que se han dado a través del tiempo, lo cual, se puede comparar entre el pasado y el presente, especialmente de Virginias, que siempre contó con mayor preferencia para ser una de las estaciones del tren, que recibía mayor cantidad de visitantes en todo momento.

Con la articulación de estos dos instrumentos se logró analizar y evidenciar de una manera más clara, precisa y concreta las transformaciones que han sufrido el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas a partir del no funcionamiento de Ferrocarril de Antioquia, contadas desde la experiencia de haber vivido y disfrutado este fenómeno en la movilidad que trajo a estos lugares tanto movimiento social, cultural, turístico y económico, pero que en el momento en que partió la última locomotora para nunca más volver a escuchar su sonido, ni la campaña anunciando su llegada, también se llevó toda la actividad, desarrollo y progreso que tenía esta región del Magdalena Medio, dejándolos incomunicados por muchos años, sin saber nada de turistas, viajeros y comercialización de mercancías: leche, queso, cal, frutas, verduras y maíz, debido a que no existía ningún otro medio de transporte que permitiera la movilización de pasajeros y productos a otros municipios, corregimientos, veredas ni a Medellín.

La información recolectada en el trabajo de campo, rastreo bibliográfico y escogencia de fuentes, hizo que la metodología aplicada ayudara de una manera estratégica y planeada al logro del objetivo general de esta investigación, porque se pudo ver evidenciado aquellas transformaciones que dejó la partida del tren. El abandono de casas, el deterioro de las fachadas, la ausencia de viviendas, la migración de personas a otros lugares en busca de mejores oportunidades, las pocas fuentes de empleo, la disminución en la agricultura, la poca comercialización de productos, los pocos turistas, los pocos ingresos, el no poder terminar su secundaria y, en general, la desolación que vive actualmente el corregimiento de Virginias, son los cambios que marcan la nueva era de aquel lugar donde se vivía tanto jolgorio diariamente y ahora de no ser por el sonido de las motos que se deslizan por la única paralela de rieles que queda, estarían en total abandono solo con el sonido de los caballos y de la naturaleza.

7.1 Descripción de las transformaciones espaciales a través de la imagen

Ver Anexo 1.

7.1.1 Análisis temporal de la imagen

Más que una imagen, es un recuerdo que se lleva en el corazón.

Un viaje al pasado, revivir la historia, empezar de nuevo, narrar y traer al presente aquellos recuerdos que nunca se borrarán y estarán intactos en quienes hicieron parte de su construcción; los habitantes del Corregimiento de Virginias. Y es aquí donde empieza el trayecto, conociendo sus espacios, lugares, cultura, sus transformaciones sociales y económicas, sus vidas.

Virginias es un corregimiento ubicado a 48 kilómetros del municipio de Puerto Berrio Antioquia al cual pertenece; en la vía férrea desde Medellín hasta Puerto Berrio se encuentra en el kilómetro 372, en medio de las montañas antioqueñas. Un lugar estratégico para la construcción de las vías férreas escogido por la empresa Ferrocarril de Antioquia su fundadora, debido a su localización geográficamente plana para que fuera una de las estaciones del tren.

La estación de Virginias, conserva su estructura física, en general todas las casas, tiendas, escuela, cementerio y lugares. Por su ubicación central durante el funcionamiento del tren tenía gran movimiento y visitas por parte de turistas, habitantes, ganaderos y comerciantes; era uno de los principales lugares de encuentro de las personas que viajaban en el tren y para sus habitantes cuando sonaban las campanas que daban aviso a la llegada de la locomotora; era el lugar perfecto para ver en primera fila lo que ellos llamaban la “película del medio día”. Actualmente la estación de Virginias es usada como bodega, para tener madera o cualquier otro material que necesite ser guardado por la comunidad en general.

Este corregimiento que se convirtió en una de las estaciones del tren más concurrida, contaba con tres paralelas: por la línea uno se ubicaba el tren que bajaba, por la línea dos la locomotora que subía y la línea tres se dejaba por si llegaba un tren de carga. Un lugar que contó con uno de los medios de transporte que marco la historia departamental, municipal y regional de todo el país, debido, al movimiento social, cultural, económico y turístico que cargaban los vagones del tren y se reflejaban en cada una de sus estaciones; para sus habitantes presenciar la llegada o salida del tren era una peripecia que los llevaba a salir de sus casas sin importar lo que estuvieran haciendo en el momento, hecho que en la actualidad no se ve reflejado ya que el medio de transporte utilizado en el momento sube y baja por la única carrilera que queda sin hora fija, sin campana ni espectadores, que hagan euforia por su llegada.

El estado de la única paralela que queda es evidencia de algunos de los cambios que ha sufrido el corregimiento de Virginias, por consecuencias del no funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia, lo que también trajo una permuta en las costumbres de sus habitantes que ya no son tan comunes en las calles. El movimiento de mercancía disminuyó porque la agricultura (cultivar frutas y verduras) que antes era tan común por los dueños de las fincas y generaba empleo, desapareció dejando como único producto de comercialización el queso y la leche.

El desvanecimiento en su estructura física, puesto que algunas de las viviendas que se tenían en aquel momento, actualmente ya no existen o se encuentran en total abandono, dado que muchos de sus habitantes migraron a otros lugares en busca de mejores oportunidades. Aunque los habitantes que quedaron en el corregimiento, continuaron luchando por su pueblo, tratando de mejorar las fachas o los interiores de sus casas, haciéndole mantenimiento a la única paralela que queda y por medio de la cual, en el presente se transportan a través del motorrodillo, no es posible negar la decadencia de un lugar que pasó de la luz a la oscuridad.

El uso de la bestia mular era costumbre en sus habitantes para transportar entre Virginias y sus veredas aledañas, mercancía y en especial la madera, cal, queso, leche, entre otros productos que llegaban en los vagones de carga del tren, en esta época las mulas se continúan usando pero no con tanta frecuencia, debido a que disminuyó en gran porcentaje el movimiento de los artículos y sólo son transportados productos alimenticios, hechos por los mismos residentes de las veredas y son ellos quien los bajan hasta Virginias para venderlos.

Virginias por su ubicación geográfica, era el centro de acopio, de compras y ventas de mercancías por parte de los habitantes de las veredas aledañas y del mismo corregimiento, durante el funcionamiento del tren, las personas solían con mayor frecuencia salir al pueblo, hacer su mercado y a conversar con sus amigos, familiares o vecinos. Los puntos centrales de encuentro, eran la estación del tren y la tienda por su ubicación estratégica al lado de la carretera y debido al movimiento económico que se vivía en esos momentos; para sus habitantes también era un punto de encuentro estratégico debido que salir a comprar mercancía, alimentos o cualquier tipo de objetos, era tarea de todos los sábados y domingos, por ende se evidenciaba más jolgorio, movimiento y fulgor en este lugar.

Hoy por hoy, es fácil percibir la disminución de habitantes, de las actividades, costumbres y el deterioro de las fachadas de las casas exponiendo el abandono y los cambios que se vivieron y se viven a partir del no funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia.

La mayoría de las casas y lugares del corregimiento, aún conservan su estructura física, aunque en algunos casos con deterioros, pero otras con reformas y mejoramientos; esto se debe a que varios habitantes del pueblo salieron de este y abandonaron sus viviendas, en cambio quienes aún viven allí permanecen luchando por sus familias, por conservar sus viviendas y fuentes de empleo, que debido al cierre del funcionamiento del tren, en la actualidad son pocas.

Durante el funcionamiento del tren, los habitantes tenían la posibilidad de transportarse con mayor facilidad gracias a las locomotoras y los “chiveros”, que no eran constantes, sin embargo, los podían usar en caso de tener que salir de emergencia o por alguna inmediatez, puesto que el tren sí contaba con un horario establecido tanto para la llegada como salida de la estación. Estos “chiveros” también generaban una fuente de empleo adicional para los habitantes, lo cual se puede comparar con el actual medio de transporte, el motorrodillo.

Para los años 80, el tren fue un fenómeno de movilidad que trajo consigo desarrollo social, económico y turístico para los lugares que contaron con él, para Virginias fue un sinónimo de prosperidad, progreso y desarrollo, el transporte de pasajeros era en gran volumen y a bajo costo, que hacía más atractiva la movilización a través de este.

La finalización del tren para los habitantes de Virginias significó la decadencia económica, social y turística que se pudo activar un poco gracias al nuevo medio de transporte llamado motorrodillo que actualmente hace parte de la vida cotidiana de los pobladores del corregimiento y veredas aledañas.

Y aunque han sido muchos los cambios, como se menciona anteriormente hay lugares que permanecen, y los cuales le permiten a sus habitantes conservar la esperanza de ver nuevamente el pueblo que era Virginias cuando el tren pasaba por ahí.

El cementerio en el corregimiento de Virginias, está ubicado estratégicamente en sus afueras para poder llevar a cabo el acto de religioso como lo es el entierro de una persona con mayor tranquilidad, la iglesia y la escuela como lugares preferidos por sus pobladores son factores determinantes en las costumbres de todas aquellas personas que por convicción, herencia o arraigo se encuentran aún en este territorio, a pesar de las adversidades y dificultades que se presentaron en el desarrollo social y económico del pueblo después de no tener el tren.

A causa de la finalización del tren, las personas empezaron a migrar a otros territorios con y la educación también se vio afectada en gran manera al tener en el corregimiento pocos habitantes surgió una modificación en el modelo educativo y pasaron a no tener disponibles los grados: décimo y once de bachillerato, trayendo como consecuencia que los jóvenes del pueblo no puedan terminar su secundaria, para lograr esto en la actualidad se cuenta con la escuela Madre Laura como icono de representación del pueblo, ya que es una de las pocas locaciones y espacios que aún se conservan y se usan, después de la finalización del funcionamiento del tren. Es un lugar arraigado en el corazón de sus habitantes y tanto en el pasado como en el presente, han dispuesto a sus hijos para que puedan ser formados y que tengan mejores oportunidades en el futuro; sin embargo muchos de los jóvenes que tienen oportunidad y recursos económicos para salir del pueblo, deben migrar así a otros municipios y terminar su estudios de secundaria.

La construcción inicial de las casas ubicadas en el corregimiento de Virginias y su alrededor, era de una estructura amplia, donde habitaban familias numerosas, en el tiempo del funcionamiento del tren estas familias eran muy comunes por el alto movimiento económico y fuentes de empleo que existían en aquel momento, ayudando a la manutención de las mismas. Las pocas que quedan, es gracias al amor y arraigo que sienten por su tierra, y luchan para que Virginias no se pierda en el abandono que dejó el no paso de las locomotoras.

La uniformidad de la estructura física de las casas y locales, permitía que Virginias se viera como un caserío donde el alto tránsito de personas era común y se hacía más frecuente con el vaivén del tren. El pueblo estaba preparado para recibir nuevos individuos y ofrecerles el deleite de sus costumbres y hábitos cotidianos que se vivían allí.

En el presente de no ser por el ruido de las moto y la mesa que se desliza por los antiguos rieles, este caserío estuviera incomunicado y sumergido, sin progreso alguno, pero en el presente sus pobladores batallan para no dejarlo morir por completo.

De las tres paralelas que estaban ubicadas estratégicamente, para el buen funcionamiento del tren, atravesando longitudinalmente el caserío de Virginias, solo queda una, debido, a que los paramilitares y dueños de fincas se llevaron parte de esta vía férrea para su comercialización, de no ser por los mismos habitantes que se opusieron al despojo total del hierro, no hubiera posibilidad de llegar o salir del corregimiento gracias a que con la terminación del tren quedo sumergido, sin turistas, ni visitantes que eran tan comunes en sus calles, dando una alegría y actividad económica, social y cultural que hoy no se puede percibir.

Recordar con aflicción lo que un día fue el corregimiento de Virginias, sus calles, sus costumbres, sus habitantes; permite entender que ya no es el mismo, que son pocas las modificaciones que se reflejan en su exterior, estructura y ubicación, pero si son diversos los cambios que trajo consigo la finalización del funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia en su economía, cultura y turismo; es vidente la soledad en sus calles. Aunque aún hay lugares y caminos que se conservan intactos, en la actualidad muchas de las personas que los frecuentaban, ya no se encuentran allí.

La aglomeración de personas que se reunían en el corregimiento, son la muestra del movimiento que se tenía en este lugar. Turistas y habitantes, continuamente salían e ingresaban al pueblo por medio del tren, no era igual viajar en automóvil que sentir el sonar de la campana avisando su pronta llegada o salida. Hoy sus calles vacías dan cuenta del abandono que sufrió Virginias con el cierre del funcionamiento del tren.

Comparar un viaje en el tren, con montar en motorrodillo, no sería más que confrontar una gran mentira, para los habitantes del corregimiento de Virginias, el tren, es el tren, y los viajes que se hacían por medio de las montañas a través de él, son incomparables, la circulación de personas que se podían apreciar, la llegada de turistas, el comercio, las fuentes de empleo, eran algunos de los innumerables beneficios que significaba para los pobladores de Virginias el tren. La seguridad en los vagones, el orden y la confianza que tenían en poder contar con un medio de transporte fijo en el pueblo.

Aunque el motorrodillo permitió tener nuevamente un poco del movimiento, como el que se tenía con el tren y que se perdió cuando finalizaron su funcionamiento, son indiscutibles los riesgos que se pueden presentar durante un trayecto, puesto que no hay normas de seguridad y el sobre cupo de pasajeros, mercancía, materiales o exceso de velocidad, podría causar fácilmente un accidente en la vía férrea, igualmente a pesar de los riesgos que se puedan presentar en la vía, los pobladores del corregimiento de Virginias, en este momento solo reconocen los grandes beneficios que ha traído este medio de transporte a sus vidas.

7.2 La actualidad de Virginias

A continuación se presentan algunas fotos tomadas en el marco de la investigación y trabajo de campo realizado en el mes de abril del 2015; esto con el fin de conocer un poco la actualidad de Virginias a través de imágenes fotográficas que representan la transformación del espacio a causa del no funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia.



Virginias corregimiento de Puerto Berrio Antioquia, vía férrea, Yuliana Arias, Abril de 2015. Fotomontaje digital. Archivo de la autora.



Virginias corregimi
Gil, Abril de 2015.



Virginias corregimiento de Puerto Berrio Antioquia, vivienda abandonada, Yuliana Arias, Abril de 2015. Fotomontaje digital. Archivo de la autora.



Virginias corregimiento de Puerto Berrio Antioquia, preescolar abandonado, Vanessa Gil, Abril de 2015. Fotomontaje digital. Archivo de la autora.



Virginias corregimiento de Puerto Berrio Antioquia, vía férrea, Yuliana Arias, Abril de 2015. Fotomontaje digital. Archivo de la autora.



Cabañas vereda del corregimiento de Virginias de Puerto Berrio Antioquia, estación del ferrocarril, Vanessa Gil, Abril de 2015. Fotomontaje digital. Archivo de la autora.



Cabañas vereda del corregimiento de Virginias de Puerto Berrio Antioquia, estación del ferrocarril, Yuliana Arias, Abril de 2015. Fotomontaje digital. Archivo de la autora.



Cabañas vereda del corregimiento de Virginias de Puerto Berrio Antioquia, suiche de la vía férrea, Vanessa Gil, Abril de 2015. Fotomontaje digital. Archivo de la autora.



Cabañas vereda del corregimiento de Virginias de Puerto Berrio Antioquia, vía férrea, Yuliana Arias, Abril de 2015. Fotomontaje digital. Archivo de la autora.



Virginias corregimiento de Puerto Berrio Antioquia, calle principal, Vanessa Gil, Abril de 2015. Fotomontaje digital. Archivo de la autora.



Virginias corregimiento de Puerto Berrio Antioquia, calle principal, Yuliana Arias, Abril de 2015. Fotomontaje digital. Archivo de la autora.



Virginias corregimiento de Puerto Berrio Antioquia, parque recreativo, Vanessa Gil, Abril de 2015. Fotomontaje digital. Archivo de la autora.



Virginias corregimiento de Puerto Berrio Antioquia, vivienda abandonada, Yuliana Arias, Abril de 2015. Fotomontaje digital. Archivo de la autora.

Recuerdos que perduran, un camino que se desvanece, un sueño cada vez más imposible, que con el pasar de los años alimenta la certeza de que el tren no volverá. Pobladores que aman su tierra y que a pesar de las adversidades, obstáculos y transformaciones que trajo consigo la finalización del funcionamiento del tren, continúan haciendo parte de lo que un día fue un ejemplo de prosperidad y progreso.

Virginias una parada obligatoria del tren en sus tiempos de actividad, donde la circulación de habitantes, turistas y forasteros eran comunes, haciendo de este un atractivo y amañador sitio para todo aquel que por casualidad o convicción se tropezaba con el jolgorio de su calle principal y todos sus rincones; de los cuales ya quedan muy pocos, debido al deterioro que se dio con la finalización del funcionamiento del tren. Este acontecimiento, no sólo impactó la movilidad de su gente, sino también la gran connotación que representaba contar con un sistema de transporte que lograba desplazar un alto volumen de mercancía, pasajeros y carga en general.

Con la desaparición de este medio, rápidamente los grandes y notorios beneficios que llegaban al corregimiento cada vez que los vagones arribaban en las paralelas que cruzaban longitudinalmente el pueblo, igualmente se fueron. Dando paso a diferentes sucesos que hoy dan cuenta de los cambios que tuvo el corregimiento.

La emigración de habitantes, la falta de un medio de transporte, las escasas fuentes de empleo, la poca comercialización de mercancía, la disminución de turistas, el deterioro en las estructuras físicas de las viviendas, el despojo de los rieles de las tres paralelas que existían y por lo cual en la actualidad sólo conservan una vía férrea, la falta del centro de salud, de un comando de policías, de agua potable y el poco flujo de personas dan certeza del abandono en el que quedó y vive hoy Virginias, luego de haber sido de gran movimiento social, turístico y económico.

7.3 Transformaciones socioculturales a través de relatos.

Nombre	Categoría	Discursos planteados por el entrevistado	Criterios para establecer el discurso
<p>Arnoldo de Jesús Clavijo</p> <p>Situación actual: jubilado del ferrocarril</p> <p>Ocupación antigua: obrero de mantenimiento</p>	<p>Categorías:</p> <p>funcionamiento Ferrocarril de Antioquia:</p> <p>primero las máquinas eran de vapor después eran máquina diesel, había buena función, había buena función, había tren de lujo de Medellín a santa marta, había autoférreo de Medellín a Bogotá.</p> <p>Había un tren local que subía y bajaba todos los días con carga</p> <p>Transformaciones socioeconómicas</p> <p>No volvieron a entrar los turistas que entraban para las cavernas del</p>	<p>Antes de abrir esa carretera central (San Jose- Puerto Berrio) Virginias era una belleza, aquí salía ganado de todas partes para embarcar en el tren en las máquinas de carga, había una función muy bonita, cuando eso los días domingos parecía una procesión vaqueros, ganado por una parte por otra, entonces Virginias se fue cayendo cuando dejó de funcionar el tren.</p> <p>Virginias no ha prosperado, se acabo mucho con la cuestión de la acabada de los trenes, los trenes le daban mucha vida a todas estas estaciones</p>	<p>Es evidente los cambios que ha sufrido el corregimiento de Virginias después de haber sido de grandes movimientos en el tiempo en el que funcionaba el tren, los turistas y la agricultura son costumbres que se han disminuido notoriamente, debido, a que los habitantes y los dueños de las fincas ya no se preocupan por el cultivo de frutas y verduras que anteriormente era una fuente de empleo en el corregimiento; cada día se ve menos progreso.</p>

	<p>Nus, el fin de año el tren bajaba repleto para Puerto Berrio ahora ya eso se acabó. Anteriormente salía mucha agricultura, hoy un tomate, un plátano hay que traerlo de Medellín aquí que estamos en el monte y la yuca está más cara que en Medellín, la agricultura se nos fue a pique y hoy los ricos solo piensan en la ganadería y las máquinas como una guadañadora ha mermado el empleo.</p>		
--	--	--	--

Nombre	Categoría	Discursos planteados por el entrevistado	Criterios para establecer el discurso
Esaú Antonio	Categorías:	Esta región del Magdalena	Es evidente la migración

<p>Vélez Posada</p> <p>Situación actual:</p> <p>Cuando terminó el tren me trasladaron para los Llanos Orientales y ahora ya soy pensionado de la policía y estoy dedicado a la ganadería a cuidar unos animalitos en una finca que está abriendo mi hijo.</p> <p>Ocupación antigua:</p> <p>en 1971 llegó a Virginias como policía prestando el servicio de vigilancia en el tren por un traslado que se hizo en la Policía Nacional de</p>	<p>funcionamiento Ferrocarril de Antioquia:</p> <p>Ese medio de transporte movía mucha gente y fue muy importante en la región porque era el único, no había otro. En el tren uno encontraba de todo, tenía tres clases: la primera era más caro, tenía sillas abollonadas y reclinables, la segunda las sillas estilo teatro y en el de tercera eran sillas largas de madera al lado y lado y una hilera en la mitad, eso solo fue al principio luego ya se unifico.</p> <p>Seguimos esperando el tren porque es que si Colombia está en proceso de</p>	<p>Medio era muy prospera, no había la carretera de Barbosa a Puerto Berrio y de aquí salía mucha muladas, panela, maíz, fríjol, salían muchos productos para comercializarlos acá y mucha leche y ganado que los embarcaban en los trenes.</p> <p>Cuando se acabó el tren esto entró como en una ecatombe, la gente se desilusionó mucho porque ya empezaron a transportarse en mesa con rodillos y una persona lo empujaba con unas baras y solo podían viajar dos o tres personas a Caracolí o Berrio.</p> <p>El motorrodillo fue algo muy placentero para el pueblo, ha servido mucho porque el transporte es más rápido, anteriormente era la fuerza humana quien los movía ya ahora es la fuerza de una moto.</p> <p>La carretera destapada con la que siempre hemos contado siempre ha sido muy descuidada por la administración de Puerto Berrio, ahorita nuevamente se está organizando la carretera a Caracolí.</p>	<p>de los habitantes del corregimiento de Virginias a otros lugares después del no funcionamiento del ferrocarril, debido, a la falta de fuentes de empleo, de salud, seguridad y en la educación los habitantes no podían obtener el título de secundaria.</p> <p>Además, quedaron incomunicados por varios años y los dueños de las fincas ya no se preocuparon por la agricultura porque no tenían como movilizarla.</p>
---	---	---	---

Colombia	<p>desarrollarse mundialmente debe tener todas las vías de acceso en funcionamiento. El tren es un transporte económico, mueve mucha gente con una sola máquina entonces es más lucrativo. El ferrocarril daba empleo a las personas, tenía una cuartilla de 20 o 30 personas.</p> <p>Transformaciones socioeconómicas:</p> <p>La región ha cambiado mucho, la forma de vivir es muy notoria la diferencia de cuando funcionaba el tren que era una película y el pueblo era alegre, había mucho que hacer, la gente vendía bolis,</p>	<p>Cuando yo conocí a Virginias había puesto de salud con una enfermera permanente, puesto de policía y el colegio tenía todos los grados y ahorita no tenemos nada de eso, están las instalaciones totalmente vacías todo esto se acabó después del tren</p> <p>Hoy en día vemos un cambio total porque el tren era la vida de estos caseríos y ya la idiosincracia de las personas cambio unos se fueron y ya no cultivan tanto la tierra se centraron fue en la ganadería.</p> <p>Las fuentes de empleo han disminuido mucho primero ya no está el Ferrocarril y segundo ya muchas máquinas que han reemplazado que han desplazado la labor del hombre. La gente ya solo trabaja la agricultura como para consumo personal pero no para comercio porque no hay forma de movilizarla, la carretera no se puede contar con ella porque no hay rutas establecidas y el motorrodillo no carga mucha cosa solo el pasajero con su maleta y no cosas grandes.</p>	
----------	---	--	--

	cremas, ojaldra entonces todo eso genera desarrollo y más ingresos para nosotros.		
--	---	--	--

Nombre	Categoría	Discursos planteados por el entrevistado	Criterios para establecer el discurso
<p>Francisco Javier Agudelo (kikito)</p> <p>Situación actual: pensionado del Ferrocarril y tengo unas 6 hectáreas de tierra y tengo unas vaquitas y ahí me entretengo. Hace 23 años tengo yo la estación y hago uso de ella guardando madera, guardándole materiales a la gente cuando lo necesita.</p>	<p>Categorías: funcionamiento Ferrocarril de Antioquia:</p> <p>El ferrocarril tenía unas líneas alámbricas entonces por esas líneas se comunicaban de Medellín y de las estaciones, entonces que pasaba, que por ahí se coordinaba uno con los jefes de estación, el jefe estación decía vea viene el tren subiendo entonces lo metemos por la</p>	<p>Cuando funcionaba el ferrocarril esto era de mucho movimiento ¿por qué razón?, salía mucha madera, salía mucha cal de las fincas, salía mucha semillas de la fincas que cortaban semillas y se vendían para Medellín, para Puerto Berrio lo mismo que la madera, al acabarse el ferrocarril, eso no volvió a funcionar, se acabó la cal, las maderas ya se transportan pero en carro y el movimiento eso se mermo, entonces ahí quedamos que los pocos que estamos, estamos aquí como quien dice cuidando el pueblito.</p> <p>Cuando se acabó el tren empezamos a viajar hacia Caracolí en unos rodillos pero con una persona empujándolos</p>	<p>Es evidente los cambios que ha sufrido el corregimiento de Virginias después de haber sido de grandes movimientos en el tiempo en el que funcionaba el tren, los turistas y la agricultura son costumbres que se han disminuido notoriamente, debido, a que los habitantes y los dueños de las fincas ya no se preocupan por el cultivo de frutas y verduras que anteriormente era una fuente de empleo en el corregimiento; cada día se ve menos progreso.</p>

<p>Ocupación antigua: celador y oficios varios en la estación de Virginias</p> <p>Primero trabajaba en una proveedora, el 25 de octubre de 1975 empecé a trabajar en el ferrocarril ahí fue donde empezó mi carrera ferroviaria en una cantera que tenía la empresa arribita de Cabañas que se llama Montecristo que es donde se sacaba la piedra para el sostenimiento de las vías, trabajé 5 años primero como ayudante de machinero y luego me ascendieron a machinero (perfora la roca).</p>	<p>línea uno, el bajando por la línea dos y dejábamos la número tres por si llegaba un tren de carga. Las esperanzas con el ferrocarril ya se perdieron porque ya el gobierno no le interesa sino las carreteras, están restaurando todas las estaciones ya están organizando la de Caracolí pero lo hacen más por patrimonio. El ferrocarril ha sido una cosa muy buena para estas regiones.</p> <p>Transformaciones socioeconómicas</p> <p>No volvieron a entrar los turistas que entraban para las cavernas del Nus, el fin de año el tren bajaba</p>	<p>con una bara, era una dificultad para uno ir a Caracolí pues para ir a Puerto Berrio los dueños de unas fincas hicieron una carretera que era una trocha en esa época y se salía uno pues más o menos en un carrito pero un día cualquiera copiaron que por Puerto Berrio hacia Barranca montaron una moto sobre los rieles y la condicionaron con una mesita entonces la gente se desplazaba y un señor subió con eso hasta por aquí arriba y ya la gente copio eso y montaron lo que hoy se llama motorrodillo que fue la salvación para el transporte tanto para Caracolí como para Berrio porque ya transporta más gente.</p> <p>Virginias tiene dos factores la paz que se respira es muy buena, el clima muy bueno y el ferrocarril siempre hace mucha falta porque le daba mucha vida al pueblito, uno cuando el tren iba bajando que sonaba la campana en la estación todo el mundo se alertaba a estar pendiente a salir a mirar el tren, a ver los pasajeros que llegaban y a ver la gente que se asomaba</p>	
---	---	--	--

<p>Después clasifique en un concurso para oficios varios en la estación de Virginias y ahí empecé hacer varios oficios: celaba en la estación, ensuichaba las máquinas (cambiar las vías)</p>	<p>repleto para Puerto Berrio ahora ya eso se acabó. Anteriormente salía mucha agricultura, hoy un tomate, un plátano hay que traerlo de Medellín aquí que estamos en el monte y la yuca está más cara que en Medellín, la agricultura se nos fue a pique y hoy los ricos solo piensan en la ganadería y las máquinas como una guadañadora ha mermado el empleo.</p>	<p>por las ventanillas, esa era la película del medio día.</p>	
---	--	--	--

Nombre	Categoría	Discursos planteados por el entrevistado	Criterios para establecer el discurso
<p>Heriberto Antonio Gómez Vahos</p> <p>Situación actual:</p> <p>Panadero y fontanero es con el acueducto que es de la misma comunidad, me toca estar pendiente de que no falte el agua, arreglar cualquier daño, leer contadores, repartir los recibos, suspensión de algún servicio por no pago</p> <p>Ocupación antigua:</p> <p>Panadero</p>	<p>Categorías:</p> <p>funcionamiento Ferrocarril de Antioquia:</p> <p>El tren se acabó en el 98 me parece que fue.</p> <p>Uno en el tren el pasaje lo pagaba de aca a Caracolí dos mil pesos ahora en motorrodillo paga cinco mil, el transporte de materias primas se dificulta más también por costo y por la cantidad que se podía traer.</p> <p>Sería una dicha si volviera el tren</p> <p>Transformaciones socioeconómicas</p> <p>Virginias era</p>	<p>Aquí venía mucha gente todo lo que uno hacía en la panadería lo vendía uno no daba abasto, Cuando se acabó el tren ya la gente viene muy poquito por la cuestión del transporte y de ahí pa'ca se empezó a dañar también el trabajo prácticamente porque todo el mundo se iba migrando para la ciudad por cuestión de transporte y de estudio porque se cerró el colegio con la ida del tren, antes eran en el colegio eran ciento diez alumnos y en la escuela Madre Laura eran ciento veinte alumnos, ahora solo queda la escuela como con ciento cinco alumnos y solo se puede estudiar hasta novenos de bachillerato.</p> <p>Virginias era llenísimo porque solo existía la vía férrea entonces era la gente del Vapor, el Brasil, de Calamar, del Dorado, de Cabañas y de la Floresta salían aquí y traían la panela para vender y cargar en el tren junto con el ganado cuatro o cinco toneladas del</p>	<p>Es evidente los cambios que trajo la terminación del funcionamiento del tren en la economía del corregimiento de Virginias, debido, a la migración de los habitantes, a las pocas fuentes de empleo que se tenían en este lugar y a la falta de ingresos para dar un mejor sostenimiento a la familia.</p> <p>También la presencia de los paramilitares en un tiempo fue causa del abandono de muchas viviendas que en el presente están en total abandono o peor aún no existen.</p>

	<p>próspero y había mucha gente, ahorita está más o menos por el motorrodillo y por una hidroeléctrica que parece que se va abrir allí en Vengala, entonces la gente está motivada, a la carretera destapada le están prestando mucha atención. Uno ya económicamente se tenía que medir mucho porque ya no había tanto empleo ni tantas ventas, entonces había menos plata.</p>	<p>ganado se guardan en el embarcadero y toda la semana se embarcaba ganado, esto aquí era muy bueno en realidad. Esto se acabó de joder cuando se metieron las autodefensas porque muchos se iban por miedo, otros porque debían algo y así. Acá la única línea fija de transporte son los motorrodillos</p>	
--	--	---	--

Nombre	Categoría	Discursos planteados por el entrevistado	Criterios para establecer el discurso
<p>Humberto Alirio Sucerquia</p> <p>Situación actual: cuido la estación</p> <p>Ocupación antigua: movimiento de transporte férreo, es decir, la comunicación. Me tocaba autorizar vías para que no se encontraran carros de dos servicios por la misma vía</p>	<p>Categorías:</p> <p>funcionamiento Ferrocarril de Antioquia:</p> <p>Había trenes de pasajeros, de carga, la local que se partía acá en toda la estación.</p> <p>Ahora hay movimiento solo de carga hacia Cabañas-Grecia.</p> <p>Ojala volviera el tren, sería muy bueno es lo que necesitamos que haya movimiento, todo el mundo aclama por aquí el tren por los turistas y todo eso</p> <p>Transformaciones socioeconómicas: antes había más movimiento, hubo</p>	<p>En este momento no se ha cerrado la estación esperando que se va abrir una cantera (donde sacan el balastro) que se llama Montecristo con una empresa llamada Unión Temporal Ferroviaria pero eso no quiere decir que se vaya a activar otra vez como era antes, solo abren esta estación para tener un centro de llegada para sacar el material para reactivar la vía de acá para abajo.</p> <p>Cuando funcionaba el tren había muchas fuentes de empleo: venteros, para el cargue y descargue de mercancía al tren, mantenimiento de las vías, jefe de estación, servicios varios. Ahora ya no, el que sobrevive es porque tiene alguna finquita o un negocito aunque son muy pocos los ingresos.</p> <p>Aquí salía semanalmente mucha gente del campo</p>	<p>La llegada del tren aún es una esperanza que permanece en las mentes, sueños y deseos de todas aquellas personas que algún día tuvieron la oportunidad de conocer y disfrutar este fenómeno en la movilidad como lo fue el Ferrocarril.</p> <p>Aunque la estación de Cabañas aún esté en servicio y se espera sea utilizada para el uso de la cantera, solo queda en el recuerdo aquella época donde este sitio era de grandes movimientos económicos, sociales y culturales, con alto flujo de personas.</p>

	<p>mucho cambio, se acabaron las cosechas como la yuca, el plátano. Se acabó el tren, se acabó todo.</p>		
--	--	--	--

Nombre	Categoría	Discursos planteados	Criterios para establecer el discurso
<p>Jairo Jesús Londoño</p> <p>Situación actual: en la ganadería.</p> <p>Ocupación antigua: trabajador de Fincas (Jornalero)</p>	<p>Categorías: funcionamiento Ferrocarril de Antioquia: durante su funcionamiento Virginias era muy bueno, muy bueno, había gente y ahora no hay, había más ambiente, más comercio, todas esas fincas cerca de aquí movían el ganado por el ferrocarril y diario de las fincas sacaban ganado para echarlas para Medellín o para</p>	<p>Lo que tiene es que, cuando había ese transporte al de ahora es muy diferente, es más bueno el de ahora. Porque vea supongamos en el tren iba para Berrio y allá tenía que quedarse hasta mañana y si se descarrilaba eso, por ahí amanecía uno. Ahora es muy bueno el transporte. Aunque cuando se cerró el tren no habían todas esas posibilidades, uno quedó encerrado, nos movíamos con esos rodillos, pero con un palo, una bara, uno se montaba en la mesita que eso no tenía pues bancas ni la moto el mero coquito, o uno lo llevaban a Caracolí; un tipo en ese rodillo empujándolo a uno.</p>	<p>Durante su funcionamiento el tren trajo al corregimiento un gran movimiento económico y la posibilidad de que sus habitantes lograran tener ganancias con las paradas que hacía este medio de transporte, el alto flujo de turistas y habitantes que se dispersaban en Virginias generaba movimiento comercial y social.</p> <p>Aunque el tren era medio de transporte que permitía carga masiva, durante su existencia se presentaban inconvenientes durante la movilidad o el</p>

	<p>Cocorná.</p> <p>Transformaciones socioeconómicas:</p> <p>los trenes moviendo pasajeros para arriba y para abajo y moviendo carga.</p> <p>Ya con la hecha de la carretera, aquella que va para Berrio, la de San José que va para Berrio ya esto se acabó, la carretera tumbó mucho el ferrocarril. El tren funcionaba cuando ya echaron esa carretera y yo digo que fue por eso que se acabó, porque ya hay más servicio por allá, en los carros, los buses, los ganados ya salían en puro carro, la carga y de pronto llegaba un poquito más ligero.</p>	<p>De aquí para allá tenía que ser empujando él ese palo y de allá para acá venía mucho rato sin hacer nada, porque es bajando.</p> <p>Ya fueron poniendo las vías pues con estas carreteras, pero esta fue que la arreglaron ahora, la arreglaron pues alguna vez y la dejaron perder, esta de Virginias a Caracolí, ahora ya la volvieron arreglar y ya se arregló el transporte, ah y ya pusieron estas cosas, este motorrodillo.</p> <p>El tren sería muy bueno porque, ¿cómo le dijera yo? Llevaba mucha gente, subía carga y llegaba a todos los pueblos, pero ahora que pusieron esos rodillos, ¡eh ave maría home! El motorrodillo es como decir ahora, en un pueblito un carro.</p> <p>Dicen que muy bueno fuera que volviera el tren, pues hombre de pronto uno no sabe, de pronto puede que prospere, pero para el transporte, no es bueno, porque</p>	<p>desplazamiento a otros lugares, no era constante el tránsito de locomotoras y en caso de presentarse fallas, las soluciones eran muy demoradas.</p> <p>Gracias al motorrodillo, el nuevo medio de transporte que utilizan los habitantes del corregimiento, en la actualidad se puede contar con un sistema de transporte más práctico y ágil, el cual se encuentra disponible durante gran parte del tiempo.</p>
--	---	---	--

		<p>aquí en Virginias hay dos líneas que bajan de aquí a Berrio todos los días y de Berrio aquí. Un transporte muy bueno y eso hay de aquí a Caracolí, de Caracolí aquí o de San José o uno necesita una necesidad y si hay una moto que me saque a la autopista ya coge un bus.</p>	
--	--	---	--

Nombre	Categoría	Discursos planteados	Criterios para establecer el discurso
<p>Juan de la Cruz Valencia Grisales</p> <p>Situación actual: propietario y trabajador de una tienda en la vereda Cabañas.</p> <p>Ocupación antigua: Llegó a la vereda Cabañas por el desarrollo de una mina de oro ubicada a 800</p>	<p>Categorías: funcionamiento Ferrocarril de Antioquia:</p> <p>Cuando existía el tren, había muchas fincas por este lugar y todos los dueños de las fincas tenían sus trabajadores y labores diferentes, entonces había mano de obra, las fincas funcionaban con tres, cuatro o cinco obreros, entonces sacaban mármol,</p>	<p>Cuando el tren funcionaba había desarrollo, es decir, movimiento de pasajeros, transporte de carga de animales, de toda clase de carga.</p> <p>No hay mucha diferencia a cuando funcionaba el tren, es casi lo mismo, lo que pasa es que en la actualidad se apoderó fue la soledad; toda la gente se fue yendo, se fue yendo en busca de mejor alternativa.</p> <p>El cierre del tren si influyó porque aquí en Cabañas había un personal que era de sostenimiento de la vía, la</p>	<p>Cabañas una vereda de Virginias por donde pasaba el tren, se convirtió en estación de este medio de transporte, quien se vio favorecida con su funcionamiento y para sus habitantes, el movimiento que tenía el lugar tanto económico como social, era notable. El gran flujo de personas que salían a ver la llegada o despedida de las locomotoras, generaba expectativas en la comunidad.</p> <p>Las fuentes de empleo que se generaron a partir de</p>

<p>metros de ahí, trabajó haciendo el montaje y la administración de la misma.</p>	<p>madera, maíz y así.</p> <p>Transformaciones socioeconómicas:</p> <p>En estos momentos existen muy pocas fuentes de empleo, porque todo lo han modernizado ya la mano de obra se escaseo mucho y hay mucho terreno, mucho terreno abandonado sin administración ni nada.</p> <p>Antes era una región muy buena para vivir y económicamente había más facilidad; en la actualidad estamos muy solos y la fuente de empleo muy poca. No es dañino decir, los terratenientes acaban con las regiones.</p>	<p>mano de obra desapareció, ya no hay trabajo para la gente, eso fue acabando con esto.</p> <p>Los antioqueños tenemos fama de recursivos y en verdad, nosotros nos vimos sin transporte, sin nada aquí y aquí mismo, aquí mismo inventamos la moto mesa, no fue ningún otro, aquí se inventó, por gente que trabajaba en la mina, primero una bicicleta con una mesita, hasta que se inventó en ponerle la moto y eso fue adelantando, fue adelantando y el primer viaje lo hicimos a Virginias, nos fuimos trece personas en él. Ya la gente despertó la expectativa y se inventó el nuevo medio de transporte.</p> <p>La moto mesa nos ha favorecido en que no nos hemos tenido que ir todos, porque hay carretera pero es una sola vía y no es sostenible, salir un solo carro de aquí todos los días, no resultan pasajeros y sería muy caro, porque queda muy lejos, entonces la moto mesa es más económica, una moto de aquí a Berrio se gasta</p>	<p>funcionamiento de ferrocarril, les permitieron a los habitantes de la vereda Cabañas, tener una estabilidad económica, variedad de oficios en los cuales una persona se podía desempeñar y brindarle un mayor bienestar a sus familias.</p> <p>La base de la economía durante el funcionamiento del tren, eran las fincas, la mano de obra que se contrataba en estas era grande y por medio del ferrocarril se podía transportar cualquier tipo de carga y por ende el producido de la tierra o la ganadería.</p> <p>Con la finalización del funcionamiento del ferrocarril, la vereda Cabañas sufrió una gran desolación, sus habitantes empezaron a salir del lugar e ir en busca de mejores oportunidades,</p>
--	---	--	---

		<p>un galón de gasolina y puede llevar 20 o 25 pasajeros.</p> <p>Siempre salía la gente a esperar el tren o a embarcar el tren, el tren siempre traía, algún pasajero traía y la gente salía a esperarlos, esa era la expectativa, entonces no faltaba la gentecita.</p> <p>La verdad es que habido un poco de engaño. Siempre han tenido un proyecto, que dentro de un mes viene una compañía, que dentro tal fecha viene una compañía que es la que nos va a recibir, entonces todo este tiempo nos han mantenido con esa ilusión de que alguien va a coger la empresa y va a volver el tren, y ha sido una ilusión pasajera, menos mal que tenemos la moto mesa y que no la han prohibido.</p> <p>Si volviera el tren es muy posible que esto volviera a vivir, porque esto nació por el tren y se acabó por el tren.</p>	<p>sin embargo quienes quedaron continuaron luchando y de ahí salió lo que para ellos fue un gran invento, que nadie trajo, que fue con sus propios medios y recursos que se logró contar con una alternativa de transporte que les permitiera tener nuevamente un poco más de vida y movimiento económico, es decir, la moto mesa.</p> <p>La moto mesa hoy día es considerada como el único medio de transporte que les permite entrar o salir de la vereda, tener conexión con su corregimiento Virginias y con el municipio de Puerto Berrio, aunque también pueden hacer uso de una carretera, los altos costos que les acarrea el viaje por la misma, les impide usarla y prefieren viajar por los rieles que se usaban anteriormente para las locomotoras.</p>
--	--	--	--

Nombre	Categoría	Discursos planteados por el entrevistado	Criterios para establecer el discurso
<p>Luis Alcides Franco Galeano</p> <p>Situación actual: Conductor de motorrodillo hace 13 años</p> <p>Ocupación antigua: Cuidaba su finca ganadera que le heredó su padre</p>	<p>Categorías: funcionamiento Ferrocarril de Antioquia:</p> <p>Cuando el tren empezó a funcionar era con máquinas de vapor, yo me acuerdo que cuando el tren llegaba la gente nada más salía a recibir los que llegaban y otros que viajaban, entonces veía uno tanta gente. Si vuelve el tren sería una maravilla y en alguna ocasión a nosotros los conductores del motorrodillo estuvieron unos ingenieros a nosotros nos daban un subsidio o algo así o nos dejaban</p>	<p>Acá cuando se terminó el tren no teníamos como movilizarnos, gracias al motorrodillo fue el que trajo nuevamente el transporte, acá las personas primero era la mesa sola y una persona lo empujaba con una bara solo podían viajar dos máximo tres con el que manejaba porque era con la fuerza de uno, luego la misma mesa la montamos en una moto, luego le pusimos sillas y techito.</p> <p>Ahora existe una asociación de motorrodillos que se encarga si alguien se chocó se informa a la junta entonces ellos toman la decisión y sanciona al que tuvo la culpa suspendiéndolo el día domingo, el que tiene la culpa es el que no para.</p> <p>En el motorrodillo uno va cogiendo su clientela, lo buscan a uno, entonces así le sirvo a la gente para su transporte y yo me beneficio para mantener a mi familia.</p> <p>La policía de Caracolí nos hace</p>	<p>El motorrodillo fue el medio de transporte que permitió la movilización de personas que salen y entran al corregimiento de alguna u otra manera fue el reemplazo del fenómeno que marco la historia de este lugar: Ferrocarril de Antioquia.</p> <p>Ahora si no fuera por el motorrodillo aún estuvieran incomunicados, sin saber nada de turistas porque no existe ninguna otra ruta fija para llegar hasta Virginias, aunque, existan en el momento dos carreteras destapadas y hubiera menos fuentes de empleo.</p>

	<p>trabajando en el Ferrocarril para que se retirarán de su labor.</p> <p>Transformaciones socioeconómicas:</p> <p>Virginias quedó muerto cuando se fue el tren, ahora hay mucha paz.</p> <p>Ahora aquí para ver gente arme una pelea o en las fiestas de agosto o San Isidro que viene gente de otras partes.</p>	<p>reuniones y nos prohíben cargar vicio porque en este medio es muy fácil porque yo no puedo revisar el bolso de los pasajeros aunque eso no se ve con mucha frecuencia.</p>	
--	---	---	--

Nombre	Categoría	Discursos planteados	Criterios para establecer el discurso
<p>Lukeiro de Jesús Barrera Betancur</p> <p>Situación actual:</p>	<p>Categorías:</p> <p>funcionamiento Ferrocarril de Antioquia y</p> <p>No era nada más en los meros</p>	<p>Cabañas era una cosa buena porque al menos la gente salía del campo toda para acá y esperaban los trenes, el tren subiendo o el tren bajando y luego ya la gente se iba</p>	<p>Cabañas, una de las veredas del corregimiento de Virginias que también fue reconocida en la época del funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia</p>

<p>Ocupación antigua:</p> <p>trabajaba en el Ferrocarril y cuando comienza uno, comienza como obrero en la vía, después a uno lo capacitaban y de ahí, ya quedé fue de operador de tablero de control, como electricista. Eso era una pieza grande donde tenían una trituradora y yo miraba que transportador estaba funcionando</p>	<p>ferrocarriles, porque había otra cosa que era... Pues las fincas el campo, los trabajadores se desempeñaban por ahí empezando los potreros, limpiándolos esa era la única fuente de empleo que había aquí.</p> <p>Actualmente hay una mina de oro allí, de beta que la explotan los trabajadores, de resto, no hay más nada.</p> <p>Transformaciones socioeconómicas:</p> <p>Hubo un cambio total y es que esto se murió, todas esas estaciones.</p>	<p>trochando para la montaña.</p> <p>Eso fue una empresa que se llamaba Ferrocarriles de Antioquia y después pasó a Nacional, nos trajo crecimiento, al menos uno criaba a su familia y progresaba uno con su familia, a darles estudio, capacitarlos también.</p> <p>Ya cuando finalizó el tren ya quedamos a la deriva, ni para allá ni para acá. Gracias a mi Dios, pero al menos conseguí casita acá y ahí me mantiene durante la trayectoria.</p> <p>Lo único que hay bueno en Cabañas es que hay una tranquilidad buena, que aquí no molestan para nada, no hay violencia, no hay nada, es lo único bueno que hay, la sociedad.</p> <p>Ya después de que se acabaron los trenes, ya vinieron a sacarlos, la moto mesa y funciona bueno porque es el medio de transporte de acá, uno se va para Puerto Berrio o Caracolí, San José y si es posible lo esperan a uno a que haga sus vueltas y lo vuelven a</p>	<p>por ser estación de este medio de transporte, se vio beneficiada, pero como Virginias, quedó en completó encierro cuando finalizó el funcionamiento de este mismo.</p> <p>Para sus habitantes la llegada del tren le permitió vivir tiempos buenos a la vereda porque la gente que tenía sus casas dentro de las montañas, salía de ellas y bajaba hasta la estación Cabañas, para disfrutar del turismo y de la actividad social y económica que aquí se vivía.</p>
---	--	--	---

		<p>traer.</p> <p>De todas maneras el tren era el tren, era más económico y no había tanto peligro, porque el tren tenía una prevenida de que arrancaba de aquí para sabaletas y él tenía que pedir autorización para poder salir una máquina de acá. Lo cual ahora no se puede hacer eso porque no hay comunicación, ellos tienen unos celulares pero no funcionan, pues tienen que ser con antena, pero de resto no funcionan dentro de la vía, cuando se encuentran dos motomesas, se baja la una, la que venga menos pesada, le da paso a la que tenga más carga y se baja, ya después vuelven y montan.</p> <p>El gobernador estuvo allí en un pueblito que se llama Caracolí y dijeron de que es más económico hacer la doble calzada que reconstruir el ferrocarril, porque esto está en montaña todo de aquí para arriba. Ojala fuera cierto que se reconstruyera, eso está en comentarios desde que se acabó el ferrocarril, de que lo iban a</p>	
--	--	---	--

		<p>reconstruir y ya llevamos que; esto se acabó en el 2000, y de ahí para acá no han reconstruido nada, el 16 de junio, cayó un viernes, ese día hubo un aguacero que esto se inundó todo, el agua casi sube hasta plancha aquí encima, las casas de abajo quedaron todas tapadas, eso fue como una cosa rara, esto nunca se había llegado a inundar así, si se inunda, pero no así de esa forma. El comentario de que en el 2000 se iba acabar el mundo, pero se acabó fue el tren.</p>	
--	--	--	--

7.3.1 Análisis de las narrativas

La terminación del funcionamiento del tren en el corregimiento de Virginias y su vereda Cabañas trajo consigo varios cambios y transformaciones sociales, culturales y económicos que con el paso del tiempo los mismos habitantes de este lugar luchan con perseverancia para poder salir de la oscuridad en que los dejó el tren con su última partida definitiva, sin esperanzas de que llegue nuevamente con el sonido de las locomotoras y de la campana que sonaba cada que estaba cerca a las paradas obligatorias, para que las personas

estuvieran atentas y presenciarán la llegada y salida de turistas, la carga y descarga de mercancía como: ganado, queso, leche, frutas, verduras, legumbres, cal y maíz.

Estos cambios y transformaciones los evidencian sus pobladores a través de los relatos que se hicieron en el trabajo de campo con 9 habitantes de estos dos lugares que cuando eran estaciones del tren se les veía progreso, fuentes de empleo, un gran movimiento económico y la posibilidad de que sus habitantes lograran tener ganancias con las paradas que hacía este medio de transporte, el alto flujo de turistas y de habitantes que se dispersaban en Virginias y Cabañas, generaba movimiento comercial y social.

Cabañas y Virginias también fueron reconocidas en la época del funcionamiento del Ferrocarril de Antioquia por ser estaciones de este medio de transporte, se vieron beneficiadas pero quedaron en completo encierro cuando finalizó el funcionamiento del mismo. Para sus habitantes la llegada del tren les permitió vivir tiempos buenos porque la gente que tenía sus casas dentro de las montañas, salía de ellas y bajaba hasta la estaciones, para disfrutar del turismo y de la actividad social y económica que aquí se vivía.

Las fuentes de empleo que se generaron a partir de funcionamiento de ferrocarril, le permitieron a los pobladores de Virginias y Cabañas, tener una estabilidad económica, variedad de oficios en los cuales una persona se podía desempeñar y brindarle un mayor bienestar a sus familias. La base de la economía durante el funcionamiento del tren, eran las fincas, la mano de obra que se contrataba en estas, era grande, por medio del ferrocarril se podía transportar cualquier tipo de carga y por ende el producido de la tierra o la ganadería.

Con terminación del tren, también se disminuyó notoriamente la agricultura, debido a que ya no hay un medio de transporte que permita llevar productos en gran volumen a otros municipios o a la Medellín para su comercialización razón por la cual los habitantes y los dueños de las fincas ya no se preocupan por el cultivo de frutas, verduras, legumbres y maíz

que anteriormente era una fuente de empleo en el corregimiento, ya solo los cultivan en ocasiones para el consumo personal en el hogar.

El cierre de plantas físicas como el caso del liceo donde recibían clases más o menos ciento diez estudiantes terminando su secundaria, en la actualidad solo queda en el recuerdo la cifra anteriormente mencionada, debido que solo se cuenta con la escuela Madre Laura donde reciben clase hasta el grado noveno. Un factor tan primordial en la formación intelectual del ser humano con una falencia que es una de las razones por la que se van para otros lugares a terminar su secundaria y en busca de mejores oportunidades de vida social, económica y profesional, por la falta de fuentes de empleo, salud, seguridad, educación y estar incomunicados por varios años sin saber nada de turistas, viajeros y mercancías que eran tan común encontrar por las calles de estos lugares.

En conclusión, con la finalización del funcionamiento del ferrocarril, la vereda Cabañas y su corregimiento Virginias sufrieron una gran desolación, contando con la ausencia de muchos pero con la presencia de unos pocos que continúan luchando por el arraigo, amor y recuerdo de lo que un día fue un fenómeno en la movilidad y hoy copian del Magdalena un nuevo medio de transporte que les permite tener nuevamente un poco más de vida y movimiento económico, es decir, el motorrodillo que actualmente es considerado como el único medio de transporte para entrar o salir a otros lugares.

La llegada nuevamente del tren aún es una esperanza que permanece en las mentes, sueños y deseos de todas aquellas personas que algún día tuvieron la oportunidad de conocer y disfrutar este sistema de movilidad como lo fue el Ferrocarril.

7.4 Alternativas socioeconómicas

Gracias al Ferrocarril de Antioquia, un medio de movilidad que tuvo relevantes aportes en el desarrollo del departamento, corregimientos y municipios por donde este funcionaba, Virginias y Cabañas contaron con una época donde se veía gran movimiento económico, turístico y comercial. Actualmente están abandonados por el gobierno y por la poca actividad económica que se vive después de la terminación del funcionamiento del tren que movilizaba todos los turistas, pobladores, comerciantes, ganaderos y habitantes.

Conocer el empuje e imaginación de las personas que no dejaron abandonados las vías férreas a pesar de las dificultades que al inicio tuvieron con el robo de los rieles por parte de grupos paramilitares y los propios habitantes para la comercialización de hierro, y organizar nuevos medios de transporte como son los motorrodillos que con el paso del tiempo han mejorado y se convirtieron en el medio de movilidad más usado y relevante del corregimiento de Virginias y Cabañas porque de no ser por ellos no habría manera de llegar hasta allí y estaría en total abandono.

Estar incomunicados fue por varios años, después de la finalización del funcionamiento del tren, hasta que se copió del Magdalena el primer motorrodillo que gracias a la existencia de los caminos riales pudieron utilizarlos como remplazo del tren y así poder activar un poco lo que antes era tan común en el pueblo: los turistas y el transporte de mercancías.

La creación del motorrodillo, que es utilizado por sus habitantes y turistas para poder transportar alimentos, mercancías para los negocios y hogares; también como medio de comunicación para el envío de correspondencia que llega hasta el municipio de Caracolí y aquí lo recoge el conductor del motorrodillo para hacer entrega a quien le corresponda en el corregimiento o sus veredas aledañas. Aunque actualmente existen dos carreteras destapadas para ingresar, estos lugares no cuentan con transporte público constante, debido a esto, el

motorrodillo en el corregimiento y sus veredas, se ha convertido en el único medio de transporte fijo para salir y llegar a otros lugares, logrando salir un poco del abandono en que se encontraban después del no funcionamiento del tren.

Actualmente, el motorrodillo es un medio de transporte que lleva turistas desde San José del Nus hasta Puerto Berrio haciendo un recorrido por todos estos corregimientos que quedaron en el abandono cuando el tren no siguió con su funcionamiento.

Este nuevo medio de transporte ha traído a municipios, corregimientos y veredas un poco más de movimiento turístico y económico a comparación de como quedó cuando el ferrocarril dejó de funcionar, ya es más fácil viajar a Virginias desde Caracolí en motorrodillo, actualmente esta vía es visitada por el impacto e innovación que trajo este transporte que viaja por las antiguas vías férreas del Ferrocarril de Antioquia.

Además, el motorrodillo adoptado como único medio de transporte en estos corregimientos crea una cultura dentro de los habitantes volviéndolo cotidiano y necesario en sus vidas, mientras para los turistas es algo atípico tomado como diversión y medio de atracción del cual se puede hacer uso esporádicamente desde San José del Nus hasta Puerto Berrio.

En conclusión, dicho por sus habitantes, el motorrodillo fue el medio de transporte que permitió la movilización de personas que salen y entran al corregimiento de alguna u otra manera fue el reemplazo del fenómeno que marcó la historia de este lugar: Ferrocarril de Antioquia. Ahora bien, si no fuera por el motorrodillo aún estarían incomunicados, sin saber nada de turistas porque no existe ninguna otra ruta fija para llegar hasta Virginias, aunque existan en el momento dos carreteras destapadas y menos fuentes de empleo.

8. Conclusión

Esta investigación es de gran aporte tanto para los habitantes del corregimiento de Virginias, la Alcaldía del municipio de Puerto Berrio, estudiantes y lectores en general, como para quienes realizaron este proceso, debido al conocimiento que se logra obtener por medio de las narraciones y las imágenes sobre las transformaciones que se originaron a casusa del no funcionamiento del tren, y las cuales se hicieron evidentes en el trabajo de campo.

Los habitantes que se salieron del corregimiento, posterior a la finalización del funcionamiento del tren, generaron un gran impacto en los pobladores que se quedaron, puesto que las posibilidades de volver a tener el mismo movimiento que se vivía cuando pasaba el tren por este lugar, se hizo cada vez más difícil; es evidente la soledad en sus calles. Aunque hay lugares y caminos que se conservan intactos, en la actualidad muchas de las personas que los frecuentaban, ya no se encuentran allí.

Presenciar la llegada o salida del tren era un acontecimiento que los llevaba a salir de sus casas sin importar lo que estuvieran haciendo en el momento, hecho que en la actualidad no se ve reflejado, ya que el medio de transporte utilizado en el momento sube y baja por la única carrilera que queda, sin hora fija, sin campana ni espectadores que hagan euforia por su llegada.

La finalización del tren para los habitantes de Virginias significó la decadencia económica, social y turística que se pudo activar un poco gracias al nuevo medio de transporte llamado motorrodillo que actualmente hace parte de la vida cotidiana de los pobladores del corregimiento y veredas aledañas; adicionalmente, los cambios que se presentaron en los hábitos de consumo fueron indudables, puesto que de los productos que llegaban por la antigua vía férrea, ahora llegan unos pocos.

La educación también se vio afectada, debido a que allí quedaron muy pocos habitantes, lo que llevó al cambio educativo de no tener disponibles los grados: décimo y once de bachillerato, dejando como consecuencia que los jóvenes del pueblo no puedan terminar su secundaria.

En los años ochenta el tren fue un fenómeno de movilidad que trajo consigo desarrollo social, económico y turísticos para los lugares que contaron con él, para Virginias fue un sinónimo de prosperidad, progreso y desarrollo, un sitio que como parada obligatoria del tren, contaba con un reconocimiento cultural, pero en la actualidad sólo vive en los recuerdos de aquellas personas que en algún momento pasaron por allí y de los que aún residen en este terreno.

Anexos

Anexo 1

Anexo 2

Bibliografía

- Alcaldía de Medellín, (1961). Informe sobre las negociaciones de venta de la nación del Ferrocarril de Antioquia. Medellín.
- Aquiles Echeverri M.(1974), El Ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo: Salesiana. Medellín.
- Arroyave, Claudia. (2007). Por la ruta del tren dormido: crónicas de un viaje por las estaciones del Ferrocarril de Antioquia, de Puerto Berrio a Medellín. Medellín.
- Berrios Villalba, Antonio. (2007). Las comunicaciones ferroviarias. España.
- Betancur, Belisario; Zuluaga Osorio, Conrado. (1995). El tren y sus gentes: los ferrocarriles en Colombia. Santa Fé de Bogotá.
- Bravo Betancur, José María, (1974). Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia. Medellín.
- Calleja, Seve. (2005). Historia de los trenes. Alma Mater. Medellín.
- Cisneros, Francisco Javier, (1.879). Ferro-Carril de Antioquia. Medellín.
- Cisneros, Francisco Javier. (1880). Memoria sobre la construcción de un ferrocarril de Puerto Berrio a Barbosa. Medellín.
- De Canales, F., De Alvarado, E., Pineda, E. (1986). Metodología de la investigación (1a. ed.). Honduras: Organización panamericana de la salud.
- Galeano, M. (2004). Diseño de proyectos en la investigación cualitativa. Medellín: Universidad EAFIT

- Galeano, M. (2004). Estrategias de investigación social cualitativa: el giro en la mirada. Medellín: la carreta editores
- Jaramillo, G. (2014). De viaje por la quiebra: un tejido entre el pasado y el presente síntesis de la experiencia de formación de grupos de vigías del patrimonio en los municipios de Cisneros y Santo Domingo. Medellín: Universidad San Buenaventura.
- Latorre, Gabriel. (1924). Francisco Javier Cisneros y el Ferrocarril de Antioquia.
- Lucio A. Restrepo; Fabriciano Botero. 1896. Documentos relativos al Ferrocarril de Antioquia. Imprenta del Departamento. Medellín
- Márquez Díaz, Luis Gabriel. (2011). Estimación de costos externos marginales de los modos de transporte carretero, fluvial y ferroviario en Colombia.
- Montoya, Epifanio. (1924). El municipio de Puerto Berrio y el Ferrocarril de Antioquia. Medellín.
- Muriel Foronda, Rafael Darío. (2009), El transporte ferroviario de alta velocidad, España.
- Pérez Hernández, Edmundo. (1998). Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia. Medellín.
- Poveda Ramos, Gabriel, (1974). Antioquia y el Ferrocarril de Antioquia. Medellín.
- Quijano Wallis, José María; Galindo, Aníbal; Cisneros, Francisco Javier. (1878). Ferrocarril de Antioquia Puerto Berrio (Antioquia)
- Secretaria de Educación y Cultura de Antioquia. (1994). El Ferrocarril de Antioquia: una historia de grandeza y pujanza. Medellín.
- Tisnés J, Roberto María; Zapata Cuéncar, Heriberto. (1980). El Ferrocarril de Antioquia: Historia de una empresa heroica. Medellín.
- Zuluaga Osorio, Conrado. Betancur Cuartas, Belisario, (1995) El navegante, El tren y sus gentes: los ferrocarriles en Colombia.

