

TESOROS ESCONDIDOS, VOCES OLVIDADAS - FAMILIA FERROVIARIA EN CHIQUINQUIRÁ 1960 - 1980: APROXIMACIÓN CRÍTICA DESDE EL ESPACIO BIOGRÁFICO Y LOS ESTUDIOS CULTURALES

HIDDEN TREASURES, FORGOTTEN VOICES - RAILWAY FAMILY IN CHIQUINQUIRÁ 1960 - 1980: A CRITICAL APPROACH FROM THE BIOGRAPHICAL SPACE AND THE CULTURAL STUDIES

Óscar Orlando Reina Vera ¹ 

¹ Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia – UPTC, **Email:** oscar.reina@uptc.edu.co

Para citar este artículo: REINA VERA, ÓSCAR O. (2024). Tesoros escondidos, voces olvidadas - familia ferroviaria en Chiquinquirá 1960-1980: Aproximación crítica desde el espacio biográfico y los estudios culturales. LOGINN Investigación Científica Y Tecnológica, 8(1). <https://doi.org/10.23850/25907441.6328>

Recibido: 05 de abril de 2024

Aceptado: 06 de junio de 2024

Publicado en línea: 25 de junio de 2024

.....

Palabras

clave:

Estudios
Culturales;
Espacio
Biográfico;
Memoria;
Ferrocarril;
Identidad.

Resumen

Este artículo de reflexión presenta un análisis crítico desprendido de la pregunta ¿Qué construcciones culturales, relaciones de poder e identidades se pueden identificar en el contexto ferroviario de Chiquinquirá, entre 1960 y 1980?, como eje de una investigación enmarcada en los Estudios Culturales, el Espacio Biográfico y la Memoria, como soportes teóricos y conceptuales. En efecto, a partir de una cuidadosa exploración de la memoria ferroviaria presente en las narrativas de algunos de los integrantes de esta familia, se construyó un corpus que generó un examen cualitativo de carácter hermenéutico. Este proceso permitió la identificación de unos caracteres culturales presentes en este entorno. Tales aspectos reflejan unas categorías conceptuales específicas: cultura, poder, identidad, participación cultural, política cultural y subjetividades, dentro de los rasgos identitarios de ese contexto. Esta realidad evidencia el rol del Ferrocarril del Norte en Chiquinquirá y las raíces culturales que sembró en esta región. Como parte de este estudio, y de acuerdo con su corte hermenéutico, el proceso en la actualidad se encuentra en la fase de construcción de historia narrada con el fin de visibilizar esta familia cultural. De hecho, este trabajo suscita nuevas propuestas que valoren la riqueza presente en la memoria popular.

JEL: N9

Abstract

This article of reflection presents a critical analysis, based on the following question: What cultural constructions, power relations and identities can be identified in the railway context of Chiquinquirá in the period 1960 – 1980? This is the basis of a research study whose theoretical and conceptual foundations are Cultural Studies, Biographical Space and Memory. In fact, as a result of a careful exploration of narratives provided by some members of the railway family in such a setting, it was built a corpus that was analyzed from a qualitative and hermeneutical perspective. Throughout the process, some cultural aspects of that context were identified. Those aspects reflect specific conceptual categories: culture, power, identity, cultural participation, cultural policy and subjectivities representing the identity traits of that context. This reality shows the role of the North Railway in Chiquinquirá, as well as the cultural roots, planted in this region by this company. As a part of this study, and according to the hermeneutical perspective, the research process currently consists in rewriting a narrated story in order to make this cultural family visible. By the way, this study promotes new proposals in the commitment of giving importance to the wealth of popular memory.

.....

Keywords:

Cultural
Studies;
Biographical
Space;
Memory;
Railway;
Identity.

Introducción

Este artículo de carácter reflexivo presenta un análisis crítico en relación con los resultados obtenidos en el marco de un proyecto de investigación en el nivel doctoral¹, a través del cual se ha adelantado una exploración cualitativa en torno a las memorias y rasgos identitarios de la familia ferroviaria de Chiquequirá y su zona de influencia, con especial énfasis en el período 1960-1980.

En primera instancia, este estudio toma dos ejes referenciales fundamentales. De una parte, se ha acudido a tres componentes de carácter teórico y conceptual que han permitido una aproximación al análisis de la recuperación de la memoria de la familia ferroviaria de Chiquequirá, como riqueza cultural de esta región del país y cuyo rescate se torna pertinente dentro del proceso de valoración de un contexto y de una comunidad, a través de los relatos y la historicidad que están directamente ligados al patrimonio en mención. El primer componente está integrado por la memoria, las narrativas, la subjetividad, el espacio biográfico y el relato; en especial con la visión y el trabajo de Arfuch y de Ricoeur. El segundo está representado por los Estudios Culturales, a partir de Lawrence Grossberg en el contexto mundial y algunas otras miradas, con base en los Estudios Culturales Latinoamericanos; y el tercero, desde luego, integrado por algunos de los estudios que, soportados en diversas perspectivas, anteceden y guardan relación con el tema central de investigación, desde lo global, pasando por el entorno nacional y con atención a lo local.

El segundo eje, como referente central, está constituido por las voces de la familia ferroviaria en Chiquequirá, a través del acercamiento a sus espacios biográficos, sus memorias, relatos y testimonios, así como los artefactos que, en particular, se conservan y se han construido de la relación directa de sus miembros con el ferrocarril en esta zona del país y de las interacciones entre los integrantes de esta comunidad.

Ahora bien, la pregunta central que origina esta apuesta investigativa es: ¿Qué construcciones culturales, relaciones de poder e identidades se pueden identificar en el contexto ferroviario de Chiquequirá, entre 1960 y 1980? En torno a esta pregunta de investigación, giran líneas específicas que alimentan el acercamiento a sus respuestas y a nuevas inquietudes: primero, la aproximación a experiencias personales, familiares y laborales, desde el espacio biográfico y autobiográfico de diferentes testigos de ese contexto ferroviario en el período señalado; en segunda instancia, la identificación de fuerzas sociales, familiares e identitarias presentes en los relatos biográficos de miembros de la comunidad ferroviaria del entorno y la época en referencia; y en tercer término, la caracterización de artefactos propios de la vida personal, familiar y laboral de miembros de la familia ferroviaria de Chiquequirá, que evidencian rasgos culturales de esta región en el período en mención.

De acuerdo con el mapa aludido, el espacio biográfico representa una apertura a la narración de vivencias y experiencias del ser como sujeto individual y social. En esencia, como se descubre en El espacio biográfico, dilemas de la subjetividad contemporánea, a través de la memoria y la experiencia del sujeto se posibilita la reflexión no sólo en relación con la vivencia individual sino en cuanto a elementos particulares de la trama social (Arfuch L., 2010). En efecto, en sus trabajos, Leonor Arfuch

¹ Tesis Doctoral “*Espacio Biográfico, Subjetividad y Narrativas: Aproximación Crítica desde los Estudios Culturales, aplicada al Ferrocarril en Chiquequirá, Patrimonio Olvidado*”. Programa de Doctorado en Lenguaje y Cultura de la Facultad de Ciencias de la Educación de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, UPTC –, Sede Central Tunja.

demuestra cómo un acercamiento a la subjetividad, la identidad, las narrativas, la memoria y la experiencia, por medio del espacio biográfico, connota romper esquemas para construir conocimiento a partir de la valoración de lo vivencial y de diversas narrativas, donde el sujeto está en el centro y no sólo se comunica consigo mismo, sino que ese diálogo permite establecer nexos e interacciones con el mundo externo y su espectro problemático en lo colectivo, en lo social y en lo cultural. Por su parte, Ricoeur, como referente de Arfuch, refiere la forma en que el relato acompaña a la vida. Desde la perspectiva hermenéutica, la vida connota una capacidad pre-narrativa. “Una vida no es más que un fenómeno biológico en tanto la vida no sea interpretada” (Ricoeur P., 2006, pág. 17).

Tomar como referente los Estudios Culturales significa examinar no sólo los aportes de Ricoeur y Arfuch, sino de intelectuales como Raymond Williams, Stuart Hall y Lawrence Grossberg, entre otros. Así, una línea de pensamiento clave dentro de los Estudios Culturales consiste en que “en sus diversas manifestaciones conceptualiza a la cultura como imbricada con todas las prácticas sociales y a esas prácticas, a su vez, como manifestaciones comunes de la actividad humana” (Hall, 2006, pág. 10). Al respecto, Lawrence Grossberg advierte que, con los estudios culturales, como forma diferente de adelantar el trabajo intelectual, se produce cierto tipo de conocimiento o entendimiento, en el contexto de las transformaciones de los distintos mundos en que habitamos (Grossberg L., 2009).

En efecto, Grossberg presenta una multiplicidad de escenarios en los que este campo despliega su labor. De una parte, describe las maneras como las prácticas culturales se producen, se insertan y funcionan en la vida cotidiana de los seres humanos y las formaciones sociales; de otra, los mecanismos a través de los cuales las vidas cotidianas están articuladas por la cultura y con ella. Los Estudios Culturales también investigan el empoderamiento o el desempoderamiento de las personas, y cómo se articulan sus vidas a las trayectorias del poder político y económico. Se ocupan, por ende, del papel de las prácticas culturales en la construcción de los contextos de la vida humana como configuraciones de poder.

Cabe destacar que, con base en el profundo estudio que sobre cultura se desarrolla hacia la mitad del siglo XX (Williams, 1977), y que se ratifica en la década de los años setenta, Lawrence Grossberg traza el camino a través del cual demuestra cómo los Estudios Culturales están directamente relacionados con la contextualidad radical. Al respecto, afirma que “la identidad, la significancia y los efectos de cualquier práctica o acontecimiento... se definen sólo por el complejo conjunto de relaciones que los rodean, interpenetran y configuran y que los convierten en lo que son” (Grossberg L., 2012, pág. 36).

Con base en lo identificado en el apartado anterior, resulta conveniente dirigir la mirada hacia los Estudios Culturales Latinoamericanos. En este contexto, a partir del legado de los Estudios Culturales y su génesis anglosajona, se exploran categorías directamente relacionadas con las problemáticas que, en gran medida, determinan encuentros y coyunturas entre diversas realidades de Latinoamérica. De lo general a lo particular, el carácter de interdisciplinariedad, propio de los Estudios Culturales, en el entorno latinoamericano mantiene la coherencia de ocuparse también de las culturas o subculturas de comunidades que no hacen parte de lo que tradicionalmente se considera como culto, es decir, de grupos en cierta medida marginados o de cultura popular (Szurmuk & McKee Irwin, 2009).

Al avanzar hacia el escenario de la revisión documental (en los contextos internacional, nacional y local), en cuanto a libros, artículos, publicaciones, tesis, monografías, trabajos de grado y archivos relacionados con el ferrocarril, desde las perspectivas conceptuales de análisis propias de esta apuesta investigativa, surgen caracteres específicos que identifican esa producción. Un primer elemento

consiste en que, el ferrocarril ha despertado la atención de las más diversas ciencias y disciplinas: Arquitectura, Ingeniería, Economía, Urbanismo, Sociología, Historia, Política, Bellas Artes, Ciencias Sociales, Antropología, Museología, Diseño y Turismo, por ejemplo. Otro aspecto por resaltar es el enfoque; la primera mirada al respecto apunta a su significado y su defensa como patrimonio material.

Desde luego, hay estudios que van más allá y exploran las connotaciones de patrimonio desde la integralidad con lo social y lo cultural. Asimismo, los trabajos se han construido en diferentes niveles de formación (pregrado y posgrado –tesis de maestría y doctorado–), así como en escenarios de carácter público y privado; por ende, varía el grado de profundidad en sus desarrollos. No obstante lo descrito, y aunque esa vasta diversidad de publicaciones no trata de manera directa la conexión entre lo que significa el ferrocarril y los ejes conceptuales de esta investigación, emergen aristas cuya cuidadosa exploración ha enriquecido este trabajo, como más adelante se explica.

En cuanto al contexto internacional, a continuación, se relacionan documentos que guardan una relación cercana, en algunos de sus rasgos más relevantes, con la temática abordada en este estudio investigativo. Conviene señalar que, la pesquisa en ese entorno connotó la revisión de cuarenta referentes; en ese proceso, fueron seleccionados seis en particular, de los cuales cuatro corresponden a Chile, uno a Ecuador y otro a España.

De una parte, en Chile se ha advertido que, más allá de una declaratoria tipo Monumento Nacional, no existe una política de valoración cultural con un enfoque histórico-social respecto del significado del ferrocarril en el desarrollo de la nación (Torres, 2013). Nueve años después, se ratifica lo identificado por el anterior trabajo: la sola declaratoria de Monumento Nacional protege únicamente los objetos de manera descontextualizada, hecho que desconoce el valor inmaterial del ferrocarril. (Romero, 2022). En otro estudio, a partir de una revisión en tres regiones del sur de ese país sudamericano, se identifica diversidad de memorias ferroviarias y su papel en torno a la importancia de las acciones en relación con este patrimonio. (Guerrero, 2018).

En esa nación, conviene exaltar el valor cívico de la comunidad respecto de su empoderamiento en relación con el patrimonio ferroviario. Al respecto, se reivindica el valor de la movilización ciudadana que en 1990 defendió la Estación Central del Ferrocarril, en Santiago de Chile, como hito de la cultura ferroviaria (González, 2022).

Otra nación de esta parte del continente donde surge un estudio con especial significado es Ecuador. Allí, se desarrolló un trabajo valioso relacionado con el Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI) del Cantón Riobamba. En esta investigación se identificaron los sub-ámbitos denominados ‘oficios tradicionales’ y ‘técnicas artesanales tradicionales’ ligadas a la memoria ferroviaria. Como resultado, se demuestra que el PCI resulta fundamental para el desarrollo del turismo cultural. (Ati, 2022).

Al dirigir la mirada a Europa, llama la atención un estudio realizado acerca del ferrocarril en España durante el Siglo XX, en términos de la valoración de este patrimonio como manifestación cultural y elemento de identidad, lo cual sólo ha cobrado importancia desde finales de esa centuria. (Méndez & Cuéllar, 2017).

Para el caso de Colombia, se ha identificado una situación similar a lo expresado sobre el contexto internacional: diversidad de enfoques, disciplinas, temas y formas de abordaje investigativo en relación con el ferrocarril. En tal virtud, luego de una cuidadosa revisión de cuarenta referentes, como en el caso anterior, según su naturaleza, especial atención se les prestó a nueve documentos.

Como se podrá inferir, algunos de esos trabajos se acercan en gran medida a la esencia de este trabajo investigativo; otros aportan referentes históricos claves, tanto en el contexto nacional, como en el caso del Ferrocarril del Norte, en específico; paralelamente, otro trabajo presenta una de las posiciones oficiales del ámbito administrativo en la última época de auge de este patrimonio, y en su transición hacia el declive.

De un lado, un estudio reivindica el valor de las narrativas orales en la construcción identitaria de unos trabajadores ferroviarios que se desempeñaron en Bogotá, en el período 1958-1970. (Rodríguez-Leuro, 2008). De otro, se defiende la importancia de avanzar hacia la formulación de una política integral de ‘patrimonio ferroviario colombiano’ que valore las huellas de este sector dentro de la memoria colectiva de la nación. (Nieto, 2011). Un tercer aporte surge de un proyecto de carácter fotográfico, el cual contribuye en la construcción de la memoria nacional y del patrimonio tanto material como inmaterial. En su exploración sobre ‘El Expreso del Sol’, valora el tejido de historias de vida y memorias desprendidas de este componente del patrimonio ferroviario (Vargas, 2014).

Entre la diversidad de estudios, emerge una cuarta contribución con profundo significado en el contexto de este trabajo investigativo, ya que en él se aplicaron algunos elementos similares a los que identifican esta propuesta. Se trata del trabajo a través del cual se reconstruye la historia de un abuelo, como trabajador ferroviario. Para ello, se acude a la memoria y a las narrativas de la esposa del abuelo. (Reina, 2016). En quinto lugar, resulta pertinente y relevante un trabajo que posiciona el valor de la tradición oral en cuanto a la reconstrucción histórica de la Estación de la Sabana, en la capital del país, de 1965 a 1985. (Fajardo & Beltrán, 2017). En esta senda exploratoria, otro estudio plantea desafíos entre el discurso oficial y el local, en relación con la necesaria valoración del patrimonio ferroviario de Antioquia, como construcción social y cultural (Jaramillo, 2021).

Es importante señalar que, dentro del proceso de exploración documental para el caso de Colombia, se identificaron tres libros con especiales connotaciones, y que aportan elementos valiosos para este estudio. Un primer trabajo, de carácter compilatorio, recoge la historia de la creación del Ferrocarril en nuestro país en cada una de las regiones (desde mediados del siglo XIX hasta los primeros quince años del siglo XX), con los respectivos análisis financieros, normativos y estructurales (Ortega D., 1923). Este documento se convierte en un referente que, como puerta de entrada al estudio propuesto, resultó de pertinente revisión.

El segundo libro presenta un recorrido histórico alrededor del Ferrocarril del Norte, su esencia, el proyecto del Ferrocarril del Carare y los planes de fortalecimiento de la Empresa, que finalmente se desvanecieron. De todas maneras, formula una invitación implícita para que ese compromiso de desarrollo se retome. (Escobar M., 2022). Y un tercer libro, clave también dentro del estudio analítico propuesto, recoge lo que su autor, desde la posición oficial, consideró importante informar al país en relación con la política ferroviaria en la década en la que cumplió el rol como Gerente de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, y que significó la última etapa de auge y la transición hacia el declive de este patrimonio (Ordúz D., 1986).

Respecto del entorno local, el libro que motivó una lectura integral y ‘entre líneas’, a través de un ejercicio analítico, reflexivo y crítico fue Chiquinquirá, Tierra Bendita, Vivencias, Historia y Tradición. (Reina V., 2013). De hecho, por su naturaleza y contenido, esta obra no sólo hace parte del corpus del trabajo investigativo, sino que motivó la aplicación de diversas herramientas de corte cualitativo, ligadas a los soportes conceptuales del estudio que origina esta tesis: exploración del espacio biográfico, narrativas, memorias, entrevista abierta a profundidad, relatos, experiencias,

anécdotas e identificación de artefactos con diversos caracteres y significativas connotaciones.

A continuación, aparece una primera imagen que, como artefacto, evidencia la afluencia de personas y trabajadores en la Estación del Ferrocarril de Chiquequirá, en una época de pleno apogeo de esta empresa (1963).

Figura 1.

Estación del Ferrocarril de Chiquequirá, año 1963.



Nota. En la imagen se aprecia la salida de un tren de pasajeros de la Estación del Ferrocarril de Chiquequirá en el año 1963. Tomada de (Foto Estudios Castellanos, 1963).

Metodología

El soporte conceptual, el rastreo documental y las voces de la familia ferroviaria (como ejes referenciales explicados en la introducción de este artículo) constituyen un tejido cuyas relaciones han dado lugar al desarrollo de un proceso analítico, reflexivo y crítico, con un carácter cualitativo, como soporte de la metodología aplicada para el desarrollo de esta investigación. Lo anterior implica identificar los períodos de tiempo en los cuales se inserta este estudio y las personas que han participado en él.

En primera instancia, resulta pertinente destacar que, desde su condición como hijo de trabajador ferroviario², el autor acude a sus memorias, vivencias y narrativas en su directa relación con el Ferrocarril del Norte de Chiquequirá, en la medida en que, incluso, nació en el tercer piso de la Estación del Ferrocarril de este municipio, donde estudió primero y segundo de primaria, aparte de haber residido en ese magno edificio durante sus primeros once años de vida. En tal sentido, de manera simbólica, esta tesis nace prácticamente desde el momento en que empieza su vida quien lidera esta apuesta investigativa. Aquí ya se identifica un espacio de trabajo desde uno de los soportes teóricos y conceptuales que da vida a esta tesis: la articulación de la expresión subjetiva del yo al horizonte problemático de lo colectivo, con sus diversas connotaciones y los interrogantes que suscitan las narrativas nacidas de la memoria personal (Arfuch L., 2013). En otras palabras, a partir de su nacimiento, sin percatarse de ello, el autor empezó a aportar material clave para el corpus de este

² Carmelo Reina Hernández (QEPD), padre del autor de este artículo, se desempeñó como Inspector de líneas telefónicas del Ferrocarril del Norte en Chiquequirá, durante más de 20 años.

trabajo.

Lo descrito en el párrafo precedente, trasciende lo anecdótico y se constituye en un primer referente clave de uno de los participantes en este trabajo investigativo: su propio autor. Esta realidad se enlaza con un trabajo que connotó un acompañamiento de tipo etnográfico (durante, por lo menos cinco años, de manera formal), por parte del autor, a miembros de su más cercano entorno familiar, como testigos vivenciales del auge y el declive del Ferrocarril del Norte en esta región del país en el período 1960-1980. Con ello, paralelo a la determinación de ese rasgo inicial de temporalidad en el desarrollo de esta investigación, se encuentra la identificación de un primer grupo de personas que aportaron sus memorias, sus espacios biográficos, relatos, narrativas, vivencias, anécdotas, artefactos y testimonios, y participaron del proceso investigativo como tal, con un amplio y valioso material que, desde luego, hace parte del corpus respectivo; se trata de cinco integrantes del entorno familiar más cercano del autor.³

A propósito de las personas que participaron de este estudio, en la selección se privilegió la validez testimonial en relación con el período de tiempo de análisis (1960-1980), así como su condición de integrantes de la familia ferroviaria, que aún viven, y la voluntad manifiesta por parte de ellos. Infortunadamente, la señora madre del autor falleció cuando ya estaba en curso el desarrollo de la investigación. Obviamente, ella ya había proporcionado un vasto y selecto inventario de testimonios⁴, como participante formal del proceso en curso. De hecho, el dolor causado por su partida extendió los tiempos inicialmente contemplados para el desarrollo de este estudio. Sin embargo, el trabajo se ha consolidado precisamente como homenaje a quien fuera un ejemplo a seguir como ser humano, madre, primera maestra y amiga.

Aparte del grupo familiar en referencia, el estudio vinculó a otras diez personas de la familia ferroviaria de Chiquequirá; todas ellas, integrantes de hogares encabezados por extrabajadores ferroviarios. Cada una de esas personas representa a una familia en particular; es decir, aparte del grupo familiar del autor, diez familias más se hicieron partícipes. Como en el caso de las personas del hogar del autor, los demás participantes también aportaron sus relatos, memorias, espacios biográficos, narrativas, vivencias, entrevistas y artefactos. En los siguientes apartados se explica, de manera detallada, el trabajo metodológico aplicado a la luz de los referentes conceptuales descritos.

En esencia, el estudio implicó el desarrollo de siete etapas, cada una con la aplicación de unas estrategias metodológicas específicas, en coherencia con el soporte conceptual, y la naturaleza y profundidad del trabajo. La primera etapa consistió en la exploración y rastreo documental en los diferentes contextos (internacional, nacional y local). En esta fase, como ya se advirtió, fueron compiladas cuarenta referencias para el contexto internacional y otras cuarenta para el caso de Colombia, en cuanto a publicaciones y trabajos de carácter investigativo realizados en relación con el ferrocarril. Como es obvio, el número de documentos escogidos para una revisión inicial en cada entorno, fueron aquellos que más cercanía evidencian no sólo con el ferrocarril como patrimonio, sino con los elementos conceptuales, teóricos, temáticos y metodológicos que identifican esas producciones y que los acercan a la esencia de esta tesis. Con base en esa exploración, posteriormente fueron seleccionadas seis publicaciones, cuyo estudio analítico y reflexivo arrojó información más detallada

³ María Otilia Vera de Reina (QEPD), esposa de Carmelo y madre del autor; José del Carmen y Darío Hernán Reina Vera, hermanos del autor; Edgar Rogelio González Reina, sobrino del autor; y Luis Armando Vera Arévalo, primo del autor.

⁴ María Otilia falleció en mayo de 2022, cuando el proyecto llevaba dos años y medio en su desarrollo. Durante sus últimos tres años de vida residió en la casa del autor. Esta situación permitió consolidar el trabajo etnográfico respectivo.

en comparación con las primeras cuarenta fuentes referidas. La misma estrategia se aplicó para el caso colombiano, ámbito en el cual fueron elegidas nueve publicaciones.

Como puente entre la etapa descrita y las siguientes, para el caso del rastreo documental en el ámbito local, la atención se dirigió a una producción en específico: Chiquequirá, Tierra Bendita, Vivencias, Historia y Tradición (Reina V., 2013), obra en la cual su autor presenta un recorrido rico en detalles, anécdotas, vivencias y experiencias de las cuales fue testigo y protagonista, y que hallan como punto de encuentro el Ferrocarril en Chiquequirá y su zona de influencia.

La segunda fase está representada por el diseño de matrices de información, en las cuales se consignaron los datos más relevantes, en relación con las temáticas, los sustentos conceptuales y el eje de este trabajo de investigación, tomados de cada una de las producciones seleccionadas. Con base en lo desarrollado, se elaboraron nuevas tablas de información en las cuales se registraron, de manera detallada, los eventos ligados al contexto ferroviario de Chiquequirá y su zona de influencia, identificados en los relatos plasmados en la creación narrativa referida en el apartado anterior.

Un tercer momento estuvo destinado a contactar a integrantes de la familia ferroviaria de Chiquequirá y a definir quiénes participarían en el desarrollo del proyecto. Para ello, se estableció comunicación con personas cercanas al autor y que hacen parte de ese contexto; de igual manera, fue contactado un exfuncionario del Ferrocarril, quien todavía ejerce como Presidente del Sindicato de Pensionados Ferroviarios de Colombia (Sopenfercol), en esta región del país. Estas dos estrategias permitieron elaborar una primera lista de personas que podían compartir su riqueza testimonial, a través de distintos medios. El acercamiento se realizó por medio de números telefónicos, redes sociales y comunicación en persona.

De acuerdo con la información recogida, el autor se comunicó directamente con potenciales colaboradores; una vez agotada esta tarea, según la voluntad de las personas contactadas, se definió el grupo de personas que finalmente se vinculó al proceso de investigación: dieciséis (16) en total. De este grupo, tres (3) fueron funcionarios de la empresa y actualmente son pensionados; una (1) esposa de exfuncionario ferroviario; nueve (9) hijos de diferentes exfuncionarios ferroviarios; un (1) nieto de un exfuncionario ferroviario; un (1) sobrino de un exfuncionario ferroviario; y una (1) profesora del Instituto del Ferrocarril de Chiquequirá, Escuela que funcionó en la Estación del Ferrocarril y ofrecía los dos primeros grados de educación elemental, en la época de auge de esta empresa.

Cabe anotar que, durante el desarrollo del trabajo investigativo, resultó significativo contactar al Ingeniero Jorge Enrique Lancheros Delgadillo, quien por iniciativa personal, como líder de la región, postulado en diferentes ocasiones para cargos de representación en escenarios como el Senado de la República, se atrevió a adelantar un proceso de reclamo y denuncia ante las instancias pertinentes por el exabrupto del levantamiento y venta ilegal de la vía férrea en el tramo de Lenguaque (ruta Bogotá – Chiquequirá) a Barbosa.

En coherencia con la naturaleza de la tesis, si bien es cierto los aportes, testimonios e información compartida por cada una de las dieciséis personas enriqueció el proceso, el estudio en profundidad se concentró en seis (6) de las personas aludidas.

La cuarta etapa, primordial dentro del proceso, apuntó a la recolección de información a través de estrategias cualitativas pertinentes y que a continuación se describen en forma sucinta. Esa compilación de datos, ricos en detalles, descripciones y testimonios fue el resultado de herramientas

tales como: observación (tanto participante, como no participante); mapeo de espacios; entrevistas de carácter abierto y con un amplio número de preguntas, exploradas con la profundidad requerida; grabaciones y notas de campo con base en el acercamiento y exploración del espacio biográfico; y compilación de artefactos propios del contexto ferroviario en el entorno motivo de estudio (fotos, documentos, tiquetes de tren o de autoferro, sobres o notas institucionales, periódicos, boletines, certificados, diplomas, volantes, herramientas, objetos, etc).

El quinto escenario de trabajo metodológico consistió en adelantar un proceso de reflexión y de análisis que dio lugar a los comentarios sobre las notas. Las herramientas metodológicas descritas, permitieron empezar a perfilar categorías en la investigación. Además, con el fin de organizar y desarrollar con claridad los procesos de análisis y de reducción de información (codificación y categorización), resultó fundamental numerar cada una de las líneas que integraron las notas, los relatos, las historias de vida y las entrevistas transcritas; la misma tarea se aplicó en las páginas de los formatos o fichas utilizadas.

En virtud de la cantidad de información recolectada, resultó clave enfocar la investigación. En otras palabras, perfilarla o trazarle límites en coherencia con el propósito de la misma. Para ello, se organizaron y paginaron los cuadernos de campo o libretas, así como los archivos donde se registraron todas las observaciones, a través de notas crudas, notas cocidas, comentarios, transcripciones de entrevistas, de audio, de video, entre otros.

Con toda la información acumulada, se arribó a la sexta estación: la información se fue convirtiendo en categorías: segmentos de palabras, frases u oraciones, derivadas de las preguntas de investigación, hipótesis, conceptos claves o temas importantes y recurrentes a través de las notas, y que pasaron a ser referentes de nuevas observaciones, notas, comentarios y análisis. Las categorías se organizaron en un listado con los referentes de páginas donde estaban representadas. A las categorías se les asignaron códigos: símbolos o abreviaturas, con el fin de facilitar el análisis. A medida que se tomaron nuevas notas, los códigos empezaron a facilitar el refinamiento de la información. Así, las categorías se fueron sintetizando con base en nuevas notas.

En suma, como séptima fase, la tarea investigativa, con soporte hermenéutico, propio de los Estudios Culturales, y a través de la exploración del Espacio Biográfico, apuntó a la revisión profunda, reflexiva y crítica, a la luz de tales marcos de referencia conceptual, de las categorías resultantes y representativas de la memoria e identidad ferroviarias como contexto cultural, durante el período en estudio. Con base en este exigente proceso y desde las perspectivas teóricas y conceptuales mencionadas, además se empezó a construir una historia narrada (trabajo en curso, propio del giro hermenéutico que soporta esta tesis), nutrida por los resultados del estudio y que, en esencia, se convierte en una especie de producto que rescata la memoria identitaria de la familia ferroviaria, como contexto cultural, clave en la comprensión de esta etapa histórica de Chiquequirá y su zona de influencia.

Resultados

Con base en la riqueza del corpus construido a partir de la información recopilada⁵, en este componente se registra la relación de caracteres que, con mayor asiduidad, se identifican. De hecho, la

⁵ Espacio biográfico, autobiografía, historia de vida, relato, libro, entrevista, artefacto, conversación, notas de campo, grabación, tertulia, grupo de discusión.

riqueza de artefactos permitió visitar la memoria de la familia ferroviaria de Chiquequirá 1960 – 1980:

Un primer elemento está representado por los rasgos de comportamiento de los empleados ferroviarios. Este aspecto, de acuerdo con la información recogida y analizada, identifica al trabajador ferroviario, en el contexto y la época motivo de estudio, como una persona caracterizada por el tesón y la entrega en el trabajo; además, los diversos testimonios de la familia ferroviaria coinciden en que ellos (los empleados del ferrocarril) demostraban en todo momento: amabilidad, solidaridad y compañerismo entre los colegas funcionarios ferroviarios.

Figura 2.

Carmelo Reina Hernández (QEPD). Inspector de Líneas Telefónicas. Ferrocarril del Norte – Chiquequirá.



Nota. Foto a unos 16 kilómetros de Chiquequirá, en la vía Chiquequirá - Bogotá. Tomada de (Foto Ospina, s.f.)

Un segundo aspecto es la devoción religiosa, como católicos convencidos, defensores y orgullosos de su fe. En efecto, como en el primer caso, este otro elemento se evidencia en las diferentes fuentes de información y en todos los testimonios y artefactos compartidos. A partir de esa característica, también se identifica el desarrollo de valores y principios ligados a un comportamiento transparente y de buenas costumbres por parte, no sólo de los empleados ferroviarios, sino de los integrantes de cada una de sus familias.

De acuerdo con la memoria ferroviaria, entre las celebraciones religiosas más recordadas y reivindicadas por cada una de las personas que participaron en el proceso están las siguientes: Fiesta de la Virgen del Carmen, en el mes de julio, conmemorada a través de misa, procesión y encuentro de toda la familia ferroviaria; las festividades decembrinas, en especial la Navidad, el 25 y 26 de diciembre, a propósito de la aniversario de la Renovación del Cuadro de la Santísima Virgen de Chiquequirá. Para cada una de estas fechas, tanto en tren como en autoferro aumentaba el flujo de peregrinos y visitantes en Chiquequirá y su zona de influencia. Este escenario de carácter cultural también estaba acompañado por la adquisición de objetos religiosos (escapularios, rosarios, imágenes, estatuillas, etc). En especial, en la Fiesta de la Virgen del Carmen, se distribuían escapularios entre los miembros de la familia ferroviaria. En la imagen que a continuación se comparte, aparece una evidencia de esa celebración en la Estación del Ferrocarril del Chiquequirá.

Figura 3.

Celebración de la Fiesta de la Virgen del Carmen del Carmen. Interior de la Estación del Ferrocarril de Chiquequirá.



Nota. Celebración Eucarística en la Estación del Ferrocarril de Chiquequirá. Fiesta de la Virgen del Carmen. Tomada de (Foto Estudios Castellanos, s.f.).

El tercer distintivo está representado por su *participación en juegos, actividades recreativas, de integración cultural y de representatividad de la empresa en eventos de carácter local*. Es de anotar que cada uno de los integrantes de la familia ferroviaria manifiestan no sólo haber sido testigos de esta realidad, sino de haberse integrado a cada uno de esos espacios en calidad de protagonistas. Especial alusión, con descripciones ricas en detalles, hacen en relación con el compartir propio de la familia ferroviaria, después de las misas que se celebraban en la Estación del Ferrocarril, en especial en el marco de la Fiesta de la Virgen del Carmen. Las familias se reunían a compartir alrededor de comidas y bebidas típicas, así como juegos en los que se integraban cada uno de sus miembros. De igual manera, para la celebración de los aguinaldos chiquequireños, la empresa se integraba a través de vistosas y originales carrozas, en cuyo diseño participaban los miembros de la familia ferroviaria; y no sólo ello, algunos de sus integrantes (entre adultos y niños) representaban personajes, según la naturaleza de las carrozas.

El cuarto renglón que ocupa lugar especial en las narrativas ferroviarias tiene que ver con el *componente comercial*, gracias a la presencia de la empresa en cada una de las estaciones de las rutas del tren y del autoferro (Chiquequirá-Barbosa y Chiquequirá-Bogotá). Aparte de los negocios que prosperaron en los alrededores de la Estación del Ferrocarril de Chiquequirá, un abanico multicolor de vendedores ambulantes enriquecía este contexto, lo cual es evidencia de otro sector de la actividad ciudadana que siempre estuvo favorecido por la presencia del Ferrocarril: *emprendimiento y empleo*. En otras palabras, la actividad férrea estimulaba el trabajo y el ingreso de recursos para la comunidad en general.

Un quinto factor que defienden con vehemencia, orgullo y nostalgia es el *valioso soporte brindado por la empresa* y que dejó en toda la familia ferroviaria la huella del *sentido de pertenencia*. En este caso, a través de vivencias, experiencias y anécdotas, reivindican en sus relatos el sólido apoyo que la empresa les brindó tanto a sus funcionarios como a sus familias. En esencia, todos manifiestan gratitud y reconocimiento en cuanto al valioso respaldo brindado por la empresa, incluso después de haber sido desactivado el servicio férreo. Se destacan excelentes apoyos en salud, remuneración, estabilidad laboral, así como apoyo educativo y cultural, entre otros elementos.

El sexto espacio que encuentra valiosas y numerosas evidencias en los testimonios de la familia ferroviaria tiene que ver con la *educación como línea de inversión y apoyo de la empresa para sus trabajadores y los integrantes de sus familias*. Al respecto, resulta pertinente resaltar que en la Estación del Ferrocarril de Chiquequirá funcionaba el Instituto del Ferrocarril, una escuela que ofrecía, con un alto nivel de calidad (excelentes profesoras y dotación e infraestructura pertinentes) los dos primeros grados de educación elemental; allí acudían los hijos de las familias ferroviarias y niños de la comunidad en general. Fuera de ello, según los testimonios y artefactos compartidos, la empresa también apoyó los procesos de instrucción, formación y aprendizaje permanente, dirigidos a sus funcionarios; adicionalmente, las esposas e hijas de los trabajadores ferroviarios podían acceder periódicamente a cursos de manualidades que fortalecían a cada uno de los hogares de esta familia cultural.

El séptimo componente desprendido de la expresión ferroviaria tiene que ver con la descripción nostálgica y sentida a través de la cual refieren el declive, desmonte y partida de la empresa en esta región. En los vehementes relatos de los integrantes de la familia ferroviaria se identifica desazón, dolor, tristeza, rabia y extrañeza al ser también testigos impotentes del decaimiento y desaparición de una empresa que fuera el apoyo que forjó y convirtió en realidad los sueños de un gran número de trabajadores y de sus familias en esta región del país.

Paralelo al anterior punto, emerge un octavo lineamiento que distingue el tono nostálgico de cada uno de los integrantes de la familia ferroviaria al referir la actitud de indiferencia de la comunidad en general ante el desmonte de esta empresa y el levantamiento de la vía férrea. Si bien es cierto, quienes conforman la gran familia ferroviaria fueron testigos mudos de esta triste realidad, no son los únicos integrantes de una comunidad que otrora se benefició por el desarrollo económico, social, cultural y en otros renglones de la actividad humana que trajo el ferrocarril a esta región de Colombia, a través del transporte de pasajeros y de carga.

No obstante, también se identificó, durante el proceso, un noveno hallazgo: la actitud de algunas personas de este contexto que demuestran indiferencia ante el significado de rescatar un patrimonio de esta naturaleza; en otros casos, aunque participaron de alguna manera, evidenciaron una especie de recelo en cuanto a compartir información o artefactos que enriquezcan el análisis.

De acuerdo con lo descrito, en el siguiente apartado del artículo se presenta el desarrollo discursivo de carácter cruzado entre teoría y categorías identificadas, desde las perspectivas conceptuales que soportan la investigación; adicionalmente, se establecen aquellos elementos que permiten, desde el giro hermenéutico, reconfigurar y reconstruir la historia narrada, como producto cuya construcción se encuentra en curso.

Discusión

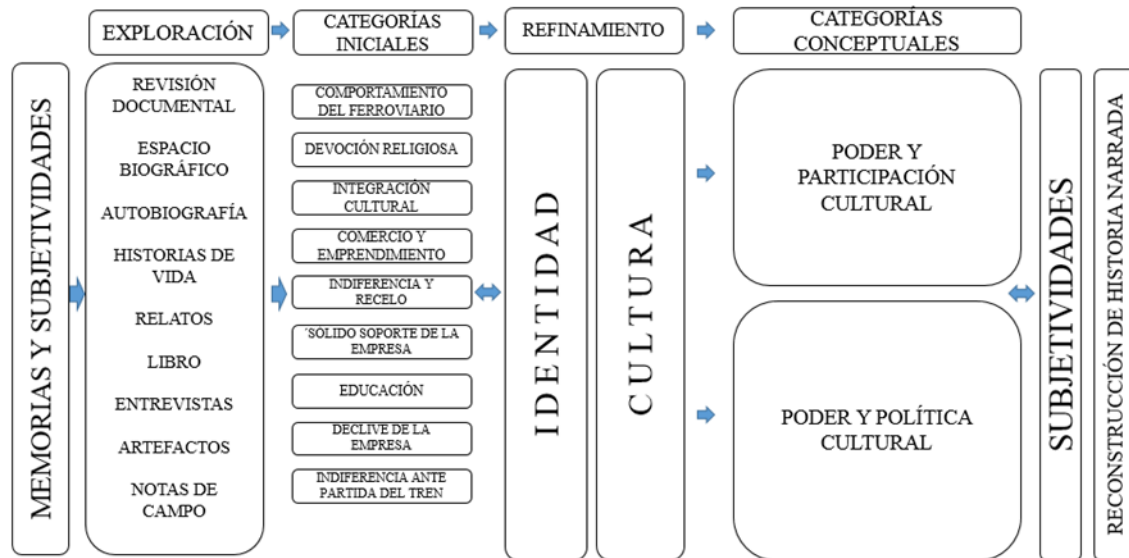
Los caracteres descritos en la sección de *Resultados*, como primeras categorías, al 'refinarlas' trascendieron a las categorías teórico-conceptuales de estudio que dan lugar a la reflexión desde los Estudios Culturales, la Memoria, y el Espacio Biográfico; esas categorías son: *cultura, poder, identidad, participación cultural, política cultural y subjetividades*. En efecto, a continuación, se establece el tejido de conexiones más evidentes, a través de una sucinta reflexión analítica y crítica, con base en el soporte teórico-conceptual y en los testimonios y las narraciones compartidas. Paralelo a esa lectura analítica y crítica, es de anotar que el trabajo se encuentra en la fase de reconstrucción de

una historia narrada, como rasgo distintivo del giro hermenéutico, dentro de los Estudios Culturales. Esa historia emerge de la memoria identitaria de la familia ferroviaria de Chiquequirá, en el período 1960-1980.

Este mapa general de contexto se encuentra representado en la siguiente gráfica:

Figura 4.

Memoria Ferroviaria y Estudios Culturales – Chiquequirá 1960-1980



Fuente: creación propia

En primer lugar, la categoría *cultura*, en verdad, se erige como el trasfondo de carácter transversal en el cual aparece representada la diversidad de manifestaciones de la vida ferroviaria. En otras palabras, la cultura constituye un escenario común, pero con diversidad de distintivos. Para el caso de la familia ferroviaria que motiva el estudio, está alimentada por cada una de las prácticas, costumbres, tradiciones, comportamientos, empoderamientos, desempoderamientos y rasgos identitarios registrados en cada una de las herramientas de acercamiento y exploración analítica y reflexiva.

Aquí resulta importante detenerse y recordar cómo, dentro del vasto espectro de matices conceptuales, la categoría *cultura*, desde los Estudios Culturales, como concepto social pasa a denominarse el proceso social total en el cual los hombres configuran sus vidas (Williams, 1977).

Adicionalmente, no se puede desconocer el análisis cultural propio del denominado latinoamericanismo, a través del cual no se habla de *cultura* sino de *culturas*, en cuanto a estilos de vida, simbolismos e influencias de lo histórico y lo geográfico dentro de formaciones sociales específicas (Araújo, 2009).

En este sentido, cabe resaltar que, a través del tiempo, los integrantes de los diferentes hogares que constituyen la familia ferroviaria han ido configurando sus propios rasgos culturales, de acuerdo con el devenir histórico y los caracteres representativos de cada época. Aun así, esta característica no ha impedido que, a pesar del tiempo transcurrido, aquellos elementos identitarios de la familia ferroviaria del contexto y la época en mención, se mantengan y sean motivo de orgullo en ese colectivo.

De hecho, en las narrativas analizadas, las voces diversas defienden, como en una especie de coro, los elementos que con mayor asiduidad detallaron en sus relatos.

Al continuar en este recorrido, conviene detenernos en el valor del Espacio Biográfico compartido a través de esta vivencia investigativa. En este escenario, cuán pertinente resulta cuestionarnos qué sucede cuando somos narradores de nuestra propia historia; con seguridad, se puede reinterpretar nuestra identidad narrativa con base en los relatos propuestos por nuestra cultura (Ricoeur P., 2006).

En la misma línea, para el caso de la autobiografía, como otro punto de encuentro en esta exploración, un hecho inocultable tiene que ver con las memorias que conservamos de cada una de las etapas de la vida; en especial, las de la infancia; sin duda, desde allí se forja, en gran medida, nuestra senda. En esta estación del viaje investigativo emprendido, ¿qué decir cuando el primer espacio escolar, después de la familia, se ubica en el mismo contexto espacial? Veamos,

“El espacio biográfico bien podría comenzar por la casa, el hogar, la morada, en el sentido fuerte de *morar*: estar en el mundo, además de tener un cobijo, un resguardo, un refugio. La casa natal como el punto inicial de una poética del espacio, al decir de Bachelard (1965), un modo de habitar donde anidan la memoria del cuerpo y las tempranas imágenes que quizá nos sea imposible recuperar y que por eso mismo constituyen una especie de zócalo mítico de la subjetividad. Lugar extático en las fotografías que atesoran instantes singulares, pero a la vez el primer territorio de la exploración, de los itinerarios que definen el movimiento y el ser de los habitantes” (Arfuch L., 2013, pág. 28).

Para el caso de los integrantes de la familia ferroviaria, un escenario que sigue siendo considerado como punto de encuentro lo constituye la Estación del Ferrocarril de Chiquinquirá. Es más, esa condición se acentúa para el caso de quienes vivieron allí durante varios años; y, con mayor acento, para quienes no sólo vivieron allí, sino que nacieron y estudiaron sus dos primeros años de educación elemental. Lo expuesto ratifica la relevancia de la lectura del sujeto alrededor de sus propias vivencias y de su mundo más cercano, lo cual, como en el caso de las memorias atesoradas, han configurado los rasgos determinantes y ya descritos, presentes en el espacio biográfico de los integrantes de la familia ferroviaria.

La categoría *poder* encuentra eco, de una parte, en la construcción y desarrollo de una empresa que tuvo su época de apogeo; de otro lado, también está reflejada en aquellas decisiones que finalmente condujeron a su desaparición a pesar de ser un patrimonio de desarrollo. En un segundo eje de análisis, el *poder* está representado en acciones y omisiones por parte de la familia ferroviaria. Cada uno de los hogares de esta gran familia, con base en los testimonios compartidos, recibió un soporte sólido de la empresa, lo cual permitió el empoderamiento de las cabezas de cada una de las familias; lo anterior, en el sentido de *poder* proveer de un apropiado respaldo a los miembros de cada familia: estudio, trabajo, vivienda, seguridad social y educación, entre otros elementos.

Sin embargo, la categoría de *poder* también se hace presente en el *desempoderamiento* evidenciado no sólo por la familia ferroviaria, sino por la comunidad en general, por la marcada indiferencia ante el desmonte, venta ilegal y desaparición del patrimonio ferroviario, cuando levantaron los rieles de la vía Lenguaque a Barbosa, ruta que, incluso hasta hoy, hubiese sido clave dentro de los proyectos del actual gobierno.

Lo expuesto, en el tejido que se va configurando, demuestra cómo ese *poder* se encuentra

inmerso en todas las relaciones del entramado social. Así, el poder “no sólo prohíbe, sino que también incita, suscita, seduce, induce, facilita o dificulta, amplía o limita” (García Canal, 2009, pág. 211).

El periplo ferroviario del contexto en referencia continúa y nos encontramos con la categoría *identidad*. Como terreno transversal, representa una especie de nodo o contexto de encuentro expreso y tácito a la vez entre los integrantes de la familia ferroviaria. Cada uno de los registros testimoniales presentes en los espacios biográficos, en los relatos, en las entrevistas a profundidad, en los conversatorios, en la vida narrada, en los artefactos y en el posterior proceso de análisis, da cuenta de unos ejes gruesos y bien marcados que caracterizan, de manera clara, a la familia ferroviaria y le trazan una identidad en particular.

Esos rasgos identitarios tienen como semilla de perenne connotación al ferrocarril y su influencia en los hogares que tuvieron la fortuna de crecer y fortalecer sus espacios, proyectos y sueños, gracias a la solidez de una empresa a la cual todavía extrañan y agradecen por su ‘férreo’ respaldo. En sí, para el entramado social de la familia ferroviaria, “la identidad como categoría invita al análisis de la producción de subjetividades tanto colectivas como individuales que emergen, o pueden ser percibidas, en los ámbitos de las prácticas cotidianas de lo social y la experiencia material de los cuerpos” (Solórzano-Thompson & Rivera-Garza, 2009, pág. 140).

Al continuar el recorrido analítico reflexivo, nos encontramos con una categoría con diversidad de acepciones: *participación cultural*. En ese complejo escenario, dentro de la llamada *participación cultural como producción de sentido*, “la cultura remite a redes de significados actualizados por individuos y comunidades. La cultura como hábitos, normas y prácticas sólo existe como un proceso participativo” (Waisbord, 2009, pág. 205). En el caso de la familia ferroviaria, se identifica un encuentro con puntos específicos en común, que determinan formas de participación cultural dentro de una gama constituida por rasgos identitarios de esa gran familia como partícipe de festividades, celebraciones, tradiciones, costumbres, interacciones recreativas y educativas, así como la conservación y la construcción, a través del tiempo, de artefactos propios de ese colectivo.

Al expresar conservación, el prisma de análisis es la variedad de objetos que, como representación simbólica de una época y de una identidad se convirtieron en un distintivo y, a la vez, en una evidencia de una participación cultural. Asimismo, la construcción, a través de los años, de producciones cuya génesis fue el mismo ferrocarril, determinan la proyección en el tiempo de esa participación, representada en memorias escritas, como el libro que hace parte del análisis del corpus, al igual que obras artísticas, tipo canciones, poemas, la mayoría de ellas inéditas, pero que demuestran la huella ferroviaria en su esencia.

En cuanto a la *política cultural*, un referente pertinente sirve de puerta de entrada al análisis respectivo:

“La política cultural es una de las políticas públicas y, como tal, responde a los objetivos de gobierno (v.gr., asegurar bienestar económico y social, salud, seguridad, etc.) mediante el diseño, gestión, administración, planificación y evaluación de programas puntuales (v.gr., un programa de obras públicas –represas, autopistas, puentes, etc.- que proporcione el fundamento para el crecimiento económico y la creación de empleo).” (Yúdice, 2009, pág. 214).

Este marco remite a un elemento presente de manera permanente y reiterativa en las voces

ferroviarias a través de sus narrativas: el valioso soporte brindado por la empresa de los Ferrocarriles Nacionales, en cuanto a salud, bienestar integral, cultura, educación y remuneración, entre otros. Ese sólido respaldo que, incluso, trascendió el tiempo y aún se respira, es evidencia de una política cultural de la empresa que respaldó a los ferroviarios y a sus familias, hasta el punto en que hoy, después de unas cuatro décadas en que empezó a desmontarse la empresa, todavía la familia ferroviaria demuestra su gratitud por esa realidad. Esa gratitud evidencia el sentido de pertenencia arraigado en el corazón ferroviario y convertido en huella institucional.

Sin embargo, la otra faceta tiene que ver con una de las semillas de esta apuesta investigativa: el olvido en el que ha quedado sumido el patrimonio inmaterial del ferrocarril, en cuanto al rescate y la valoración de la memoria ferroviaria y, desde luego, la recuperación del sistema férreo como ilusión de los colombianos. Esa realidad es reflejo de la falta de compromiso y de diseño y puesta en marcha de una política cultural que propenda por el restablecimiento de ese patrimonio nacional.

En relación con las *subjetividades*, como categoría emergente que identifica uno de los referentes del estudio, su análisis implica una breve revisión del proceso evolutivo que ha tenido esta categoría a través del tiempo y, en especial en Latinoamérica. De hecho, desde los Estudios Culturales, el debate se intensifica en relación con las subjetividades; pero, para acercarnos a una de esas connotaciones, desde las realidades desprendidas de este estudio, nada mejor que revisar, de manera breve, esa diversidad de acepciones.

Del sujeto ‘unívoco’ se avanza hacia la perspectiva de las subjetividades heterogéneas; de allí, dentro de los Estudios Culturales, surge la discusión en torno a las subjetividades populares; más adelante, la discusión apunta a la subjetividad cambiante. En este punto, aparece la “producción de subjetividades, que tanto tiene de continuidad con imaginarios anteriores como de rupturas y constitución de nuevos órdenes” (Añón, 2009, pág. 261).

En esta estación de la revisión, las subjetividades analizadas en este trabajo investigativo evidencian esos caracteres. Los integrantes de la familia ferroviaria manifiestan subjetividades ligadas a las huellas que se mantienen en sus vidas a partir de las vivencias en ese entorno; pero, adicionalmente, los rasgos propios de cada época han ido determinando ‘nuevos órdenes’, representados, incluso, por la indiferencia manifiesta por algunos de ellos en cuanto a compartir lo que los liga a esa gran familia. Es, en otras palabras, lo que en el contexto latinoamericano significa dirigir la mirada hacia el “debate cultural y político con respecto a las condiciones de accesibilidad a los bienes materiales y simbólicos” (Añón V., 2009, pág. 264).

En este viaje en el tren de la memoria ferroviaria de Chiquequirá y su zona de influencia, en el período de 1960-1980, y que ha sido posible a través del tiquete de esta apuesta investigativa, desprendida de los Estudios Culturales, resulta oportuno y pertinente revisar en el paisaje de la contextualidad, lo que podría llamarse ruptura de paradigmas: “los Estudios Culturales tratan de construir teorías y descripciones políticas y contextuales sobre cómo se hacen, deshacen y rehacen los contextos (Grossberg L., 2009, pág. 31). Por ende, como ya se expresó, el recorrido de este periplo, en la actualidad se encuentra en la estación de la reconstrucción de una vida narrada, como resultado de la perspectiva hermenéutica, paralela al análisis compartido.

Se aspira entonces, a que este viaje suscite la activación, en primera instancia, del sistema ‘férreo’ de la reconstrucción de esa memoria ferroviaria; y, como segundo aporte, reviva las preguntas con sentido crítico que nos acerquen, desde los contextos del poder de las políticas culturales de

gobierno, en los diferentes niveles, al regreso del tren del Ferrocarril del Norte y se conecte con el sueño del Ferrocarril del Carare.

Conclusiones

La problemática de investigación que genera este análisis crítico reflexivo toma como eje la identificación de construcciones culturales, relaciones de poder e identidades presentes en el contexto ferroviario de Chiquequirá, entre 1960 y 1980. La aproximación a ese escenario ha tomado como soporte el giro hermenéutico propio de los Estudios Culturales, la Memoria, y el Espacio Biográfico.

En efecto, a través de una pertinente revisión documental y la exploración de historias de vida, entrevistas, relatos, análisis de artefactos, grabaciones, notas de campo, autobiografías, conversatorios y la lectura entre líneas de un libro en específico, cuyo centro es el registro de vivencias alrededor de ese contexto en el período referido, durante un período de unos cinco años se logró construir un amplio corpus que, como reflejo de las narrativas, suscitó una cuidadosa lectura, análisis y reflexión crítica, a la luz de estrategias de corte cualitativo.

El análisis del corpus permitió establecer los rasgos identitarios más relevantes de la familia ferroviaria de Chiquequirá en el período 1960-1980. Un total de nueve líneas categoriales se erigen como las más evidentes en ese contexto: caracteres de comportamiento de los empleados ferroviarios en términos de cordialidad y amabilidad; marcada devoción religiosa que, a su vez, ha permitido el desarrollo de valores y principios ligados a un comportamiento transparente y de buenas costumbres; participación en actividades de integración cultural y de representatividad de la empresa en eventos de carácter local; desarrollo de prácticas que fortalecieron el componente comercial, el emprendimiento y el empleo; reivindicación del valioso soporte brindado por la empresa, el cual dejó la huella del sentido de pertenencia; educación como línea de inversión y apoyo de la empresa para sus trabajadores y los integrantes de sus familias; declive, desmonte y partida de la empresa en esta región; la actitud de indiferencia de la comunidad en general ante el desmonte de esta empresa y el levantamiento de la vía férrea; finalmente, indiferencia y recelo, por parte de algunos miembros del contexto en referencia, en el sentido de aportar testimonios y artefactos para enriquecer el proceso de valoración de la memoria ferroviaria.

Los caracteres descritos o categorías iniciales, al ser refinados se tornaron en evidencias de unas categorías teórico-conceptuales de estudio y reflexión desde los Estudios Culturales, la Memoria, y el Espacio Biográfico; esas categorías son: *cultura, poder, identidad, participación cultural, política cultural y subjetividades*. Cada una de ellas, desde los soportes referidos, presentan unas tramas contextuales en las que la construcción de caracteres identitarios representa la interacción de diferentes factores que evidencian el rol del Ferrocarril del Norte en Chiquequirá y las raíces culturales que sembró y que lo convierten no sólo en un patrimonio de carácter material, sino en especial, un tesoro inmaterial que consolidó un contexto social de una familia ferroviaria que, a pesar de los años, ha participado en el desarrollo de esta región del país.

En efecto, el rescate de la memoria de este entorno visibiliza realidades culturales que posicionan la cultura popular como partícipe en las transformaciones sociales de diversidad de contextos como el que ha servido de marco de referencia para este estudio.

En tal virtud, con base en el soporte teórico-conceptual, en los testimonios y las narraciones compartidas y en los hallazgos descritos, este trabajo investigativo abre múltiples ventanas de estudio

que permiten seguir fortaleciendo aquellos contextos que, aunque no se erigen como los de estudios de corte tradicional, sí representan importancia en el desarrollo cultural de una región. Es de anotar que esta apuesta investigativa se encuentra en la fase de reconstrucción de una historia narrada, como rasgo distintivo del giro hermenéutico, dentro de los Estudios Culturales.

Declaración sobre conflicto de interés:

Los autores declaran que no tienen ningún conflicto de interés sobre el artículo.

BIBLIOGRAFIA

- Añón, V. (2009). Subjetividades. En Diccionario de Estudios Latinoamericanos. Coordinado por Szurmuk, Mónica; McKee Irwin, Robert. (págs. 260-265). México: Instituto Mora. Siglo XXI.
- Araújo, N. (2009). Cultura. En Diccionario de Estudios Culturales Latinoamericanos. Coordinado por Szurmuk, Mónica & McKee Irwin, Robert (págs. 71-74). México: Siglo XXI.
- Arfuch, L. (2010). El espacio biográfico. Dilemas de la subjetividad contemporánea. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Arfuch, L. (2013). Memoria y autobiografía. Exploraciones en los límites. Buenos Aires.: Fondo de Cultura Económica.
- Ati, M. (2022). Registro del patrimonio cultural inmaterial de los subámbitos 'Oficios Tradicionales' y 'Técnicas Artesanales Tradicionales' ligadas a la memoria ferroviaria del Cantón Riobamba. [Trabajo de Integración Curricular de Licenciatura en Turismo]. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo., Riobamba, Ecuador. Obtenido de <http://dspace.espoch.edu.ec/handle/123456789/17043>
- Escobar M., O. (2022). Los rieles de una ilusión. Historia del Ferrocarril del Norte (1870-1950). Bogotá, D.C.: Pontificia Universidad Javeriana.
- Fajardo, M., & Beltrán, J. (2017). Documento de tradición oral: base para la reconstrucción histórica en el período de 1965 a 1985 de la estación central del Ferrocarril de La Sabana. [Trabajo de Grado - Escuela de Humanidades y Estudios Sociales]. Universidad de La Salle, Bogotá. Obtenido de https://ciencia.lasalle.edu.co/sistemas_informacion_documentacion/224
- Foto Estudios Castellanos. (1963). Estación del Ferrocarril de Chiquinquirá.
- Foto Estudios Castellanos. (s.f.). Celebración Fiesta de la Virgen del Carmen. Estación del Ferrocarril de Chiquinquirá.
- Foto Ospina. (s.f.). Inspector de líneas telefónicas, señor Carmelo Reina Hernández (QEPD), en la vía Chiquinquirá - Bogotá. Época de apogeo del Ferrocarril del Norte en Chiquinquirá.
- García Canal, M. I. (2009). Poder. En Diccionario de Estudios Culturales Latinoamericanos. Coordinado por Szurmuk, M & Robert, M. I. (Editores). (págs. 211-214). México: Siglo XXI.
- González, S. (2022). Patrimonio cultural y defensa ciudadana: la Estación Central de Ferrocarriles de Santiago de Chile. Revista de Antropología Visual. (30), 1-20. Obtenido de <http://doi.org/10.47725/RAV.030.10>
- Grossberg, L. (2009). El corazón de los estudios culturales: Contextualidad, construccionismo y complejidad. Tabula Rasa. Bogotá N°. 10, 35.
- Grossberg, L. (2012). Estudios culturales en tiempo futuro. Cómo es el trabajo intelectual que requiere el mundo de hoy. Buenos Aires.: Siglo XXI.

- Guerrero, R. (2018). Memorias, significados y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del sur de Chile. *Revista Austral de Ciencias Sociales* (33), 59-76. Obtenido de <https://doi.org/10.4206/rev.austral.cien.c.soc.2017.n33-04>
- Hall, S. (2006). Estudios Culturales: dos paradigmas. *Revista Colombiana de Sociología* (27), 10. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/5515/551556292010.pdf>
- Jaramillo, G. (2021). Nuevos desafíos entre el discurso oficial y local del patrimonio cultural inmueble. *Territorios* (44), 1-21. Obtenido de <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.8033>
- Méndez, R., & Cuéllar, D. (2017). Apuntes sobre la construcción del patrimonio ferroviario en España durante el Siglo XX: Identidad y Museos. *Oculum Ensaio* 14(2), 275-292. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/3517/351752733007.pdf>
- Nieto, C. (2011). El ferrocarril en Colombia, la búsqueda de un país. *Apuntes* 24(1), 62-75. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v24n1/v24n1a05.pdf>
- Orduz D., A. (1986). Nueve años de política ferroviaria. Bogotá: Editora Guadalupe.
- Ortega D., A. (1923). Ferrocarriles Colombianos. Bogotá: Biblioteca de Historia Nacional. Imprenta Nacional.
- Reina V., J. (2013). Chiquinquirá, Tierra Bendita. Vivencias, Historia y Tradición. Tunja: Grafiboy.
- Reina, V. (2016). Reconstrucción de una memoria perdida: los recuerdos de ella y las vías del tren. *Séneca - Universidad de los Andes*. Obtenido de <http://hdl.handle.net/1992/39135>
- Ricoeur, P. (2006). La vida: un relato en busca de narrador. *Ágora*, 9-22. Obtenido de <https://minerva.usc.es/xmlui/bitstream/handle/10347/1316/Ricoeur.pdf?sequence=1>
- Rodríguez-Leuro, A. (2008). "Nosotros los ferroviarios". Configuraciones y representaciones identitarias. Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Bogotá, 1958. *Universitas Humanística* 65(65). Obtenido de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/univhumanistica/article/view/2254>
- Romero, A. (2022). Ruta cultural del Ferrocarril Ancud - Castro. (Tesis de Maestría en Patrimonio Cultural). Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile. Obtenido de <https://doi.org/10.7764/tesisUC/ARQ/64821>
- Solórzano-Thompson, N., & Rivera-Garza, C. (2009). Identidad. En *Diccionario de Estudios Culturales Latinoamericanos*. Coordinado por Szurmuk, M; McKee Irwin, Robert (págs. 140-146). México: Instituto Mora - Siglo XXI.

Szurmuk, M., & McKee Irwin, R. (2009).
Presentación. En R. M. Coordinadores,
Diccionario de Estudios Culturales
Latinoamericanos. México: Instituto
Mora Siglo XXI.

Torres, C. C. (2013). Los riesgos por el
"abandono cultural" del patrimonio
industrial: maestranzas ferroviarias en
Chile. Apuntes 26 (2), 52-67. Obtenido
de
[http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.A
PC26-2.rabp](http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.APC26-2.rabp)

Vargas, J. (2014). El último viaje del
Expreso del Sol: un recorrido por la
carrilera de los recuerdos. Revista de
Investigación Silogismos 1(13), 10-
12. Obtenido de
[http://www.cide.edu.co/ojs/index.php/
silogismo](http://www.cide.edu.co/ojs/index.php/silogismo)

Waisbord, S. (2009). Participación
cultural. En Diccionario de Estudios
Culturales Latinoamericanos.
Coordinado por Szurmuk, Mónica;
McKee Irwin, Robert (págs. 203-207).
México: Instituto Mora - Siglo XXI.

Williams, R. (1977). Marxism and
Literature. Oxford: Oxford University
Press.

Yúdice, G. (2009). Política Cultural. En
M. S. Irwin, Diccionario de Estudios
Culturales Latinoamericanos (pág.
214). México: Instituto Morata Siglo
XXI.