

**El Ferrocarril de Antioquia y la Comunicación Social. 20 años de ausencia, el resurgir de  
un gigante sobre rieles.**

Silvia Vanessa Cataño Delgado

Sigifredo Armando Henao Plaza

Asesor

Gustavo Adolfo Calume Pineda

Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD

Escuela de Ciencias Sociales Artes y Humanidades ECSAH

Programa Comunicación Social

2025

## **Agradecimientos**

Queremos expresar nuestro sincero agradecimiento a las personas que, con generosidad y memoria viva, compartieron sus testimonios y aportaron experiencias fundamentales para la construcción de esta monografía. A doña Gladis Marina Delgado, a William de Jesús Villa y a Edgar Luis Cataño, quienes nos permitieron acercarnos, a través de sus relatos personales, a la historia humana y cultural que sigue latiendo alrededor del Ferrocarril de Antioquia.

Extendemos un reconocimiento especial a Wilki Gutiérrez García, por su valiosa asesoría, acompañamiento y orientación durante el desarrollo de este trabajo, y al Asesor / Director Gustavo Adolfo Calume Pineda, por sus aportes académicos y su guía permanente que enriquecieron cada etapa de esta monografía.

Expresamos también nuestro reconocimiento a las fuentes institucionales consultadas, cuyos documentos, informes y registros han sido fundamentales para comprender el contexto actual del proyecto de reactivación. Asimismo, extendemos nuestro agradecimiento a los medios de comunicación, redes sociales, repositorios académicos y espacios digitales donde se conserva y comparte información sobre este proceso de resignificación ferroviaria.

A todos, muchas gracias por ser parte de este recorrido que busca rescatar no solo un sistema ferroviario, sino un legado comunicacional y colectivo profundamente arraigado en la identidad de nuestra región.

## Resumen

20 años de ausencia, el resurgir de un gigante sobre rieles narra la épica historia del Ferrocarril de Antioquia, un medio de transporte que trascendió su función original para convertirse en un poderoso vehículo de comunicación y construcción de identidad regional. Este tren, testigo de un pasado glorioso, fue silenciado por décadas, dejando un vacío en la memoria colectiva antioqueña. Hoy, la propuesta de revivir este coloso de hierro reaviva antiguas narrativas y abre un nuevo capítulo en la comunicación regional. Más allá de ser un simple medio de transporte, el ferrocarril se erige como un símbolo, un hilo conductor que une historias, paisajes y comunidades. La monografía explora cómo los medios de comunicación han dado voz a este proyecto, cómo las plataformas digitales han jugado un papel crucial para mantener viva la narrativa del Ferrocarril de Antioquia. Las redes sociales oficiales, como su página de Facebook, su cuenta de Instagram y su canal de YouTube, permiten a la comunidad seguir de cerca el avance de los proyectos, compartir memorias históricas y participar activamente de la conversación. Además, medios de comunicación locales como El Colombiano y Tele Antioquia han difundido información constante sobre el proceso de reactivación, ampliando el alcance de la narrativa ferroviaria. Estas plataformas no solo han informado, sino que han servido como espacio de construcción de memoria colectiva, donde los usuarios comparten fotos antiguas, recuerdos personales y expectativas frente al futuro del tren. Esta monografía no solo analiza los aspectos técnicos y económicos del rescate, sino que profundiza en el poder de la comunicación para reconstruir identidades, fomentar el turismo y revitalizar economías locales. Al hacerlo, invita a reflexionar sobre el papel de los medios en la construcción de imaginarios colectivos y en la promoción del desarrollo sostenible.

***Palabras clave:*** Antioquia, Desarrollo, Ferrocarril, Identidad, Reactivación.

## Abstract

20 Years of Absence: The Resurgence of a Giant on Rails tells the epic story of the Ferrocarril de Antioquia, a means of transportation that transcended its original function to become a powerful vehicle for communication and the construction of regional identity. This train, a witness to a glorious past, was silenced for decades, leaving a void in the collective memory of Antioquia. Today, the proposal to revive this iron colossus rekindles old narratives and opens a new chapter in regional communication. Beyond being a simple means of transportation, the railway stands as a symbol, a common thread that connects stories, landscapes, and communities. This monograph explores how the media have given voice to this project and how digital platforms have played a crucial role in keeping the narrative of the Ferrocarril de Antioquia alive. Official social media channels, such as its Facebook page, its Instagram account, and its YouTube channel, allow the community to closely follow project developments, share historical memories, and actively participate in the conversation. In addition, local media such as El Colombiano and Tele Antioquia have consistently disseminated information about the reactivation process, expanding the reach of the railway narrative. These platforms have not only informed but also served as spaces for the construction of collective memory, where users share old photos, personal memories, and expectations for the train's future. This monograph not only analyzes the technical and economic aspects of the revival but also delves into the power of communication to rebuild identities, promote tourism, and revitalize local economies. In doing so, it invites reflection on the role of the media in shaping collective imaginaries and promoting sustainable development.

**Keywords:** Antioquia, Development, Identity, Railway, Reactivation

## Tabla de contenido

Introducción .....	8
Descripción del Problema .....	9
Planteamiento del Problema .....	10
Justificación .....	13
Objetivos .....	15
Objetivo General .....	15
Objetivos Específicos.....	15
Metodología .....	16
Marco de Referencia .....	18
Estado del Arte.....	18
Marco Teórico.....	24
Teoría de la comunicación y la cultura .....	28
Teoría de la memoria colectiva.....	28
Teoría de la participación ciudadana .....	29
Estudios de caso .....	30
Marco conceptual:.....	32
El silencio de las vías: la vida después del último tren.....	32
Voces de hierro; memorias vivas del Ferrocarril de Antioquia .....	35
Doña Gladis y el alma del tren en Puerto Berrío .....	35
El eco de los rieles; la memoria viva de Don William .....	40
Entre rieles y coraje; historias que enmarcan el espíritu valiente de la superación .....	46
La voz al resurgir: la comunicación en el proyecto de reactivación.....	49

Participación ciudadana en el proceso de reconstrucción ferroviaria.....	56
El papel de las redes sociales en la difusión del proyecto .....	57
Lecciones Aprendidas.....	60
Análisis comparativo con casos similares en otras partes del mundo .....	61
España – Proyecto ferroviario en Cuenca y Reino Unido – Kent Community Rail.....	62
Rumania – Línea Oravița–Anina .....	62
Inglaterra – Railway Heritage Trust y reactivaciones comunitarias .....	63
Conclusiones.....	65
Recomendaciones .....	69
Fortalecer la narración de memorias ferroviarias como estrategia de identidad .....	70
Consolidar las redes sociales como plataformas dinámicas de información pública .....	71
Generar procesos formativos comunicativos sobre cultura ferroviaria en los territorios .....	73
Desarrollar un relato estratégico de comunicación integral para el proyecto .....	74
Proponer un Observatorio de Comunicación Ferroviaria como plataforma de memoria y análisis social .....	76
Referencias Bibliográficas .....	77

## Lista de Figuras

<b>Figura 1</b>	<i>Una Familia Campesina Contempla con Esperanza el Futuro</i> .....	19
<b>Figura 2</b>	<i>Captura de Pantalla de Noticia de la Época, Artículo del Periódico El Colombiano.</i>	25
<b>Figura 3</b>	<i>Moto Mesa con Pasajeros</i> .....	33
<b>Figura 4</b>	<i>Moto Mesa en Puerto Berrio</i> .....	35
<b>Figura 5</b>	<i>Gladis Marina Delgado, Habitante de Puerto Berrio Antioquia</i> .....	37
<b>Figura 6</b>	<i>Mesa de Rodillo Impulsada a Vara</i> .....	43
<b>Figura 7</b>	<i>William de Jesús Villa Habitante de Puerto Berrio</i> .....	46
<b>Figura 8</b>	<i>Gerardo Luis Cataño Munera Habitante de Puerto Berrio</i> .....	49
<b>Figura 9</b>	<i>Captura de Pantalla Página Ferrocarril de Antioquia</i> .....	51
<b>Figura 10</b>	<i>Captura de Pantalla Página Instagram Ferrocarril de Antioquia</i> .....	52
<b>Figura 11</b>	<i>Captura de Pantalla Página Facebook Ferrocarril de Antioquia</i> .....	52
<b>Figura 12</b>	<i>Captura de Pantalla Página YouTube Ferrocarril de Antioquia</i> .....	53
<b>Figura 13</b>	<i>Captura de Pantalla Página Mecanismos de Participación Gobernación de Antioquia</i> .....	53
<b>Figura 14</b>	<i>Captura de Pantalla Páginas de Facebook e Instagram, Participación Ciudadana</i> .	54
<b>Figura 15</b>	<i>Captura de Pantalla Comentarios de YouTube, Participación Ciudadana</i> .....	55
<b>Figura 16</b>	<i>Captura de Pantalla Página ani.gov.co</i> .....	56
<b>Figura 17</b>	<i>Captura de Pantalla Boletín de Prensa Gobernación de Antioquia</i> .....	59

## Introducción

Hablar del Ferrocarril de Antioquia es como abrir un viejo álbum de familia; uno lleno de orgullo, anhelos, sueños industriales y conexiones humanas que marcaron la historia del departamento. Este sistema ferroviario, concebido en 1874 e impulsado por Francisco Javier Cisneros, no solo ayudó a transportar mercancías y personas, sino que movió también ideas, culturas y formas de ver el mundo.

En su momento, fue símbolo de modernidad, de progreso y de una Antioquia que se integraba consigo misma y con el país. Sin embargo, su abandono en las últimas décadas dejó un vacío no solo en términos de infraestructura, sino también en el relato colectivo y en el rol que la comunicación jugó y puede seguir jugando en su historia.

Hoy, con el impulso del proyecto integral liderado por la Promotora Ferrocarril de Antioquia, que contempla corredores estratégicos como el Tren del Río, el Tren del Café, el Tren Verde y el Tren a Urabá, el Ferrocarril de Antioquia comienza a recuperar protagonismo en el imaginario regional. Desde la comunicación social, este resurgir abre un escenario fascinante para analizar cómo los discursos institucionales, mediáticos y ciudadanos están moldeando y seguirán moldeando el sentido cultural, social y económico de esta ambiciosa apuesta ferroviaria.

## **Descripción del Problema**

El Ferrocarril de Antioquia fue durante décadas un eje de conexión territorial, identidad regional y desarrollo económico. Su abandono no solo implicó la pérdida de una infraestructura clave, sino también la ruptura de la memoria colectiva y los lazos simbólicos entre comunidades. Esta ausencia dejó un vacío comunicacional que afectó la manera en que los antioqueños se relacionan con su historia, su territorio y entre sí.

Hoy, la ausencia prolongada del ferrocarril ha dejado no solo un vacío en la movilidad regional, sino también una fragmentación en los discursos colectivos que solían articular el sentido de pertenencia de las comunidades. La falta de espacios comunicativos que promuevan la participación y la apropiación social ha debilitado el valor simbólico del tren como patrimonio vivo. En este escenario, persiste el desafío de recuperar no solo los relatos orales y escritos que alguna vez unieron a las poblaciones, sino también la fuerza de su imagen como ícono cultural. El ferrocarril de Antioquia, otrora símbolo de progreso, encuentro y movimiento, hoy sobrevive en fotografías desgastadas, vagones abandonados y recuerdos dispersos. Esta pérdida afecta directamente la construcción de identidad regional y limita las posibilidades de cohesión social y cultural.

## Planteamiento del Problema

El Ferrocarril de Antioquia, testigo silencioso del crecimiento económico, social y cultural de la región durante buena parte del siglo XX, está despertando tras décadas de abandono. Su ausencia no solo dejó un vacío en la infraestructura de transporte, sino también en la identidad colectiva antioqueña, debilitando el tejido social y simbólico construido en torno a sus rieles. La interrupción del servicio ferroviario implicó una desconexión territorial, pero también comunicativa: se rompieron los flujos de información, se fragmentaron las narrativas compartidas y se desdibujaron los imaginarios colectivos que este tren articulaba entre comunidades. Como señala Martín-Barbero (1987, p. 84), “no se puede hablar de comunicación sin hablar de territorio, de memoria y de identidad”, y en este caso, el tren era precisamente eso: una red de sentido.

Durante décadas, el Ferrocarril no solo transportó mercancías o personas, sino también ideas, noticias, historias y símbolos que moldearon una visión compartida del desarrollo regional. Fue un canal de integración física y simbólica, y un escenario de encuentros entre lo urbano y lo rural, lo moderno y lo tradicional. La prensa de la época, especialmente medios como *El Colombiano* y *La Defensa*, se encargaron de narrar el progreso que traía consigo el avance del tren, exaltando su potencial civilizatorio. Así, el ferrocarril fue concebido como un símbolo clave del progreso en Antioquia, representando los ideales de modernidad que estructuraron el imaginario regional (Toro, 2001).

Sin embargo, con su desmonte progresivo a partir de los años setenta, también se fue apagando una parte esencial de la narrativa regional. Las estaciones cerradas, las líneas oxidadas y el silencio de las locomotoras se convirtieron en símbolos del olvido. Esta ruptura generó una pérdida de referentes colectivos, y con ella, la debilitación del sentido de pertenencia territorial.

Como lo afirma Néstor García Canclini (1995, p. 17), “las infraestructuras también construyen ciudadanía y cultura”, y su abandono deja huellas que van más allá de lo material.

Hoy, el proyecto de reactivación del Ferrocarril de Antioquia emerge como una oportunidad para reescribir esa historia interrumpida. No obstante, este proceso no se limita a lo técnico o a lo financiero. Es, ante todo, un desafío comunicacional. La manera en que se construya el relato en torno al proyecto, cómo se vinculen las comunidades al discurso del rescate y cómo se aprovechen los medios tradicionales y digitales para amplificarlo, determinarán en buena medida su éxito. En esta línea, autores como Manuel Castells (2009, p. 55) señalan que “las redes de comunicación son hoy los principales espacios donde se disputa el poder y se construyen las identidades colectivas”.

Entender cómo los medios de comunicación, las redes sociales, los discursos institucionales y las narrativas ciudadanas han intervenido en el resurgimiento del proyecto resulta clave. Asimismo, es fundamental considerar el papel de la participación ciudadana en la legitimación del proyecto y cómo la comunicación puede facilitar el diálogo entre actores diversos con intereses y perspectivas distintas.

El reto, entonces, consiste en construir una narrativa que sea capaz de movilizar emociones, recursos y compromisos; una narrativa que honre el pasado, dialogue con el presente y proyecte un futuro compartido. De allí que el abordaje comunicacional no sea accesorio, sino central en el proceso de reactivación.

En este contexto, surge una pregunta central que guía este trabajo: **¿Qué papel desempeña la comunicación en la reactivación del Ferrocarril de Antioquia como proyecto de reconstrucción del tejido social, resignificación simbólica y desarrollo regional?** Esta interrogante no solo condensa el sentido de la monografía, sino que permite articular múltiples

dimensiones del fenómeno: históricas, culturales, sociales y políticas, a partir de una mirada comunicacional. Explorarla implica analizar cómo se construyen los discursos, cómo circulan las representaciones y cómo los distintos actores sociales se apropian, resisten o transforman el relato que acompaña este proceso de recuperación ferroviaria.

## Justificación

La reactivación del Ferrocarril de Antioquia va más allá de un simple proyecto de infraestructura. Se trata de una oportunidad única para reescribir la narrativa de una región, reconstruir lazos sociales y revitalizar un patrimonio cultural en peligro de extinción. Esta monografía se justifica por la necesidad de comprender cómo la comunicación puede desempeñar un papel fundamental en este proceso de transformación.

En primer lugar, el ferrocarril representa un poderoso símbolo de identidad regional, arraigado en la memoria colectiva de los antioqueños. Su historia se ha tejido a lo largo de generaciones, dando forma a un imaginario colectivo que trasciende las fronteras geográficas. Al estudiar cómo se ha construido y transformado esta imagen a lo largo del tiempo, podemos comprender mejor el significado que el ferrocarril tiene para la comunidad y cómo este puede ser movilizado para impulsar su reactivación (Viviescas, 2012). Como afirman Martín-Barbero (1987, p. 84) y García Canclini (1995), los medios no se limitan a informar, sino que también contribuyen a la construcción simbólica de la memoria y la identidad cultural. Por tanto, comprender cómo se resignifican estos relatos requiere consultar fuentes que den cuenta de esa construcción histórica de las narrativas en torno al ferrocarril.

En segundo lugar, el éxito del proyecto dependerá en gran medida de la capacidad de construir consensos sociales y de movilizar a diferentes actores alrededor de un objetivo común. La comunicación juega un papel crucial en este proceso, al permitir la construcción de narrativas compartidas, la gestión de conflictos y la promoción de la participación ciudadana.

Por último, esta monografía busca identificar las oportunidades y los desafíos que plantea la comunicación en el contexto del proyecto de reactivación. ¿Cómo pueden los medios de comunicación contribuir a visibilizar el proyecto y generar interés en la comunidad? ¿Qué

estrategias de comunicación pueden ser más efectivas para involucrar a los diferentes actores sociales? ¿Cómo se pueden utilizar las nuevas tecnologías para fortalecer la participación ciudadana y fomentar el diálogo?

Al responder a estas preguntas, esta monografía pretende ofrecer una contribución significativa al campo de la comunicación, al demostrar cómo la comunicación estratégica puede ser una herramienta poderosa para impulsar el desarrollo sostenible y la transformación social.

## **Objetivos**

### **Objetivo General**

Analizar el papel de la comunicación en la construcción de narrativas y en la movilización social en torno al proyecto de reactivación del Ferrocarril de Antioquia, identificando estrategias comunicacionales que faciliten su implementación y potencien sus beneficios para la región.

### **Objetivos Específicos**

Estudiar cómo se ha construido y transformado la imagen del ferrocarril a lo largo del tiempo, determinando los principales discursos y narrativas que lo han acompañado.

Evaluar desde una perspectiva comunicacional cómo la ausencia del ferrocarril ha afectado la identidad regional, los lazos sociales y la circulación de información en las comunidades a lo largo de su recorrido.

Analizar cómo los medios de comunicación, las redes sociales y otras herramientas comunicativas pueden ser utilizadas para construir consensos, movilizar a la comunidad y superar resistencias en torno al proyecto.

## Metodología

Esta monografía se desarrolla bajo un enfoque cualitativo, con énfasis en la narrativa histórica y la interpretación sociocultural de los discursos vinculados al Ferrocarril de Antioquia. La recolección de información no se plantea desde una estructura positivista ni experimental, sino desde una mirada crítica y reflexiva que reconoce el valor de las voces locales, la memoria colectiva y las manifestaciones simbólicas en torno al tren.

Se utilizaron fuentes primarias y secundarias. Entre las primarias, se destacan los testimonios orales de ex trabajadores ferroviarios y personas que tuvieron la oportunidad de ver al ferrocarril en su esplendor, recogidos a través de entrevistas semiestructuradas realizadas de manera informal en el municipio de Puerto Berrío, Antioquia. Estos relatos permiten acceder a una dimensión subjetiva y vivencial que complementa el análisis histórico. Los participantes fueron contactados de manera directa y voluntaria y sus identidades han sido preservadas con respeto, reconociendo su papel como portadores de memoria.

Como fuentes secundarias, se consultaron documentos académicos, prensa histórica, archivos digitales, videos institucionales y proyectos culturales, como Recuerdo Férreo, los cuales ofrecen perspectivas variadas sobre la representación y resignificación del ferrocarril. También se analizaron materiales difundidos en plataformas digitales oficiales como las del Ferrocarril de Antioquia y la Gobernación de Antioquia, para comprender el papel actual de la comunicación digital en los procesos de memoria y participación.

El tratamiento de la información se realizó mediante análisis documental y lectura crítica de los discursos, buscando establecer conexiones entre el pasado y el presente, entre la infraestructura material y su valor simbólico. Se privilegiaron las fuentes verificables, accesibles

públicamente y con respaldo institucional o académico, siguiendo criterios éticos de responsabilidad informativa y fidelidad narrativa.

Este enfoque metodológico permite sustentar las interpretaciones ofrecidas a lo largo del texto, otorgándole coherencia y legitimidad al carácter testimonial y simbólico de la monografía.

## Marco de Referencia

### Estado del Arte

El Ferrocarril de Antioquia ha sido, para muchas generaciones, algo más que una obra de ingeniería. Más allá de los rieles y las locomotoras, se convirtió en un símbolo del progreso, la conexión y la identidad regional. Aunque hoy sus vías se ven oxidadas y las estaciones vacías, su legado sigue presente en la memoria colectiva de Antioquia. En esta monografía se propone mirar el ferrocarril no solo desde una perspectiva técnica o histórica, sino también desde su dimensión comunicacional y simbólica. Es decir, comprender cómo este sistema de transporte llegó a ser un medio a través del cual las comunidades se narraban a sí mismas y construían un sentido de pertenencia compartido. Para ello, se revisan diversas fuentes bibliográficas, testimoniales y artísticas que abordan este fenómeno desde distintos enfoques.

Desde su trazado inicial en 1874, el Ferrocarril de Antioquia representó una vía de integración territorial, social y cultural. Conectó municipios que antes parecían aislados y permitió el tránsito de personas, mercancías e ideas. Diversos estudios han señalado que el proyecto del tren funcionó como un catalizador de modernización en la región, no solo en términos económicos, sino también simbólicos (Mejía, 2010).

Era común que en sus estaciones se intercambiaran noticias, cartas, libros y rumores; de alguna manera, el tren funcionaba como un vehículo de transmisión cultural. Según Correa Restrepo (2012), la presencia del ferrocarril consolidó una narrativa regional de orgullo, esfuerzo y superación, muy propia del *ethos* paisa. Se podría decir que el ferrocarril no solo transportaba carga, sino que también movilizaba significados.

Ese vínculo simbólico se manifiesta también en expresiones artísticas que marcaron el imaginario cultural antioqueño. Un ejemplo notable es la pintura Horizontes (1913) de Francisco

Antonio Cano, en la que se representa a una familia campesina contemplando el porvenir, guiada por la figura paterna que señala hacia lo desconocido. Aunque el ferrocarril no aparece explícitamente en la escena, el espíritu de modernización y esperanza que evoca la obra puede leerse como una metáfora visual del mismo proyecto ferroviario. En su gesto visionario y su atmósfera de partida, la pintura refleja el anhelo de progreso y expansión territorial que acompañó al tren en su recorrido por la región. Así, el arte también contribuye a consolidar los relatos simbólicos del desarrollo regional y a proyectar un imaginario colectivo donde el ferrocarril se convierte en emblema de avance y destino compartido.

### **Figura 1**

*Una Familia Campesina Contempla con Esperanza el Futuro.*



*Autor: Francisco Antonio Cano "Horizontes" 1913*

Durante las décadas de funcionamiento activo del ferrocarril, los medios de comunicación fueron fundamentales en la construcción del discurso público sobre su papel civilizador. La Revista del Ferrocarril de Antioquia (1938–1946), como organismo institucional impreso, narraba al tren como símbolo de modernidad, unidad nacional y progreso regional (Gaviria Álvarez, 2021). En discursos políticos y ocasionales declaraciones públicas, el ferrocarril se exaltaba como columna vertebral de la economía y la cohesión territorial. Sin embargo, episodios como la huelga ferroviaria de 1934 revelaron otra faceta de esta narrativa: pancartas, protestas y discursos laborales expusieron profundas desigualdades sociales. Fue, en suma, una comunicación distinta, pero igualmente poderosa.

Durante décadas, aunque el tren fue concebido como una herramienta clave para la industrialización, con el tiempo su imagen trascendió lo técnico. Se convirtió en un símbolo de progreso y orgullo regional. En los editoriales de la prensa antioqueña de la época, era frecuente encontrar expresiones como “el brazo de hierro de Antioquia” o “la vía hacia el porvenir”, exaltando su papel como motor de desarrollo. Estas representaciones ayudaron a construir una narrativa en la que el ferrocarril no solo conectaba territorios, sino también ideales: esfuerzo, tenacidad y modernidad. En muchos sentidos, la historia del tren terminó siendo también la historia de una región que se pensaba a sí misma como pionera.

Pero esa historia tuvo una pausa. Durante los años 80 y 90, el ferrocarril fue abandonado progresivamente, hasta quedar en completo desuso. Y ese abandono no fue solo físico: también fue discursivo. Las estaciones se cerraron, los rieles se cubrieron de maleza, y en la prensa ya no se hablaba del tren como antes. Como se puede interpretar en el análisis de Correa Restrepo (2012), la interrupción del servicio ferroviario implicó una pérdida simbólica importante para la región, al debilitar un referente de identidad y orgullo colectivo. En términos comunicativos, se

puede hablar de un vacío narrativo. El silencio del tren se convirtió en el silencio de un relato colectivo.

Este abandono tuvo efectos en las comunidades. Muchas, como Cisneros, que se habían formado en torno a la actividad ferroviaria, se vieron afectadas no solo económicamente, sino también emocionalmente. La partida del tren significó también la partida de los encuentros, de los intercambios culturales, de las rutinas marcadas por su silbido. En ese sentido, el silencio del ferrocarril fue ensordecedor. Como señala Hillman y Whalley (1980), la desaparición de infraestructuras como los trenes suele estar acompañada de una pérdida de sentido de pertenencia y cohesión social.

En Cisneros, por ejemplo, el Túnel de La Quebra fue durante mucho tiempo un símbolo de ingeniería y orgullo regional. Pero tras el cierre, el pueblo enfrentó el éxodo de sus jóvenes, la decadencia del comercio y una sensación de abandono estatal. Para los adultos mayores, el tren representa la historia de sus vidas; para los jóvenes, en cambio, es apenas una anécdota lejana. El proyecto Recuerdo Férreo, desarrollado por la Universidad Pontificia Bolivariana, ha buscado recuperar esa memoria desde una perspectiva comunitaria. A través de entrevistas, archivos visuales y sonoros, se ha construido un relato plural y sensible sobre lo que significó el tren para las comunidades. (Gil Vélez, Gómez Meneses & Escobar Gómez, 2022).

Curiosamente, el abandono del tren no tuvo una cobertura mediática proporcional a su importancia histórica. Mientras que su inauguración fue celebrada con bombos y platillos, su cierre fue casi un susurro. La prensa regional mencionó su deterioro, pero pocas veces con profundidad o análisis. Como señalan Manrique Grisales et al. (2022), estos silencios mediáticos contribuyen a la naturalización del abandono, como si se tratara de un destino inevitable, y no de una decisión política o económica que merecía el debate público.

El cierre progresivo del Ferrocarril de Antioquia fue un proceso silencioso que no tuvo un gran cubrimiento mediático al momento de su declive final. Según reseñas periodísticas de El Tiempo y El Colombiano, durante la década de 1990 se registraron los últimos intentos de operación esporádica para carga, mientras que el transporte de pasajeros cesó oficialmente desde 1991. En 1999, un reportaje titulaba: “El Ferrocarril de Antioquia: una nostalgia sobre rieles” (El Tiempo, 1999), señalando cómo el sistema ferroviario había quedado reducido a un símbolo histórico, más que a un sistema funcional. Este abandono fue progresivamente interiorizado por las comunidades, dejando abiertas las heridas de un proyecto que marcó una época de bonanza para la región.

Sin embargo, en los últimos años, diversas iniciativas culturales y medios alternativos han empezado a rescatar la historia del ferrocarril desde una mirada patrimonial y crítica. Estas propuestas no se limitan a preservar el recuerdo del tren, sino que buscan resignificarlo desde el presente, adaptándolo a las realidades y necesidades actuales. Resignificar implica más que recordar: es un acto de reinterpretación que permite dotar de nuevo sentido a símbolos colectivos que habían sido relegados al olvido. En este proceso, la comunicación se convierte en una herramienta vital para reconstruir relatos, fortalecer vínculos sociales y revitalizar elementos identitarios profundamente arraigados en la memoria de las comunidades.

A partir de esta revisión, se puede afirmar que existe una sólida base de estudios históricos y técnicos sobre el Ferrocarril de Antioquia. También se han desarrollado enfoques simbólicos y comunicacionales que destacan su rol como generador de identidad colectiva. Sin embargo, persisten vacíos importantes; pocos trabajos han abordado sistemáticamente el impacto comunicativo del ferrocarril desde una perspectiva crítica contemporánea, incluyendo el análisis del silencio mediático y el abandono discursivo.

La historia del Ferrocarril de Antioquia nos enseña que la comunicación no solo narra los hechos, sino que también los mantiene vivos. A través de discursos, imágenes, canciones, historias y silencios, el tren ha sido protagonista de un relato mayor; el de una región que aprendió a verse a sí misma reflejada en sus rieles. Reactivar el ferrocarril no es solo un proyecto de infraestructura; es una oportunidad para reconstruir los vínculos simbólicos que lo convirtieron en un ícono regional. Y en ese proceso, la comunicación tiene un papel fundamental; darle voz nuevamente al gigante dormido.

## Marco Teórico

El Ferrocarril de Antioquia, más allá de ser una simple infraestructura, representa un tejido narrativo que ha entrelazado la historia y la identidad de una región. Su puesta en funcionamiento, a finales del siglo XIX, fue un hito en la construcción de un imaginario colectivo, donde el tren se erigía como símbolo de progreso, modernidad y conexión. Las vías férreas no solo transportaban mercancías, sino también historias, ideas y costumbres, contribuyendo a la cohesión social y al desarrollo económico.

Aunque han existido otros autores que han presentado en sus escritos una narrativa histórica de los hechos, casi siempre se recurre a la exaltación de la grandeza del ferrocarril en cuanto al desarrollo y posicionamiento de la región como muestra representativa de progreso, si bien es cierto que esto es muy importante, debemos decir también que, la parte humana ha sido un poco menospreciada, la identidad de la región por la cual el ferrocarril transitaba, fue quedando en el olvido y sus historias también son una muestra de lo que significó el ferrocarril para sus habitantes, el discurso popular forma parte trascendental de la reconstrucción de identidad y los procesos comunicativos que formaron no solo saberes sino una mezcla de cultura al ritmo del tren.

Por eso resaltamos el enfoque crítico y narrativo que han hecho diversos medios y los esfuerzos académicos que han abordado y reconocido su papel en la configuración de la identidad regional. La prensa histórica, como El Colombiano o La Defensa, registró tanto los avances tecnológicos como los impactos sociales del tren. Por ejemplo, en el caso del El Colombiano se registró el artículo titulado “Hechos que estremecieron a Antioquia: el último día que rodó el ferrocarril”; en él se ofrece una mirada retrospectiva sobre el impacto social y emocional que tuvo el cierre del Ferrocarril de Antioquia en las comunidades del departamento.

Incluye testimonios y fotografías históricas que ilustran cómo la prensa regional documentó tanto los avances tecnológicos como los efectos sociales del tren.

## Figura 2

*Captura de Pantalla de Noticia de la Época, Artículo del Periódico El Colombiano*

### Hechos que estremecieron a Antioquia: el último día que rodó el ferrocarril

La irreparable pérdida de las líneas férreas que conectaban a la ciudad y al departamento con los principales puertos del país siguen causando controversia hasta hoy, aunque ya casi nadie recuerda como fueron esos últimos días.



Paso del ferrocarril de Antioquia cerca del río Medellín. FOTO: Archivo FI COLOMBIANO  
Autor: Armando Henao Plaza



En el ámbito académico, diversas investigaciones han destacado el papel simbólico del Ferrocarril de Antioquia en la configuración del imaginario regional. Por ejemplo, Correa

Restrepo (2012) analiza cómo el discurso de modernización en torno al tren fue promovido y representado en la prensa regional, mientras que Viviescas (2012) argumenta que el ferrocarril funcionó como un eje estructurador de la identidad antioqueña, articulando dimensiones sociales, económicas y culturales a través del tiempo. A estas perspectivas se suma el proyecto cultural *Recuerdo Férreo*, liderado por la Universidad Pontificia Bolivariana, que ha desarrollado una estrategia transmedia para recuperar y visibilizar la memoria de las comunidades históricamente vinculadas al tren (Gil Vélez, Gómez Meneses & Escobar Gómez, 2022). A través de acciones como los Cafés del Recuerdo espacios de conversación y reconstrucción colectiva de la memoria se han recopilado testimonios orales, fotografías, objetos y relatos de municipios como Cisneros y el corregimiento de Santiago. Esta información ha sido transformada en contenidos accesibles a través de múltiples plataformas: documentales, pódcast, redes sociales, cartografías interactivas y exposiciones fotográficas (Gil Vélez et al., 2022; Manrique-Grisales, Zuluaga & Salazar, 2022). Un ejemplo representativo es el pódcast *Que pase el tren*, en particular el episodio “El día que el tren regresó a Cisneros”, difundido por Radio Bolivariana (2025), que rescata la dimensión emocional del recuerdo ferroviario. Asimismo, la página oficial del proyecto en Facebook ha sido un canal clave para difundir imágenes históricas, entrevistas y piezas gráficas con un enfoque comunitario (Recuerdo Férreo, 2023). De esta forma, el tren se resignifica no solo como infraestructura física, sino como un patrimonio cultural vivo, en diálogo permanente con las narrativas contemporáneas. Estas experiencias precedentes refuerzan la pertinencia de esta monografía al abordar la intersección entre comunicación, memoria y significación social del ferrocarril en Antioquia.

Desde esta mirada, es clave considerar también cómo el ferrocarril ha sido representado a través del tiempo por distintos medios. Periódicos, revistas, testimonios orales y plataformas

digitales han configurado múltiples capas narrativas que dan cuenta de su importancia. Autores como Manrique Grisales et al. (2022) han destacado cómo la memoria del tren persiste en narrativas transmedia, donde el pasado se conecta con las nuevas formas de contar y participar en el presente. Este enfoque permite ampliar la comprensión del fenómeno ferroviario más allá de lo físico, al entender que la comunicación moldea la forma en que una sociedad recuerda, olvida y reconstruye.

Adicional a esto, la narración de los propios habitantes que tuvieron el privilegio de vivir el auge del ferrocarril rememora historias llenas de nostalgia pero que en su rostro reflejan, a su vez, orgullo por estos recuerdos cargados de esperanza y nos ofrecen una visión atemporal de todos los acontecimientos que rodeaban la vida al lado de las vías. Para quienes nos apasiona este tema, toda esta identidad cultural nos permite comprender cuán importante era para ellos, en la cotidianidad, convivir con todas las situaciones que traía consigo el tren. Historias de comercio, recreación, amores y momentos inolvidables de las festividades donde el tren se convertía en figura principal se ven reflejadas en la mirada de quienes hoy recuerdan con gran orgullo, haber vivido el auge del que era considerado el motor de progreso de esta región.

Sin embargo, el abandono del ferrocarril ha generado una ruptura de este tejido narrativo, dejando un vacío en la memoria colectiva y fragmentando las identidades locales. La ausencia del tren ha sido más que una pérdida material; ha representado una desconexión simbólica con el pasado y una incertidumbre sobre el futuro.

El proyecto de reactivación del ferrocarril, más allá de ser una iniciativa de ingeniería, es una oportunidad para reconstruir estas narrativas fragmentadas y fortalecer la identidad regional. Al revitalizar el ferrocarril, se busca no solo restaurar una infraestructura, sino también reactivar

un imaginario colectivo y generar un sentido de pertenencia. Para abordar esta monografía, se recurre a los siguientes marcos teóricos:

### ***Teoría de la comunicación y la cultura***

El ferrocarril, en tanto infraestructura comunicacional, no solo facilitó el desplazamiento físico sino también la circulación simbólica entre territorios. Desde la mirada de Jesús Martín-Barbero (1987) y otros teóricos de la cultura, los medios en su sentido amplio configuran modos de ver, de recordar y de narrar el mundo. Así, el tren puede ser comprendido como un dispositivo de mediación cultural; sus sonidos, estaciones, trayectos y rituales de uso han sido significados por generaciones enteras. Como afirma el propio Martín-Barbero, “los medios no son sólo instrumentos o canales, sino lugares donde se construyen sentidos, memorias e identidades” (1987, p. 84). Analizar el Ferrocarril de Antioquia desde esta perspectiva implica entender cómo sus relatos han sido construidos en la prensa, en el cine, en los relatos orales y, hoy, en las redes sociales. Se trata de un medio que “habla” a través del tiempo, cuyas huellas comunican incluso en el silencio de su ausencia.

Uno de los recursos comunicacionales recientes ha sido el video institucional publicado en el canal oficial de YouTube del Ferrocarril de Antioquia titulado: “*El Ferrocarril de Antioquia se reactivará con proyectos estratégicos*” (Ferrocarril de Antioquia, 2021). En este material audiovisual se hace un recorrido por la historia del proyecto, sus retos actuales y el potencial que tiene para volver a conectar el territorio antioqueño a través de los rieles.

### ***Teoría de la memoria colectiva***

La memoria colectiva, como plantea Halbwachs (2004), se construye socialmente y se enraíza en los espacios, los objetos y los símbolos compartidos. En el caso del Ferrocarril de Antioquia, su presencia dejó una marca profunda en la vida cotidiana de muchas comunidades, al

punto de volverse parte del paisaje emocional de la región. Estaciones abandonadas, túneles olvidados y anécdotas familiares aún circulan en las voces de quienes lo vivieron. Retomar el proyecto ferroviario no puede desligarse de este pasado simbólico; por el contrario, resignificar el ferrocarril exige escuchar esas memorias, recuperarlas y proyectarlas en un nuevo relato colectivo. Esta teoría permite comprender cómo la reactivación del tren puede funcionar como un acto de memoria activa y reparadora.

### ***Teoría de la participación ciudadana***

Desde la comunicación para el desarrollo, la participación ciudadana no se limita únicamente a asistir a reuniones o firmar peticiones; implica que las comunidades sean co-creadoras del proyecto, integrando sus necesidades, saberes y expectativas en los procesos de decisión. Por ejemplo, en el Foro Ruta Ferroviaria – Estación Conexión Occidente (Agencia Nacional de Infraestructura, 2023), organizado con el respaldo de la Gobernación de Antioquia, Metro de Medellín y la Promotora Ferrocarril, expertos, académicos y miembros de la comunidad discutieron aspectos técnicos, sociales y ambientales relacionados con la reactivación férrea en la región. A ese espacio se suman foros como el “Ruta Ferroviaria – Estación Caribe”, igualmente transmitido por Facebook Live, en los que la sociedad pudo opinar sobre intermodalidad y diseño de rutas. Estos mecanismos permiten que las comunidades compartan relatos sobre paradas históricas, propongan ajustes en el diseño de estaciones, planteen usos alternativos de la infraestructura y construyan consenso alrededor del patrimonio ferroviario. Así, la reactivación del ferrocarril deja de ser un plan técnico unidireccional y se convierte en un proceso dialógico donde los actores sociales deliberan, proponen y construyen el significado cultural del tren.

Precisamente, este enfoque se ha puesto en práctica en diversas experiencias participativas vinculadas al Ferrocarril de Antioquia. Por ejemplo, durante el desarrollo del proyecto *Recuerdo Férreo*, las comunidades de municipios como Cisneros y Santiago no solo aportaron sus memorias y relatos, sino que participaron directamente en espacios diseñados para la construcción colectiva de sentido. Estos encuentros denominados “*Cafés del Recuerdo*” facilitaron dinámicas participativas, como la recuperación de relatos orales y actividades interactivas, donde los propios habitantes reconfiguraron su relación con el ferrocarril, no como un objeto del pasado, sino como parte de su identidad cultural activa. Este tipo de procesos refuerzan los postulados de la participación ciudadana en comunicación para el desarrollo, al demostrar cómo la ciudadanía puede ser sujeto activo en los procesos de memoria, planificación y apropiación social (Gil Vélez, Gómez Meneses & Escobar Gómez, 2022; Manrique-Grisales, Zuluaga & Salazar, 2022).

### ***Estudios de caso***

El estudio comparativo con experiencias ferroviarias en países como México, Argentina o España permite detectar patrones comunes en procesos de reactivación, especialmente aquellos relacionados con el componente comunicacional. En muchos de estos casos, la clave del éxito ha estado en integrar estrategias de memoria, participación ciudadana y proyección turística. Por ejemplo, iniciativas como el Tren de las Nubes en Argentina han logrado posicionarse como atractivos turísticos sostenibles, gracias a la conjunción de esfuerzos entre el Estado, las comunidades locales y medios de difusión. Así, los estudios de caso no solo sirven como espejo, sino también como fuente de innovación para adaptar buenas prácticas al contexto antioqueño. Analizar estos casos permite anticipar posibles desafíos y diseñar estrategias más efectivas.

Estos antecedentes internacionales ofrecen no solo espejos donde reflejarnos, sino también fuentes prácticas de inspiración para la reactivación del Ferrocarril de Antioquia. Adaptar estas buenas prácticas al contexto local podría potenciar el impacto social del proyecto, anticipar problemas que puedan presentarse y fortalecer la conexión simbólica entre la infraestructura y los imaginarios colectivos del territorio.

### **Marco conceptual**

Narrativas: Historias, mitos y leyendas que se construyen alrededor del ferrocarril y que dan forma a su significado cultural.

Identidad: Sentido de pertenencia a un grupo social, construido en parte a través de símbolos como el ferrocarril.

Patrimonio cultural: El ferrocarril como un bien cultural que debe ser preservado y valorizado.

Participación ciudadana: El involucramiento activo de las comunidades en la toma de decisiones y en la implementación del proyecto.

Comunicación estratégica: El diseño y la implementación de estrategias de comunicación efectivas para alcanzar los objetivos del proyecto.

En este marco conceptual, se destaca el papel central de la comunicación en la construcción, abandono y reactivación del Ferrocarril de Antioquia. Al analizar cómo las narrativas, los discursos y las prácticas comunicativas han influido en la percepción y el valor social del ferrocarril, se busca comprender cómo la comunicación puede ser una herramienta clave para impulsar su revitalización y fortalecer la identidad regional.

#### ***El silencio de las vías: la vida después del último tren***

Cuando las locomotoras dejaron de transitar por estas rutas, no solo se detuvo el transporte de carga y pasajeros: también se interrumpió un relato colectivo. El Ferrocarril de Antioquia, más que una estructura de acero y madera era un hilo narrativo que entrelazaba pueblos, memorias y símbolos. A lo largo de sus rieles se tejieron historias familiares, leyendas locales, relatos de progreso y encuentros cotidianos que moldearon, con fuerza, la identidad regional.

El abandono del ferrocarril fue, en muchos sentidos, una fractura simbólica. El cierre de estaciones marcó el inicio de nuevas dinámicas sociales que, en medio de la adversidad, buscaron mantener la conexión entre poblaciones. Donde antes pasaban trenes con sus largos vagones, hoy circulan expresiones de la resiliencia popular; carretas rudimentarias sobre balineras, impulsadas por motores adaptados, conocidas como "moto mesas o moto rodillos". Estas invenciones nacidas de la necesidad mantienen vivas las rutas que una vez vibraron con el paso del tren.

Los pueblos se niegan a dejar morir la tradición ferroviaria. Bajo ese mismo principio, las vías oxidadas siguen siendo transitadas, no por grandes locomotoras, sino por pequeños vehículos improvisados que, paradójicamente, sostienen el espíritu del tren. Cada parada de una moto mesa para dejar pasar otra se convierte en una excusa para saludar, compartir noticias locales, reír, o simplemente encontrarse. Sin quererlo, estos gestos cotidianos han reconfigurado una nueva forma de comunicación entre regiones.

### **Figura 3**

*Moto Mesa con Pasajeros*



*Autor: Fotografía Vanessa Cataño*

Esta transformación del paisaje y de las prácticas sociales evidencia cómo las comunidades han sabido resignificar una infraestructura abandonada. Sin embargo, no se puede ignorar el hecho de que la desaparición del tren fue producto de malas decisiones administrativas, desinterés político y desprecio institucional por un proyecto que alguna vez definió el pulso de Antioquia. Esa pérdida generó una ruptura en la continuidad narrativa de la región. Como plantea Martín-Barbero (1987), cuando los medios de comunicación dejan de narrar, también se interrumpe el proceso de construcción de la memoria colectiva. Y eso fue precisamente lo que ocurrió; el silencio de las locomotoras trajo consigo el silencio de una identidad compartida.

Y, aun así, a pesar del abandono, la identidad del tren persiste. La prueba está en esas “moto mesas” que recorren las viejas vías; puede que no suenen como las antiguas locomotoras, pero llevan consigo la misma intención de conectar, de contar historias, de mantener viva una memoria que se resiste al olvido. Porque en Antioquia, cuando algo se calla, siempre hay alguien dispuesto a contarlo de nuevo, aunque sea con otro ritmo, con otros medios, pero con la misma pasión por no dejar morir lo que alguna vez nos unió.

## Figura 4

### *Moto Mesa en Puerto Berrío*



*Autor: Fotografía Vanessa Cataño*

### ***Voces de hierro; memorias vivas del Ferrocarril de Antioquia***

A continuación, se presenta un testimonio real recogido en Puerto Berrío, donde una habitante local rememora con detalle el papel del ferrocarril en la vida de su comunidad. Este relato complementa el análisis teórico con una mirada íntima y sensible sobre la huella cultural del tren.

#### ***Doña Gladis y el alma del tren en Puerto Berrío***

Sentados a la sombra de un árbol de mango, haciendo memoria y con un interés apasionante por conocer algo de la vida en la región y, sobre todo, por descubrir la identidad del ferrocarril en Puerto Berrío, me encontré con una señora muy amable, de pensamientos claros y con un rostro que se iluminó apenas empecé a preguntarle por su juventud. Como tema central

surgió el tren; ese mismo cuya vía cercaba su casa por el frente y por detrás. ¿Qué mejor oportunidad hubiera podido desear para escuchar un relato tan lleno de emoción?

En la memoria de doña Gladis Delgado se guardan momentos valiosos de la historia del Ferrocarril de Antioquia y de la importancia que tuvo este estratégico punto geográfico en el desarrollo de la región.

Puerto Berrío fue un centro clave para el progreso regional. Su fácil acceso al majestuoso río Magdalena lo posicionaba como un nodo comercial crucial, puente natural entre el río y el tren. La gente vibraba con la bonanza del comercio, los puertos estaban llenos de vida, y todo eso se refleja en la mirada de doña Gladis al contar su historia. Con el corazón lleno de orgullo, hablaba de su Puerto Berrío pujante, centro de comercio, relevante no solo para Antioquia, sino para toda Colombia. Todo ello, matizado con el sonar del tren que cruzaba a diario por ambas vías, tan cercanas a su hogar.

Como hecho inspirador, logré imaginarme en aquella época, cuando doña Gladis me relató cómo eran las despedidas de fin de año. “Un 31 de diciembre, a la medianoche, era imposible no soltar lágrimas al escuchar el repique de las campanas de las iglesias, mezclado con el chillido largo de las cornetas del tren y los sonidos graves de los ferris que ‘lloraban’ con sus bocinas”. Solo con escucharla, no pude evitar erizarme, imaginando lo increíble que habría sido vivir esa experiencia.

Esto es solo una muestra de cómo las personas vivían en torno a la cultura del ferrocarril. La narración de doña Gladis reflejaba el orgullo de haber visto la majestuosidad del tren, de haberlo sentido tan cerca cuando transitaba alrededor de su hogar, y de haber compartido momentos con todas las personas que la saludaban al pasar, formando lazos de convivencia la mayoría de las veces con desconocidos que aún viven en su memoria. A doña Gladis, muchas

gracias por la oportunidad de mostrarnos una visión tan real de lo que fue el tren, y de cómo aún se anhela el resurgir de este gigante dormido.

Como esta historia hay muchas que enriquecen la cultura que se creó en torno al ferrocarril de Antioquia, cada una de ellas brinda un recurso etnográfico y cualitativo que amplía nuestra visión sobre la identidad cultural, las relaciones sociales y la memoria colectiva de las comunidades, dentro del enfoque de la comunicación social.

### **Figura 5**

*Gladis Marina Delgado, habitante de Puerto Berrio Antioquia*



*Autor: Fotografía Vanessa Cataño*

Entre las montañas verdes y los valles profundos de Antioquia, el ferrocarril se convirtió en algo más que una simple estructura de hierro. Fue, durante décadas, un testigo silencioso de miles de historias. Una de ellas, la de doña Gladis, que veía desde el respaldo de su casa aquel

monstruo de humo que serpenteaba por los rieles, llevando consigo el bullicio de los vagones, el silbido agudo de la locomotora, y ese vibrar constante que parecía mover hasta las piedras del camino.

Pero detrás de ese espectáculo cotidiano que inspiraba a los niños, asombraba a los adultos y generaba canciones y cuentos en las cocinas campesinas, estaba todo un entramado geográfico que el Ferrocarril de Antioquia fue tejiendo con paciencia y sudor. En cada territorio recorrido dejó una huella imborrable en los recuerdos de las personas que de alguna manera interactuaron con este gigante, el tren no era solo el tren; era el hilo de acero que unió pueblos enteros. Una costura metálica entre la capital y el Magdalena, entre la montaña y el río, entre el aislamiento y el comercio.

Su trayecto comenzaba en el corazón de Medellín, donde la antigua estación hoy absorbida por el crecimiento urbano marcaba el punto de partida de una aventura diaria. Luego, el tren rodaba hacia el norte, saludando con su bocina a Bello, donde más de uno, como el abuelo de un compañero de clase del colegio, decía haber visto por primera vez el “progreso vestido de humo”. Después seguía por Copacabana y Girardota, pequeñas poblaciones que crecieron al ritmo de los embarques y desembarques, de los pasajeros con maletas de cuero y comerciantes que intercambiaban noticias, mercancías y sueños.

Barbosa era la siguiente parada importante. El transporte ferroviario del café no solo facilitaba la logística, sino que, según testimonios locales y relatos orales, permitía a los comerciantes anticipar márgenes de ganancia según las tendencias del mercado internacional, incluso mientras el grano viajaba embalado rumbo a los puertos. Más adelante venía Cisneros, un nombre que por sí solo impone respeto en la historia del ferrocarril. El túnel de La Quebra, una

obra de ingeniería descomunal para la época fue vencido tras años de arduo trabajo. En este punto, muchos obreros, dejaron en los rieles no solo su fuerza física, sino parte de sus vidas.

Después de Cisneros, el tren continuaba hacia Caracolí, y finalmente alcanzaba Puerto Berrío. Este último punto era mucho más que un destino: era la puerta de Antioquia al mundo, el enlace definitivo con el río Magdalena y los barcos que llevaban el café, el oro y otros productos hasta Barranquilla y Cartagena, desde donde partían hacia otros continentes. Todo este recorrido marcaba profundamente la identidad cultural de la región y representaba una oportunidad para entrelazar pensamientos, creencias, ideas y expresiones lingüísticas, gracias a la gran cantidad de personas que realizaban estos viajes llevando consigo su propia idiosincrasia. Así, el tren se convirtió en un puente de sabidurías populares que enriquecían y enaltecían la región.

En paralelo, el ramal suroeste conducía hacia Itagüí, Caldas y Amagá. Este trayecto más corto también tenía su relevancia, especialmente para el transporte de carbón y materiales de construcción, vitales para la creciente industria regional. Cada parada en el recorrido del ferrocarril, era un pequeño universo en movimiento donde los relojes parecían ajustarse al horario del tren y las estaciones se convertían en puntos de encuentro, despedida o esperanza.

No se trataba únicamente de un sistema de transporte. Como bien apunta Palacio (2001), “El Ferrocarril de Antioquia representó un instrumento de modernización económica y social, pero también un agente de transformación cultural, generando nuevos flujos migratorios, saberes técnicos e imaginarios de futuro” (p. 142). Por este motivo, y por su significado para las personas que vivieron junto a la vía, aún persisten narrativas en la memoria de quienes lo vieron transitar. Estas historias, al contarse, reflejan el orgullo de haber estado presentes en una época que generó recuerdos entrañables. Compartidos con emoción y sorprendente claridad.

Hoy, cuando uno camina por los viejos rieles oxidados o contempla algunas de las estaciones convertidas en museos, es fácil comprender por qué, para quienes vivieron esa época, cada bocinazo del tren era como el latido de un gigante que les recordaba que el mundo iba mucho más allá de las montañas. Y por qué, para hombres como don William de Jesús Villa Castaño, quien nos compartió su experiencia trabajando desde las vías, cada tornillo ajustado era más que un trabajo; era parte de un sueño colectivo de conexión y de país. Esta es su historia:

### ***El eco de los rieles; la memoria viva de Don William***

Para la realización de esta monografía, tuvimos la oportunidad de encontrarnos con personas entrañables, cuyas memorias no solo evocan el pasado, sino que lo mantienen vivo y presente. A través de sus testimonios, comprendimos la importancia histórica y simbólica del Ferrocarril de Antioquia. Don William, por ejemplo, guarda en su memoria el latir del tren como quien conserva el susurro de un viejo amigo. Su historia con el ferrocarril comenzó en su juventud, cuando el silbido de la locomotora lo llamaba cada mañana como un canto familiar. Allí inició su vida laboral, desempeñándose por años como operario, entre engranajes, vapor y rieles que atravesaban el corazón de la región.

A lo largo de su vida, Don William de Jesús Villa Castaño ha visto los rieles no como simples líneas de acero, sino como las arterias mismas de su historia. Desde niño, cuando abordaba el tren junto a su padre para ir de Puerto Berrío a San Jerónimo, empezó a sentir esa fascinación por el vaivén de los vagones, el traqueteo constante y el bullicio de las estaciones. Aunque las bancas eran de madera y el viaje largo, la experiencia era mágica; en cada parada, la comunidad ofrecía sus mejores productos: mangos, aguacates, piñas, fritanga, hojaldras, mientras el tren descansaba brevemente para que los pasajeros pudieran comprar algo distinto al café o los refrescos que ofrecía el restaurante a bordo.

Su vida profesional, aunque no inició en el Ferrocarril de Antioquia como tal, giró siempre alrededor de los trenes. En 1974 ingresó como obrero de vía en los Ferrocarriles Nacionales de Colombia. Comenzó limpiando los rieles, retirando maleza, cambiando traviesas y manteniendo viva la estructura férrea. Luego, su disciplina lo llevó a especializarse como clavador de vía, responsable de asegurar las vías en los puentes y cambia vías. Más adelante, tras obtener el primer puesto en un curso de capacitación en La Dorada Caldas, ascendió a caporal de la cuadrilla número 8 en Nare. “Resulta que mi oficio empezó como obrero de vía, a limpiar vías, a cambiar traviesas, a estampar, en fin, a limpiar la vía. Vulgarmente a nosotros nos decían que los hijos de nosotros fueron criados con mierda de pasajeros, porque como a nosotros nos tocaba ese chicharrón, esos trenes de pasajeros dejaban ese reguero y a nosotros nos tocaba con palas y picas limpiar esa vaina y limpiar la yerba.”

Sus días empezaban temprano. A las cinco y media de la mañana salía hacia la estación, donde la cuadrilla cargaba herramientas y provisiones en el carro motor. Las labores eran diversas: limpieza de maleza, reparaciones de rieles o mantenimiento de vías, siempre con la incertidumbre de lo inesperado. Un descarrilamiento o una volcadura podían extender la jornada durante varios días. A pesar de las inclemencias, Don William reconoce que aquel trabajo era un “hobby”, una pasión compartida por quienes dedicaron su vida al ferrocarril.

Recuerda con especial afecto las estaciones de su recorrido: Berrío, Grecia, Malena, Calera, Caracolí, San José, Guacharacas, Sofía, Cisneros, Porce, Girardota, Bello, Medellín... cada una tenía su encanto, sus costumbres y su comercio. La estación principal de Puerto Berrío, ubicada junto al muelle, era un hervidero de vida. Cada tarde, cuando llegaba el mixto de Medellín, las personas acudían no solo por la llegada del tren, sino también por la posibilidad de comprar frutas, animales o víveres que los pasajeros traían de otras regiones.

Las festividades decembrinas tienen un lugar especial en su memoria. Cada 31 de diciembre, cuando los relojes marcaban la medianoche, los remolcadores del río, las locomotoras de vapor y las campanas de la iglesia formaban un concierto ensordecedor que anunciaba el nuevo año. "Eso era una fiesta", rememora Don William, lamentando que los jóvenes de hoy no hayan tenido la oportunidad de vivir aquel espectáculo.

El tren, además de personas y mercancías, transportaba cultura. Don William recuerda el paso del "Tren de la Cultura" por Berrío, una verdadera exposición móvil, con fotografías e historia del país, que llevaba conocimiento a los rincones más apartados. Las anécdotas se acumulan. Una de las más vívidas es aquel viaje a Medellín, donde, por culpa de una avería en Calera, el trayecto de horas se convirtió en una odisea de más de un día. "Menos mal llevábamos fiambre", dice, recordando el arroz, la papa y la carne envueltos en hojas de bijao.

Con los años, los trenes dejaron de rodar y el cierre del ferrocarril trajo dificultades a las comunidades rurales. Ya no había cómo transportar productos; los caminos eran escasos y los campesinos tuvieron que inventar alternativas. Así nacieron las "moto mesas" o "moto rodillos", vehículos improvisados que hoy siguen recorriendo algunos tramos de las antiguas vías férreas. "No había por donde transportarlos, no había carreteras, las carreteras que habían eran muy pocas y no entraban a los pueblos, ¿qué hizo la gente para solucionar ese problema? Se inventaron las moto mesas, se inventaron la moto rodillos, los primeros moto rodillos que salieron aquí en estas regiones fueron a pura vara como remando una canoa, después alguien se inventó ponerle una cicla y pedaleaba, ahora ya le ponen una moto, cargan 4 o 5 mesas con pasajeros, carga... Váyase a rancho de lata o váyase a paso nivel y verá a la una de la tarde antes de salir el ferrobús para barranca, para que usted vea el desfile de esas motos mesas."

**Figura 6***Mesa de Rodillo Impulsada a Vara*

*Autor: Fotografía Vanessa Cataño*

Don William aún prefiere subirse a uno de estos recursos improvisados de transporte cuando va a la Sierra, a pesar de que existe transporte terrestre por bus intermunicipal, él disfruta estos recorridos por el simple placer de sentir el viento en el rostro y el perfume metálico de los rieles. Dice que lo hace “Por recuerdo, por la nostalgia, por añoranza, porque a nosotros como trabajadores de la empresa en la vía, nosotros andábamos en un carrito pequeño que en ese tiempo le decían gasolina porque en realidad el nombre es carro motor de trabajo, donde se movía la cuadrilla” Continúa narrando entre sonrisas: “viajo en moto mesa porque ese viaje es muy bueno, ahí el vientecito le da a uno en la cara, siente uno el olor a riel y toda esa vaina.”

Desde su experiencia, lamenta que hoy existan pocos jóvenes interesados en el ferrocarril, y que incluso muchos ingenieros desconozcan los fundamentos de esta infraestructura. “A algunos tuve que enseñarles qué es un riel, una traviesa, un clavo”, afirma. Con tristeza señala que no hay universidades en Colombia que enseñen sobre ferrocarriles, un conocimiento que considera invaluable para el país.

Entre risas y una charla muy agradable Don William también guarda en su memoria fechas y datos históricos que, aunque nosotros podríamos fácilmente ubicar en internet, preferimos por respeto a su prodigiosa memoria y a sus anotaciones en una libreta personal, escribirlos tal como él nos los narró:

“El ferrocarril de Antioquia, esa obra se inició en 1874 y terminó en 1929, posteriormente se unió con el río Cauca, o sea cuando hicieron el ferrocarril para Amagá y fue incorporada en 1927 ese ferrocarril de Amagá fue incorporado en 1927 al Ferrocarril de Antioquia, la primera locomotora que sacaron del Ferrocarril de Antioquia es una máquina que hay una réplica, le digo que es una réplica porque no es la original, allá en Medellín por la minorista, esta locomotora tiene el número 1, pero no es la número 1 es la número 2 porque la número 1 se volcó en Barbosa y se fue al río y hasta luego, se perdió”.

“En 1942 el Ferrocarril de Antioquia se empalmó con el Ferrocarril del Pacífico, pero con el transcurso de los años el río Cauca se llevó un tramo en la Felisa y jamás se volvió a saber de eso y en 1962 la nación, porque en los años 60-61 la Nación fue comprando todos los ferrocarriles regionales formó los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, yo me acuerdo que en la televisión en esos años 62-63, salió una propaganda que decía ‘Ferrocarriles Nacionales de Colombia, estamos cambiando a toda máquina’” nos comenta entre sonrisas.

“En 1962 entonces se unió a la Red Férrea Nacional, si eso lo vendieron en 1961 y se cerró, el Ferrocarril de Antioquia se cerró dejando de transportar pasajeros y carga en el 2004.

El 9 de marzo del año 1914, se hizo el primer viaje inaugural entre Botero y Medellín y duró 5 horas el viaje en esas locomotoras pequeñas de vapor; en el 23 se unió con el de Amagá a través del Túnel de La Quiebra, cuando ya terminaron El Túnel de la Quiebra fue cuando ya conectaron con Amagá. El gestor de la hechura de todo ese Ferrocarril de Antioquia fue el

ingeniero Francisco Javier Cisneros, que la estación de Cisneros que hay es en conmemoración a este señor y después estuvo el señor Héctor Acevedo.

El dinero para hacer el ferrocarril de Antioquia salió de la negociación y venta del Istmo de Panamá, que cuando eso el Istmo de Panamá era parte de Colombia, de ahí salió la plata para construir el ferrocarril de Antioquia.

En 1800 llegó la primera locomotora de vapor y en el 2002 pasó el último tren para Medellín con la locomotora 757 era una locomotora diésel y en Cisneros tienen la famosa locomotora número 8 de vapor que la tienen ahora ahí turísticamente y fue llevada por carretera allá a Cisneros el 13 de diciembre de 2024, o sea que hace poquito que la tienen ahí.

El primer ferrocarril que hubo en Colombia fue entre Panamá y puerto Colón en Panamá en 1850 inició y en 1855 lo terminaron y la independencia de Panamá de Colombia fue el 23 de noviembre de 1903, listo he dicho” terminando así de leer su agenda escrita a mano – “ahora viene el aplauso”, colocando el punto final de manera jocosa su remembranza.

“Los ferrocarriles son un cuento, son un dogma”, concluye. Su vida sobre los rieles no solo fue un trabajo, sino una aventura que aún vibra en su corazón, como el eco lejano de las locomotoras que un día surcaron la tierra antioqueña.

Los anteriores datos son expresados en el contexto narrativo y provienen de las anotaciones propias de don William, aunque puede tener algunas deficiencias en algunos datos, en general podemos decir que guarda una memoria increíble de la historia del ferrocarril. Aproximadamente el 75-80% de los aportes hechos por don William son correctos o basado en hechos reales. Hay pequeños errores de fechas, sobre todo con el Túnel de La Quiebra, la financiación (relación con Panamá), la llegada de las locomotoras, y la fecha de independencia

de Panamá. Sin embargo, el resto corresponde bastante bien a lo que sabemos por registros históricos y también por tradiciones orales de la región.

### **Figura 7**

*William de Jesús Villa Habitante de Puerto Berrio*



*Autor: Fotografía Vanessa Cataño*

### ***Entre rieles y coraje; historias que enmarcan el espíritu valiente de la superación***

A veces, las historias se encuentran sin buscarlas. Así ocurrió cuando las palabras de don William, llenas de afecto por el tren, parecían abrir el camino para otra voz que también vibró con el silbido del hierro y el humo de carbón; la de don Gerardo Luis Cataño Munera, un hombre que desde niño encontró en la estación de Grecia no solo un punto de tránsito, sino el inicio de una vida y la oportunidad de un futuro mejor en un principio para su familia materna y después para él mismo.

“Yo llegué a conocer el mundo de los ferrocarriles cuando tenía apenas 12 años”, recuerda, con la mirada de quien aún ve pasar vagones entre los árboles. Su historia no empezó

en un andén, sino con una necesidad; ayudar a su familia, “porque éramos muy pobres”. En ese entonces, en el bullicio de la estación de Grecia única en el país con cuatro salidas se abría la posibilidad de ganarse la vida vendiendo tamales, café con leche o tortas de carne a los pasajeros de los trenes que venían de Medellín, Bogotá o Santa Marta. “Aquí circulaban todos los trenes. Yo me animé a vender, y eso fue lo que me fue llevando por los rieles”.

Empezando apenas como un niño de 12 años, don Luis tuvo que acostumbrarse pronto al bullicio de las personas y a la agitación de la vida cotidiana en torno al tren. Comenzó con el anhelo de aportar al sostenimiento de su madre, y aunque más adelante, ya en plena adolescencia, sintiera algo de pena por andar vendiendo de manera informal con un canasto terciado en el brazo, su propósito siempre fue firme; superar los obstáculos de haber nacido en una familia sin los recursos suficientes para solventar los gastos del día a día. Por eso dejó los estudios y concentró su vida en torno al ferrocarril. Ese mundo que le ofrecía, más que un trabajo, una forma de avanzar.

Es ese espíritu de superación tan propio del carácter antioqueño el que sigue alimentando los recuerdos que se tejen en torno al tren. Como cuando don Luis recuerda los momentos vividos al transitar por El Túnel de La Quebra, un lugar considerado de cuidado para los desprevenidos, ya que, como él mismo asegura: “lo que pasaba era que era muy peligroso porque las paredes tenían unas piedras que sobresalían de lo normal del túnel. Entonces eso era lo que decían que no podía. Por eso siempre mandaban a los pasajeros, antes de entrar al túnel, a cerrar las ventanillas, para evitar que de pronto un niño o una persona adulta, por curiosidad, se asomara demasiado.” O como cuando relata el trágico incidente ocurrido en ese mismo tramo, cuando un tren algodónero que se dirigía a Medellín se incendió dentro del túnel, dejando un saldo lamentable en las vidas de las personas que iban en el tren y en la misma infraestructura

que resultó afectada: “inclusive, casi toda la tripulación se ahogó, se asfixió por el humo. Desde eso, se quemó toda la instalación del alumbrado del túnel y ya el túnel quedó así, sin alumbrado.”

La voz de don Luis narra una Antioquia viva, conectada por los caminos del tren. Evoca a los jóvenes como él, “rebuscándose para llevarle algo a la mamá”, y a las familias que se agolpaban en las estaciones con sueños, equipajes o simples ganas de conversar. Poco a poco, su empeño lo llevó a trabajar en el restaurante de uno de esos trenes. Allí aprendió a ofrecer bebidas, a caminar con el vaivén del vagón y, más adelante, a vender comidas mientras el tren rugía entre curvas.

Trabajó en trenes como el Mixto, también llamado el Antioqueño, que recorría Medellín hasta Puerto Berrío, o en el Bogotano, que se dirigía hacia Santa Marta. “Ahí viene el samario”, decían cuando regresaba. Con cada trayecto, don Luis fue coleccionando recuerdos. Y entre esos, está el tren turístico que cada ocho días subía hasta Cisneros, lleno de bañistas que buscaban en las quebradas un descanso, una hojaldra o una torta de pescado. Hoy, con un dejo de tristeza, dice que ya nada de eso queda. “Ya no se ve eso. Quedó solo la historia”.

Pero su relato no es solo nostalgia; es también testimonio de gratitud. Aquel niño que un día colgó un canasto al brazo se convirtió en trabajador ferroviario el 4 de marzo de 1974. Con un sueldo de 44 pesos con 13 centavos, comenzó una carrera que le dio sustento, dignidad y, con los años, su pensión. “Este 28 de mayo de 2025 cumplí 34 años de pensionado. Para mí eso es un orgullo”.

Sus palabras no son solo datos, son huellas de un tiempo en el que el tren no era una metáfora del progreso, sino una realidad que unía a la gente. Y aunque hoy siente que revivir completamente ese pasado es difícil, guarda la esperanza de que el país “tome cartas en el

asunto” para que las nuevas generaciones las de sus hijos, sus nietos también puedan entender lo que fue ese gigante sobre rieles.

### **Figura 8**

*Gerardo Luis Cataño Munera Habitante de Puerto Berrio*



*Autor: Fotografía Vanessa Cataño*

### ***La voz al resurgir: la comunicación en el proyecto de reactivación***

La idiosincrasia antioqueña ha demostrado que la resiliencia es parte esencial de su cultura. Basta con creer que algo es posible para empezar a construirlo. Aunque han pasado décadas marcadas por el olvido y el abandono del Ferrocarril de Antioquia, hoy vuelve a encenderse una luz al final del túnel. La reactivación del tren ha dejado de ser un sueño lejano para convertirse en un símbolo de esperanza, sostenibilidad y, sobre todo, de reconexión con la memoria colectiva de una región que nunca dejó de creer en sus rieles.

Desde los discursos institucionales, el proyecto ha sido presentado no solo como una solución de movilidad, sino como una oportunidad para revivir la historia y reactivar los vínculos sociales que se tejieron en torno al paso del tren. Esta narrativa conecta con un público moderno, consciente del uso de la tecnología como herramienta de expresión cultural. En ese contexto, la

comunicación ha emergido como un pilar fundamental para estructurar el diálogo, la participación y el consenso entre las comunidades. Más que un medio, se ha convertido en un lenguaje común que articula emociones, territorios e identidades.

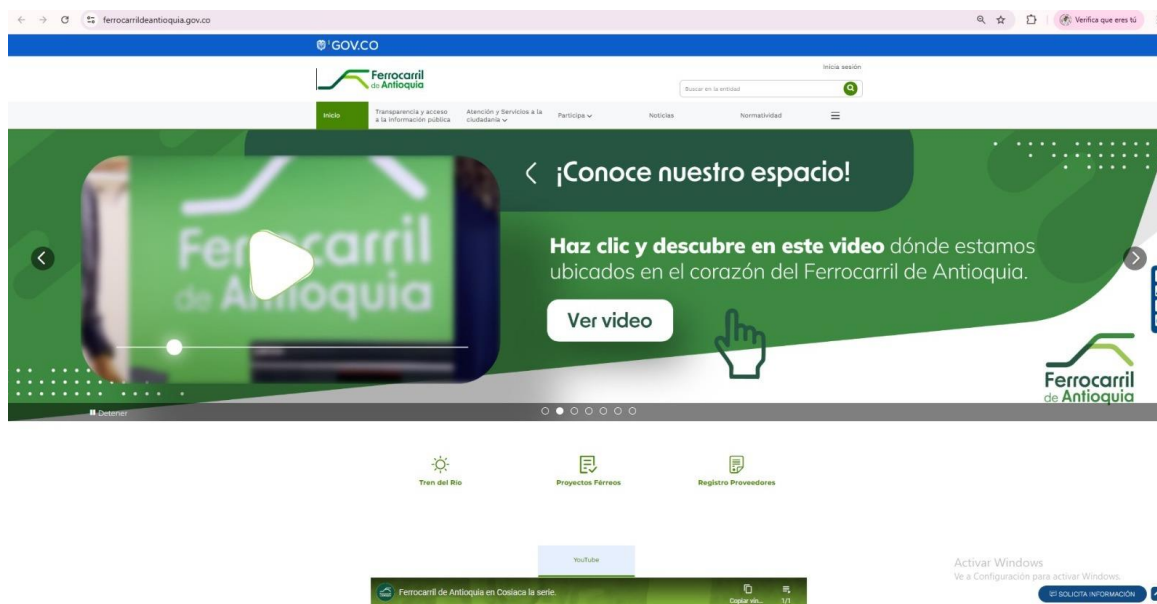
Hoy, el proyecto ferroviario no se limita a poner en marcha locomotoras; busca restaurar las conexiones humanas que fueron truncadas. En un mundo globalizado, esta iniciativa representa la posibilidad de construir una sociedad más pluralista, donde las opiniones de todos cuenten, y donde cada parada del tren se convierta en un punto de encuentro entre culturas. No se trata solo de transporte; se trata de comunicación en su forma más profunda. Sin embargo, el camino no ha sido fácil. Aún persisten obstáculos, como la desidia discursiva de algunos sectores políticos que instrumentalizan el proyecto con fines populistas, prometiendo avances que pocas veces se traducen en hechos. En esos discursos vacíos se nota la desconexión con las comunidades. Pero, a pesar de ello, el espíritu del tren sigue vivo en la memoria de los antioqueños, que recuerdan con nostalgia esos lazos de comunicación que se creaban en cada trayecto, entre silbidos, saludos y conversaciones espontáneas que cruzaban estaciones y generaciones.

Hoy, el resurgir del tren también se da en el plano comunicativo. Se han diseñado estrategias que combinan medios tradicionales y digitales, con el objetivo de posicionar el proyecto y activar la participación ciudadana. Aunque los medios impresos regionales han perdido protagonismo frente a las plataformas digitales, su voz todavía resuena en boletines, columnas de opinión y crónicas que apelan a la historia y el arraigo cultural del ferrocarril. En este sentido, periódicos históricos locales como La Acción de Sonsón han registrado desde sus orígenes acontecimientos relacionados con la operación ferroviaria y sus efectos en las comunidades (La Acción, s.f.).

A la par, plataformas digitales como el sitio web oficial del Ferrocarril de Antioquia (<https://www.ferrocarrildeantioquia.gov.co/>), su página de Facebook (<https://www.facebook.com/FerroAntioquia>), el canal de YouTube (<https://www.youtube.com/@FerrocarrilDeAntioquia>) y su perfil de Instagram (<https://www.instagram.com/ferroantioquia/>) se han convertido en vitrinas clave para compartir avances, historias y material audiovisual que fortalecen el vínculo emocional con el proyecto. La Gobernación de Antioquia ha implementado mecanismos de participación por medios electrónicos, incluyendo foros, encuestas y canales de atención al ciudadano, para fomentar la interacción y el compromiso de la comunidad con proyectos como la reactivación del ferrocarril (Gobernación de Antioquia, s.f.).

## Figura 9

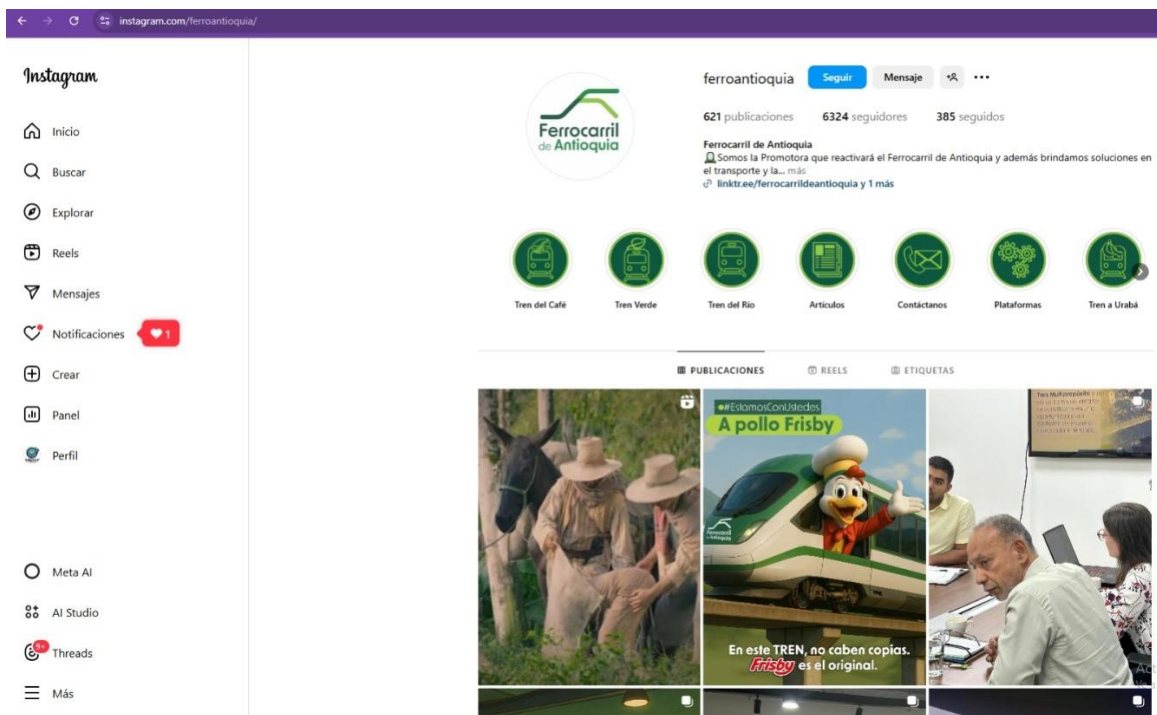
*Captura de Pantalla Página Ferrocarril de Antioquia*



*Autor: Toma de Pantalla por Armando Hena Plaza <https://www.ferrocarrildeantioquia.gov.co/>*

**Figura 10**

*Captura de Pantalla Página Instagram Ferrocarril de Antioquia*



Autor: Toma de Pantalla por Armando Henao Plaza <https://www.instagram.com/ferroantioquia/>

**Figura 11**

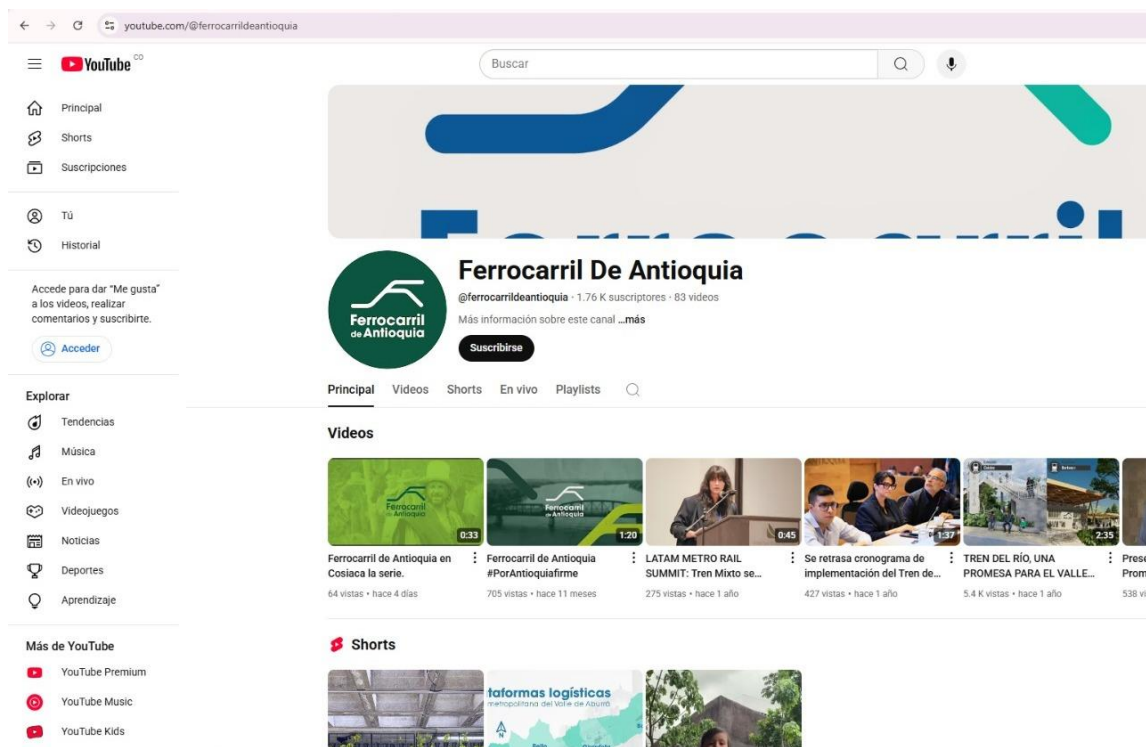
*Captura de Pantalla Página Facebook Ferrocarril de Antioquia*



Autor: Toma de Pantalla por Armando Henao Plaza <https://www.facebook.com/FerroAntioquia>

Figura 12

Captura de Pantalla Página YouTube Ferrocarril de Antioquia



Autor: Toma de Pantalla por Armando Henao Plaza <https://www.youtube.com/@ferrocarrildeantioquia>

Figura 13

Captura de Pantalla Página Mecanismos de Participación Gobernación de Antioquia



Autor: Toma de Pantalla por Armando Henao Plaza <https://www.ferrocarrildeantioquia.gov.co/>

Este movimiento comunicacional, multicanal, transmedia y participativo ha logrado conectar generaciones. Se han compartido testimonios, revivido archivos históricos y producido piezas audiovisuales que despiertan el orgullo local. Las redes sociales, en particular, han funcionado como catalizadoras de memoria y esperanza. Allí, los usuarios comparten fotos antiguas, hacen preguntas, comentan avances y se involucran en una conversación colectiva sobre lo que el tren representa. Como bien señala la teoría de la comunicación participativa, cuando los medios son usados para construir el sentido de un proyecto, su impacto social se multiplica.

## Figura 14

*Captura de Pantalla Páginas de Facebook e Instagram, Participación Ciudadana.*

The image shows a screenshot of a Facebook post and its comments. The post is titled "Publicación de Felix Uribe" and is part of a collection "Fotos Antiguas de Antioquia". The post text reads: "Ferrocarril de Antioquia, año aproximado 1950. Esta foto pertenece a un archivo familiar. Esta estación -cuyo nombre ignoro- era la que se usaba para ir a Santo Domingo." The photo shows a train with a carriage labeled "FERROCARRIL DE ANTIOQUIA" and "RESTAURANTE 213". The comments section includes:

- Gabriel Jaime Uribe Uribe** Es Santiago. 4 años Me gusta Responder Compartir
- Raúl Darío Henao** me interesa el restaurante por este apartamento no se sienten las ollas todavía jaja 4 años Me gusta Responder Compartir
- Carlos Ignacio Montoya Picon** Tengo recuerdos del año 1980 viajando en el Coche Restaurante hacía Barrancabermeja y tuvimos el placer de conocer en ese entonces al administrador del coche Restaurante que lo conocían con el sobre nombre del Famoso Miti Miti ese señor lo conocían en todas las estaciones del ferrocarril y tenía una cantidad de anécdotas y recuerdos del ferrocarril.era un tremendo personaje de la época del 50 en adelante. 4 años Me gusta Responder Compartir Editado
- Rodrigo Echavarría** Será estación Sofía 4 años Me gusta Responder Compartir Ver 1 respuesta
- Gabriel Gómex** Popalito...cerca a Barbosa...sector ahora le dicen Molino Viejo 4 años Me gusta Responder Compartir Ver 1 respuesta
- Juan Carlos Carvajal Muñoz** Esa es la estación El Limón después de la estación Santiago! 4 años Me gusta Responder Compartir
- Animalista Veinte Veinte** CLARO QUE SÍ, ESTACION LIMON PASANDO EL TUNEL DE LA QIEBRA, ENTRANDO PRIMERO POR SANTIAGO. TIEMPOS INOLVIDABLES. POR ESO RECORDAR, ES VOLVER A VIVIR. IMPERDONABLE LA EXTINCION DE FERROCARRIL. 4 años Me gusta Responder Compartir

At the bottom of the post, it says "31 comentarios 143 veces compartido".

*Autor: Toma de Pantalla por Armando Henao Plaza <https://www.facebook.com/FerroAntioquia>*

## Figura 15

### Captura de Pantalla Comentarios de YouTube, Participación Ciudadana

The screenshot shows a YouTube video player interface with several comments. The channel name is @ferrocarrildeantioquia. The comments are as follows:

- @hugoalbertobermudez1783** (hace 3 años): Que bueno que se haga realidad es un proyecto que daría mucho bienestar a toda la gente de esta región... háganlo con responsabilidad y todos quedamos agradecidos... (8 likes, 1 response)
- @Leo\_S\_64** (hace 2 años): Sería lo mejor que le pueda pasar a esta región.Dios les bendiga Gracias Adelant el! (1 like, 1 response)
- @pedroperez-ig5gy** (hace 3 años): Hagan rapido el tren en el Valle de Aburra. Viajar en el Metro de Medellín en horas pico es una pesadilla (16 likes, 1 response)
- @rafaelgomez7833** (hace 1 año): Qué bien por ese proyecto, espectacular 🙌👍 (1 like, 1 response)
- @picudopr** (hace 3 años): Deberian... tener la opcion de pasajeros en todos los trayectos! (5 likes, 1 response)
- @jd2086** (hace 3 años): Algo que NUNCA debieron haber quitado... la ignorancia paisa diciendo que el progreso era el carro y adios tren... Y todos los países de primer mundo industrializados nunca dejaron de usarlos de hecho fueron y son parte de su progreso actual.... Pero en fin los colombianos sabemos como somos y que llegan 3 pesitos y nos creemos cocacola en marte y nada nos detiene... A parte de la reinversión que hay que hacer para volver a tener algo que nunca se debió ir si me parece un fantástico y espectacular proyecto que bien que por fin lo van a volver a implementar y ojalá habiliten las ferrovías de todo el país y ojalá nuevamente una panamericana. Eso si es progreso! (8 likes, 1 response)
- @amaliajimenez4262** (hace 3 años): Antioquia es un Departamento q progresa ojala q cada uno de los q asumen una responsabilidad de cada departamento piensen en el progreso el Valle del Cauca necesita q restauren el ferrocarril (3 likes, 1 response)
- @leandrocastellanos5487** (hace 3 años): Excelente proyecto, Ojalá se haga realiza lo mas pronto posible y no quede en solo palabras, es totalmente necesario en el departamento que vuelva a funcionar el sistema ferroviario y que las extiendan a otras subregiones.

Autor: Toma de Pantalla por Armando Henao Plaza <https://www.youtube.com/@ferrocarrildeantioquia>

Estas estrategias comunicacionales no solo buscan informar, sino también generar un profundo sentido de pertenencia. Quieren hacer sentir a cada ciudadano parte de un relato que está siendo reescrito con el lenguaje de la inclusión, el diálogo y la identidad. Porque el ferrocarril no es solo una obra de infraestructura; es un acto simbólico de memoria, una narrativa en movimiento que une generaciones a través de la cultura, los recuerdos y la posibilidad de construir un futuro compartido.

### *Participación ciudadana en el proceso de reconstrucción ferroviaria*

El proceso de reactivación del Ferrocarril de Antioquia no ha sido únicamente técnico o institucional; ha buscado integrar la perspectiva de quienes habitan los territorios conectados por los antiguos rieles. A lo largo del trazado ferroviario, se han abierto espacios de consulta y diálogo que permiten a las comunidades expresar sus inquietudes, necesidades y propuestas. En este camino, la Gobernación de Antioquia ha facilitado diferentes canales de participación, mediante los cuales los ciudadanos pueden involucrarse activamente en la formulación y seguimiento de las decisiones relacionadas con el proyecto (Gobernación de Antioquia, s.f.).

### **Figura 16**

*Captura de Pantalla Página ani.gov.co*



- *Expertos nacionales, miembros de la academia y gremios del sector, y representantes del Gobierno Nacional, departamental y local se reunieron para conversar sobre la reactivación férrea en Colombia y los avances en la región antioqueña.*

**Medellín, Antioquia. 10 de noviembre de 2023 (@ANI\_Colombia).** La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), con el apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo, la Embajada del Reino Unido, Metro de Medellín y Ferrocarriles de Antioquia, organizó el Foro Ruta Ferroviaria – Estación Conexión Occidente, un espacio académico en el que se compartió la estrategia de reactivación de la red férrea en Colombia.

Entre los panelistas más reconocidos que intervinieron sobre la intermodalidad y el modo férreo se encuentra Jonathan Bernal, vicepresidente de estructuración.; Giovanni Páez, Asesor Viceministerio de Infraestructura; Gustavo Ruíz, Gerente Promotora Ferrocarril de Antioquia; Ricardo Dorian Metze, director de Desarrollo de Negocios y Proyectos de DB, y Ramiro Márquez, exgerente Metro de Medellín.

*Autor: Toma de Pantalla por Armando Henao Plaza <https://www.ani.gov.co>*

El trabajo continúa para lograr el equilibrio entre bienestar y participación ciudadana. El diálogo colectivo se presenta como la solución a los posibles retos que el proyecto debe enfrentar. No se trata únicamente de aprovechar la infraestructura que aún sobrevive, sino de rediseñar los trazados, incluir nuevas rutas y extender los beneficios a sectores que antes no hacían parte del recorrido ferroviario. Esta expansión implica, por supuesto, nuevos desafíos sociales, técnicos y comunicacionales, donde el papel de la comunidad es clave. Desde el enfoque propuesto por Avella (2020), la participación ciudadana en proyectos de infraestructura es un factor estratégico que contribuye a fortalecer la democracia, reducir tensiones sociales y generar apropiación colectiva del proceso.

Estas acciones vienen permitiendo que la población se sienta parte activa del proyecto, aportando sus conocimientos y experiencias para enriquecer el diseño y la implementación de la iniciativa. La inclusión de la ciudadanía en el proceso no solo fortalece la legitimidad del proyecto, sino que también asegura que las soluciones propuestas respondan a las realidades y aspiraciones de las comunidades involucradas. Desde el enfoque planteado por Barrios y Restrepo (2018), los grandes proyectos de infraestructura deben sostenerse sobre relaciones sólidas con las comunidades directamente impactadas, ya que la construcción de confianza y diálogo social es clave para lograr procesos participativos más eficaces y sostenibles. Así que, el Ferrocarril de Antioquia está llamado no solo a conectar territorios, sino también a integrar voces y voluntades diversas en un proceso genuinamente participativo.

### ***El papel de las redes sociales en la difusión del proyecto***

Las innovaciones en materia tecnológica han permitido un diálogo más directo entre las comunidades. Ya no se centraliza la información en unos pocos actores institucionales; ahora, el alcance es global, inmediato y más horizontal. Esta cualidad de las redes sociales y los

mecanismos de participación a través de internet ha jugado un papel trascendental, particularmente en el caso del Ferrocarril de Antioquia. Las plataformas digitales se han convertido en el canal preferido para la difusión del proyecto y para la movilización de la comunidad, pues permiten no solo compartir información, sino también construir significados colectivos. Desde esta perspectiva, López y Torres (2021) sostienen que las redes sociales han redefinido la relación entre ciudadanía y gestión pública, al favorecer un intercambio comunicativo más horizontal, en el que múltiples voces son visibilizadas y tenidas en cuenta en los procesos de desarrollo local.

En efecto, a través de plataformas como Facebook, Instagram y Twitter, se ha compartido información relevante, se han promovido eventos y se ha generado un espacio activo de interacción con la ciudadanía. Las cuentas oficiales del Ferrocarril de Antioquia y de la Gobernación han publicado avances, convocatorias y material audiovisual que conectan emocionalmente a los usuarios con la historia y el futuro del tren. Esta estrategia es coherente con lo señalado por Castells (2009), quien considera que “el poder de la comunicación en la era digital radica en la capacidad de los ciudadanos para apropiarse de los medios tecnológicos y convertirlos en herramientas de acción colectiva” (p. 147).

Estas herramientas digitales han permitido una comunicación directa y efectiva, facilitando la retroalimentación y el compromiso de la población con el proyecto. Además, las redes sociales han servido para visibilizar las historias y memorias asociadas al ferrocarril, fortaleciendo el sentido de identidad y pertenencia de las comunidades con respecto a este símbolo histórico. Según Gil Vélez, Gómez Meneses y Escobar Gómez (2022), las estrategias transmedia en torno al tren permiten “construir narrativas colaborativas que vinculan la memoria

histórica con procesos actuales de apropiación social del patrimonio” (p. 10). Así, la comunicación digital no solo informa; también lidera emociones, une y transforma.

Aunque no fue posible obtener una entrevista directa con la persona encargada de la gestión de redes del proyecto, se realizó una revisión de los contenidos publicados oficialmente y de declaraciones brindadas en espacios públicos de participación virtual. De manera indirecta, se evidencia que los contenidos compartidos en redes sociales se construyen a partir de fuentes institucionales, boletines de prensa de la Gobernación de Antioquia, avances técnicos entregados por los contratistas del proyecto y relatos comunitarios recopilados en actividades participativas. Este enfoque permite comprender cómo las redes sociales no solo informan sobre el progreso técnico, sino que actúan como vehículo de construcción simbólica, emocional y participativa del proyecto ferroviario.

## Figura 17

*Captura de Pantalla Boletín de Prensa Gobernación de Antioquia*

### Avanzan acciones que harán realidad el proyecto Ferrocarril de Antioquia

-Seleccionado consorcio que realizará interventoría al proyecto de factibilidad para el mejoramiento de la integración de los sistemas de movilidad férrea en la región del Eje Cafetero y Antioquia, Tramo Santo Domingo - Puerto Berrío.

-La Promotora Ferrocarril de Antioquia, sigue avanzando en hacer realidad este proyecto.

El Consorcio Interventor Férreo Puerto Berrío, fue seleccionado para realizar la interventoría al contrato de estudios técnicos, legales y financieros que permitirán el mejoramiento de la integración de los sistemas de movilidad férrea en la región del Eje Cafetero y Antioquia, Tramo Santo Domingo - Puerto Berrío.

El valor del contrato de esta Interventoría será por \$1.235.192.035 y tendrán un plazo de ejecución de 16 meses.

El Consorcio Interventor Férreo Puerto Berrío conformado por Artificial Intelligence Structures SA, sucursal en Colombia y compañía de Proyectos Técnicos CPT SA se ubicó en primer lugar, mientras que el Consorcio Supervisor Santo Domingo se ubicó en segundo lugar.

La Promotora Ferrocarril de Antioquia continúa avanzando para hacer realidad la Construcción de Ferrocarril como modo de transporte de pasajeros y carga, contribuyendo con ello a un ambiente más limpio, a un intermodalismo efectivo y por ende a la competitividad de la región y el país.

Promotora Ferrocarril de Antioquia S.A.S  
Elaborado por: Diana Isabel Fonseca y Carmen Lucía Escobar  
Revisado por: Diana Isabel Fonseca  
Medellín, 21 de febrero de 2020  
comunicaciones@ferrocarrilantioquia.com  
Para más información comunicarse al 5407990 - 3113454894

*Autor: Toma de Pantalla por Armando Henao Plaza <https://www.ani.gov.co>*

### Lecciones Aprendidas

El proceso de análisis del Ferrocarril de Antioquia ha permitido constatar cómo la comunicación no solo es un medio para informar sobre su reactivación, sino un auténtico instrumento de construcción social. Las voces de la comunidad rescatadas a través de testimonios como los de las personas que aportaron su conocimiento y recuerdos a esta monografía muestran que el ferrocarril sigue vivo en la memoria colectiva como símbolo de unión, identidad y desarrollo regional.

La monografía también revela que los mecanismos participativos implementados, si bien han permitido cierta interacción ciudadana, aún requieren mayor profundidad para lograr una apropiación real por parte de las comunidades. Las redes sociales y los medios digitales han sido herramientas valiosas, pero su potencial aún no ha sido plenamente aprovechado para fortalecer la comunicación bidireccional con los territorios. Es en estos mismos espacios digitales donde aflora un sentimiento colectivo: las personas expresan su entusiasmo y acompañamiento al proyecto, compartiendo el anhelo de ver al Ferrocarril de Antioquia no solo resucitado, sino expandido bajo el liderazgo de la Promotora Ferrocarril de Antioquia. Sin embargo, junto a ese entusiasmo late también la cautela; muchos reconocen que el discurso esperanzador debe transformarse en avances concretos y sostenidos. Aunque para algunos todavía parece un sueño lejano, prevalece la esperanza de que este resurgir ferroviario no solo reactive la economía, sino que restablezca los lazos culturales, sociales y comunicativos entre los pueblos, fortaleciendo nuevamente el diálogo interregional que alguna vez definió la esencia misma del tren.

En la actualidad, tras varias décadas de inactividad, el sueño ferroviario de Antioquia ha encontrado una nueva posibilidad de renacer bajo una estructura institucional robusta, liderada por la Promotora Ferrocarril de Antioquia, conformada por la Gobernación de Antioquia, el

IDEA, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el Metro de Medellín (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2024). Este nuevo modelo, profundamente distinto al del siglo pasado, plantea un sistema multipropósito capaz de atender pasajeros, carga y residuos sólidos, bajo un esquema moderno, eléctrico y ambientalmente sostenible. La propuesta contempla varios corredores estratégicos: el Tren del Río, que articulará los municipios del Valle de Aburrá a lo largo de 63 km (El Tiempo, 2024); el Tren Verde, diseñado para la movilidad de carga entre Barbosa y Puerto Berrío, cubriendo 127,4 km (Ferrocarril de Antioquia, 2024); el Tren del Café, que unirá el eje cafetero con el suroeste antioqueño (El Suroeste, 2023); y el Tren a Urabá, con 366 km destinados a dinamizar las exportaciones hacia los puertos del Caribe (Colombia Visible, 2024). Adicionalmente, se proyectan plataformas logísticas regionales y sistemas complementarios de transporte en Urabá y el Oriente Antioqueño. Todo este entramado no solo representa una recuperación de los rieles, sino también una oportunidad inédita para reactivar los circuitos económicos, culturales y humanos que alguna vez hicieron del ferrocarril un verdadero articulador de los territorios antioqueños.

Todo esto evidencia que el relato ferroviario continúa siendo una poderosa narrativa cultural que puede resignificarse como motor de desarrollo regional, siempre que se gestione bajo un enfoque comunicacional inclusivo, participativo y culturalmente arraigado.

### ***Análisis comparativo con casos similares en otras partes del mundo***

Al analizar experiencias internacionales, se pueden identificar lecciones valiosas sobre la revitalización de antiguos sistemas ferroviarios. Iniciativas como la reactivación del Ferrocarril de Cuenca en España o los programas de rescate de trenes rurales en Inglaterra muestran que estos procesos no se limitan a la reconstrucción de infraestructuras físicas. Por el contrario, su éxito depende también de la integración de elementos como la memoria colectiva, el turismo

cultural y una participación ciudadana activa y sostenida. En este sentido, Hillman y Whalley (1980) destacan cómo el cierre o la reactivación de líneas ferroviarias impacta directamente en las dinámicas sociales de las comunidades locales, mientras que Castells (2009) enfatiza que los procesos comunicativos y de apropiación simbólica desempeñan un papel crucial en la construcción de territorios significativos en la era de las redes.

En estos casos, los modelos exitosos han integrado a la comunidad desde el diseño inicial del proyecto, promoviendo espacios de cocreación, relatos locales y apropiación social del patrimonio ferroviario. Además, han generado narrativas emocionales que no solo apelan a la nostalgia, sino que posicionan al tren como símbolo vigente de desarrollo económico, cohesión social y sostenibilidad.

Observar los ejemplos internacionales nos permiten añadir aprendizajes de otros lugares con procesos exitosos muy concretos:

#### ***España – Proyecto ferroviario en Cuenca y Reino Unido – Kent Community Rail***

En Cuenca, España, la planificación del tren ligero integró no solo inversión física, sino también una consulta ciudadana activa y campañas de sensibilización local que legitiman el proyecto ante la comunidad (Ayuntamiento de Cuenca, n.d.). De forma similar, el programa *Smarter Journeys* del Kent Community Rail Partnership involucró activamente a estudiantes y familias en la cocreación del servicio ferroviario mediante talleres escolares, visitas a estaciones, capacitación vial y planificación participativa (Kent Community Rail Partnership, 2020).

#### ***Rumania – Línea Oravița–Anina***

la recuperación de la línea férrea Oravița–Anina se convirtió en un ejercicio integral de valorización del patrimonio, combinando análisis académicos con acciones comunitarias orientadas a la conservación cultural. La iniciativa incluyó la aplicación de métodos mixtos como

entrevistas, encuestas de percepción y registro audiovisual que permitieron recopilar tanto datos cuantitativos como valoraciones subjetivas de los actores sociales implicados. Esta estrategia fomentó una apropiación colectiva del espacio ferroviario, promoviendo su resignificación como eje de identidad territorial y motor de desarrollo turístico sostenible (Merciu, Păunescu, Dorobanțu & Merciu, 2022).

### ***Inglaterra – Railway Heritage Trust y reactivaciones comunitarias***

Sociedades de conservación ferroviaria como la Churnet Valley Railway han demostrado que el patrimonio ferroviario se puede consolidar mediante procesos de cocreación con la comunidad, incluyendo programas sostenidos de voluntariado y eventos educativos o recreativos (Churnet Valley Railway, n.d.). De manera similar, iniciativas a escala como las promovidas por The Bluebell Railway o Watercress Line muestran cómo los talleres técnicos, las jornadas escolares y festivales locales pueden vincular la infraestructura ferroviaria con las narrativas culturales de los territorios (The Bluebell Railway, n.d.; Watercress Line, n.d.).

En todos estos casos, la clave del éxito no está solo en reparar o rehabilitar los rieles, sino en construir discursos compartidos que conecten a técnicos, cronistas, comunidades y autoridades. Las estrategias comunicacionales han sido centrales:

Cocreación de narrativas: involucrar a la comunidad en relatos locales sobre el tren, su historia y su visión futura.

Proyectos escolares y talleres: espacios educativos enfocados en el valor patrimonial, donde niños y jóvenes participan activamente.

Eventos comunitarios en estaciones: jornadas de fotografía, ferias culturales y recorridos guiados que generan sentimiento de pertenencia.

Multicanalidad comunicativa: uso de redes sociales, pódcast, exposiciones y medios tradicionales para amplificar voces locales e historias emotivas.

Este modelo revela que la comunicación no es meramente un complemento, sino una columna vertebral; sirve para construir legitimidad, sentido político cultural y sostenibilidad a largo plazo en proyectos complejos. Donde la comunidad es parte activa de la creación de una identidad sólida que ayudará a las personas a apropiarse del proyecto, valorando aún más su importancia y logrando que todos estén en la misma línea discursiva para lograr consensos que lleven al éxito del proyecto. Esta visión la podemos ver reflejada si consideramos un análisis de estos casos que podemos tomar como antecedentes que ofrecerán una guía valiosa para Antioquia; la reactivación del Ferrocarril no debe limitarse a reconstruir vías, sino tomarla como un proceso de cocreación y construcción de relato, en el que cada territorio participe en el diseño, la visibilización y el futuro del tren. Así se fortalecen la legitimidad, la sostenibilidad y la conexión emocional que consolidan el proyecto como un hito de desarrollo cultural y social.

## Conclusiones

A lo largo de esta monografía ha quedado en evidencia que la comunicación no es un componente accesorio dentro del proyecto de reactivación del Ferrocarril de Antioquia; por el contrario, constituye el eje articulador que permite comprender y proyectar su verdadero alcance social, simbólico y territorial. Este hallazgo demuestra que la comunicación no solo informa, sino que fortalece las narrativas locales, moviliza apoyos y cohesiona identidades diversas en torno a un propósito común.

Desde la perspectiva de la reconstrucción del tejido social, la comunicación ha facilitado que las comunidades históricamente conectadas por los rieles vuelvan a reconocerse mutuamente a través del relato compartido de su pasado ferroviario. Los testimonios de actores como doña Gladis, don William y don Luis evidencian que las memorias familiares, los oficios tradicionales, las costumbres y hasta los sonidos del tren, constituyen una identidad colectiva aún viva en la región. Esta observación se alinea con la noción de memoria colectiva propuesta por Halbwachs (2004), quien argumenta que el pasado se conserva a través de los vínculos sociales y los marcos simbólicos compartidos. En este caso, el tren no solo es recordado: es vivido y transmitido como símbolo identitario. A partir de los relatos es posible documentar la evolución discursiva del ferrocarril, este ejercicio permitió identificar y analizar las narrativas transformadas que han acompañado al tren a lo largo del tiempo.

En el ámbito simbólico, la comunicación ha resignificado al ferrocarril como mucho más que una obra de infraestructura: hoy se proyecta como un patrimonio cultural vivo. Proyectos como Recuerdo Férreo, la producción de contenidos audiovisuales, las campañas institucionales, los relatos orales y la conversación en redes sociales han logrado mantener activa la narrativa ferroviaria, permitiendo que las nuevas generaciones se apropien también de ese legado. Esta

movilización digital se ha traducido en consenso social, derribe de resistencias y visibilización del proyecto. Tal fenómeno puede comprenderse desde la mediación cultural de Martín-Barbero (1987), en tanto el tren funciona como un dispositivo que articula historia, emoción y presente, mediando los imaginarios colectivos a través de múltiples canales comunicativos. Con ello, se evidencia el uso eficaz de herramientas comunicativas para construir apoyo comunitario y superar las barreras que se lleguen a presentar durante el proceso de reactivación.

Por último, en términos de desarrollo regional, la comunicación cumple un papel estratégico al facilitar la participación ciudadana, generar consensos, informar con transparencia los avances del proyecto e integrar las voces de los diversos actores sociales en los procesos de planeación. En esta línea, el planteamiento de Castells (2009) sobre la participación simbólica en entornos digitales resulta clave: las redes sociales y medios comunitarios permiten que los ciudadanos no solo reciban información, sino que intervengan activamente en la construcción del sentido de los proyectos públicos. La reactivación del Ferrocarril de Antioquia, pensada desde un enfoque comunicacional, no solo apunta a reestablecer una conexión física entre los territorios, sino a revitalizar la economía local, fortalecer el sentido de pertenencia y consolidar un modelo de desarrollo sostenible, incluyente y culturalmente arraigado.

El análisis realizado confirma que la comunicación es el hilo conductor que atraviesa la reconstrucción del tejido social, la resignificación simbólica y la proyección de un nuevo horizonte para el Ferrocarril de Antioquia, no como un simple proyecto de transporte, sino como un proceso profundamente humano. El desarrollo de la monografía demuestra que el eje comunicacional se consolida como columna vertebral del proceso de reactivación del proyecto Ferrocarril de Antioquia, la misma sirve para identificar cómo la imagen del tren se transformó a través de generaciones, integrando un sentido de pertenencia y de memoria colectiva que ha

generado un aporte positivo al proyecto. De igual manera se logra evaluar el impacto de su ausencia y se reconoce a la comunicación como catalizadora de reconstrucción social.

Más allá de ser un simple sistema de transporte, el Ferrocarril de Antioquia emerge aquí como un proceso profundamente humano, donde la comunicación ha recuperado su poder como tejido que une pasado, presente y futuro.

El propósito de la presente monografía no es solo resignificar la importancia del Ferrocarril de Antioquia en la sociedad que fue directamente influenciada por él, sino también reconocer cómo este sistema de transporte se convirtió en un proveedor de identidad: no solo promovía el progreso, sino que también generó una memoria colectiva construida a partir del diálogo, la experiencia y los saberes en torno al tren.

A lo largo de su recorrido, el tren marcó de manera significativa la vida de quienes lo vieron transitar en sus épocas gloriosas, dando origen a una narrativa comunicacional que persiste hasta el día de hoy.

Mediante la realización de esta monografía, pudimos comprobar que la comunicación se ha convertido en el motor principal del proceso de reactivación del Ferrocarril de Antioquia, tal como lo planteaba el problema inicial. No se limitó a informar sobre avances técnicos, sino que generó sentido de pertenencia y reconstruyó los lazos entre generaciones. Al recoger los testimonios como los de doña Gladis, don William y don Luis, identificamos que estos relatos son más que anécdotas: constituyen vehículos emocionales que permitieron restablecer el vínculo simbólico con el tren. Asimismo, al analizar la interacción en redes sociales, observamos que campañas como la etiqueta #ReactivarElTren y los videos institucionales no solo difundieron información, sino que también movilizaron compromiso. Esta creación narrativa, donde

comunidad e instituciones dialogan, refuerza la conclusión de que la comunicación no solo recupera memorias, sino que impulsa el proyecto en su dimensión cotidiana y cultural.

Otro aporte clave de esta monografía es haber configurado una estrategia comunicacional conectiva y participativa. A través de instrumentos como el seguimiento de boletines oficiales, el monitoreo de pódcast (“Que pase el tren” en iVoox) y videos en YouTube, constatamos que se estaba activando un canal bidireccional a través de las redes sociales; la comunidad no solo absorbía contenidos, sino que también lo reaccionaba y enriquecía. Por ejemplo, en los grupos de Facebook y en Instagram, los usuarios comparten fotos antiguas, hacen preguntas específicas y comentan avances, e incluso muestran su escepticismo con la demora del proyecto, lo que demuestra que estos espacios funcionan como laboratorios de identidad compartida.

Además, eventos presenciales como los Foros Ruta Ferroviaria, permiten incorporar esas voces directamente en la planificación, asegurando que el tren no sea solo una obra de infraestructura, sino un proyecto cultural que dialoga con su gente, demostrando que la participación ciudadana es de vital importancia para reactivar no solo el tren, sino el sentido profundo de comunidad en Antioquia.

## Recomendaciones

El proceso de reactivación del Ferrocarril de Antioquia requiere que los territorios permanezcan informados, pero también escuchados. Se recomienda fortalecer los espacios de diálogo directo más allá de los mecanismos digitales ya implementados mediante encuentros presenciales, mesas de trabajo y campañas pedagógicas que permitan recoger percepciones locales, dudas y aportes desde los diferentes municipios. La comunicación participativa es clave para construir legitimidad y sentido de pertenencia alrededor del proyecto.

Por lo cual, antes de definir los tipos de mensajes, los canales y públicos específicos. Es importante comprender que toda estrategia comunicacional alrededor del Ferrocarril de Antioquia, debe partir del reconocimiento del territorio y sus comunidades como sujetos activos del proceso, hacerlos parte vinculante del rescate de una identidad y pilares fundamentales que generen apropiación del proyecto, esto servirá no solo para que se haga realidad, sino también para que se preserve su infraestructura haciéndola realmente de la comunidad.

Las recomendaciones que se presentan surgen como una prolongación natural del análisis realizado a lo largo de esta monografía, no desde una perspectiva técnica, sino principalmente desde el enfoque humano y la importancia de la comunicación, y el valor de la comunicación, que ha sido y debe seguir siendo una herramienta para activar vínculos, generar sentido de pertenencia y conectar a las comunidades con los avances del proyecto. Por eso, los mensajes que se diseñen, los medios que se utilicen y los impactos que se pretendan alcanzar deben responder a la necesidad de hacer del proceso ferroviario una narrativa compartida que dialogue con el pasado, movilice el presente e inspire el futuro.

A partir de lo expuesto anteriormente, se pueden diseñar las estrategias considerando los siguientes aspectos:

Tipos de mensajes: informativos, que explican avances técnicos y beneficios socialmente relevantes; narrativos, que comparten historias locales sobre el tren; y dialogantes, que invitan a construir el proyecto con un tono empático y constructivo.

Canales recomendados: Además de los encuentros presenciales, se recomienda impulsar campañas pedagógicas en escuelas y bibliotecas relacionadas con el tren; transmisiones en vivo por Facebook o YouTube; grupos de WhatsApp comunitarios y encuestas dinámicas; cápsulas radiales en emisoras locales para cubrir zonas con poco acceso a internet.

Impacto esperado: Generar confianza y legitimidad al hacer sentir a la gente parte real del proyecto; reconstruir redes comunitarias que fortalezcan el sentido de pertenencia; y asegurar que las políticas o decisiones reflejen las necesidades concretas de los distintos territorios. En resumen, convertir la comunicación participativa en un proceso integral y creativo, capaz de cohesionar lo técnico, lo cultural y lo social en torno al Ferrocarril de Antioquia.

### ***Fortalecer la narración de memorias ferroviarias como estrategia de identidad***

Los relatos de vida, como los de doña Gladis, don William y don Luis, no son simplemente testimonios del pasado; son expresiones vivas de una memoria que aún palpita entre los rieles oxidados. En el aspecto comunicacional, debemos tener en cuenta que contar historias no es solo recordar, sino también reconstruir. Por eso, creemos que es urgente, necesario y profundamente valioso crear espacios narrativos donde esas voces encuentren eco, resonancia y proyección.

Desde la comunicación, esta recomendación se transforma en una estrategia integral de producción, circulación y apropiación de contenidos simbólicos. La propuesta no se limita a recoger anécdotas en cuadernos o grabadoras viejas, sino que busca desarrollar proyectos de comunicación que conjuguen lo oral, lo visual, lo digital y lo experiencial, llegando a un público

objetivo: las comunidades locales, especialmente niños, jóvenes y adultos mayores de los municipios atravesados por las antiguas líneas férreas.

Ellos son portadores y herederos de estas memorias. Debemos tener también muy en cuenta al público urbano; como por ejemplo las personas que viven en Medellín y otras ciudades, quienes, debido a la modernidad y afanes propios de la sociedad actual, muchas veces se desconectan del significado emocional del tren. Es importante, además, centrarnos en las nuevas expresiones culturales que traen las generaciones más jóvenes: los nativos digitales, quienes necesitan formatos distintos para conectarse con el pasado.

Este tipo de narrativas no solo informa: transforma, conecta generaciones, reactiva el orgullo local y da sentido a un proyecto de infraestructura que, sin memoria, sería solo concreto y acero. Además, permite que los territorios sean narradores de su propia historia, no meros espectadores. Al escuchar las voces de la comunidad que aportó significativamente sus memorias para esta monografía, creemos que hay una deuda con esos relatos que nunca llegaron a escribirse. Algunos ya se han ido sin contar su versión del tren.

Por eso, esta no es solo una estrategia comunicacional: es un acto ético de reconocimiento, de reparación simbólica, de justicia narrativa. Y, claro, sabemos que hay errores, olvidos, contradicciones. Pero eso también hace parte de la riqueza del relato colectivo. Lo importante es que podamos escucharnos. Porque si algo nos ha enseñado el ferrocarril, es que las distancias no se recorren solo en kilómetros, sino también en historias que nos acercan.

### ***Consolidar las redes sociales como plataformas dinámicas de información pública***

Hoy más que nunca, las redes sociales han dejado de ser simples vitrinas informativas para convertirse en escenarios de construcción simbólica, participación y diálogo social. En el caso del Ferrocarril de Antioquia, estas plataformas no deben limitarse a replicar boletines

institucionales o notas de prensa; deben transformarse en espacios vivos donde la historia, la emoción y la voz ciudadana tengan un protagonismo real.

Desde una mirada comunicacional, esto implica redefinir el rol de las redes en el ecosistema del proyecto ferroviario. No se trata solo de aumentar seguidores, sino de cultivar comunidades digitales que se sientan parte activa del proceso. Ya lo decíamos entre nosotros mientras analizábamos los perfiles del Ferrocarril en Facebook e Instagram; hay potencial, pero también una gran oportunidad para humanizar el contenido, abrir la conversación y sumar nuevas narrativas.

Una estrategia digital bien pensada puede convertirse en la locomotora simbólica del proyecto, capaz de conectar generaciones, rescatar relatos, visibilizar territorios olvidados y construir sentido de pertenencia. Si las redes se abren a la participación genuina, permitirán que el proyecto no sea percibido como una obra ajena o lejana, sino como algo que le pertenece a la gente, porque habla con ella y la escucha.

En nuestra opinión, es necesario diseñar campañas participativas periódicas que vinculen estos espacios virtuales con actividades presenciales en municipios clave. Algo como “Las rutas del recuerdo en vivo”, donde lo que se recoja en redes se convierta en exposiciones itinerantes, conversatorios o encuentros culturales. Así, se teje una relación entre lo digital y lo territorial, entre el algoritmo y la calle. Del mismo modo consideramos importante que las personas se apropien de las redes sociales en búsqueda de una participación directa, porque si dejamos a las redes solo en manos de la institucionalidad, perdemos la posibilidad de construir un relato más plural y más humano. Nuestra propuesta es clara; si queremos que el tren vuelva a andar, las redes deben ser las nuevas estaciones del encuentro. No solo donde se anuncian llegadas y salidas, sino donde se reencuentran memorias, sueños y comunidades enteras.

### ***Generar procesos formativos comunicativos sobre cultura ferroviaria en los territorios***

Uno de los vacíos más evidentes que identificamos durante el desarrollo de la monografía y que además fue expresado directamente por los propios testimonios, es el desconocimiento generalizado que hoy existe sobre el mundo ferroviario. Muchos jóvenes no saben qué es una traviesa, nunca han escuchado el silbido de una locomotora en vivo y, peor aún, desconocen que sus abuelos quizás construyeron con sus propias manos los rieles por donde hoy sueñan que vuelva a pasar el tren.

Este desfase generacional no solo es comprensible, sino que es urgente de abordar. Porque lo que no se conoce, difícilmente se ama. Y lo que no se ama, no se defiende. Por eso, proponemos la creación de procesos formativos comunicativos que, más allá de enseñar datos históricos o técnicos, ayuden a construir una cultura ferroviaria viva, dialogante y situada en el territorio.

Como propuesta tangible, planteamos la creación de talleres comunitarios itinerantes, realizados en colegios, casas de la cultura y espacios públicos de los municipios ferroviarios. Además, es importante utilizar materiales impresos y digitales, como cartillas ilustradas, cómics históricos, podcasts educativos, minidocumentales y juegos interactivos para jóvenes.

Para ese mismo público juvenil se podría plantear la realización de laboratorios de comunicación patrimonial, donde estudiantes puedan crear productos como podcast, reels, murales o cápsulas radiales que documenten el ferrocarril desde su mirada, de esta manera los jóvenes pueden empezar a comprender los relatos llenos de orgullo que las personas mayores cuentan respecto al Ferrocarril de Antioquia. Esto serviría como un intercambio intergeneracional, el cual puede fortalecerse mediante la creación de espacios donde los jóvenes

entrevisten a adultos mayores como don William, doña Gladis o don Luis, resignificando así el conocimiento local.

Estos procesos no solo brindarían conocimiento técnico o histórico, sino que fortalecerían el sentido de pertenencia y de apropiación territorial frente al proyecto. La cultura ferroviaria no debe revivirse solo desde las máquinas, sino desde las personas que, con su voz, su oficio o su memoria, han tejido sus rieles invisibles en la historia de Antioquia. Creemos que formar sobre el tren es también formar ciudadanía. Es generar herramientas para que las comunidades se conviertan en interlocutores activos frente al proyecto, no en meros espectadores. Porque, si no sabemos lo que implica reactivar un tren en términos técnicos, sociales, simbólicos, corremos el riesgo de reproducir narrativas planas, sin profundidad, sin alma.

Y ojo: no se trata de dictar cátedras, sino de crear experiencias formativas vivenciales, afectivas y de multiformato que conecten con el contexto de cada comunidad. No es lo mismo hablar de ferrocarril en Puerto Berrío que en Itagüí. Cada territorio tiene su versión del tren, y esa diversidad es la que debe guiar los contenidos pedagógicos. Estos procesos formativos deben habitar también la plaza, el parque, la estación abandonada, el aula, la red social. Solo así lograremos que el ferrocarril deje de ser un recuerdo nostálgico del pasado y se convierta en una memoria activa, compartida y proyectada al futuro.

### ***Desarrollar un relato estratégico de comunicación integral para el proyecto***

Uno de los principales desafíos comunicativos que identificamos a lo largo de esta monografía, tiene que ver con la fragmentación del discurso sobre la reactivación del Ferrocarril de Antioquia. Mientras algunos sectores lo perciben como una promesa técnica de movilidad, otros lo recuerdan como una reliquia del pasado, y para muchos más sigue siendo una idea lejana

que nunca se concreta. De ahí radica la importancia de construir un relato estratégico integral, entendiendo que esto no es un lujo, sino una urgencia.

Un proyecto de esta magnitud no puede ni debe comunicarse en pedazos. Necesita una narrativa articulada que sea capaz de tejer los múltiples significados que el tren tiene para las comunidades: desarrollo económico, memoria histórica, orgullo regional, infraestructura moderna, medio de transporte ecológico, entre otros. Todo eso es el tren. Y todo eso debe contarse. Por ello, resaltamos la creación de un relato estratégico y coherente que tenga el poder de convertir el proyecto ferroviario en una causa compartida, y no solo en una obra de ingeniería. Un relato integral ayuda a que las comunidades no se sientan espectadoras, sino protagonistas de un proceso que toca fibras profundas: las de su identidad, su dignidad y su futuro.

Esto puede sonar un poco romántico, pero lo creemos profundamente, los grandes proyectos no se sostienen solo con concreto, sino con sentido. Por eso, proponemos que ese relato no sea vertical ni excluyente. Debe estar vinculado a los territorios, usando los lenguajes propios de cada comunidad, respetando sus memorias y reconociendo sus tensiones. Que hable desde Medellín, sí, pero también desde Cisneros, Puerto Berrío, Amagá y tantos otros pueblos cuyos rieles están hechos también de historia y no solo de acero.

Inspirados en el enfoque de Jesús Martín-Barbero, entendemos que la comunicación no se limita a la simple transmisión de información, sino que implica un proceso de construcción colectiva de sentidos. Desde esta perspectiva, la dimensión estratégica de comunicar un proyecto como el del Ferrocarril de Antioquia debe ir más allá de lo instrumental; debe convertirse en una herramienta para reconstruir vínculos con el pasado, otorgar significado al presente y abrir horizontes de futuro compartido.

***Proponer un Observatorio de Comunicación Ferroviaria como plataforma de memoria y análisis social***

A partir de las experiencias recogidas en este estudio, se recomienda la creación de un Observatorio de Comunicación Ferroviaria, una instancia interdisciplinaria que articule esfuerzos académicos, institucionales y ciudadanos para el seguimiento narrativo del proceso de reactivación. Este espacio podría operar como laboratorio vivo de análisis y documentación, enfocado en estudiar las transformaciones simbólicas, las percepciones sociales y los flujos comunicativos en torno al ferrocarril.

Referentes como el Observatorio de Memoria y Conflicto del CNMH en Colombia, o el Railway Heritage Trust del Reino Unido, han demostrado el valor de estos dispositivos para construir ciudadanía, recuperar memorias y generar estrategias de apropiación cultural. En el caso del Ferrocarril de Antioquia, el observatorio podría acoger iniciativas como el archivo digital comunitario, la recolección de relatos locales, el monitoreo de narrativas mediáticas y la producción de informes de percepción en los municipios involucrados.

Su propósito no sería solo registrar el avance del proyecto, sino visibilizar cómo las comunidades resignifican el tren desde la comunicación, el arte, la pedagogía y la participación. En este sentido, el observatorio funcionaría como una brújula ética y cultural para la sostenibilidad comunicacional del proyecto.

### Referencias Bibliográficas

- Agencia Nacional de Infraestructura. (2023, abril 18). *Conéctate al Foro Ruta Ferroviaria – Estación Caribe*. <https://www.ani.gov.co/conectate-al-foro-ruta-ferroviaria-estacion-caribe>
- Agencia Nacional de Infraestructura. (2023, abril 19). *Foro Ruta Ferroviaria – Estación Caribe* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=t7D2TpgUVfM>
- Agencia Nacional de Infraestructura. (2023, noviembre 9). *Foro Ruta Ferroviaria – Estación Conexión Occidente* [Video]. Facebook. <https://www.facebook.com/AgenciaNacionaldeInfraestructura/videos/1136975187269868/>
- Agencia Nacional de Infraestructura. (2023, noviembre 10). *Así se desarrolló el Foro Ruta Ferroviaria – Estación Conexión Occidente*. <https://www.ani.gov.co/asi-se-desarrollo-el-foro-ruta-ferroviaria-estacion-conexion-occidente>
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2024). *Pronunciamiento de la Junta de Socios del Ferrocarril de Antioquia*. <https://www.metropol.gov.co/noticias/pronunciamiento-de-la-junta-de-socios-del-ferrocarril-de-antioquia>
- Avella, M. (2020). *Participación ciudadana y gobernanza en proyectos de infraestructura en Colombia*. Editorial Universidad Nacional.
- Ayuntamiento de Cuenca. (n.d.). *Consultas y talleres de participación ciudadana*. Gobierno Abierto Cuenca. agosto 2025, de <https://gobiernoabierto.cuenca.es/participacion-ciudadana/consultas-y-talleres-de-participación>
- Barrios, C., & Restrepo, L. (2018). *Diálogo social en proyectos de infraestructura: Lecciones desde Antioquia*. Fundación Ideas para la Paz.

- Bluebell Railway. (n.d.). *Railway 200 Volunteering*. The Bluebell Railway. Retrieved August 2025, from <https://www.bluebell-railway.com/railway-200/volunteering>
- Castaño Múnera, G. L. (2025). *Testimonio personal sobre la experiencia vivida en torno al Ferrocarril de Antioquia en Puerto Berrío* [Entrevista no publicada].
- Castells, M. (2009). *Communication power*. Oxford University Press.
- Centro Nacional de Memoria Histórica. (s.f.). *Observatorio de Memoria y Conflicto*.  
<https://centrodememoriahistorica.gov.co/observatorio/>
- Churnet Valley Railway. (n.d.). *Volunteering*. Churnet Valley Railway. Retrieved August 2025, from <https://www.churnetvalleyrailway.co.uk/volunteering>
- Colombia Visible. (2024, abril 12). *A través de proyectos ferroviarios, Antioquia busca impulsar sus conexiones viales y económicas*. <https://colombiavisible.com/a-traves-de-proyectos-ferroviarios-antioquia-busca-impulsar-sus-conexiones-viales-y-economicas>
- Correa Restrepo, D. (2012). *El Ferrocarril de Antioquia: modernización, discurso y representación en la prensa regional*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.
- Correa Restrepo, J. S. (2012). El ferrocarril de Antioquia: empresarios extranjeros y participación local. *Estudios Gerenciales*, 28(123), 149-166.  
[https://doi.org/10.1016/S0123-5923\(12\)70142-5](https://doi.org/10.1016/S0123-5923(12)70142-5)
- Delgado, G. (2025). *Testimonio personal sobre el Ferrocarril de Antioquia en Puerto Berrío* [Entrevista no publicada].
- El Colombiano. (2023, octubre 18). *Hechos que estremecieron a Antioquia: el último día que rodó el ferrocarril*. *El Colombiano*. <https://www.elcolombiano.com/antioquia/hechos-que-estremecieron-a-antioquia-fin-del-ferrocarril-de-antioquia-EF25646165>

- El Suroeste. (2023, noviembre 18). *Tren del Café conectará al Suroeste con Medellín y el Eje Cafetero*. Periódico El Suroeste. <https://periodicoelsuroeste.com/tren-del-cafe-conectara-al-suroeste-con-medellin-y-el-eje-cafetero>
- El Tiempo. (1999, septiembre 14). *El Ferrocarril de Antioquia: una nostalgia sobre rieles*. El Tiempo. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-922723>
- El Tiempo. (2024, marzo 22). *La propuesta para que a Antioquia no la deje el tren y se quede sin ferrocarril*. <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/la-propuesta-para-que-a-antioquia-no-la-deje-el-tren-y-se-quede-sin-ferrocarril-3326608>
- feliperuiztours. (2021). *Estación antigua del Ferrocarril de Antioquia* [Reel]. Instagram. <https://www.instagram.com/feliperuiztours/reel/C-JILa4gZm8>
- Ferrocarril de Antioquia. (2021, octubre 15). *El Ferrocarril de Antioquia se reactivará con proyectos estratégicos* [Video]. YouTube. [https://www.youtube.com/watch?v=5dIGJ0f\\_KgA](https://www.youtube.com/watch?v=5dIGJ0f_KgA)
- Ferrocarril de Antioquia. (2024, abril 3). *Tren Verde conectará el Área Metropolitana a Puerto Berrío*. <https://ferrocarrildeantioquia.gov.co/noticias/tren-verde-conectara-el-area-metropolitana-a-puerto>
- Ferrocarril de Antioquia. (s.f.). *Ferrocarril de Antioquia*. <https://www.ferrocarrildeantioquia.gov.co/>
- Ferrocarril de Antioquia. (s.f.-b). *Ferrocarril de Antioquia* [Página de Facebook]. Facebook. <https://www.facebook.com/FerroAntioquia/>
- Ferrocarril de Antioquia. (s.f.-c). *FerroAntioquia* [Perfil de Instagram]. Instagram. <https://www.instagram.com/ferroantioquia/>

- Fotos Antiguas de Antioquia. (2021). *Publicación sobre el Ferrocarril de Antioquia* [Publicación de grupo de Facebook]. Facebook.  
<https://www.facebook.com/groups/fotos.antiguas.antioquia/posts/10159192580347268>
- Gaviria Álvarez, M. (2021). *Revista del Ferrocarril de Antioquia, 1938-1946: Descripción y valoración histórica*. Trabajo de grado, Universidad de Antioquia. De Repositorio UdeA
- Gil Vélez, S. D., Gómez Meneses, J. A., & Escobar Gómez, S. (2022). *Recuerdo Férreo: la comunicación transmedia como herramienta para la apropiación social del patrimonio cultural en el caso del Ferrocarril de Antioquia* [Trabajo de grado, Universidad Pontificia Bolivariana]. <https://repository.upb.edu.co/handle/20.500.11912/11230>
- Gobernación de Antioquia. (s.f.). *Foros de participación comunitaria para el Ferrocarril de Antioquia*. <https://antioquia.gov.co/participacion-comunidad-ferrocarril>
- Gobernación de Antioquia. (s.f.-a). *Avanzan acciones que harán realidad el proyecto Ferrocarril de Antioquia*. <https://antioquia.gov.co/secretaria-infraestructura-oculto/avanzan-acciones-que-haran-realidad-el-proyecto-ferrocarril-de-antioquia>
- Gobernación de Antioquia. (s.f.). *Mecanismos de participación por medios electrónicos*. <https://antioquia.gov.co/index.php/articulos/mecanismos-de-participacion-por-medios-electronicos>
- Gobernación de Antioquia. (2023). *Proyecto de Reactivación del Ferrocarril de Antioquia*. <https://ferrocarrildeantioquia.gov.co/>
- Halbwachs, M. (2004). *La memoria colectiva* (E. Ezquerro, Trad.). Prensas Universitarias de Zaragoza. (Obra original publicada en 1950)
- Hillman, C., & Whalley, J. (1980). *The Social Effects of Railway Closures: A Study in Rural England*. London: Transport Studies Press.

- Jaramillo Uribe, G. D. J. (2016). *Acercamiento a un modelo de gestión patrimonial del ferrocarril de Antioquia y su activación como itinerario cultural: Trayecto Botero-Cisneros*. Universidad de Granada. <https://digibug.ugr.es/handle/10481/40402>
- Kent Community Rail Partnership. (2020). *Case study: Kent Community Rail Partnership's 'Smarter Journeys' programme*. In *Connecting communities with the railways: the Community Rail Development Strategy*. UK Government. Agosto 2025, de <https://www.gov.uk/government/publications/community-rail-development-strategy/connecting-communities-with-the-railways-the-community-rail-development-strategy>
- La Acción. (s.f.). *La Acción (periódico histórico de Sonsón)*. [https://es.wikipedia.org/wiki/La\\_Acci%C3%B3n\\_%28Colombia%29](https://es.wikipedia.org/wiki/La_Acci%C3%B3n_%28Colombia%29)
- Latorre, G. (2020). *Francisco Javier Cisneros y el ferrocarril de Antioquia*. *Revista Institucional UPB*, 30(105), 232-243. <https://revistas.upb.edu.co/index.php/revista-institucional/article/view/2838>
- López, M., & Torres, J. (2021). *Comunicación digital y participación ciudadana en el desarrollo local*. Editorial Universidad del Rosario.
- Manrique Grisales, L. C., Martínez Ramírez, L. F., & Ceballos Botero, J. M. (2022). *El Ferrocarril de Antioquia como relato de la memoria*. Universidad Católica Luis Amigó. <https://repositorio.ucatolicaluisamigo.edu.co/handle/123456789/1691>
- Manrique-Grisales, L. F., Zuluaga, J. F., & Salazar, D. M. (2022). *Paisajes de memoria y patrimonio ferroviario en el nordeste antioqueño*. UPB Editorial
- Martín-Barbero, J. (1987). *De los medios a las mediaciones: Comunicación, cultura y hegemonía*. Gustavo Gili.

- Mejía, A. (2010). *Antioquia: su historia y su gente*. Medellín: Editorial UPB.
- Merciu, F.-C., Păunescu, C., Dorobanțu, M., & Merciu, G.-L. (2022). *Assessing the Value of Railway Heritage for Sustainable Development: The Case Study of the Oravița–Anina Railway, Romania*. *Sustainability*, 14(20), 13262. <https://doi.org/10.3390/su142013262>
- Osvaldo Villa Monsalve, O. (2019). La industrialización en Antioquia: el Ferrocarril de Antioquia desde su interior a comienzos del siglo XX. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología Desde El Caribe*, 39, 733.  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=85560188030>
- Palacio, G. (2001). *Entre el Estado y la sociedad: El Ferrocarril de Antioquia 1874–1920*. Editorial Universidad Nacional de Colombia.
- Radio Bolivariana. (2025, febrero 16). *Que pase el tren, episodio “El día que el tren regresó a Cisneros”* [Pódcast]. iVoox. [https://www.ivoox.com/dia-tren-regreso-cisneros-t3-e01-mp3\\_rf\\_139913552\\_1.html](https://www.ivoox.com/dia-tren-regreso-cisneros-t3-e01-mp3_rf_139913552_1.html)
- Railway Heritage Trust. (s.f.). *Railway Heritage Trust*. <http://railwayheritagetrust.co.uk/>
- Recuerdo Férreo. (2023). *Facebook del proyecto Recuerdo Férreo*.  
<https://www.facebook.com/recuerdoferreo>
- Vallejo G., C. E. (2023). El futuro del ferrocarril de Antioquia. *DYNA*, 4(12), 3–6.  
<https://revistas.unal.edu.co/index.php/dyna/article/view/108279>
- Villa Castaño, W. de J. (2025). *Testimonio personal sobre el Ferrocarril de Antioquia en Puerto Berrío* [Entrevista no publicada].
- Viviescas, P. A. M. (2012). *El Ferrocarril de Antioquia como ente estructurador de la identidad antioqueña por medio del desarrollo social y económico*.  
[https://www.academia.edu/41296061/El\\_Ferrocarril\\_de\\_Antioquia\\_como\\_ente\\_estructurador\\_de\\_la\\_identidad\\_antioqueña\\_por\\_medio\\_del\\_desarrollo\\_social\\_y\\_económico](https://www.academia.edu/41296061/El_Ferrocarril_de_Antioquia_como_ente_estructurador_de_la_identidad_antioque%C3%B1a_por_medio_del_desarrollo_social_y_econ%C3%B3mico)

ador\_de\_la\_identidad\_antioque%C3%B1a\_por\_medio\_del\_desarrollo\_social\_y\_econ%C3%B3mico

Voces de Cuenca. (2025, enero 25). *La Red «Spain by train» conectará Cuenca con otras 34 ciudades españolas*. Voces de Cuenca. <https://www.vocesdecuenca.com/cuenca/la-red-spain-by-train-conectara-cuenca-con-otras-34-ciudades-espanolas/>

Watercress Line. (n.d.). *Volunteer*. The Watercress Line. Retrieved August 2025, from <https://watercressline.co.uk/volunteer/>