

GIRARDOT PUERTO FLUVIAL Y ESTRUCTURA DE
UNA SUB-REGIÓN PRODUCTIVA ENTRE
1890 – 1950

AUTOR

LAURA MELISSA LOZANO FRASCICA

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE HISTORIA
BOGOTÁ D.C.
2018

Contenido

Introducción	9
Planteamiento Teórico	15
Marco Histórico	21
Girardot Eje del Alto Magdalena.....	23
Relación Girardot con la Sub-región	30
Relación Girardot – Flandes – Río Magdalena.....	36
Relación Girardot – Alto Magdalena.....	40
Relación Girardot – Bogotá	55
Relación Girardot – Ambalema – Ibagué	57
Conexión Honda – La Dorada – Girardot.....	59
Guión Museográfico	63
Bibliografía	65

Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1. Diagrama 1. *“La plaza mayor era el eje del ordenamiento urbano. A partir de allí se ordenaba la traza de las ciudades. Se trataba de la aplicación de la retícula, formada por las calles paralelas que se cruzan en ángulo recto. En este modelo la plaza ocupa el puesto del centro geométrico, simbólico y vital. Es el elemento generador de lo urbano y toda ciudad se organiza a partir de este. Alrededor de la plaza mayor, que generalmente es una manzana vacía empezaba la cuadrícula a servir de esquema para permitir la extensión de la ciudad en todas las direcciones.”* Tomado de: Zambrano Pantoja, Fabio, “Pobladores Urbanos (I) – Ciudades y Espacios, Instituto Colombiano de Antropología, Pág. 35-39, Ed. TM, COLOMBIA., también utilizado en Villamil, Mauricio. “Huellas físicas de esplendores efímeros evolución, consolidación, estructura urbana y valoración de un sector histórico del siglo XX en Colombia, Girardot-Cundinamarca”. Tesis de Maestría. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá .2005 18

Ilustración 2. Diagrama 2. - *“La ciudad, como una espacialidad que, especialmente en lo que tiene que ver con la cultura del subdesarrollo capitalista, ha venido siendo construida materialmente de manera cotidiana e inconsciente por la gran mayoría de los hombres y mujeres en todos los rincones del mundo pero cuya producción alcanza los confines remotos de una referencia política y económica que solo son capaces de hacer presente los medios de comunicación de forma masiva”* Los pueblos tienen sus ciudades como son capaces de deseñarlas. Porque ellas hacen parte del imaginario colectivo que mueve la sociedad: marcan un horizonte reivindicativo. En este sentido, el problema ambiental y cultural de nuestros asentamientos urbanos es que han crecido, han sido edificados, sin tener quien reivindique ni reclame su morfología y tipología, sus texturas, colores, ritmos, armonías y contrastes, su simbolismo y significado, sus construcciones y extensiones libres, como continentes cualificantes de un espacio comprometido y participante en la construcción de una apuesta sociocultural”. Tomado de: Viviescas M. Fernando, “Pensar la Ciudad” – Aproximación desde la Arquitectura, Colombia. Imagen extraída de Villamil, Mauricio. “Huellas físicas de esplendores efímeros evolución, consolidación, estructura urbana y valoración de un sector histórico del siglo XX en Colombia, Girardot-Cundinamarca”. Tesis de Maestría. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. 2005..... 19

Ilustración 3. Descripción de los puertos del Río Magdalena y como se enlaza con el Puerto de las Canoas, que después será Girardot, junto con el estrecho del "Paso de Flandes" 21

Ilustración 4. Grabado en donde se distingue un camino, hipotéticamente la ruta a Tocaima, en la parte superior derecha, que remata en un playón sobre el río Magdalena, sobre un embarcadero con barcos a vapor y Champanes. Fuente: Papel Periódico Ilustrado, de Alberto Urdaneta, III, 1883-1884 Tomada de una fotografía de Racines. Villamil, M. “Huellas físicas de esplendores efímeros evolución, consolidación, estructura urbana y valoración de un sector histórico del siglo XX en Colombia, Girardot-Cundinamarca”. Tesis de Maestría. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. 2005..... 23

Ilustración 5. Muestra el tránsito de los Champanes sobre la Magdalena y el lento transporte que existía desde épocas coloniales hasta el cambio por el sistema de vapores, entrada la segunda mitad del siglo XIX. Champán por el río Magdalena, Saison y Boily, 25,5x17,5cm Fuente: Poveda Ramos,

Gabriel. Carrileras y locomotoras: historia de los ferrocarriles en Colombia. Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín, 2010.....	24
Ilustración 6. muestra la distribución de las rutas por las cuales se transita y se conoce el territorio y el funcionamiento de los movimientos mercantiles dentro del territorio y su conexión con los puertos fluviales tanto en las arterias fluviales al interior como a los puertos marítimos en el Pacífico hacia el Cauca y el Atlántico al norte. Fuente: Propia.....	27
Ilustración 7. muestra la distribución de las rutas por las cuales se transita y se conoce el territorio y el funcionamiento de los movimientos mercantiles dentro del territorio y su conexión con los puertos fluviales tanto en las arterias fluviales al interior como a los puertos marítimos en el Pacífico hacia el Cauca y el Atlántico al norte, incluyendo las líneas férreas del siglo XX. Fuente: Propia.	28
Ilustración 8. Localización general del territorio en Cundinamarca. Fuente: Secretaría de Planeación de Cundinamarca. “Diagnóstico situacional Plan de Desarrollo Cundinamarca Calidad de Vida: Documento Técnico de Soporte”. Gobernación de Cundinamarca, 2012.....	30
Ilustración 9. El Monte de la Agonía. Dibujo de Maillart. Geografía Pintoresca de Colombia, Eduardo Acevedo Latorre, Bogotá, 1968. Editado por Litografía Arco. Fuente: Cruz Santos, Abel. “Por caminos de Mar, Tierra y Aire. Evolución del Transporte en Colombia”, Bogotá. 1970.	33
Ilustración 10. Ferrocarril de Girardot. Grabado de Barreto. Fuente: Tomada de papel Periódico Ilustrado 1881 - 1887, Bogotá, Banco de la República, MCMLXVIII, p. 238.	35
Ilustración 11. Mapa sobre la expedición al Tolima hecha por José María Gutiérrez de Alba (1870 – 1884) en donde se especifica la forma en la que se conecta el territorio que conocemos como Cundinamarca y el Tolima en el siglo XIX. Publicación del Banco de la Republica. Entre escritos y viajes, la vida de José María Gutiérrez de Alba (1870 – 1884). Banco de la Republica versión en línea. FUENTE: Consulta hecha el 20 de mayo de 2018. http://www.banrep.gov.co/impresiones-de-un-viaje/index.php/viajes/index?view=viaje-tolima	36
Ilustración 12. Reconstrucción de la Iglesia Parroquial de San Miguel, parroquia fundacional de la ciudad de Girardot, ubicada actualmente sobre la Plaza principal o Parque Santander frente a la Plaza de Mercado Leopoldo Rother. Fuente: Niño Espinosa, José J. "Gente y Hechos de Girardot. Biblioteca Banco de la República, Colombia. 1928. Pág. 29.....	38
Ilustración 13. Imagen de la Colección de Jaime Escobar, extraída de la publicación de Jaime Escobar Corradine en el Portal de la Aviación de Colombia.	39
Ilustración 14. Aproximación espacial de Girardot entre 1890-1929. Fuente: Propia	42

Ilustración 15. Primeros elementos de comunicación utilizados en el siglo XIX. Fuente: Asojuntas Girardot. Fotos Históricas. Nuestro Girardot. <http://asojuntasgirardot.com/jac/gl/historicas.html> (Consultado el 20 de julio de 2018) 45

Ilustración 16. Puente sobre el Río Magdalena a la altura de Girardot a finales del siglo XIX. Fuente: Asojuntas Girardot. Fotos Históricas. Nuestro Girardot.<http://asojuntasgirardot.com/jac/gl/historicas.html> (Consultado el 20 de julio de 2018) . 45

Ilustración 17. Puente de Girardot. En 1923, durante el gobierno de Miguel Abadía Méndez (1867-1947), se contrató con la casa Sir W.G. Armstrong Whitworth & Company Limited la construcción del puente de Girardot sobre el río Magdalena. Fue inaugurado en 1930 y unió el Ferrocarril de Girardot con el del Tolima - Huila. Fuente: Banco de la Republica. Ferrocarriles. Ferrocarril de Girardot. 47

Ilustración 18. Aproximación espacial de Girardot 1930-1949. Fuente: Propia 48

Ilustración 19. Construcción del puente del ferrocarril sobre el Río Magdalena a la altura de Girardot. Se observa la relación de los vapores, que eran los encargados de llevar los materiales de construcción del puente, además de conectar mercantilmente los asentamientos alrededor del Río Magdalena. Fuente: Asojuntas Girardot. Fotos Históricas. Nuestro Girardot. <http://asojuntasgirardot.com/jac/gl/historicas.html> (Consultado el 20 de julio de 2018)..... 49

Ilustración 20. Trilladora Magdalena. Se observa el ferrocarril en funcionamiento, junto con la relación comercial que existía entre las trilladoras de café y los vapores. Fuente: Asojuntas Girardot. Fotos Históricas. Nuestro Girardot. <http://asojuntasgirardot.com/jac/gl/historicas.html> (Consultado el 20 de julio de 2018)..... 52

Ilustración 21. Fotografía de la sede del Banco de la República de Girardot actualmente sede de la biblioteca del Banco de la República, toma hecha en 2015. Fuente: Propia..... 53

Ilustración 22. plano de crecimiento de 1950-1970 de la ciudad de Girardot. Fuente: Propia 54

Ilustración 23. Estación de Facatativá en 1909. FUENTE: ASÍ SUCEDIÓ. “1909, Estación de Facatativá, parte esencial del ferrocarril de la Sabana y punto de enlace de la línea del ferrocarril de Girardot y el Ferrocarril de la Sabana. <http://www.asisucedio.co/1909-estacion-de-facatativa/> publicación del 4 de mayo de 2018, y fecha de consulta 10 de junio de 2018..... 55

Ilustración 24. Estación de Ibagué perteneciente al ramal del ferrocarril del Tolima, construido en 1926. Fuente: El Olfato periodismo profundo. “La historia de la estación ferroviaria de Ibagué”. Fotografías antiguas y personajes del Tolima, fecha de publicación miércoles 20 de julio de 2016, Ibagué. <http://www.elolfato.com/la-historia-de-la-estacion-ferroviaria-de-ibague/> (Consultado el 27 de julio de 2018)..... 59

Ilustración 25. Honda: estructura urbana a finales del siglo XVIII. Mapa del Archivo General de la Nación, Fondo Miscelánea, Tomo CVIII y CXXIX; Hospitales y Cementerios, Tomo III; Mejoras Materiales, Tomo XXI. FUENTE: GUZMÁN, Ángela Inés. Poblamiento e historias urbanas del alto Magdalena Tolima: siglo XVI, XVII y XVIII. Fondo Mixto para la Promoción de la cultura y las Artes del Departamento del Tolima. Universidad del Tolima. Santa Fe de Bogotá, 1996. También utilizado en PRIETO, Edgar Eduardo. Centro histórico de Honda: puesta en valor e inserción en el siglo XXI: refuncionalización centro de manzana como propuesta de actuación para su revitalización. 60

Ilustración 26. Honda: estructura urbana a finales del siglo XIX y principios del XX. Mapa del Archivo General de la Nación, Fondo Miscelánea, Tomo CVIII y CXXIX; Hospitales y Cementerios, Tomo III; Mejoras Materiales, Tomo XXI. FUENTE: GUZMÁN, Ángela Inés. Poblamiento e historias urbanas del alto Magdalena Tolima: siglo XVI, XVII y XVIII. Fondo Mixto para la Promoción de la cultura y las Artes del Departamento del Tolima. Universidad del Tolima. Santa Fe de Bogotá, 1996. También utilizado en PRIETO, Edgar Eduardo. Centro histórico de Honda: puesta en valor e inserción en el siglo XXI: refuncionalización centro de manzana como propuesta de actuación para su revitalización. 62

INTRODUCCIÓN

El propósito de este trabajo es hacer un guion museográfico en el cual se explique a Girardot como un nodo principal en el desarrollo de una estructura de transporte, junto con un sistema comercial que mueve el escenario del Alto Magdalena. El movimiento mercantil que se produce toca los departamentos de Cundinamarca, Tolima, Huila y Caldas, además de enfocarse en una temporalidad que va desde finales del siglo XIX (1890) hasta mediados del siglo XX (1950).

Girardot a partir de 1890 comenzó a verse como un territorio de oportunidad tras las guerras civiles del siglo XIX y los continuos cambios tecnológicos que la ayudaron a tomar forma, como puerto fluvial, junto a los intentos por construir un ferrocarril que conectara el río Magdalena con Bogotá. A medida que la construcción del ferrocarril y su estructuración en una sub-región productiva avanzaba cultivos como café, trigo, arroz, sorgo y la ganadería, se convirtieron en el corazón de la ciudad y la región hasta 1950. Por tal razón, este trabajo de grado pretende generar una dinámica cultural por medio de una serie fotográfica, de mapas y demás recursos de la imagen, que se encargue de reconectar estos espacios olvidados en el tiempo y el entendimiento de narrativas simultaneas de las interacciones de la sub-región y como esta conecta con las dinámicas urbanas que surgen dentro de la ciudad de Girardot, para hacer una simbiosis entre aquel vestigio del pasado y su visual en la época dorada que deje una marca en la población fija y flotante de la ciudad.

Además de recuperar segmentos de la memoria colectiva de la región y de las lógicas con las cuales funcionaba, también utiliza múltiples recorridos que se encargan de contar por medio de piezas fotográficas cómo era la ciudad y como mutó, alterando sus conexiones y las narrativas de los hitos representativos y la percepción espacial del espacio territorial como si fuera una muestra de museo al aire libre.

En 1890 comenzaron a presentarse cambios tecnológicos dentro del territorio y se consolida el puerto y la ciudad de Girardot como un punto de interacción y paso obligado dentro de la región, en donde a causa de alto tráfico que se establece debido al desarrollo del ferrocarril de occidente y los vapores que transitaban por el Río Magdalena y su relación comercial con Neiva, La Dorada, Ibagué y Honda, hasta la altura de Girardot, se ocasiona una mutación en las dinámicas de la subregión, obligándola a crecer y convertirse en el epicentro comercial de las comunicaciones entre Cundinamarca, Tolima y Caldas por su relación con el Río Magdalena, que es el eje de conexión con el occidente del país, los puertos marítimos y el mundo.

Fue un momento de consolidación urbana y del desarrollo industrial de país, en el cual se intenta implementar un tránsito eficiente entre el Magdalena y Bogotá. Pero al pasar los años, cambia el propósito de la región y su interacción física muta, la ciudad pierde fuerza, por la aparición de las carreteras, la pérdida de los ferrocarriles y los vapores, a tal punto de volverse

un recuerdo de aquel esplendor de desarrollo, prosperidad económica y modernización urbana que alguna vez toco aquel puerto sobre el Magdalena y que actualmente simplemente conserva algunos vestigios físicos y fotográficos de esta época dorada en un alto nivel de deterioro y sin un hilo conductor que muestre el propósito de estos y cuan importantes fueron para la historia de la ciudad y para convertirse en un punto turístico más cercano a Bogotá. En consecuencia, mi propósito es explicar los procesos mediante los cuales Girardot llego a ser lo que fue con base en los registros patrimoniales, que nos recuerdan lo que ha sido y dejo de ser.

Es así como surgen ciertas preguntas dispuestas para el análisis y desarrollo del proyecto de investigación y el entendimiento del territorio, como: ¿Cuáles fueron las cadenas productivas y comerciales que se desarrollan en la subregión de Cundinamarca y el Tolima en conexión con el Magdalena?, ¿Cómo se comunicó el territorio?, ¿Existió una cadena de acontecimientos relevantes que se enlacen con el territorio? Y, por último, el propósito general de la investigación consistiría en saber ¿Cuáles fueron las características patrimoniales de Girardot y sus cambios dentro del crecimiento de la trama del centro urbano como epicentro de la investigación de la subregión productiva?

Es por ello por lo que se dispondrán tres objetivos para el desarrollo de un guion museográfico que se encargue de enlazar las narrativas históricas que ocurren en tiempos simultáneos o se traslapan para crear una sola historia en conexión de una subregión productiva. En primer lugar, se realizará un contexto y descripción del territorio en el cual, se explique ¿Por qué Girardot es un punto de desarrollo económico importante en la comunicación de una subregión?, lo que nos lleva con un segundo objetivo, el explicar la composición de la subregión por medio de microhistorias, acompañado de mapas, fotografías y esquemas que evidencien la relación de los nodos entre el río Magdalena y Bogotá, permitiendo adquirir una comprensión sobre el territorio y su funcionamiento en esta época. Y, por último, hacer un análisis de imagen que permita hacer una comparativa entre el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX y la actualidad para la consolidación de nuevos espacios de interacción con el pasado.

Para cumplir estos objetivos, se hizo el diseño de un escenario tridimensional de un espacio prediseñado con el propósito de enlazar las narrativas por medio de los corredores, en donde se introduce al visitante con las conexiones tema a tema iniciando con la aclaración de la duda número uno, ¿Cómo se funda Girardot? Y a partir de allí, cuáles son las conexiones entre el río Magdalena y el país, como se enlaza la subregión y como se rescata la principal relación con los nodos urbanos para el transporte de mercancía, fundación de pueblos más pequeños, la construcción de líneas de conexión y también los tiempos en los cuales se hicieron estas conexiones, de tal forma que el visitante logre entender el funcionamiento de la subregión y así percatarse de la importancia de algunos lugares que quedaron atrapados en el tiempo, que en la actualidad no se ve con la misma luz que tuvo en su época de esplendor.

Es por ello por lo que se diseñaron un total de 3 salas descritas a continuación: la primera sala es de forma alargada la cual cuenta con tres secciones en donde en un primer momento se da la bienvenida al usuario con una imagen aérea de Girardot, la cual a su lado derecho cuenta con una descripción pequeña de la exposición y el propósito de esta, dejando que el usuario tenga la posibilidad de conocer el enfoque del recorrido y como puede entenderse la exposición del museo.

En la segunda sección se hace una descripción de la región y como se conecta con nuestro punto de estudio Girardot, dejando ver como la región se conecta con el país inicialmente por medio del uso de caminos, que posteriormente estos mismos caminos servirán para el transporte de mercancías y personas con el uso de animales de tracción y carga. Además de hacer una descripción de la ruta que nos compete que es la conexión de Cundinamarca con el Tolima pasando por Bogotá – Anapoima – Girardot – Flandes – Ibagué. La segunda sección se entrelaza con la última en donde se encarga no solo de recoger las imágenes que narra en cambio de las formas en las que se mueven los bienes y personas por el territorio a lo largo de los siglos iniciando desde la colonia, hasta el siglo XX, en donde pasamos de los caminos, a ferrocarriles y vapores a carreteras y por último, aviones.

Así nos dirigimos a la segunda sala, la cual es un espacio abierto con largos muros que envuelven este segundo espacio, que tiene como propósito contar la historia de Girardot desde su inicio como una dependencia del “Paso de Flandes”. Inicia con la fundación de la Iglesia de San Miguel como el hito más antiguo construido dentro del espacio urbano de lo que conocemos en la actualidad Girardot, acompañado de una serie de planos que se encargan de mostrar como es el funcionamiento actual de ciertas zonas estratégicas de la ciudad y permiten entrelazar las capas del tiempo por medio de ciertos hitos arquitectónicos del territorio.

Dentro de este espacio se dispone una estructura específica de análisis de la ciudad, catalogadas por las formas arquitectónicas que darán orden al crecimiento de la ciudad por medio de momentos emblemáticos como lo es la fundación de “El Mercado”, el cual es un hito inmaterial que parte del intercambio en los simultáneos puertos que se encuentran en las orillas del río a la altura de Girardot; y como las mercancías buscaban que las fuertes corrientes y subidas del río no llegaran a dañar los intercambios, por ello se dispone la Plaza frente a la iglesia como el primer punto de intercambio. Actualmente conserva este mismo uso y posee un hito de la época moderna que es conocida como “La Plaza de Mercado Leopoldo Rother” y el “Pabellón de Carnes” ambos sobre la plaza actualmente denominada “Plaza Santander”, otorgándole a este sector una identidad propia que se construyó a través del tiempo y da un carácter particular que lo enlazará al siguiente momento de la ciudad.

La “Ciudad Férrea” es el segundo momento de Girardot en donde no solo se completa el sistema de relaciones comerciales si no, que profundiza la manera en la que se entiende el territorio, ya que el puerto con los vapores y las mercancías que estos transportan por el río se mezclan con el sistema férreo, que no solo funcionaba en épocas de sequía para comunicar

a los puertos por vías terrestres, si no que aumentaba la velocidad del transporte de mercancías a la capital del país y su conexión con el Tolima y su capital Ibagué, haciendo que la riqueza de los puertos del alto Magdalena se quedara en su mayoría en Girardot como su puerto más representativo, debido precisamente a las conexiones anteriormente descritas, anexando al departamento de Caldas.

Y por último “La Ciudad Moderna” en donde no solo se ve un crecimiento en el interés de la ciudad por el desarrollo que posee a nivel económico y arquitectónico, sino también por una nueva forma de entendimiento del territorio a través del turismo, en donde hoteles de la talla del Tocarema eran dispuestos para el disfrute de personalidades adineradas, como un lugar de uso exclusivo. Remarcando lo anterior con elementos como las actualizaciones de aeronaves en el Magdalena y trasladadas al puerto de Girardot. Es en este momento que se hace una conexión con la última sección de la exposición y siguiente sala.

Es necesario enfatizar el uso de imágenes de los hitos tanto en la actualidad, como imágenes históricas de estos hitos y como se pueden localizar en el territorio, además de utilizar dentro de la ficha una breve narración del hito y como puede recorrerse el espacio para entenderse en la totalidad el espacio urbano.

El cierre de la sala se encarga de mostrar una microhistoria de conexión entre Flandes y Girardot, que muestra los momentos más representativos de esta historia común en donde Flandes pasará de ser la principal atención a un elemento dependiente de Girardot, con la construcción de una sede de Talleres del ferrocarril de Girardot y su enlace con el ferrocarril del Tolima, en donde servirá como un punto de manufactura de las piezas para la ampliación de la línea y su conexión con el Tolima y Caldas.

También la forma en la que se toma la decisión de colocar un aeropuerto en Flandes que provea de alternativas en el transporte de personas y mercancías que se dirijan a Girardot, y como incluso en la actualidad, es Flandes quien se beneficia del crecimiento que tuvo Girardot al ser un adjunto turístico y centro de asentamientos de verano, producción de algunos productos agrícolas y como se relaciona con el auge de las grandes superficies que se encuentran en construcción o ya asentadas en Girardot.

En la tercera sala se dispone a contar como funcionaba la relación de Girardot con puertos como Honda, La Dorada y Neiva quienes aparte de tener un dialogo constante por la navegación del río, también tendrán una relación férrea que tuvo un auge con el Café y la producción, traslado y venta de este producto.

En las últimas dos salas se utilizarán imagen, pequeños fragmentos de texto e incluso ciertos mapas que enseñaran el tránsito de estas rutas y como se entienden las conexiones dentro de la espacialidad del territorio ampliado. Es necesario especificar que no se planteará una conclusión por parte de la exposición, sino que se dejará un final abierto que permita al visitante indagar más sobre su propia historia y como puede entenderse el territorio como un todo, que no solo dialoga a través del tiempo, si no que explica el nacimiento de una ciudad

con una intensión comercial que enorgulleciera no solo a sus habitantes, sino que se entendiera como una ciudad moderna, planificada y pensada para el aprovechamiento comercial. Evidencia de esto es la construcción y funcionamiento de una sede del Banco de la Republica en Girardot, que en la actualidad funciona como biblioteca, pero que en su inicio era un receptor de dinero con bóvedas en sus plantas bajas, y un control más preciso de las mercancías que transitaban por allí y aquellas cuyo destino era la capital del país o la salida por el río hasta Barranquilla y de allí al mundo.

Para concluir, se explicará de donde se extraen las imágenes utilizadas en la exposición, cuya fuente principal fue la Asociación de Juntas de Girardot, quienes poseen una rica base fotográfica de Girardot y como puede verse su evolución en el paso del tiempo. Además del uso de mapas de construcción propia, que se construyeron a partir de la base de catastro y de los mapas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, y por último el uso de mapas y material gráfico de Girardot extraídos del Papel periódico Ilustrado y el libro “*Carrileras y locomotoras, Historia de los ferrocarriles en Colombia*” de Gabriel Poveda, algunas gráficas trabajadas en la tesis de maestría titulada “*Huellas físicas de esplendores efímeros evolución, consolidación, estructura urbana y valoración de un sector histórico del siglo XX en Colombia, Girardot – Cundinamarca*” hecha por Mauricio Villamil.

Sin embargo, en el sustento escrito del documento base para la construcción del guion museográfico, se consultaron fuentes de primera mano del Archivo de Ferrocarriles ubicados en el Archivo General de la Nación, además del uso de autores como Oswaldo Escobar Muriel con su libro “*...y el tren llegó a Bogotá. Conexión férrea Río Magdalena – Bogotá 1870 – 1909*”, Ignacio Martínez Izquierdo con “*Ríos y rutas: Girardot, más allá de sus límites*”, Jaime Escobar Corradine con “*Aerolíneas Colombianas Desaparecidas*”, Abel Cruz Santos en “*Por caminos de mar, tierra y aire: evolución del transporte en Colombia*”, José J. Niño Espinosa con “*Gente y hechos de Girardot*”, Alberto Mayor Mora en “*Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia*”, Alfredo Ortega Díaz con dos de sus escritos “*Ferrocarriles colombianos: legislación ferroviaria*” de 1949 y “*Historia del ferrocarril*” de 1932, además del uso de consulta de textos sobre historia económica de autores como José Antonio Ocampo, Cesar Torres del Rio y Marco Antonio Palacios Roza, debido a la necesidad de un contexto histórico claro que lograra ubicar con mayor cuidado el trabajo y sus conexiones entre los nodos comerciales del Alto Magdalena y como se desarrolla Girardot como uno de ellos en el planteamiento histórico del guion museográfico.

PLANTEAMIENTO TEÓRICO

Para entender que pasó con la región es necesario preguntarnos por el *territorio*¹, el cual debe ser entendido como un todo, que tiene una conformación natural e histórica que lo hace único, por el desarrollo de una pequeña industria cafetera, que arrastrará consigo el comercio de otros cereales y de ganado, contribuyendo con la idea de un proyecto de país industrializado y moderno, que causará que el invento de Girardot tenga su riqueza espacial, comercial, de desarrollo y el uso de saberes propios de las generaciones que crecieron con la ciudad y que envejecieron con ella, cambiando y olvidando.

Este *valor*² *histórico*³ del territorio, sus mutaciones en el tiempo dejan ver, porque la *fotografía*⁴ se vuelve un recurso de tipo patrimonial, ya que da una comprensión de ese pasado, su funcionamiento, conexiones y como poco a poco algunos hitos se transformaron y perduraron, mientras que otros simplemente se perdieron y de ello solo queda vivo el recuerdo en una imagen estática en el tiempo.

¹ Zoido, Florencio. “El paisaje un concepto útil para relacionar estética, ética y política. Es por esto, que cada elemento arquitectónico que se reconozca o para el que se pretenda realizar una acción, puede ser considerado como una estructura unitaria o un sistema integrado (Florencio Zoido) en la perspectiva de la actuación pública, que es siempre la del ordenamiento territorial, tres estructuras y/o sistemas territoriales deben ser tenidos en cuenta prioritariamente: La red o sistema de asentamientos, la red de comunicaciones o sistema relacional, la red o sistema de espacios de interés patrimonial. Zoido N. Florencio. Modelos de ordenación territorial. Publicado en Barcelona: Íber, Didáctica de las ciencias sociales. Geografía e historia nº 16, abril 1998, Nuevas fronteras de los contenidos geográficos, p. 19-31.

² El “valor” como recurso de objeto histórico, es decir, vamos a preguntarnos para qué vale un objeto del pasado. El antropólogo norteamericano W.D. Lipe (1984:2) sostiene que todos los objetos del pasado que han aguantado el paso del tiempo configuran un depósito de recursos potencialmente útiles, que permanecen sobre el terreno a la espera de que sean utilizados, en el presente o en el futuro. No obstante, ya que las circunstancias sociales cambian con el tiempo y también la manera de ver las cosas, no se puede *a priori* establecer una analogía entre recursos potenciales y recursos efectivos. Ballart i Hernández, Josep. Fullola i Pericot, Josep M. Petit i Mendizábal, Ma. Dels Àngels. “El valor del Patrimonio Histórico”. Publicado en: Complutum Extra, Vol. 6 (II), 1996.

³ El “*valor histórico*” surge en el siglo XIX y da origen en el XX al “*valor de Antigüedad*”, haciendo que continúe el culto al pasado, la conservación de los monumentos que inició en el renacimiento y que se protegerá por la ley. La antigüedad que hace referencia a la memoria y al tiempo trayendo al presente aquello que significó ese objeto o pieza de arte, con la influencia de los estudios de la escuela de Viena, entendiéndolo su lado formal teórico. A partir de esto, surge el concepto “*Kunswollen*” o sea, la voluntad de la forma, entendiéndolo este como una manifestación física, material y como se expresa el objeto artístico. La forma es la manera en la que el espíritu se manifiesta, como se expresa ese espíritu o “valor”. El elemento metafísico que se manifiesta en un objeto y como este se entiende objetivamente. Riegl, Alois. El culto moderno a los monumentos. Madrid, España. 4º Ed. 2017

⁴ Es necesario ver la fotografía como una vía de conexión y seguimiento con el patrimonio y como se entiende el concepto de patrimonio, y como será en el renacimiento, se piensa en proteger los monumentos por medio de la ley, siempre y cuando correspondiera el canon, sin embargo, no siempre se protegía aquello que no obedecía al canon clásico por eso se hacía una preselección o criterio de selección de aquello que “*era valioso conservar*” pero, durante este proceso hubo múltiples pérdidas causadas por este tipo de selección y criterios.

El sistema pensado en 1890, que tuvo su momento de auge y bonanza, entraría en decadencia, cambiando su *función*⁵ en los puertos y la infraestructura conectada con las dinámicas que tenían una relación dependiente de la red de comunicaciones del país. Es así como me permito evaluar el planteamiento general que se hace del territorio y cómo es entendido este, para el avance y beneficio de los bienes económicos del país y de su población y para la creación de una identidad. Es importante valorar los elementos que tienen un significado para la población o que generen arraigo dentro del territorio, debido a la importancia en la conformación de una identidad que lo haga particular y haga sentir a sus habitantes que son únicos, enlazando así esta *red patrimonial*⁶ con los demás sistemas para conformar un plan de territorio.

Sin embargo, este *sistema patrimonial*⁷ es necesario verlo con cuidado, ya que es una pieza clave para que la comunidad cree su propio interés y se sienta identificado. Esta característica, es posible asociarla con el conjunto de elementos arquitectónicos, ya que cada uno representa un momento distinto, un estilo y técnica propia, una historia particular que enmarca esa autenticidad. Convertirlas en elementos útiles para la sociedad, pero para conseguir que este proceso sea exitoso, es necesario pensar el sistema como un todo y no múltiples fragmentos descontextualizados tal como lo ha pensado el Estado desde el 2005.

Además, debe hacerse un acercamiento a la población, que se sientan únicos y que su territorio hace parte esencial del desarrollo de un país, por tener unas características especiales y hacerlos conscientes de que el sistema sí funciona de manera íntegra, la identidad de cada uno de los lugares deberá seguir siendo un factor diferenciador.

⁵ Pero viendo cómo en la teoría se puede realizar este tipo de intervenciones y causar resultados que generen cambios substanciales en las personas, en su forma de aproximarse al territorio y a la arquitectura, podemos cuestionarnos ¿Qué hace el Estado respecto a esto?, pues, indagando dentro de los planes de control territorial sobre los sistemas en desuso, y el conocimiento que empieza a adquirirse de los sistemas industriales, el Ministerio de Cultura busca la forma de rescatar parte de los elementos arquitectónicos pertenecientes a esta época histórica, por medio de una evaluación de los elementos arquitectónicos, que trabajan en concordancia con las gobernaciones o alcaldías de los asentamientos en los que existen vestigios industriales, pertenecientes al ferrocarril o a otro tipo de industrias que hicieron posible el desarrollo funcional de estos lugares. Convertirlas en elementos útiles para la sociedad, pero para conseguir que este proceso sea exitoso, es necesario pensar el sistema como un todo y no múltiples fragmentos descontextualizados tal como lo está pensando el estado en la actualidad. Además, debe hacerse un acercamiento a la población, de tal forma que se sientan únicos y que su territorio hace parte esencial del desarrollo de un país, por tener unas características especiales y hacerlos conscientes de que el sistema sí funciona de manera íntegra, la identidad de cada uno de los lugares deberá seguir siendo un factor diferenciador. Martí Mestre, Joaquim. “La memoria del territorio. La recuperación paisajística de la ruta del ferrocarril al Mediterráneo. Publicado en Bogotá: APUNTES. Vol. 24, núm. 1. P. 8-25.

⁶ Zoido, Florencio. “El paisaje un concepto útil para relacionar estética, ética y política. Publicado en Barcelona: Scripta Nova, revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Vol. XVI, Núm.407, 10 de julio de 2012.

⁷ Zoido, Florencio. “El paisaje un concepto útil para relacionar estética, ética y política. Publicado en Barcelona: Scripta Nova, revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Vol. XVI, Núm.407, 10 de julio de 2012.

Así, se hace una recuperación del paisaje cultural, pero entrando más al detalle, será necesaria la evaluación del patrimonio y como este incide en la vida de las personas, junto con la riqueza e imaginario que este tiene en el pensamiento de las personas y más en la inserción de este en un contexto como lo es la ciudad contemporánea.

“Es preciso juzgar críticamente muchas de las actitudes oficiales y denunciar aquellas intervenciones que no sean lo suficientemente cuidadosas con la herencia construida de la ciudad.”⁸

La revisión de las tres escalas de pensamiento hace parte del examen la valoración no solo a nivel de territorio, si no, también de la red, sus conexiones y puntualmente de las zonas de intervención, además de la influencia que esta tiene en la construcción de una sociedad que quiera conservar su memoria sin quitarle la importancia real y no convertirla en un elemento ajeno. Y en su lugar buscando un beneficio para los habitantes de Girardot en especial dentro del polígono de acción y como este tiene una repercusión en el desarrollo de la ciudad y las ondas expansivas de las intervenciones que en él se realicen.

Ahora es necesario ver la esencia del territorio, por medio de la *forma*, ya que este tiene unas características establecidas las cuales, a la hora de ser examinadas con detenimiento, pertenecen a una época distinta a los procesos de colonización, y permite ver es un sistema de interacción, donde la función que cumple el centro de desarrollo de las relaciones sociales se puede conectar con la plaza fundacional, que es el punto de partida de la consolidación de un sistema de retícula. Que en el momento industrial podría tener relación con el río Magdalena, la plaza de mercado y las principales calles comerciales que se relacionan con el puerto y sus vías de comunicación terrestres (carreteras y vías férreas) que es la principal base de desarrollo de la *imagen*⁹ y como puede a partir de la forma en la que se narran las historias como un *montaje*¹⁰ de eventos simultáneos que se entretajan en un mismo periodo de tiempo pero que aun así componen un todo en la historia misma.

⁸ Choay, Françoise. “Alegoría del patrimonio” Barcelona: Gustavo Gili, 2007. P.263, también utilizado en: Jori, Gerard. (2008). Choay, Françoise. *Alegoría del patrimonio*. Revista de geografía Norte Grande, (41), 147-150.

⁹El artículo reflexiona sobre los escritos de Didi-Huberman, en donde el centro de la reflexión es la imagen y su dimensión político, la historia, el arte y la memoria y también sobre el campo de la historia del arte. Engler, Verónica. “Las imágenes no son sólo cosas para representar”. Argentina. 18 de junio de 2017. <https://www.pagina12.com.ar/45024-las-imagenes-no-son-solo-cosas-para-representar> Consultado el 12 de junio de 2018.

¹⁰ “Crear la historia con los mismos detritus de la historia”, incitaba Benjamin en su Libro de los Pasajes. Se trata de una propuesta epistemológica que supone que la historia (como objeto de la disciplina) no es una cosa fija, ni siquiera un simple proceso continuo y que la historia (como disciplina) no es un saber estático ni un relato causal. De esta forma, el pasado deja de ser un hecho objetivo y se transforma en un hecho de memoria. Entonces, para desmontar la continuidad de las cosas que propone la construcción epistémica convencional, la

Parte de lo que se describe en este párrafo, puede verse y compararse a partir de los siguientes diagramas. (Diagrama 1. Sistema de retícula) (Diagrama 2. Sistema de interacciones en la modernidad)

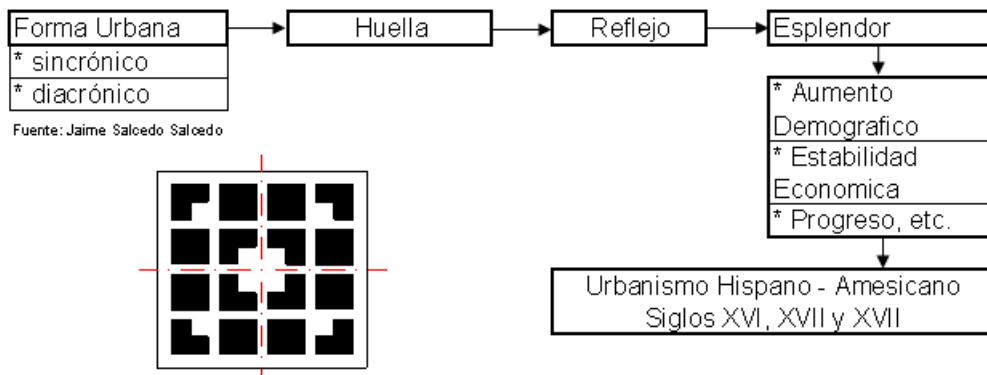


Ilustración 1. Diagrama 1. *“La plaza mayor era el eje del ordenamiento urbano. A partir de allí se ordenaba la traza de las ciudades. Se trataba de la aplicación de la retícula, formada por las calles paralelas que se cruzan en ángulo recto. En este modelo la plaza ocupa el puesto del centro geométrico, simbólico y vital. Es el elemento generador de lo urbano y toda ciudad se organiza a partir de este. Alrededor de la plaza mayor, que generalmente es una manzana vacía empezaba la cuadrícula a servir de esquema para permitir la extensión de la ciudad en todas las direcciones.”* Tomado de: Zambrano Pantoja, Fabio, “Pobladores Urbanos (I) – Ciudades y Espacios, Instituto Colombiano de Antropología, Pág. 35-39, Ed. TM, COLOMBIA., también utilizado en Villamil, Mauricio. “Huellas físicas de esplendores efímeros evolución, consolidación, estructura urbana y valoración de un sector histórico del siglo XX en Colombia, Girardot-Cundinamarca”. Tesis de Maestría. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá .2005

El Diagrama 1 permite ver el principio de la plaza no solo como un patrón de construcción de la ciudad, sino como el inicio de un eje que en el caso de este trabajo, utilizaremos para referirnos a la actual Plaza Santander que es la primera plaza y sistema de creación de una urbe en Girardot, quien aunque su principio y función inicial era servir de apoyo a Flandes,

alternativa es el “montaje”, un concepto clave para entender el pensamiento de Didi-Huberman. En su texto Cuando las imágenes tocan lo real, lo explica de esta manera: “El montaje será precisamente una de las respuestas fundamentales a ese problema de construcción de la historicidad. Porque no está orientado sencillamente, el montaje escapa de las teleologías, hace visibles las supervivencias, los anacronismos, los encuentros de temporalidades contradictorias que afectan a cada objeto, cada acontecimiento, cada persona, cada gesto. Entonces, el historiador renuncia a contar ‘una historia’ pero, al hacerlo, consigue mostrar que la historia no es sin todas las complejidades del tiempo, todos los estratos de la arqueología, todos los punteados del destino.” El montaje, de esta manera, permite establecer una relación crítica entre las imágenes que ayuda a escapar de la cadena de los estereotipos, de los clichés de la mirada que impiden ver muchas cosas. Para Didi-Huberman, el buen uso de la imagen es, sencillamente, el buen montaje. De estas y otras cuestiones conversará amablemente en la siguiente entrevista, durante una pausa en su ajetreada jornada, mientras almuerza unas empanadas antes de ir a la inauguración de la cátedra “Políticas de las Imágenes” que presidirá en la Untref. Engler, Verónica. “Las imágenes no son sólo cosas para representar”. Argentina. 18 de junio de 2017. <https://www.pagina12.com.ar/45024-las-imagenes-no-son-solo-cosas-para-representar> Consultado el 12 de junio de 2018.

en el momento de su creación con la instauración de una iglesia y la disposición de esta en un lugar alto, que en su frente se dispusiera una plaza en la cual, las mercancías descansaban y se utilizaba para la interacción comercial del puerto y distribución a pueblos cercanos, nos enseña que el principio en sí, es aplicado y la vida de Girardot surgió a través de la plaza y esta se amarra al puerto y su relación con el río.

Sin embargo, este sistema no se puede entender disgregado de sus relaciones, ya que en esencia surge de la función misma del intercambio y de su interacción con otros. Por tal razón es necesario enlazarlo con otro tipo de diagrama, es así que podemos entender el Diagrama 2.

Es entendido a partir de un macro en donde cada uno de los puntos puede ser considerado una urbe, ya sea del tamaño de una ciudad o de un asentamiento pequeño o un pueblo, que en su esencia hace parte un sistema de conexiones en donde estas interactúan por múltiples propósitos, en el caso de Girardot no solo funciona en la producción agrícola de un producto, sino en la relación de crecimiento y desarrollo de estas urbes por medio del comercio y de la interacción comercial, que conlleva no solo el intercambio económico, sino también un intercambio social, cultural e ideológico a lo largo de un campo temporal que muta, respecto a la necesidad de la época, no solo en la producción, sino en la manera en la que estos puntos cobran una responsabilidad dentro del sistema, ya sea como un eje constante del sistema o como un elemento itinerante dentro del desarrollo cronológico.

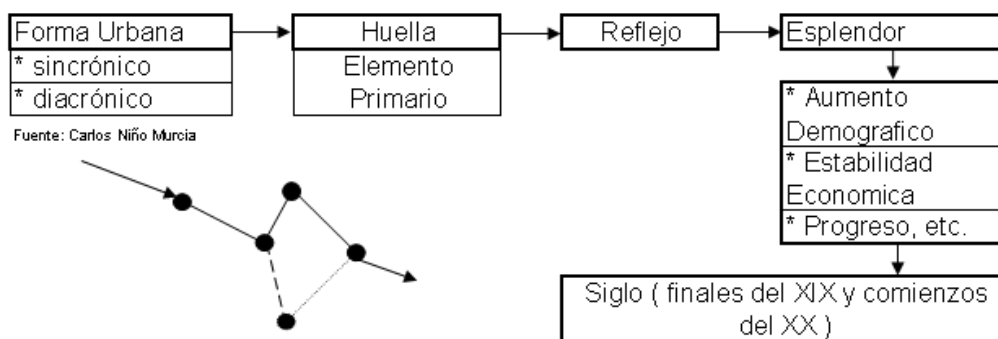


Ilustración 2. Diagrama 2. - “La ciudad, como una espacialidad que, especialmente en lo que tiene que ver con la cultura del subdesarrollo capitalista, ha venido siendo construida materialmente de manera cotidiana e inconsciente por la gran mayoría de los hombres y mujeres en todos los rincones del mundo pero cuya producción alcanza los confines remotos de una referencia política y económica que solo son capaces de hacer presente los medios de comunicación de forma masiva” Los pueblos tienen sus ciudades como son capaces de desealarlas. Porque ellas hacen parte del imaginario colectivo que mueve la sociedad: marcan un horizonte reivindicativo. En este sentido, el problema ambiental y cultural de nuestros asentamientos urbanos es que han crecido, han sido edificados, sin tener quien reivindique ni reclame su morfología y tipología, sus texturas, colores, ritmos, armonías y contrastes, su simbolismo y significado, sus construcciones y extensiones libres, como continentes

cuales de un espacio comprometido y participante en la construcción de una apuesta sociocultural". Tomado de: Viviescas M. Fernando, "Pensar la Ciudad" – Aproximación desde la Arquitectura, Colombia. Imagen extraída de Villamil, Mauricio. "Huellas físicas de esplendores efímeros evolución, consolidación, estructura urbana y valoración de un sector histórico del siglo XX en Colombia, Girardot-Cundinamarca". Tesis de Maestría. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. 2005

Inicialmente esto se puede ejemplificar por medio de la constante el río, el cual es nuestro conductor de algunos de los elementos del sistema, como lo es La Dorada, Flandes, Neiva, Honda, pero también podemos verlo por medio de los caminos, que posteriormente serán las vías del ferrocarril y después carreteras que conectara a Girardot con Bogotá, Anapoima, Flandes e Ibagué. Este como parte de un sistema más pequeño que se entrelaza dentro del tiempo, creando microhistorias que se entrelazan por medio de las relaciones en este caso con Girardot en el tiempo que estimamos que es de finales del siglo XIX a mediados del siglo XX.

Ahora que se entiende cuáles son los puntos conceptuales que rodean esta investigación, es posible continuar con el estudio del lugar al cual se inscribe, y como se relacionan las urbes dentro del sistema que se propone por medio de una función en donde las interacciones crean una forma de entender el territorio y conceptualmente la base por la cual se distribuye la base de esta exposición museal.

MARCO HISTÓRICO

En tiempos coloniales los caminos que se utilizaron en las conexiones entre las regiones eran las antiguas trochas abiertas por los indios para comunicarse con las tribus vecinas, ya que fueron los indios quienes les mostraron los puntos de tránsito a los conquistadores, es así como convierten en los primeros caminos utilizados a lo largo del periodo colonial y aún hoy en día ciertos tramos se conservan. Un camino conocido es Santafé a Honda, por el cual se hacía la conexión con el Río Magdalena, sin embargo, a medida que comenzaron a recorrer el territorio, se hacen nuevas fundaciones, redescubren caminos, asentamientos indígenas, nuevas rutas de conexión del territorio y su diálogo con el Río. Para este punto se crea una diferencia entre los caminos, algunos tienen una implicación que por su ruta tiene mayor importancia y serán denominados “Caminos Reales”, mientras que otros conservarán su status de camino, como cadenas de relación secundaria por el territorio.

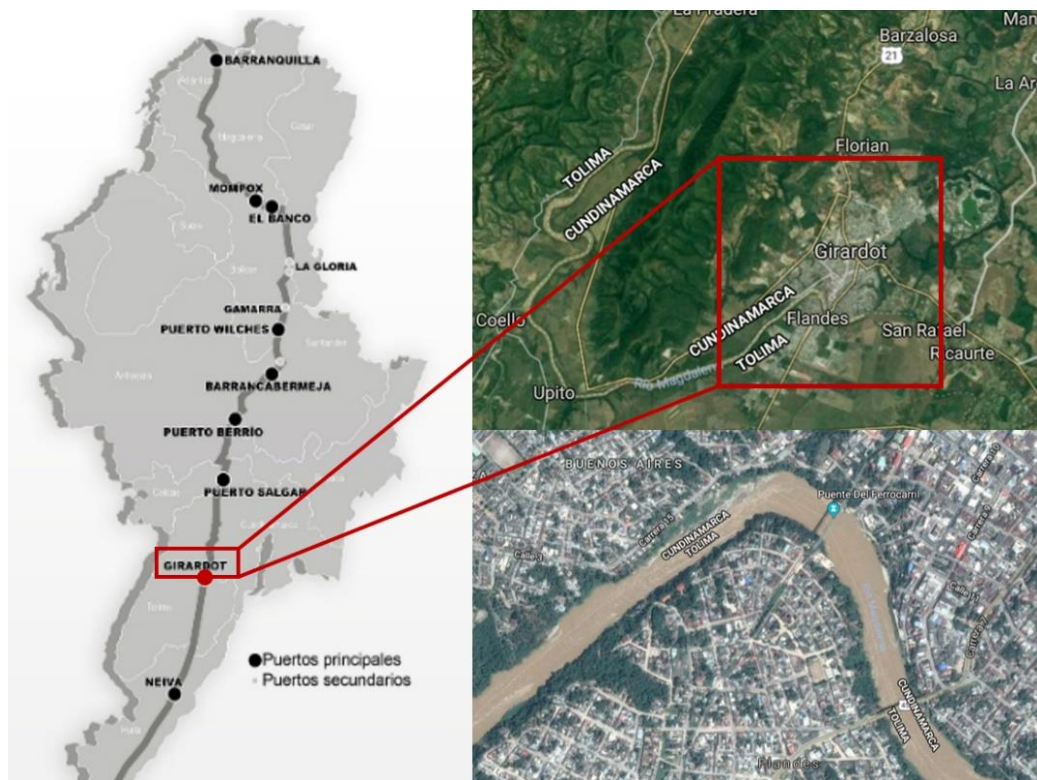


Ilustración 3. Descripción de los puertos del Río Magdalena y como se enlaza con el Puerto de las Canoas, que después será Girardot, junto con el estrecho del "Paso de Flandes"

Después del camino de Opón y su paralelo del Carare, las rutas de Quesada fueron la base para trazar los caminos que se convertirían en caminos reales, por donde transitarían por dos

siglos y medio los colonizadores, en su conexión con el Nuevo Reino de Granada, que se consolida como un punto de comunicación con Santafé durante el siglo XVI hasta siglo XVIII. Sin embargo, las rutas que transitaron Federmann y Benalcázar¹¹, serían la base para trazar más caminos, rutas secundarias que, aunque no serán caminos reales, servirían de conexión con pueblos más pequeños y desarrollos de puertos menores sobre el Magdalena.

Para la colonia no se tiene registro de Girardot, pero si se cuenta con un registro de su vecino “Paso de Flandes”, que puede identificarse en el territorio, como un punto estrecho de paso del Río Magdalena (Ilustración 3) por medio de un puente conecta ambas orillas, el “Puerto de las Canoas”, Tocaima – Tibacuy – Pasca, como una ruta secundaria de conexión con la Sabana y Santafé.

“La historia cuenta que, en 1545 unos hombres al mando de Martín Yáñez Tafur, subalternos del mariscal Hernán Vanegas Carrillo, llegaron a un puerto del Magdalena que llamaron “De las Canoas”. Al “Puerto de las Canoas”, tiempo después de su descubrimiento por los españoles, se le denominó “Paso de la Canoa de Montero”, pero oficialmente los conquistadores lo distinguieron con el nombre de “Paso de Flandes””¹² (como se muestra en la Ilustración 4).

Girardot se tiene en el imaginario como “Puerto Canoas” ya que en épocas coloniales la jurisdicción del territorio les pertenecía al Paso de Flandes, por tal razón puede entenderse que el primer acto jurídico que se realizó para la fundación de la futura ciudad está relacionado con una donación hecha por Ramón Bueno y José Triana para la construcción de la parroquia de Flandes en 1844 en honor a San Miguel. Después de la donación hecha, esta fue aprobada por “Ordenanza No 20 del 9 de octubre de 1852, la Cámara provincial del Tequendama reunida en la ciudad de La Mesa”¹³, creó ocho años después de la donación el

¹¹ En abril de 1536 Sebastián de Belalcázar, teniente de Pizarro, conquistador del imperio incaico, penetra a la región del Río Cauca, funda a Cali y a Popayán; regresa a Quito, en busca de refuerzos; y en 1538 se lanza en busca de El Dorado. Trasmonta el macizo andino; y en 1539 llega a las vegas del Magdalena donde se encuentra con los hombres de Quesada, quienes lo informan de la conquista del país de los Chibchas. Información de: Cruz Santos, Abel. “Por caminos de mar, tierra y aire: Evolución del transporte en Colombia”. Bogotá. 1970. Pág 29.

¹² Martínez I. Ignacio. “Ríos y rutas. Girardot, más allá de sus límites”. 2008. Pág. 40

¹³ Martínez I. Ignacio. “Ríos y rutas. Girardot, más allá de sus límites”. 2008. Pag. 41

Distrito Parroquial de Girardot. Este es el evento legal que se reconoce en la actualidad como fundación¹⁴ de la ciudad.

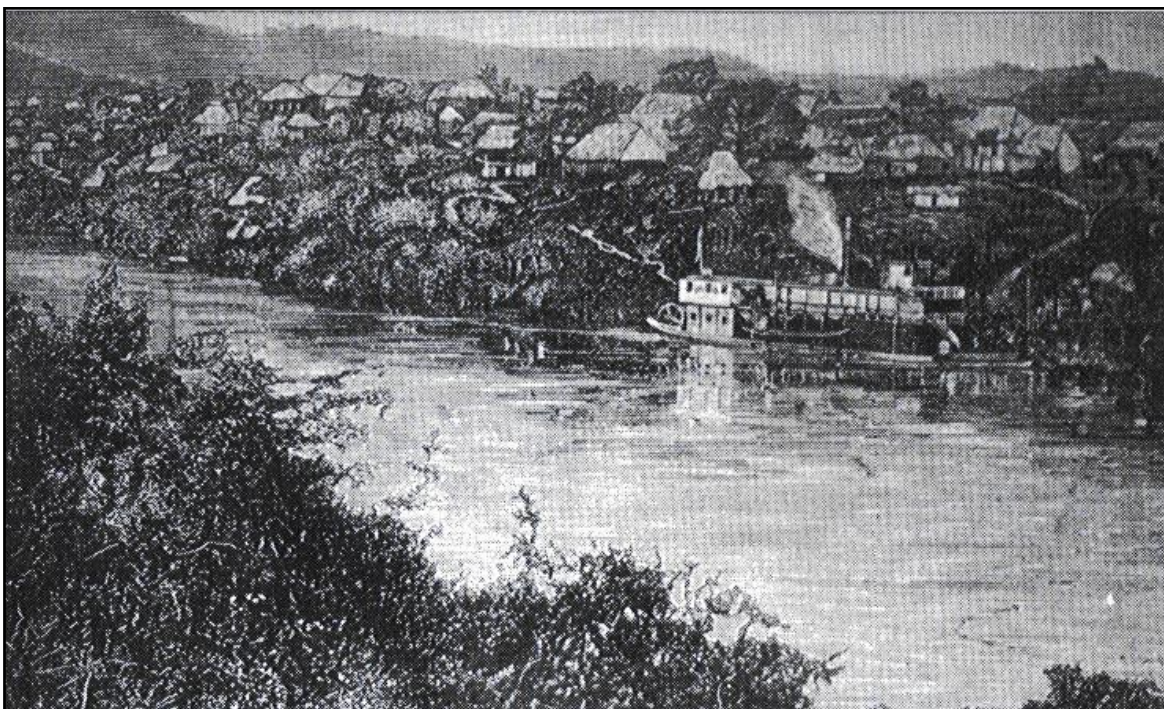


Ilustración 4. Grabado en donde se distingue un camino, hipotéticamente la ruta a Tocaima, en la parte superior derecha, que remata en un playón sobre el río Magdalena, sobre un embarcadero con barcos a vapor y Champanes. Fuente: Papel Periódico Ilustrado, de Alberto Urdaneta, III, 1883-1884 Tomada de una fotografía de Racines. Villamil, M. “Huellas físicas de esplendores efímeros evolución, consolidación, estructura urbana y valoración de un sector histórico del siglo XX en Colombia, Girardot-Cundinamarca”. Tesis de Maestría. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. 2005.

GIRARDOT EJE DEL ALTO MAGDALENA

Girardot es un pequeño asentamiento que un carácter rivereño, poseía una tradición de tránsito por el río. Sin embargo, también poseía conexiones terrestres con la región; un ejemplo de esto son los caminos utilizados en 1875, ya que son la base del comercio al interior

¹⁴ Sin embargo, algunos historiadores afirman que existía un nombre para el territorio que conocemos como Girardot, por el cual se le conocía coloquialmente como “Caserío la Chivaterra” desde el siglo XVI hasta 1852, que se cree es el nombre original que cambia y se consolida como Girardot aproximadamente sobre 1890. Pero de esta teoría no existe evidencia en fuentes primarias, solo en el registro del historiador. Villamil, M. (2005). Huellas físicas de esplendores efímeros evolución, consolidación, estructura urbana y valoración de un sector histórico del siglo XX en Colombia, Girardot-Cundinamarca. Tesis de Maestría. Pontificia Universidad Javeriana.

del país, clasificada como una corriente principal y la tercera ruta más transitada dentro de una larga extensión del territorio e incorpora una gran variedad de productos que genera un dialogo constante con el centro del país y la periferia hasta el mar y viceversa.



Ilustración 5. Muestra el tránsito de los Champanes sobre la Magdalena y el lento transporte que existía desde épocas coloniales hasta el cambio por el sistema de vapores, entrada la segunda mitad del siglo XIX. Champán por el río Magdalena, Saison y Boily, 25,5x17,5cm Fuente: Poveda Ramos, Gabriel. Carrileras y locomotoras: historia de los ferrocarriles en Colombia. Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín, 2010.

Es por ello por lo que historiador Gabriel Poveda, en su libro *Carrileras y locomotoras, Historia de los ferrocarriles en Colombia* describe el dialogo existente entre Cundinamarca, al Cauca y Antioquía, y como las rutas transitadas entre Bogotá e Ibagué, junto con caminos entre el Quindío y Cartago, crean un sistema de gran riqueza no solo por los movimientos mercantiles, sino por el conocimiento que comienza a tenerse del territorio. “De allí a Anserna – Medellín, por un lado y a Cali y Popayán por el otro. Por esta vía se transportaba desde Zipaquirá mercancía extranjera y sal. En 1875 el Cauca importó de Antioquia 105.804 kilos de mercancías extranjeras, producto de las aduanas del Atlántico. Desde el Cauca, por la vía del Quindío, entraban a Ibagué sal, cacao, ropa extranjera y del país, harina de trigo, ajos, garbanzos, papa, alpargatas, fideos, ganado y otros productos.¹⁵(referencia gráfica ilustración 5)

Como se puede observar por la variedad de productos y sus procedencias, se entiende la riqueza de la ruta, no solo por sus conexiones, que dan una dimensión espacial del recorrido

¹⁵ Poveda Ramos, Gabriel. “Carrileras y locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia”. Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín. 2010. Pág. 35.

y conexiones de las principales regiones productivas del país en consonancia con los puertos marítimos, fluviales y los caminos terrestres, también da una percepción de las producciones agrícolas de las regiones y la extracción minera como es el caso de la sal, junto con la importación de productos de primera necesidad de alta calidad por su procedencia del exterior dentro del mundo textil y como puede variar el precio a medida que se distancia de los puntos de origen o incluso por los tiempos que demora la mercancía en llegar a sus destinos por el número de intermediarios involucrados en la transacción.

Es así como, al analizar las largas distancias y las ingentes dificultades materiales de transporte, provocaron un aumento en los costos de los fletes. William McGreevey encontró los precios en numerosos trayectos del país para transporte en mula a mediados del siglo XIX, McGreevey calculó que el promedio simple sobre largos recorridos era de 41,6 centavos por tonelada por kilómetro y observó que cuando se construyeron los primeros ferrocarriles, estos pudieron ofrecer fletes que eran 652 veces más baratos que los de los medios terrestres convencionales,¹⁶ lo cual no solo mejoraba la forma de transporte, sino que además disminuía los costos de los trayectos y el tiempo en el cual se hacían. (referencia gráfica ilustración 3)

Visto por la rentabilidad del cambio y la tecnificación de las rutas es que inicia la concepción no solo de un nuevo modelo de desarrollo y entendimiento de las conexiones en rutas comerciales, sino en la tecnificación como un rasgo de la modernidad que llega al país a finales del siglo XIX, y cuáles son los desafíos de cambio para la optimización de las rutas de conexión y la reducción del tiempo, la distancia y costo del proceso. Es por esto por lo que la unión de dos centros urbanos de gran relevancia como lo era Bogotá y Medellín eran parte de la comprensión del uso de una ruta mixta, en donde los tramos se hacían entre las rutas del ferrocarril y las rutas fluviales.

Esta relación se enmarca en un periodo inicial entre 1870, cuando se inició el proceso de creación de una línea férrea con los respectivos estudios, hasta 1909 año en el que terminaron el ferrocarril de Girardot, ya que, existían múltiples rutas que llevan del Río Magdalena a Bogotá.

“Al examinar en su conjunto la documentación obtenida a lo largo del periodo investigado, se encontró que fue el ferrocarril de Girardot la obra sobre la cual rondó la expectativa nacional, la que tuvo un apoyo gubernamental mayoritario y la que finalmente coronó con éxito el objetivo de hacer la conexión entre el río Magdalena y Bogotá. De ella se desprendió la definición de los aspectos técnicos que habrían de marcar nuestro sistema ferroviario, como es el caso de la distancia entre rieles. Por otro lado, obligó a la construcción del ferrocarril de La Dorada pensado

¹⁶ Poveda Ramos, Gabriel. “Carrileras y locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia”. Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín. 2010. Pág. 37.

para llevar los materiales hasta el Alto Magdalena en Girardot, justificó la iniciación del ferrocarril del Sur que era parte de esa línea, modificó el trazado del ferrocarril de la Sabana línea que debía por sí sola conectarse al Magdalena en Honda y postergó por varias décadas la construcción de la línea del ferrocarril del Norte”¹⁷

Durante muchos años el tráfico de pasajeros entre Bogotá y Medellín se realizó partiendo de la Capital, por el Ferrocarril de La Sabana hasta Facatativá (en trocha de 1 metro de ancho antes de 1924), transbordando en Facatativá para seguir en el ferrocarril hasta Girardot (en trocha de 1 yd (0.9144m)). Parte del entendimiento del tráfico por el Magdalena es necesario examinarlo por medio de los vapores, que atravesaban el río e interconectaban los puertos, esto está descrito en *“Carrileras y locomotoras, Historia de los ferrocarriles en Colombia”*¹⁸ se explica día a día la travesía del viaje y se describe de la siguiente manera:

“En pequeños vapores se navega de Girardot a Ambalema, y allí se tomaba el tren hasta La Dorada. En La Dorada se abordaban los vapores del Bajo Magdalena hasta el Puerto Berrío, en donde se tomaba el ferrocarril de Antioquia hasta la estación Santiago, y de allí seguía un trecho por ferrocarril hasta Barbosa. Los últimos kilómetros de Barbosa a Medellín se hacían por carretera. Es decir que, a pesar de la mejoría que los ferrocarriles habían traído a nuestros medios de locomoción, todavía existían serias dificultades para conectar internamente todo el territorio del país.”¹⁹ (Referencia cartográfica explicada en las rutas, ilustración 6)

¹⁷ Escobar Muriel, Oswaldo. *“...y el tren llegó a Bogotá. Conexión férrea Río Magdalena-Bogotá 1870-1909”*. APIDAMA EDICIONES. Bogotá. 2008. Pág. 20

¹⁸ Poveda Ramos, Gabriel. *“Carrileras y locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia”*. Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín. 2010.

¹⁹ Poveda Ramos, Gabriel. *“Carrileras y locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia”*. Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín. 2010. Pág. 40.

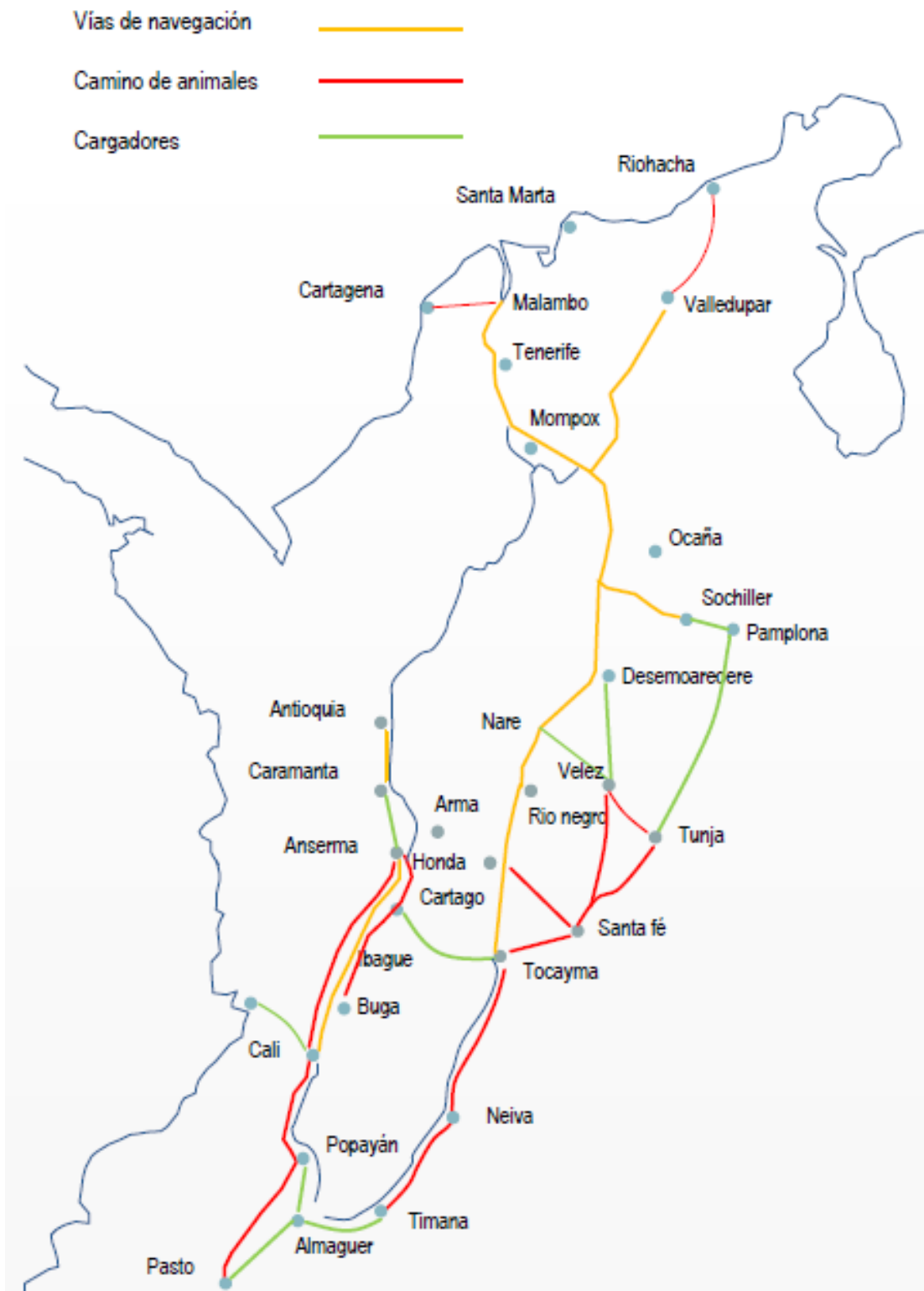


Ilustración 6. muestra la distribución de las rutas por las cuales se transita y se conoce el territorio y el funcionamiento de los movimientos mercantiles dentro del territorio y su conexión con los puertos fluviales tanto en las arterias fluviales al interior como a los puertos marítimos en el Pacifico hacia el Cauca y el Atlántico al norte. Fuente: Propia.

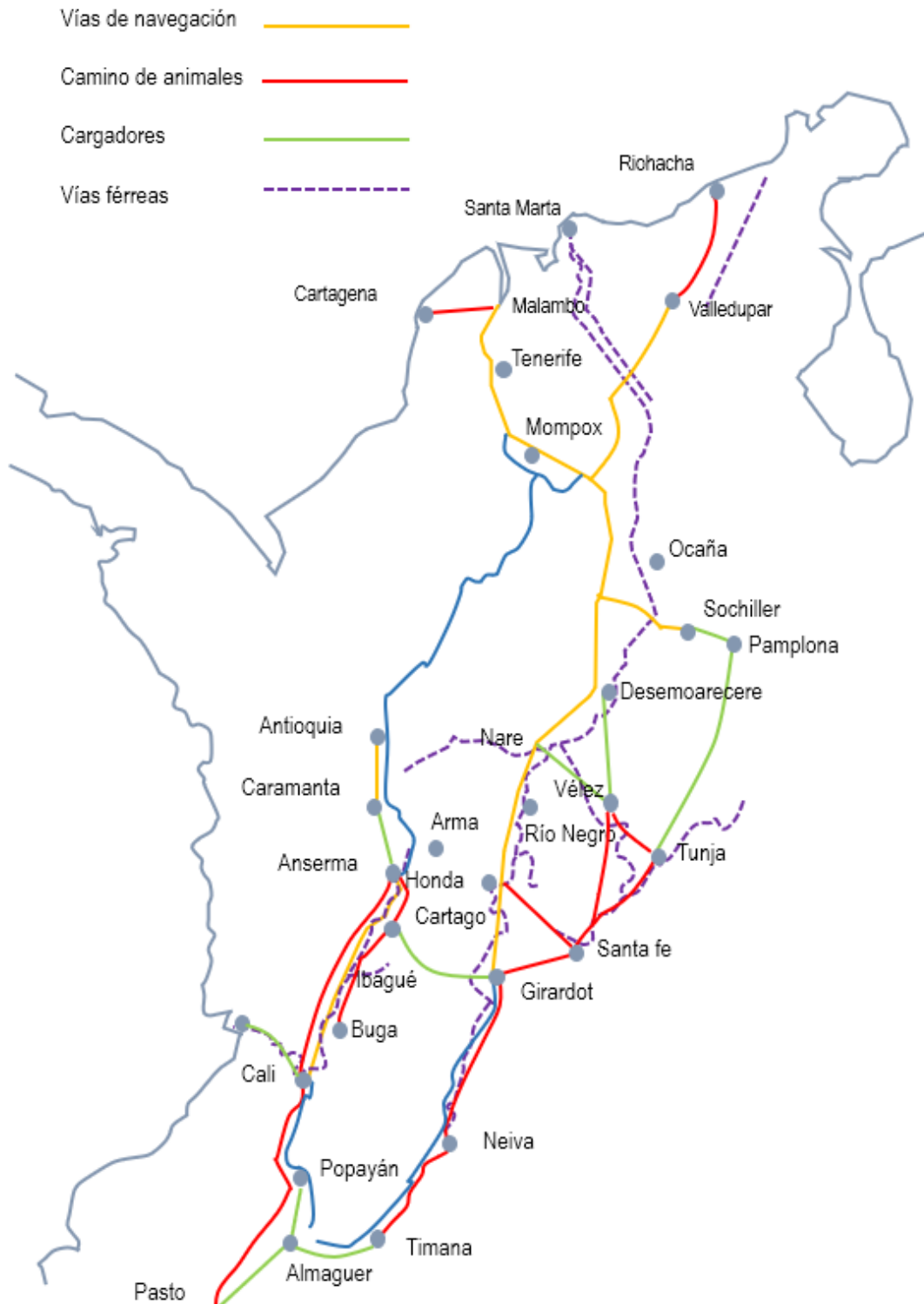


Ilustración 7. muestra la distribución de las rutas por las cuales se transita y se conoce el territorio y el funcionamiento de los movimientos mercantiles dentro del territorio y su conexión con los puertos fluviales tanto en las arterias fluviales al interior como a los puertos marítimos en el Pacífico hacia el Cauca y el Atlántico al norte, incluyendo las líneas férreas del siglo XX. Fuente: Propia.

Al detallar la manera en la que se describe las rutas y los múltiples cambios que se deben hacer en el transporte y el medio, permiten evidenciar las interconexiones entre las regiones y a su vez estas conexiones con el mundo, desde antes que iniciara la etapa de auge del café y este se volviera la base de la economía durante el siglo XX. Estaba enfocado al desarrollo de conexiones, una economía de subsistencia y el valor de aporte de cada región en conocimientos y mercados internos. Por ello se habla del comercio del Magdalena y como las regiones del Cauca, Antioquia y la Costa Atlántica se interconecta comercialmente demostrando como se atraviesa las quebradas montañas y se navega en el caudal de las aguas turbias del Magdalena, sin embargo por las dificultades y costos de transporte comienza a predominar el mercado local y el fortalecimiento regional.

“Las regiones en que estaba dividido el territorio colombiano a mediados del siglo XIX, se formaron naturalmente, siguiendo los obstáculos geográficos que las delimitaban. Es el caso específico de la altiplanicie cundiboyacence, que conformaban una región con una producción predominantemente agrícola, que se comercializaba localmente debido a la falta de vías de comunicación y a los altos costos que representaba sacar los productos desde la altura de la Sabana hacia otras regiones o centros urbanos, localizados, bien al norte o al occidente del río Magdalena, como la región del Cauca, la de Antioquia y la Costa Atlántica. Estas dificultades en el transporte aislaron las regiones entre sí y produjeron un fraccionamiento de los mercados regionales, superado por los pobladores al comercializar sus productos muy cerca de los sitios de origen. La agreste topografía andina con sus variados pisos térmicos y la consecuente multiplicidad de productos agrícolas, dio como resultado una dinámica local de mercadeo que abarcaba una gran cantidad de insumos y convirtió la altiplanicie cundiboyacence en una región autosuficiente. La sorprendente facilidad con la cual se podía contar con gran variedad de productos en distancias relativamente cortas, “Tendió a embotar la economía y a desestimular el desarrollo de un mercado nacional””²⁰

Otro ejemplo que muestra la forma en la que se enlazan los territorios, aunque existan barreras geográficas importantes, que desaceleran la economía y proliferan el carácter regional por encima de una homogeneidad en la nación. (Ilustración 7) Para apreciar lo profundo de esta realidad basta recordar que, en 1910, el General Ramón González Valencia, quien ejercía la presidencia de La República tras la renuncia del General Reyes, viajó de Bogotá a Medellín, que eran las dos ciudades principales del país, en seis días. El trayecto se

²⁰ Escobar Muriel, Oswaldo. “...y el tren llegó a Bogotá. Conexión férrea Río Magdalena-Bogotá 1870-1909”. APIDAMA EDICIONES. Bogotá. 2008. Pág. 27. El autor se encarga de citar: Ocampo, José Antonio. *Historia de Colombia*. Bogotá: siglo XXI ed.1987. p.127., La conformación regional del país la describe Jorge Orlando Melo en *La Evolución económica de Colombia 1830 – 1900 de la Nueva Historia de Colombia*. Planeta, 1989. Y Safford, Frank. *El ideal de lo práctico. El desafío de formar una elite técnica y empresarial en Colombia*. Bogotá: El Áncora Editores. 1989. P.45.

describe día a día en la siguiente cita extraída de “Carrileras y locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia”:

“Uno, de Bogotá a Girardot en tren; dos, de Girardot a Honda en vapor fluvial por el Magdalena; tres, de Honda a La Dorada por ferrocarril; cuatro, de La Dorada a Puerto Berrio en barco por el Magdalena; cinco, de Puerto Berrio a Cisneros en tren; y seis, de Cisneros a Medellín en automóvil y tren. El regreso lo hizo por el mismo camino y le tomó el mismo tiempo.”²¹

RELACIÓN GIRARDOT CON LA SUBREGIÓN



Ilustración 8. Localización general del territorio en Cundinamarca. Fuente: Secretaría de Planeación de Cundinamarca. “Diagnóstico situacional Plan de Desarrollo Cundinamarca Calidad de Vida: Documento Técnico de Soporte”. Gobernación de Cundinamarca, 2012

Desde la época colonial, cuando se construyeron los caminos que enlazaban los principales centros del territorio, para el siglo XVIII con el virreinato de la Nueva Granada, y hasta 1870, los medios de transporte en Colombia seguían utilizando las mismas rutas. La existencia de “vías terrestres” eran de dos tipos: caminos reales, los cuales se planificaron y construyeron sobre las vías de mayor flujo de personas y mercancías. Poseían un proceso constructivo y diseño, trazados con un propósito y contruidos con un corte similar a los caminos romanos de la antigüedad, ya que poseían múltiples capas en piedra, gravilla,

²¹ Poveda Ramos, Gabriel. “Carrileras y locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia”. Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín. 2010. Pág. 413.

arena y cal que otorgaba durabilidad y resistencia para el tráfico continuo de personas y mercancías, parte de estos caminos serán la base para la construcción posterior de carreteras, senderos, e incluso preservación patrimonial de ciertas rutas de tránsito que aún se conmemoran por ser rutas valiosas en la época de la independencia. Mientras que los caminos secundarios eran de trocha angostas hechas con menor detalle y conectaba a los pueblos de menor relevancia comercial y de tránsito de personas, como pasaba con los caminos reales. Las formas de transitarlas eran a pie, en mula o a “lomo de indio”, las vías terrestres cuando se abrieron eran senderos para peatones y bestias construido de forma rudimentaria, con ayuda del machete y el continuo uso de los terrenos, con especificaciones mínimas que demarcaban la ruta y para permitir el tránsito difícil. En épocas de invierno, esas rutas se convierten en fangales²²; los derrumbes y pantanos llegaban a hacerlas totalmente intransitables, e incluso peligrosas.

Por las condiciones en las que se hicieron y se manejaron durante dos siglos las rutas secundarias, no hubo mayor reparo en mejorar sus condiciones y menos aún en época de independencia, debido a las múltiples guerras civiles, el escaso presupuesto nacional y un mayoritario uso de los caminos reales por parte de la elite en vez de las rutas secundarias dejaba en evidencia la falta de atención por el mantenimiento de la infraestructura del país por parte del Estado.

Algunas de las dinámicas que funcionaban antes de la independencia se mantuvieron, porque para ese momento era más importante definir cuál era el rumbo que iba a tomar el país y como se iba a gobernar, pero no parecía tan importante mejorar la infraestructura para finales del siglo XVIII y la primera parte del siglo XIX, lo que simbolizaban las conexiones regionales para la economía, desarrollo social y comunicación de las elites de las principales ciudades. Como lo menciona en su texto Ignacio Martínez:

“En cuanto a los medios de locomoción de carga, los únicos utilizables eran los animales (caballos, mulas, asnos y bueyes) y los cargueros que iban a pie. Tanto en unos como en otros, podían viajar los cargamentos, así como los viajeros que tenían el privilegio de no hacer el recorrido caminando. Los únicos medios que tenían disponibles los viajeros para

²² Poveda Ramos, Gabriel. Carrileras y locomotoras: Historia de los ferrocarriles en Colombia. Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín. 2010. pág. 31

*movilizarse, no siendo gente de la misma región, eran la “silleta”²³
(Ilustración 9) y la mula²⁴.²⁵*

El transporte y las rutas comerciales se veía afectado por causa de múltiples factores, por ello no tenían la misma fuerza que en años posteriores, sin embargo el fortalecimiento del comercio local hizo que se estabilizara el sistema, sin muchas opciones de crecimiento debido principalmente al estado de sus vías de comunicación, lo cual, aumentaba el costo de los productos, que en los puertos ribereños era de menor precio en relación con su venta y comercialización dentro de Bogotá y sus alrededores.

“Durante los tres primeros siglos, para el gobierno colonial, significó mantener en buen estado el camino que, por Villeta y Guaduas, iba desde San Victorino hasta Honda. Llagado el siglo XIX, sin embargo, ya no fue suficiente esta solución. Acortar la distancia comenzó a significar transportar una mayor cantidad de carga en una menor cantidad de tiempo²⁶.”

Es cierto que Girardot está dentro de la gran región del Alto Magdalena y se entiende como conjunto en la relación Bogotá – Cundinamarca – Tolima – Huila – Caldas, como un sistema productivo que se destacó por la producción de café, quina, carne, ganado, cuero, entre otros.

²³ La silleta era cargada a hombros generalmente de indios, cuya fuerza, resistencia, experiencia y audacia les permitía desplazarse por aquellos caminos llenos de peligros y dificultades. Poveda Ramos, Gabriel. Carrileras y locomotoras: Historia de los ferrocarriles en Colombia. Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín. 2010. pág. 34

²⁴ La mula y a caballo eran los más utilizados especialmente en los mejores caminos. En los malos caminos se cabalgaba en bueyes. Poveda Ramos, Gabriel. Carrileras y locomotoras: Historia de los ferrocarriles en Colombia. Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín. 2010. pág. 34.

²⁵ Poveda Ramos, Gabriel. Carrileras y locomotoras: Historia de los ferrocarriles en Colombia. Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín. 2010. pág. 31

²⁶ Escobar Muriel, Oswaldo. “...y el tren llegó a Bogotá. Conexión férrea Río Magdalena-Bogotá 1870-1909”. APIDAMA EDICIONES. Bogotá. 2008. Pág. 15



Ilustración 9. El Monte de la Agonía. Dibujo de Maillart. Geografía Pintoresca de Colombia, Eduardo Acevedo Latorre, Bogotá, 1968. Editado por Litografía Arco. **Fuente:** Cruz Santos, Abel. “Por caminos de Mar, Tierra y Aire. Evolución del Transporte en Colombia”, Bogotá. 1970.

Tal era la influencia de los nodos para el funcionamiento óptimo de la subregión, que aquello que ocurría en “Puerto Canoas” afectaba las dinámicas productivas en positivo o negativo al resto de la subregión.

“Pero ese concepto opera más aplicado a Bogotá con mayor razón ahora, cuando por la acción de los últimos alcaldes, esa ciudad ha sido incluida en el Congreso de Venecia. Por eso hablamos aquí de una subregión de mucha importancia, como el histórico territorio central, con sede en Girardot y encabezado por Melgar, es decir, las provincias de Sumapaz y de la antigua Tequendama (pertenecientes al departamento de Cundinamarca y al oriente del Tolima), que marcharon cogidas de la mano alrededor del café durante la época de la Ciudad del Puerto (1880 a 1930)”²⁷.

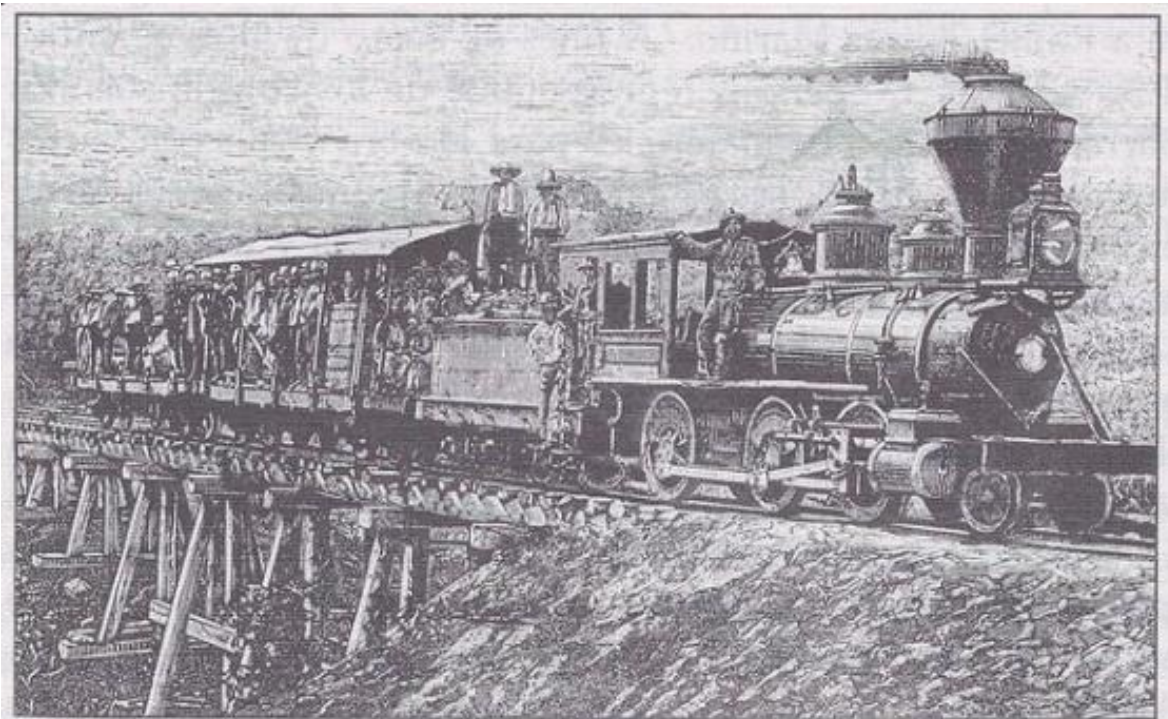
La necesidad de un sistema de conexión más sofisticado que los caminos, comenzó a verse desde muy temprano en el siglo XIX, con la industrialización y los avances tecnológicos en el mundo, crearon maquinas, ferrocarriles, lo cual hace que la necesidad de construir un ferrocarril sea algo cada vez mayor, sin embargo, las dificultad estaba en el poco capital para invertir y sobre todo, una actividad productiva insuficiente para cubrir los altos costos de construcción y mantenimiento que requería un ferrocarril que debía “extenderse en los 2.300 metros de diferencia entre la Sabana de Bogotá y el río Magdalena”²⁸.

“Las jornadas de las recuas eran aproximadamente de 5 leguas (25 kilómetros que se hacían entre las nueve de la mañana y las tres de la tarde. Por la mañana había que recoger las mulas, revisarles las herraduras, aparejar y cargar. Las cargas debían formarse de dos bultos, cotejados de 60 a 75 kilogramos cada uno. Y para los bultos todavía más pesados, (refiriéndose a más de 150 kilogramos) el transporte era más o menos impracticable. Las jornadas, en muchas ocasiones, debían reducirse a unas pocas horas debido a las dificultades del terreno, que en época de invierno era intransitable. Incluso, Frank Safford, habla de que “Todavía a mediados del siglo XIX, las mercancías provenientes de la costa podían tardar hasta tres meses para llegar a la capital”²⁹

²⁷ Martínez I. Ignacio. “Ríos y rutas. Girardot, más allá de sus límites”. 2008. Pag. 32

²⁸ Escobar Muriel, Oswaldo. “...y el tren llegó a Bogotá. Conexión férrea Río Magdalena-Bogotá 1870-1909”. APIDAMA EDICIONES. Bogotá. 2008. Pág. 15.

²⁹ Escobar Muriel, Oswaldo. “...y el tren llegó a Bogotá. Conexión férrea Río Magdalena-Bogotá 1870-1909”. APIDAMA EDICIONES. Bogotá. 2008. Pág. 28. Los cuales cita a Ospina, Sebastián. Publicado por *Anales de Ingeniería* de Febrero de 1953. Y Safford, Frank. *El ideal de lo práctico. El desafío de formar una elite técnica y empresarial en Colombia*. Bogotá: El Áncora Editores. 1989.p.44.



Ferrocarril de Girardot. Tomado de: Papel Periódico Ilustrado, T. III, p. 189

Ilustración 10. Ferrocarril de Girardot. Grabado de Barreto. Fuente: Tomada de papel Periódico Ilustrado 1881 - 1887, Bogotá, Banco de la República, MCMLXVIII, p. 238.

La década 1920 – 1930 es considerada la Edad de Oro de Girardot y los demás puertos del Alto Magdalena. En 1930 se inauguró el puente del ferrocarril y nació una nueva época, la que denominare “La Ciudad del Eje Férreo”, la cual llegó aproximadamente hasta 1955. Es la ciudad de la “Edad de Oro de la Industria del café”. Hacia 1933, murió la navegación del Magdalena Alto. Fue la hora del desconcierto. (Ilustración 10)

“Poco a poco desaparecieron las casas importadoras y exportadoras de café, los almacenes mayoristas del grano, la mayor parte de sus trilladoras, las agencias gubernamentales importantes, la línea aérea y los ferrocarriles”³⁰.

La subregión histórica y geográfica, se puede ver representada por instituciones políticas, administrativas y eclesiásticas, sin embargo, después de 1970, se entenderá el territorio como un “Clúster Turístico” en donde se destacó Girardot (la Diócesis de Girardot y la Cámara de Comercio) como un centro de conexión con el Río Magdalena, el Alto Magdalena, Tolima y su relación con Bogotá.

³⁰ Martínez I. Ignacio. “Ríos y rutas. Girardot, más allá de sus límites”. 2008. Pag. 27 – 28.

RELACIÓN GIRARDOT – FLANDES – RÍO MAGDALENA

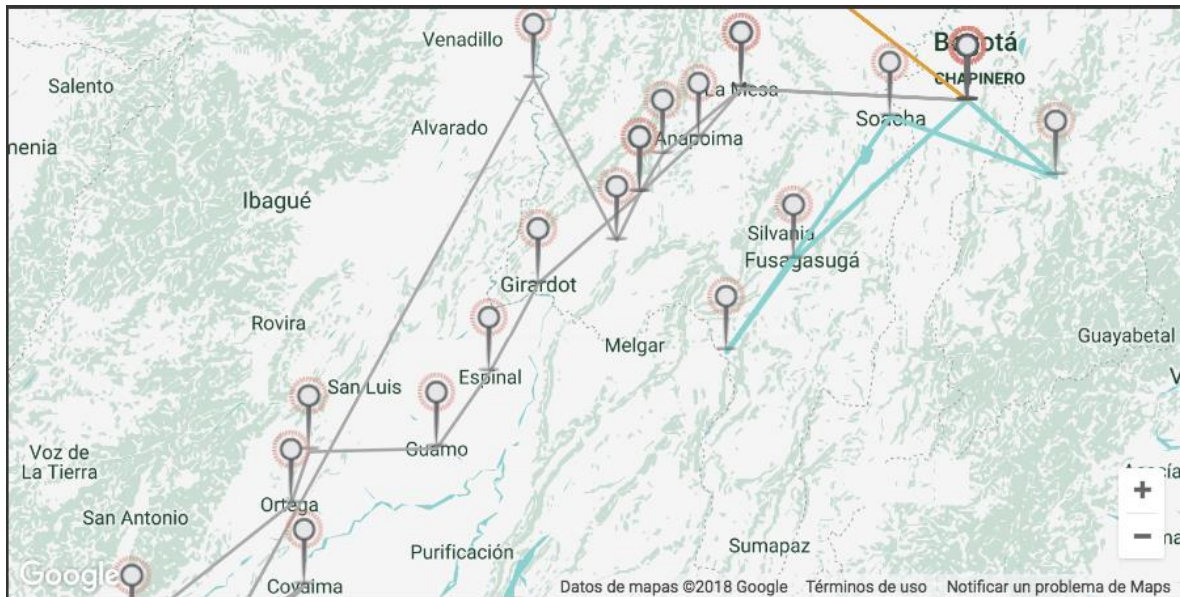


Ilustración 11. Mapa sobre la expedición al Tolima hecha por José María Gutiérrez de Alba (1870 – 1884) en donde se especifica la forma en la que se conecta el territorio que conocemos como Cundinamarca y el Tolima en el siglo XIX. Publicación del Banco de la Republica. Entre escritos y viajes, la vida de José María Gutiérrez de Alba (1870 – 1884). Banco de la Republica versión en línea. **FUENTE:** Consulta hecha el 20 de mayo de 2018. <http://www.banrep.gov.co/impresiones-de-un-viaje/index.php/viajes/index?view=viaje-tolima>

La región del Alto Magdalena está conectada por el Río, la geografía y la historia, es así que buscaré explicar su conexión por medio de una retrospectiva cronológica tiempo antes de la fundación de Girardot, ya que para ese momento la conexión del río se establece desde antes de la llegada de los españoles a territorio americano.

Los Panches utilizaron el río como un sistema de conexión del territorio y de intercambio entre grupos humanos, para su desarrollo cultural e intercambio. Esta misma ruta es tomada por conquistadores y colonos hasta 1810, un ejemplo de esto es el caso de Sebastián de Belalcázar:

“Belalcázar y sus hombres abandonaron el Perú, siguieron a Popayán y transmontaron la cordillera Central. Recorriendo la margen izquierda del Magdalena, frente a Guataquí, atravesaron el río, después, por la ruta de Tocaima – Tibacuy – Pasca, llegaron a la Sabana y en Bosa, se encontraron con Don

Gonzalo Jiménez de Quesada. Esta ruta se cree, fue la vía principal de los indios entre el sur y el centro del país, en donde se encontraba el territorio indígena.”³¹

Cabe suponer junto con las apreciaciones de Martínez Izquierdo y el historiador Roberto Velandia, que los indios tenían un uso constante de este paso, desde antes de la llegada de los conquistadores existía un camino de Tocaima hacia el sur, cruzando el Magdalena, por donde hoy está Girardot que será el primer vínculo de la futura ciudad naciente. Como se especificó en la fundación de Girardot este camino indígena denominado por conquistadores españoles “Paso de Flandes” y como persistió con el paso del tiempo. Es por esto, que en 1776 el gobierno colonial, concede mantener el uso y convertirlo en Camino Real, probablemente siguiendo la misma ruta del camino indígena descubierto por españoles en 1545 entre Tocaima y Saldaña, pasando por Flandes como se le conoce actualmente.

El paso de Flandes será el punto en común con el río Magdalena por estar enfrentado a las orillas del “Puerto Canoas” y será su punto de conexión con las dinámicas de Tocaima – Tibacuy – Pasca hasta llegar a la Sabana de Bogotá. Sin embargo, las orillas de ambos lados del río estaban bajo el mandato del “Paso de Flandes” por tal razón se puede hablar del puerto en su inicio como Flandes, aunque así misma verá el nacimiento del Distrito Parroquial de Girardot en 1852.

*“El 10 de febrero de 1844, Ramón Bueno y José Triana donaron para ejido de la posible parroquia de Flandes, la zona pegada al río entre la zanja Chicalá y el zanjón del Coyal, encerrada por el camino trazado por el que es hoy el Camellón del Comercio. Este hecho constituyó el primer acto jurídico que determinó la cuna de la futura ciudad en las riberas del río”*³².

Esta será la base para que ocho años después se hiciera la fundación³³ legítima por la Cámara Provincial del Tequendama, reunida en ciudad de La Mesa, la creación del Distrito Parroquial de Girardot, dejando ver no solo la relación con el Puerto, sino las bases para la naciente ciudad que se alimentara de la navegación del Río Magdalena desde mediados del siglo XIX, y que manejara una estrecha relación con Flandes en un sentido de conurbación de territorios en donde el orden de poder y desarrollo lo tendrá Girardot, invirtiendo los roles entre ambos territorios.

³¹ Martínez I. Ignacio. “Ríos y rutas. Girardot, más allá de sus límites”. 2008. Pag. 40

³² La ubicación de la parroquia de Flandes se puede suponer se encuentra entre el barrio San Miguel y parte del barrio de la Estación del Ferrocarril en la actualidad. Martínez I. Ignacio. “Ríos y rutas. Girardot, más allá de sus límites”. 2008. Pág. 41

³³ Fundación dentro del texto es entendido como un acto jurídico que legitima la existencia de un lugar, con la firma de un acta.

Una segunda etapa de conexiones en infraestructura e interacción entre Flandes y Girardot se vio influenciada por el ferrocarril en donde, con la instalación de talleres para el ferrocarril y el aumento de las obras de progreso del sistema se toman una serie de predios para la expansión de los talleres de la línea del ramal de Girardot – Tolima, obra que se le adjudica al Ingeniero Cisneros.

“Después de que Cisneros devolvió al Gobierno el contrato de construcción de la línea Girardot – Facatativá, y después de que numerosos pseudo empresarios especuladores cedieron y contra cedieron este contrato, la primera compañía extranjera que lo adquirió, procedió a montar un taller mecánico en el entonces pequeño puerto fluvial sobre el Magdalena para el mantenimiento de sus equipos. Esta instalación creció con los años, siempre en poder de la compañía inglesa, hasta que esta última fue adquirida por el Gobierno Nacional. Y aunque el tamaño de estos talleres, el nivel técnico de sus equipos y de su personal nunca fueron iguales a los de Facatativá ni a los de Bello, puede decirse con certeza que fueron un recurso supremamente útil para la construcción de ese difícil ferrocarril. En sus instalaciones funcionaron por muchos años, la mecanización de aceros, el forjado de estos mismos, el trabajo de precisión, la electricidad, la reparación de motores y la carpintería de metal.”³⁴

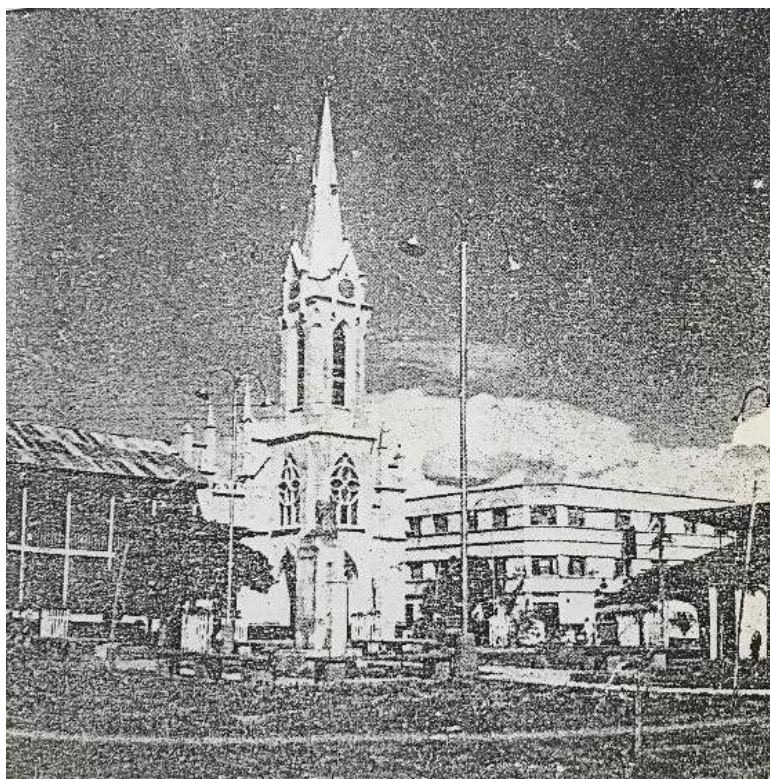



Ilustración 12. Reconstrucción de la Iglesia Parroquial de San Miguel, parroquia fundacional de la ciudad de Girardot, ubicada actualmente sobre la Plaza principal o Parque Santander frente a la Plaza de Mercado Leopoldo Rother. **Fuente:** Niño Espinosa, José J. "Gente y Hechos de Girardot. Biblioteca Banco de la República, Colombia. 1928. Pág. 29

³⁴ Poveda Ramos, Gabriel. "Carrileras y locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia". Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín. 2010. Pág. 201 - 202.

Además del beneficio obtenido por consolidarse junto a Girardot como puerto agroindustrial del país y Flandes se fortaleció con la construcción de la estación de carga y pasajeros de la vía férrea y con la conexión entre el ferrocarril del pacífico; además, el municipio de Flandes estuvo presente en el inicio de la aviación en Colombia con el primer vuelo a esta ciudad operando por la aerolínea fundada por alemanes, SCADTA, desde Barranquilla hasta esta ciudad sobre el río Magdalena. Este vuelo se hizo en un hidroavión. Más tarde se construyó el aeropuerto Santiago Vila en Flandes (a 3,1 km de Girardot), el cual se usó como puente de conexión de la ciudad, el río Magdalena y el resto del país. Desde su inauguración el 5 de junio de 1948, el aeropuerto de Flandes se creó con el fin de prestar servicios de conexión de Girardot, que se consideraba un punto de gran movimiento dentro de esta época por ser el puerto de mayor importancia en el alto Magdalena.

SOCIEDAD AEREA DEL TOLIMA, S. A.



El día
12 de Mayo de 1950

marca un nuevo avance en el desarrollo de nuestras operaciones, con el cambio de equipo para los vuelos de pasajeros. A partir de esta fecha se prestará el servicio con


AVIONES DE LUJO

lo más moderno, confortable y completo para el servicio de pasajeros.

SAETA no ahorra esfuerzo para dar a sus clientes y favorecedores el máximo de comodidad durante sus vuelos.

Dos Vuelos Diarios Entre Bogotá, Girardot e Ibagué.

Próximamente tendremos el gusto de avisar la fecha de apertura de nuevas rutas de pasajeros entre Bogotá, Medellín, Cali, Villavicencio y Sogamoso.



SERVICIOS DE AEROEXPRESOS Y CARGA.

BOGOTA - IBAGUE - GIRARDOT - MEDELLIN - MONTERIA.

Ilustración 13. Imagen de la Colección de Jaime Escobar, extraída de la publicación de Jaime Escobar Corradine en el Portal de la Aviación de Colombia.

<https://www.aviacol.net/aerolinas-desaparecidas/saeta.html>

Después de los vuelos que acuatizaron en la recta que se forma a la altura de Girardot en el Magdalena, por el alto flujo comercial y de pasajeros, el Estado ve la obligación de crear una estructura más consistente que funcione en tiempos de sequía del río y como base de carga de mercancías que llegaran de Barranquilla, Cartagena y la Costa Pacífica. Con ese propósito y revisando las características de la ubicación en la cual se diseñó a 3,1 kilómetros de la ciudad Girardot paralela a la pista natural de acuatizaje del Magdalena, se puede entender la correlación existente entre puerto, el eje férreo y ahora el auge de la aviación en Colombia, para una intercomunicación avanzada uniendo las ciudades de Ibagué y Bogotá al panorama nacional que era la finalidad de SAETA³⁵.

Un evento lamentable ocurrió el 13 de agosto de 1949³⁶, un accidente de gravedad con un DC-3, donde perecieron sus 32 ocupantes. El avión estaba bajo el mando del Capitán Nicolás Olano, quien había sido fundador de la empresa carguera SCOLTA y recientemente se había vinculado a SAETA. El HK-1200 cubría la ruta Girardot-Bogotá y se estrelló en la vereda Bojacá en la Sabana de Bogotá.

Para la década de 1950, el sistema aéreo colombiano estaba en su apogeo y se buscaba ofrecer servicios regulares de carga a Cali, además de las rutas de pasajeros que incluían ahora servicios regulares a Medellín y Montería. Los servicios regionales fueron incrementados cuando en noviembre de 1951 se inauguraron los servicios regulares a Mariquita y Palanquero, con la ayuda de la Fuerza aérea colombiana. Lo cual no solo demuestra que la forma en la que se mueve de forma eficiente los medios comerciales en donde la aviación no solo conecta el país comercialmente, sino también de pasajeros, dejando de lado el sistema férreo

Actualmente el aeropuerto de Flandes tiene una actividad regulada por el transporte de carga y pasajeros, realizando vuelos a diferentes destinos del interior del país.

RELACIÓN GIRARDOT – ALTO MAGDALENA

“Tanto en la época colonial, como en la de la república, y hasta principios de nuestro siglo, fue el río Magdalena la vía de comunicación más importante de Colombia. Su navegación ofrecía dificultades y peligros, sus aguas amarillentas las surcaban champanes, balsas y canoas; antes y después de que se estableciera

³⁵ SAETA (Sociedad Aérea del Tolima S.A), además de esto el aeropuerto tomará el nombre de uno de los fundadores del consorcio el señor Santiago Vila Escobar. La empresa continua su crecimiento y para este año se adquirió cuatro aviones: un DC-3, HK-1203, los cuales se designaron para el servicio exclusivo de carga y Aero expresos. Autorizando por parte de la aeronáutica la operación de vuelos en esta modalidad a ciudades como Barranquilla, Medellín y Cartagena.

³⁶Escobar Corradine, Jaime. “Aerolíneas Colombianas Desaparecidas”, SAETA. <https://www.aviacol.net/aerolineas-desaparecidas/saeta.html>

*la navegación en buques de vapor, las sequias en verano mientras que, en el invierno, las aguas desbordaban el cauce e inundaban los campos y caseríos de las orillas.*³⁷.

Sin embargo, en la época de sequía o verano, los barcos sufrían problemas en su navegación, los procesos de cargue y descargue de mercancía en los procesos de importación y exportación, al igual que viajeros, por los bajos niveles hídricos hacían que los flujos mercantes y de pasajeros sea mucho más lento, incluyendo el paso de los saltos de Honda dificultando aún más patrones de intercambio en el Alto Magdalena con Bogotá y el Magdalena medio y bajo.

La Compañía Colombiana de Transporte fue una de las empresas de navegación fluvial más importante durante la segunda parte del siglo XIX. Fundada en 1886, la compañía surgió originalmente de la fusión de otras tres empresas: la alemana, la Internacional y la Cisneros. “La Compañía tenía 16 vapores para 1892, contaba con agencias en Bogotá, Honda, Girardot, Medellín, Puerto Berrío, Ocaña, Bucaramanga, Santa Marta, Cartagena, Magangué, Calamar y Pueblo Viejo. Mompox fue, juntamente con Barranquilla, el pueblo ribereño que más se benefició del transporte fluvial hasta que el curso principal del Magdalena se desvió por el Brazo de Loba, impulsándose así el crecimiento de Magangué.”³⁸ Y se catalogan como ciudades puerto, que se relaciona con el río y que vive de él, por ser su conexión con el mundo.

*“En 1873, veintiún años después de ser erigido Girardot como Distrito Parroquial, el alemán Weckbecker, en el barco Moltke, llegó a Girardot de paso a Neiva. En el fondo, se trata de la culminación del proceso del cultivo del café en las regiones vecinas del Tequendama, Sumapaz y el oriente del Tolima. Para esas comarcas, la falta de vías adecuadas hacía muy difícil el transporte del grano a la ciudad de Honda, centro por entonces del mercado cafetero y sitio de despacho para el exterior en los barcos del Magdalena Bajo”*³⁹.

³⁷ Cruz Santos, Abel. “Por caminos de mar, tierra y aire: Evolución del transporte en Colombia”. Bogotá. 1970, Pág. 33-34

³⁸ Informe Ministerio de Obras Públicas, 1926

³⁹ Martínez I. Ignacio. “Ríos y rutas. Girardot, más allá de sus límites”. 2008. Pág.42



Ilustración 14. Aproximación espacial de Girardot entre 1890-1929. Fuente: Propia

El río era la única vía para transportar el café a Honda, y como Honda era el camino obligado hacia Bogotá, centro de todo el comercio interior del país necesitaban un punto de respaldo de transporte de mercancías que redujera el tiempo de trayecto o que funcionara de distribuidor de cargas mercantiles. En 1880 se fundó en Girardot la primera empresa de navegación sobre el Magdalena, con el fin de conectar a Honda con el alto Magdalena utilizando como punto ancla Girardot sin embargo, el trayecto contaba con una dificultad natural “Los Saltos de Honda”.

“El Salto de Honda era entonces, y continúa siendo aún hoy, el mayor escollo para la navegación del Magdalena. El río es navegable desde Neiva hasta su desembocadura en el Caribe, si bien en su parte alta, comprendida entre aquella ciudad y el puerto de La Dorada, solo lo es por buques de poco calado. Pero incluso estos encuentran difícil, cuando no imposible, sortear el Salto de Honda. El peligro es aún mayor para las embarcaciones más pequeñas, incluidos los champanes y las canoas, únicos medios de transporte en el Magdalena antes de la introducción de la navegación a vapor a fines de la década de 1840, como lo describió el primer agente diplomático inglés, John Potter Hamilton, en 1823: “Los champanes muchas veces se pierden cuando tratan de pasar el salto, pues la corriente es tan rápida que los arroja contra las rocas con gran violencia. Un bote sufrió estas consecuencias dos meses antes de nuestra llegada a la bodega”. El barón Alexander von Humboldt, tras su estancia en Honda en 1801, advirtió el peligro representado por lo que llamó “raudal de Santa Marta”, al decir que en los ocho días que permaneció en la ciudad se habían ahogado seis personas.”⁴⁰

A causa de la dificultad que representaba El Salto de Honda para el comercio al interior del país y sus exportaciones a otros destinos, se busca la alternativa de crear una configuración de vías terrestres que se encargara de repartir las mercancías al interior del territorio nacional, al igual que el tránsito de pasajeros. También obligo a la creación de una cadena de puertos, desembarcaderos y bodegas alrededor del casco urbano de Honda, como fue el caso de Caracolí y Arrancaplumas (como se evidencia en la ilustración 24).

“Los champanes, y luego los vapores del bajo Magdalena, solo podían navegar con relativa seguridad hasta la Vuelta de la Madre de Dios, gran meandro que formaba el Magdalena a cinco leguas granadinas (25 kilómetros), al norte de Honda. Allí existieron las primeras bodegas y la carga y los pasajeros se transbordaban a pequeñas embarcaciones o seguían por tierra para alcanzar su destino fluvial final en Honda. Más cerca de la ciudad surgieron dos puertos, con sus correspondientes bodegas; uno al norte, llamado Caracolí y que servía a la navegación del bajo Magdalena, y otro al sur, arriba de la desembocadura del río Gualí, llamado Arrancaplumas, para la navegación del alto Magdalena. Pero como Honda está situada en la margen izquierda del río, en la derecha, y para el tráfico de la capital, se crearon las llamadas Bodegas de Bogotá.”⁴¹

⁴⁰ Sánchez, Efraín. “Codazzi y el salto de Honda”. Credencial Historia No. 289. Banrepcultural Biblioteca Virtual. <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-289/codazzi-y-el-salto-de-honda> consultado el 27 de mayo de 2018)

⁴¹ Sánchez, Efraín. “Codazzi y el salto de Honda”. Credencial Historia No. 289. Banrepcultural Biblioteca Virtual. <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-289/codazzi-y-el-salto-de-honda> consultado el 27 de mayo de 2018)

Por las múltiples complicaciones que otorgaba el río y su navegabilidad en este punto Codazzi presenta 3 alternativas que permitieran el libre tránsito del río, la primera consistía en hacer un dragado de los sedimentos del río en este punto, sin embargo, las altas remociones de sedimentos múltiples y fangos para su extracción era un proceso de alto costo y difícil ejecución. La siguiente propuesta consistió en hacer un canal paralelo al cauce del río en cal y piedra que en el momento de atravesar aquel punto logran hacerlo por el costado derecho del río y conectarse con las Bodegas de Bogotá. La última, la cual no necesitaba un presupuesto muy alto, ni una mano de obra de grandes proporciones, además de ser una solución a corto plazo “ superar la corriente remolcando las embarcaciones por medio de bueyes que desde las orillas tirasen de los cables hasta sacarlas a salvo” y para las épocas de sequía la construcción de un ferrocarril en la ribera derecha hasta la Bodega de Bogotá, con carros tirados por mulas, o bien en la orilla izquierda, “empezando de la otra banda del río Gualí hasta enfrente de la Bodega de Bogotá” lo cual hacía que disminuyera los fletes, aunque “no removería el inconveniente de transportar las mercancías a hombreo desde el puerto de Honda hasta el otro lado del río Gualí”⁴².

Finalmente utilizaron la tercera solución propuesta por Codazzi, aunque no era una solución permanente si era eficiente, el único inconveniente era el calado de los navíos, a lo cual se trasladaba la mercancía de naves de menor calado para que al ser más ligeras era posible jalarlos por medio de cables tensores desde la orilla y conectar con el alto Magdalena y el tránsito hasta Girardot, como si fueran grúas de arrastre sobre una superficie compleja que era “El Salto de Honda”

Con la llegada de los barcos a Girardot, la importancia de Honda comenzó a desplazarse hacía el nuevo puerto aun con las dificultades que representaba.

⁴² Sánchez, Efraín. “Codazzi y el salto de Honda”. Credencial Historia No. 289. Banrepcultural Biblioteca Virtual. <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-289/codazzi-y-el-salto-de-honda> consultado el 27 de mayo de 2018)



Ilustración 15. Primeros elementos de comunicación utilizados en el siglo XIX. Fuente: Asojuntas Girardot. Fotos Históricas. Nuestro Girardot. <http://asojuntasgirardot.com/jac/gl/historicas.html> (Consultado el 20 de julio de 2018)



Ilustración 16. Puente sobre el Río Magdalena a la altura de Girardot a finales del siglo XIX. Fuente: Asojuntas Girardot. Fotos Históricas. Nuestro Girardot. <http://asojuntasgirardot.com/jac/gl/historicas.html> (Consultado el 20 de julio de 2018)

“La navegación fluvial marcó para Girardot la época dorada de su desarrollo, pues se convirtió en el puerto principal del Alto Magdalena. Hasta aquí llegaban los barcos cargados con las mercancías extranjeras que abastecían los almacenes del interior y desde aquí partían los barcos cargados de café, tabaco, cueros, etc. Cuentan los viejos habitantes de la ciudad que los pitazos de los barcos alegraban los días calurosos de la ciudad, y que la gente se amontonaba en el Puerto de los

Guamos y en el Puerto del Ferrocarril para darles la bienvenida a los pasajeros que desde la Costa habían emprendido un largo viaje.”⁴³

En Colombia a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, comienza a desarrollarse nuevos sistemas económicos e industriales, en donde, impulsados por las revoluciones europeas y el crecimiento de las ciudades, empieza a pensarse en un país que hiciera parte de este nuevo sistema globalizado que se abre en el panorama.

Por tal razón, el Ministerio de Obras Públicas de Colombia, empieza a pensar en una conexión vial que genere una interacción entre los estados centrales y las rutas marítimas, para la explotación de los intercambios comerciales entre el país y el mundo. Con tal fin se desarrolla un plan de movilidad encabezado por las vías férreas, que tenían como finalidad las comunicaciones entre las principales capitales de los estados de Antioquia, Boyacá, Cundinamarca, Magdalena y Santander con el río Magdalena y su salida al mar por bocas de ceniza, para continuar con la importación y exportación de mercancía que mantuviera a la vanguardia al país.

*“Calculando cuales serían las dificultades que habría que vencer para comunicarse con el mar si careciéramos de esa gran arteria fluvial. Hoy nos basta unir a la capital con el río Magdalena, lo que quedará hecho con el Ferrocarril de Girardot que, según todo lo que hace presumir, estará terminado dentro de un tiempo breve. En seguida necesitaremos un ferrocarril que una la región santandereana con el mismo río Magdalena y otro que una a Medellín con ese río”*⁴⁴.

Así mismo comienza 1874 a desarrollarse una idea en donde el ferrocarril interconectara el país para hacerlo más eficiente, es por esto por lo que decide escuchar ideas sobre esto y así contratan la gran mayoría con el ingeniero Francisco Javier Cisneros, ya que, hace un bosquejo general de las conexiones férreas y como este desarrollará un entendimiento del territorio con una velocidad distinta a la velocidad en la que se pensaba en ese momento. Debido a esto, evaluaré las características de la línea del ferrocarril de Girardot, teniendo en cuenta a Girardot como un eje de intercambio regional que distribuye las conexiones de la capital con las demás líneas férreas, para la interacción entre las principales capitales y su relación con los principales puertos fluviales.

⁴³ Martínez I. Ignacio. “Ríos y rutas. Girardot, más allá de sus límites”. 2008. Pág.42

⁴⁴ Cruz Santos, Abel. “Por caminos de mar, tierra y aire: Evolución del Transporte en Colombia”. Bogotá. 1970. Pág. 35.



Ilustración 17. Puente de Girardot. En 1923, durante el gobierno de Miguel Abadía Méndez (1867-1947), se contrató con la casa Sir W.G. Armstrong Whitworth & Company Limited la construcción del puente de Girardot sobre el río Magdalena. Fue inaugurado en 1930 y unió el Ferrocarril de Girardot con el del Tolima - Huila. Fuente: Banco de la Republica. Ferrocarriles. Ferrocarril de Girardot.

Parte del desarrollo industrial está relacionado con las obras de infraestructura en construcción para el desarrollo de la potencial ciudad de Girardot, fue el Puente sobre el Río Magdalena, con el que se buscaba optimizar los recorridos de conexión entre Cundinamarca y el Tolima. Además, este puente sobre el Magdalena permitió el acercamiento de secciones muy importantes del país, que a causa de la geografía del territorio imposibilitaban la comunicación directa de la subregión del Alto Magdalena.

“A esta obra se le dio principio el día 20 de septiembre de 1882, por los señores Camilo Antonio y Gonzalo Carrizosa, y fue dada al servicio provisionalmente a principios de 1883. Su inauguración oficial tuvo lugar el 15 de marzo de 1884. El puente tiene 75 metros de luz, 3 metros de ancho y su elevación era de 12 metros sobre el nivel ordinario de las aguas en la época en que fue construido. Su capacidad de resistencia fue en 600 kilos por metro cuadrado. Este puente benefició notablemente a Girardot, por cuanto con la facilidad para el paso del río, el tránsito se hizo más numeroso y las actividades comerciales se desarrollaron con mayor intensidad”⁴⁵

⁴⁵ Niño Espinosa, José J. “Gente y hechos de Girardot”. Biblioteca del Banco de la República. Colombia. 1928. Pag. 29

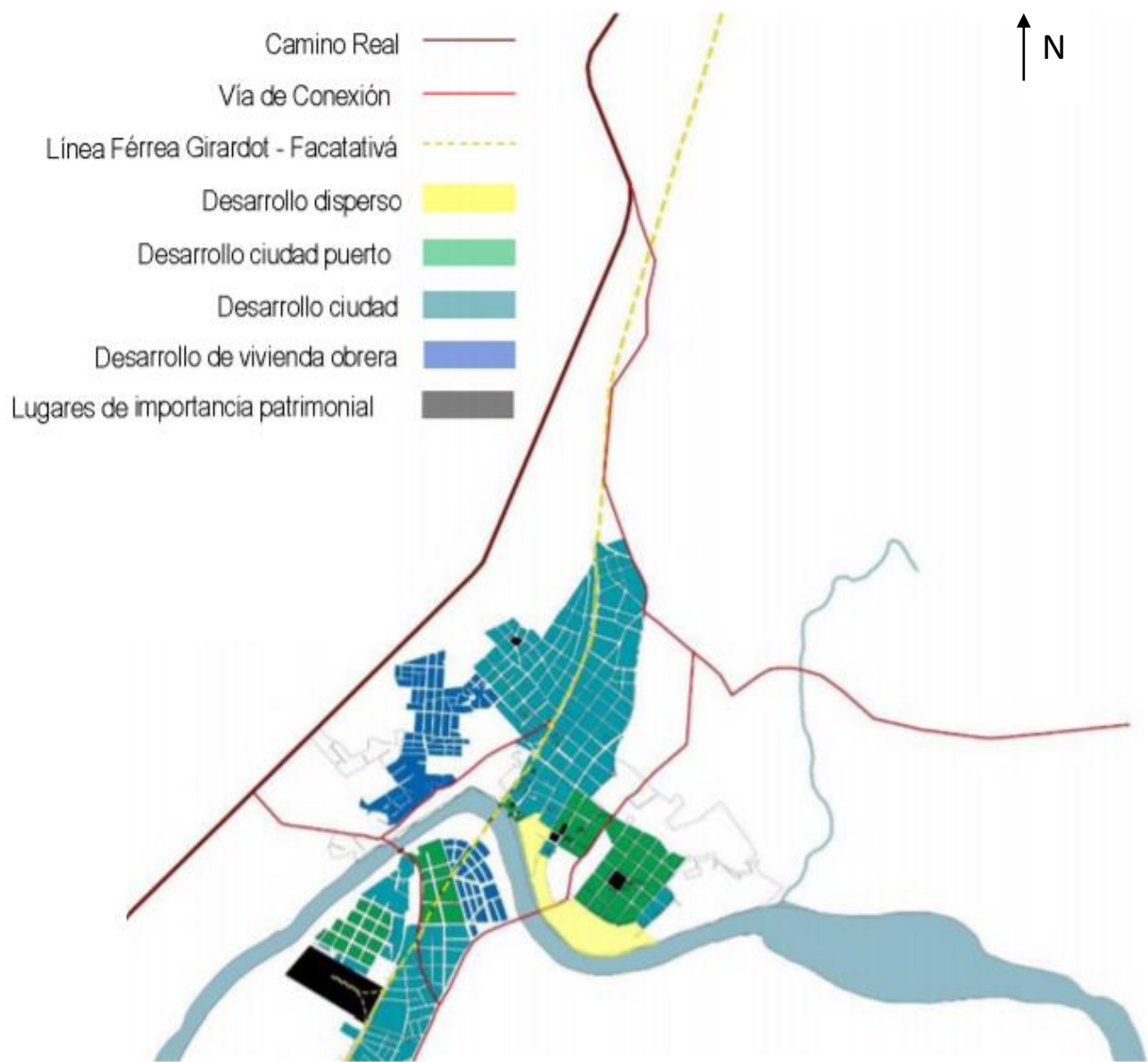


Ilustración 18. Aproximación espacial de Girardot 1930-1949. Fuente: Propia

Sin embargo, dentro del crecimiento de ferrocarriles como el de Girardot, debido a las múltiples deudas del estado y problemas con los concesionarios extranjeros y nacionales por las exigencias del estado y el bajo presupuesto destinado para la obra. Por tal razón el estado buscó mejorar las condiciones de los concesionarios y sobre el negocio de la construcción ferroviaria por ello decide regalar el tramo de Girardot – Tocaima – Anapoima, además emite bonos, para su financiación. El concesionario final que toma la custodia de la obra es una compañía inglesa que funda “The Colombian National Railway Company Limited” que ejercerá su oficio hasta 1923.

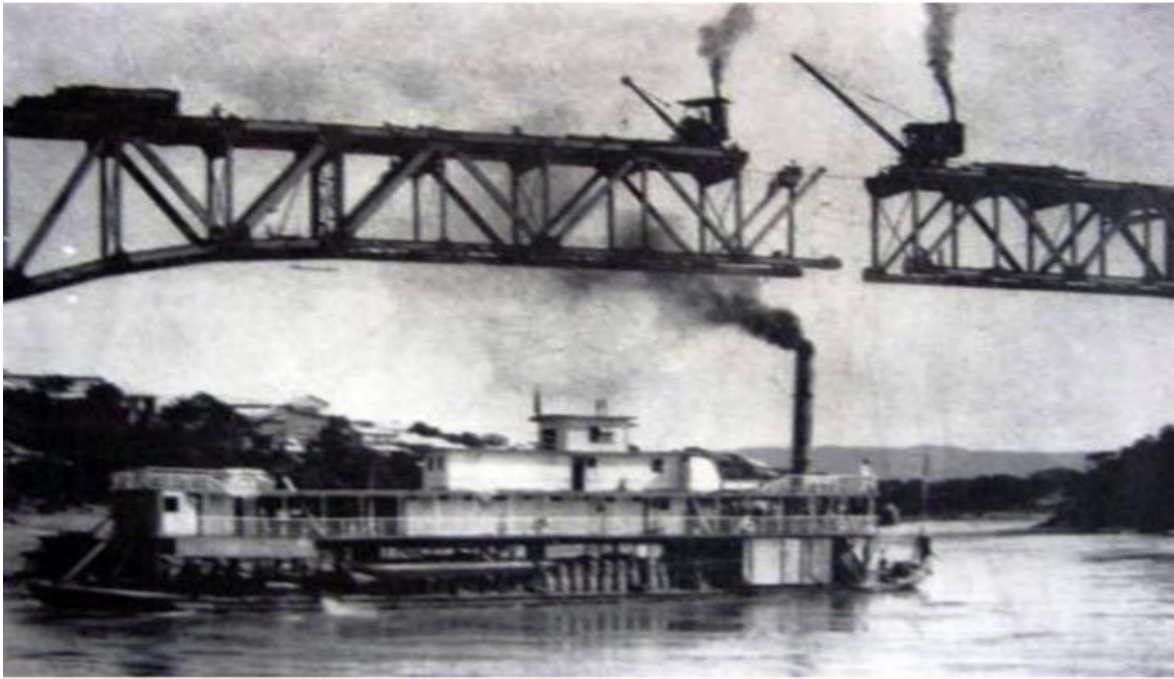


Ilustración 19. Construcción del puente del ferrocarril sobre el Río Magdalena a la altura de Girardot. Se observa la relación de los vapores, que eran los encargados de llevar los materiales de construcción del puente, además de conectar mercantilmente los asentamientos alrededor del Río Magdalena. Fuente: Asojuntas Girardot. Fotos Históricas. Nuestro Girardot. <http://asojuntasgirardot.com/jac/gl/historicas.html> (Consultado el 20 de julio de 2018)

A la vez que se daba al servicio el puente sobre el Magdalena, los rieles del ferrocarril de Girardot llegaban hasta la población de Tocaima el 21 de diciembre de 1883, como una expresión elocuente de progreso nacional y de prosperidad para esta ciudad, a la cual debería de corresponderle por derecho propio la sede de este ferrocarril. Esta gigantesca empresa tuvo una iniciación afortunada “el 27 de mayo de 1881, siendo presidente de la unión el doctor Rafael Núñez, quien dispuso que se diera principio a la obra, a cuyo efecto, por decreto Ejecutivo, se ordenó que el Batallón 5°. De línea, que hacía la guarnición de Ibagué se denominara 5°. De zapadores y se trasladara a Girardot, como cuerpo destinado a los trabajos de la línea férrea. El 15 de julio se dio principio a los trabajos de movimiento de tierras, en medio de grande entusiasmo y de vítores a la paz y al progreso de Colombia”. Le correspondió hacer el trazado de este ferrocarril, hasta Tocaima, al ingeniero doctor Rafael Arboleda. Los primeros campamentos estuvieron establecidos en “La Quinta”, “El Mirador” y “Florián”. Se sabe, igualmente que el primer maquinista que corrió locomotoras por sobre los rieles del ferrocarril de Girardot fue un caballero inglés, a quien se le conocía por el nombre de “Míster Mila”. El ferrocarril continuó prolongando sus paralelas hasta llegar, el 13 de febrero de 1909, a la ciudad de Facatativá. Más tarde se emprendió aquí mismo la

construcción de las líneas férreas que ahora comunican con las capitales del Tolima y del departamento del Huila.

Al finalizar el siglo pasado y cuando ya se había construido el puente sobre el Magdalena y la obra del ferrocarril avanzaba satisfactoriamente, algunas personas de importancia empezaron a levantar construcciones de significación, varias de ellas de dos plantas y de tipo moderno para la época. La mayor parte de esas edificaciones fueron construidas a los alrededores de la plaza principal, donde más tarde se construyó la Plaza de Mercado. De los alrededores de la plaza principal se esta misma, así como de la antigua iglesia parroquial, se presentaron algunos aspectos en estas páginas: Durante medio siglo Girardot tuvo una vida semejante a la que se registra en la mayoría de los pueblos colombianos, su posición mantuvo en plano común y su nombre apenas se mencionaba en los sitios de paso obligado para quienes viajaban a la Mesa de Juan Díaz de los que por allí se dirigían al occidente del país. Al finalizar la guerra civil de los mil días (1902), Girardot entra en una alentadora y efectiva era de progreso, proveniente tanto de las finanzas que inspiraba el advenimiento de la paz, como porque fue entonces cuando a la población llegaron a establecerse personas de considerable solvencia económica que iniciaron sin demora alguna, toda clase de actividades comerciales, hasta esos días, el desarrollo económico de Girardot había sido lento, casi insignificante⁴⁶.

“En el intervalo entre 1847 y 1907 llega a la escena nacional el ingeniero Francisco Cisneros, prototipo del empresario capaz y hábil, como lo describiera Galindo, y a quien se le adjudicarán los privilegios para construir y explorar los ferrocarriles de Antioquia, Cauca, Girardot, La Dorada y Barranquilla.”⁴⁷

Pero como podría generarse una conexión que permitiera no solo la salida de mercancía del territorio nacional, hacia afuera, sino la interconexión física del territorio lo que para ese momento era una carencia evidente dentro de la naciente nación. Por tal motivo se utiliza como estrategia tres elementos: En primer lugar la experiencia en ingeniería en construcción e infraestructura (túneles, zanjias, terraplenes y muelles); además de la expropiación de tierras por parte del estado en la legalidad y en algunos casos de forma forzosa, para ser adjudicada junto con los baldíos a la construcción de dicha infraestructura; la habilidad administrativa para la selección y dirección de las cuadrillas de trabajo y el personal especializado para el

⁴⁶ Niño Espinosa, José J. “Gentes y hechos de Girardot”. Pag.30 - 31

⁴⁷ A diferencia de los concesionarios ingleses de los ferrocarriles de Santa Marta y Cartagena – Calamar, de una parte, y de los concesionarios colombianos de los ferrocarriles de Cúcuta, Sabana, Norte, Sur, Tolima, Amagá, de otra, el cubano – norteamericano entrevió el problema del transporte colombiano del siglo XIX “como un sistema”, y no como meros impulsos regionales, y adaptó por primera vez en Colombia esta concepción. Mayor Mora, Alberto. “Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia”. Banco de la República – El Ancora editores. Bogotá.1999. pág. 19.

desarrollo de los proyectos constructivos; junto con una capacidad financiera en promoción de la negociación de acciones y bonos, que en combinación lograran seguir un apretado itinerario de trabajo, para no aumentar los costos de la obra por kilómetros o millas. (Ilustración 19)

En segunda instancia, reunir todos los elementos expuestos anteriormente, ajustarlos, verificarlos y ponerlos en sincronía para dar forma a la conexión del territorio por medio del ferrocarril, que fuera público y siguiendo con la idea de modernidad en Colombia.

En un tercer momento, poner en contacto la red ferroviaria y la red fluvial para proporcionar un servicio económico, rápido, seguro y confortable para reconocer el territorio por medio de viajes y el transporte de productos entre las regiones y fuera del territorio. Si bien este proyecto inició con el ingeniero Francisco Cisneros, se vieron finalizadas por compañías inglesas, como es el caso del ferrocarril de La Dorada, Bolívar y de Girardot⁴⁸.

Es por eso por lo que se habla de Girardot como una ciudad Industrial, ya que reúne las características urbanas y arquitectónicas que reflejan un proceso de industrialización, que dejó una huella indeleble en el territorio, debido a que el crecimiento comercial y desarrollo como puerto, da paso a la construcción de ejes férreos y la consolidación de estos entre 1930 a 1949.

El uso de nuevos materiales más resistentes como el metal comienzan a influir en la vida y el modo en el cual se construye la ciudad. Se reemplaza el puente de madera que conectaba ambas orillas del río por un puente férreo (Imagen 16). Se desarrollaron múltiples trilladoras de café (Imagen 20) en la extensión de la orilla de Girardot sobre el Río Magdalena, entendiendo que las veredas y municipios aledaños a Girardot eran productores de café de exportación y el producto que se recogía de las zonas cercanas por facilidad en su distribución se trillaba sobre el Río Magdalena para embarcarlo en los vapores que los llevarían hasta Barranquilla.

Algunos de los elementos destacados de esta época que aún podemos encontrar o que el estado se ha encargado de recuperar son: una de una de las trilladoras de café sobre el puerto de los Guamos, el puente del ferrocarril, las bodegas del ferrocarril de Girardot, la estación del ferrocarril restaurada en 2005 junto con un desarrollo de espacio público frente a ella denominado Parque Locomotora y finalmente el espacio en el cual se encontraban los talleres del ferrocarril en Flandes.

⁴⁸ Sin embargo, el festín de compensatorios producido por estas concesiones desató en algunas regiones colombianas la ira de los nativos y los impulsó en dirección opuesta, es decir, a estatizar sus ferrocarriles locales. Y si empresarios e ingenieros como los de Antioquia se sintieron, en 1893, con suficiente arrojo y seguridad para seguir explotando y construyendo por administración oficial y por cuenta propia el ferrocarril de propiedad departamental fue porque ya había asimilado la lección de Cisneros. Mayor Mora, Alberto. “Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia”. Banco de la República – El Ancora editores. Bogotá. 1999. Pág. 20.

Con la consolidación del puerto de los Guamos y las distintas líneas, la ciudad comenzó a crecer de manera exponencial por el desarrollo comercial que tenía y por las grandes sumas de dinero de los intercambios comerciales que se producían a lo largo del eje férreo, en la plaza de la constitución y el puerto de los Guamos.



Ilustración 20. Trilladora Magdalena. Se observa el ferrocarril en funcionamiento, junto con la relación comercial que existía entre las trilladoras de café y los vapores. Fuente: Asojuntas Girardot. Fotos Históricas. Nuestro Girardot. <http://asojuntasgirardot.com/jac/gl/historicas.html> (Consultado el 20 de julio de 2018)

Por esta razón entidades bancarias y de control del estado empezaron a desarrollarse dentro de la ciudad. Fundando una nueva plaza o centro, que fue denominado Plaza Bolívar allí se ubicaron entidades como: El Banco de la Republica y otras entidades bancarias como la Caja Agraria, TELECOM, la Sede de Gobierno (Alcaldía de Girardot) y La Catedral de Girardot, todos pertenecientes a los movimientos de arquitectura moderna, que tiene unas características particulares, siguiendo el patrón de las fachadas limpias, manejo de concreto, ventanas corridas. Así como la consolidación de una plaza de mercado Leopoldo Rother y un Pabellón de Carnes en la antigua Plaza principal ahora denominada Plaza Santander.

Además de crecer el movimiento de bienes monetarios, el turismo como parte de los servicios de subsistencia de la ciudad inaugura el Hotel Tocarema, El Hospital San Rafael, el Terminal de Transportes, el Estadio Atanasio Girardot, etc. Flandes por su parte se especializó en restaurantes de pescado y consolido la imagen de un territorio dependiente de las grandes dinámicas de Girardot.



Ilustración 21. Fotografía de la sede del Banco de la República de Girardot actualmente sede de la biblioteca del Banco de la República, toma hecha en 2015. Fuente: Propia

Es necesario aclarar que después de suspender los recorridos comerciales del ferrocarril y ser reemplazados por el sistema de carreteras, además de la llegada de los hidroplanos acuatizando sobre el Río Magdalena estableciendo una ruta comercial distinta, más rápida y efectiva entre el interior del país y la ciudad de Barranquilla, Girardot se vuelve un eje turístico y de paso.

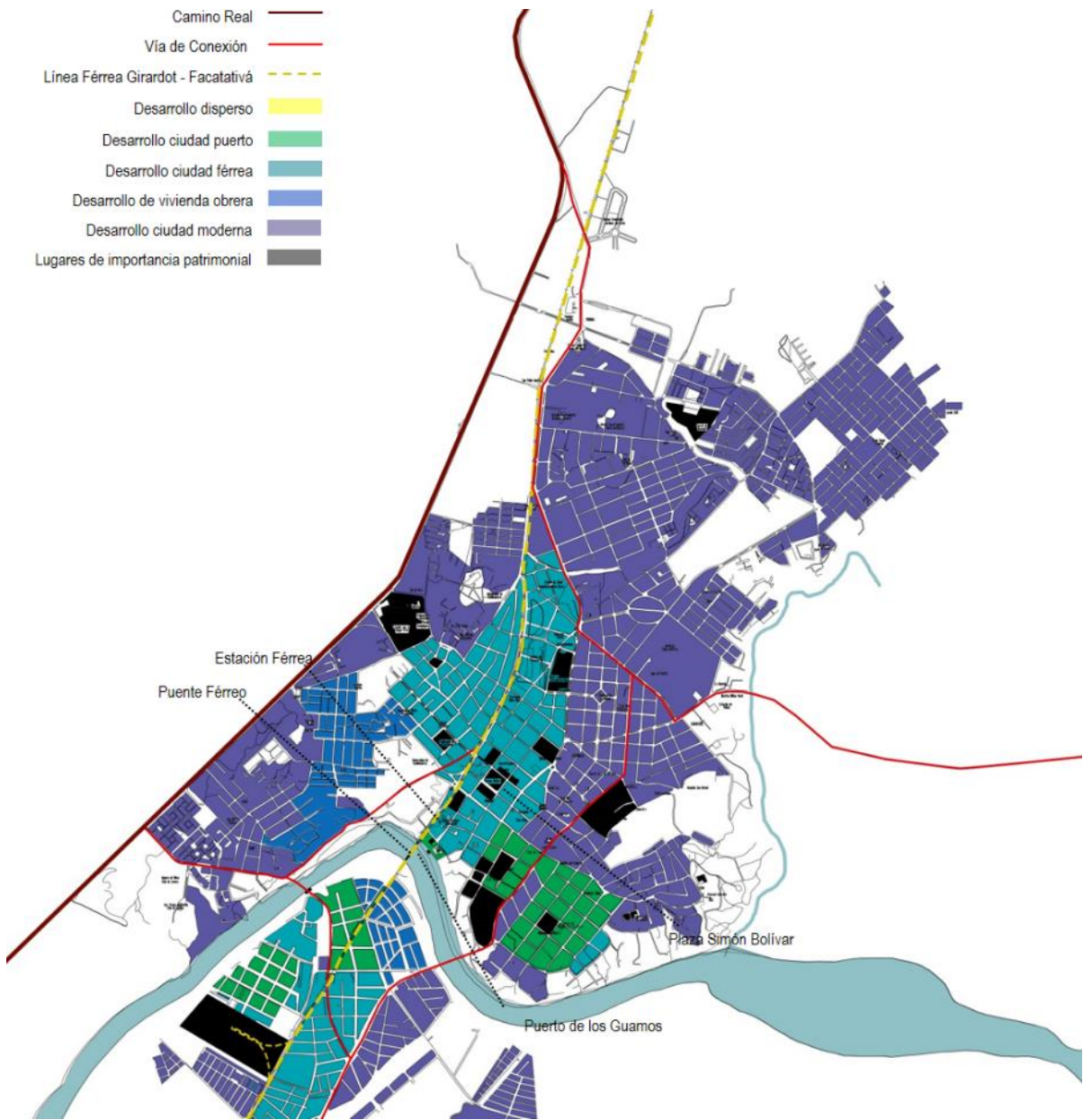


Ilustración 22. plano de crecimiento de 1950-1970 de la ciudad de Girardot. Fuente: Propia

RELACIÓN GIRARDOT – BOGOTÁ

Una de las relaciones físicas que se tienen entre Girardot y Bogotá está directamente relacionada con el comercio de bienes y la necesidad de la capital de comunicarse con el Río Magdalena, por tal razón se hace la construcción a finales del siglo XIX e inicio del siglo XX el ferrocarril inicialmente conocido como ferrocarril de Cundinamarca el cual, se construyó en dos etapas; el sector comprendido entre Bogotá y Facatativá (Ilustración 23), denominado de “La Sabana”, con una longitud de 40 kilómetros, construido por cuenta de Cundinamarca.



Ilustración 23. Estación de Facatativá en 1909. FUENTE: ASÍ SUCEDIÓ. “1909, Estación de Facatativá, parte esencial del ferrocarril de la Sabana y punto de enlace de la línea del ferrocarril de Girardot y el Ferrocarril de la Sabana. <http://www.asisucedio.co/1909-estacion-de-facatativa/> publicación del 4 de mayo de 2018, y fecha de consulta 10 de junio de 2018.

“Fue construido por cuenta de Cundinamarca en virtud de las autoridades que le confirió la ley 18 de 1881, de la Asamblea Legislativa de aquel Estado. La obra se terminó y dio al servicio público el 20 de julio de 1889, y se llevó a cabo mediante la suscripción de acciones por un monto de \$1.000.000, pagadas por Cundinamarca y por algunos particulares. Más tarde se elevó el capital a

\$1.200.000 en acciones, de las cuales la Nación adquirió 5.995, y el resto, con el transcurso del tiempo, vino a quedar de propiedad del Departamento”⁴⁹.

La segunda sección del ferrocarril de Cundinamarca⁵⁰ se pensó con el fin de prolongar la conexión con el río Magdalena, con el fin de mejorar la eficiencia y eficacia de la ruta de importación y exportación con el Magdalena, con la ayuda del ingeniero Cisneros, arranca la construcción desde el puerto de Girardot hacia Facatativá.

La construcción del ferrocarril de conexión de Bogotá – Girardot, fue una idea que se ejecutó bajo el Gobierno de Rafael Reyes, la cual fue terminada en 1909, cuando Reyes ya no se encontraba en el país ni a la cabeza del gobierno. Sin embargo, por sus múltiples retracts, comienzan a especular sobre los excesivos gastos que el ferrocarril le provocaba al fisco colombiano, por lo que buscaron levantar los rieles construidos⁵¹. Por esta razón en pro de mantener la obra organizan un viaje a Girardot, corroborando que la unión de ambos ferrocarriles (FC de la Sabana – FC de Girardot) eran la opción más rentable de traer mercancías y visitantes del Río Magdalena a la capital.

“La explotación de la Empresa era muy difícil, pues carecía de material rodante y tenía que atender al costo elevado de las reparaciones consiguientes a una línea recién construida, por terreno de montaña de faldas escarpadas sujetas a continuos derrumbes. Debido a la falta de recursos para atender a la conservación del ferrocarril, el Departamento contempló la necesidad de entregar la administración de la Empresa al Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, como única medida capaz de salvarla del fracaso”⁵².

En 1925 se elimina el trasbordo de conexión entre ambos ferrocarriles en Facatativá, al unificarse a una yarda, las carrileras de los Ferrocarriles de Girardot y de La Sabana. Y en 1927, al inaugurarse el puente en Girardot sobre el Río Magdalena, se completa la relación

⁴⁹ Ortega Díaz, Alfredo. “Ferrocarriles colombianos. Legislación ferroviaria”. Biblioteca de historia nacional volumen LXXX. Imprenta Nacional. Bogotá. 1949. Pág. 21 - Poveda Ramos, Gabriel. “Carrileras y locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia”. Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín. 2010. Pág. 154.

⁵⁰ Es necesario aclarar que en años posteriores la línea que será conocido como Ferrocarril de Cundinamarca la conexión con el Magdalena se haría por la vía a Villeta. En la primera etapa se consideró a Girardot como puerto del ramal de Cundinamarca en su escrito de 1932 (Ortega Díaz, Alfredo. “*Historia del ferrocarril*”. Águila Negra Editorial.1932), que mutó en 1949 en su escrito: Ortega Díaz, Alfredo. “*Ferrocarriles colombianos. Legislación ferroviaria*”. Biblioteca de historia nacional volumen LXXX. Imprenta Nacional. Bogotá. 1949. Pág. 21 - Poveda Ramos, Gabriel. “Carrileras y locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia”. Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín. 2010.

⁵¹ Cruz Santos, Abel. “Por caminos de mar, tierra y aire. Evolución del transporte en Colombia”. Bogotá. 1970. Pág. 72.

⁵² Ortega Díaz, Alfredo. “Ferrocarriles colombianos. Legislación ferroviaria”. Biblioteca de historia nacional volumen LXXX. Imprenta Nacional. Bogotá. 1949. Pág. 23

del sistema de conexión en viaje directo de Ibagué a Bogotá, por el enlace de tres líneas (Tolima – Girardot – La Sabana).⁵³

RELACIÓN GIRARDOT – AMBALEMA – IBAGUÉ

En el primer decenio del siglo XX inicia el proyecto de construcción de un ramal del ferrocarril que iniciara en la Estación de El Espinal a terminar en la ciudad de Neiva, encaminado a determinar los derechos que éstos pudieran tener en la extinta empresa del ferrocarril del Tolima, de Flandes a Ibagué y como esto se enlaza con el ferrocarril de Girardot y posteriormente con el de La Sabana.

“Pertenece a este ferrocarril el ramal que arranca de la estación de El Espinal y va hacia la ciudad de Neiva. Como antecedentes de esta obra se puede citar la Ley 48 de 1911, por medio de la cual el Congreso autorizó al Gobierno para celebrar un convenio con los Departamentos del Huila y del Tolima, encaminado a determinar los derechos que éstos pudieran tener en la extinguida empresa del ferrocarril del Tolima, de Flandes a Ibagué, contratado con el señor Carlos Tanco, empresario colombiano, de conformidad con la Ordenanza número 18 de 1892, expedida por la Asamblea del antiguo Departamento del Tolima.”⁵⁴

La cita de la Ley 48 de 1911 ordena que, al finalizar la obra hasta Ibagué, este debía conectarse de la estación de El Espinal, hasta llegar a la ciudad de Neiva y a su vez que este ramal se enlazara en Flandes con el Ferrocarril de Girardot, obra que se culminó sobre el segundo decenio del siglo XX.

“Por la Ordenanza número 18 de 1892 se autorizó al Gobierno departamental para contratar la construcción de vías férreas dentro de ese territorio, con garantías del 7 por 100 sobre el capital que se invirtiera en ellas, y con un auxilio, como prima de tierras baldías de las que pertenecían a ese Departamento”⁵⁵ “El 14 de junio de 1919, la Casa de Pedro A. López & Compañía celebró con la Gobernación del Departamento del Tolima un contrato para construir el ramal de El Espinal a Neiva. Se reconocía a la empresa una subvención de \$15.000 por kilómetro, según lo había dispuesto la Ley 31 de 1919, auxilio que se daría en bonos, de conformidad con las estipulaciones de la Ley 61 de 1896, y siempre que

⁵³ Cruz Santos, Abel. “Por caminos de mar, tierra y aire. Evolución del transporte en Colombia”. Bogotá. 1970, Pág. 75.

⁵⁴ Ortega Díaz, Alfredo. “Ferrocarriles colombianos. Legislación ferroviaria”. Biblioteca de historia nacional volumen LXXX. Imprenta Nacional. Bogotá. 1949. Pág. 36

⁵⁵ Ortega Díaz, Alfredo. “Ferrocarriles colombianos. Legislación ferroviaria”. Biblioteca de historia nacional volumen LXXX. Imprenta Nacional. Bogotá. 1949. Pág. 37.

la obra se construyera mediante contrato o por administración directa y dentro de las especificaciones que la misma Ley señaló para ese fin”⁵⁶.

La ley 57 de 1917 dio autorización para construir la comunicación del ferrocarril de La Dorada, en la estación terminal de Ambalema, con el ferrocarril del Tolima⁵⁷, disposición que por esa época no pudo cumplirse por las dificultades del país.

“El Gobierno Nacional aprobó los planos de la obra para efecto de conceder la subvención, y los trabajos comenzaron en un primer trayecto de 10 kilómetros de explanación, que fue recibido oficialmente el 21 de septiembre de 1921”⁵⁸

Para ese momento el Congreso expide la Ley 102 de 1922, que se encargó de fijar un plan de conexión ferroviario en donde se contempla la vía de comunicación a Bogotá – Tolima – Huila, llevándolo hasta la población de Garzón. La empresa inició el servicio abierto al público en 1931, entre las estaciones de Ambalema, terminal del ferrocarril de La Dorada, y Buenosaires, en un tramo de longitud de 65 kilómetros, estación del ferrocarril Tolima – Girardot – Ibagué.

⁵⁶ Ortega Díaz, Alfredo. “Ferrocarriles colombianos. Legislación ferroviaria”. Biblioteca de historia nacional volumen LXXX. Imprenta Nacional. Bogotá. 1949. Pág. 37

⁵⁷ Más tarde, la Casa Pedro A. López & Compañía propuso al Departamento del Tolima que se haría cargo de construir esa línea, y para tal efecto celebró con el Gobierno de ese Departamento el respectivo contrato el día 10 de junio de 1919. Descrito en Ortega Díaz, Alfredo. “Ferrocarriles colombianos. Legislación ferroviaria”. Biblioteca de historia nacional volumen LXXX. Imprenta Nacional. Bogotá. 1949. Pág. 25

⁵⁸ Más tarde la Ley 66 de 1923 elevó la subvención a \$20.000 en dinero efectivo, y a esta disposición se acogió el Departamento, desde el primer trayecto de 6 kilómetros de línea enriada, que entregó oficialmente el 27 de mayo de 1925. Los trabajadores se adelantaron hasta enriar 11 kilómetros con 800 metros, y de este punto en adelante continuaron bajo la dirección de una compañía nacional denominada *El Promotor*, que los concluyó en 1930. Descrito en Ortega Díaz, Alfredo. “Ferrocarriles colombianos. Legislación ferroviaria”. Biblioteca de historia nacional volumen LXXX. Imprenta Nacional. Bogotá. 1949. Pág. 26

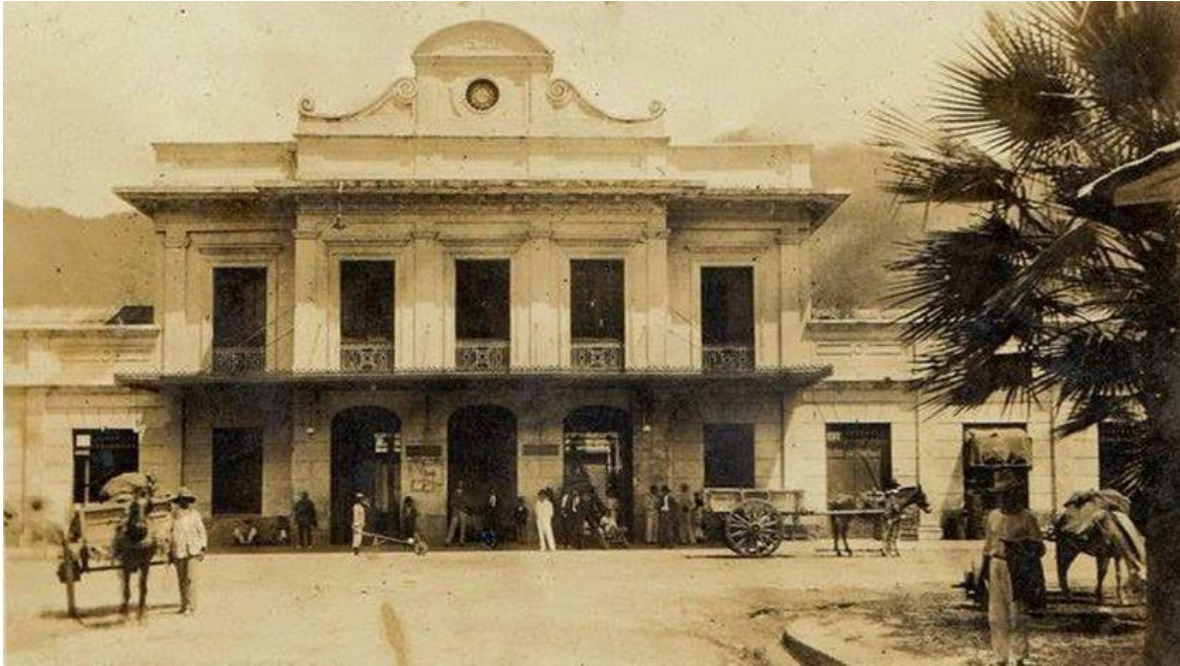


Ilustración 24. Estación de Ibagué perteneciente al ramal del ferrocarril del Tolima, construido en 1926. Fuente: El Olfato periodismo profundo. “La historia de la estación ferroviaria de Ibagué”. Fotografías antiguas y personajes del Tolima, fecha de publicación miércoles 20 de julio de 2016, Ibagué. <http://www.elolfato.com/la-historia-de-la-estacion-ferroviaria-de-ibague/> (Consultado el 27 de julio de 2018)

Parte de los problemas de la conectividad del Alto y Bajo Magdalena, se encuentra en los saltos de Honda, ya que, el paso de embarcaciones en este punto del recorrido es complejo, lo cual hace que se busquen nuevas alternativas para la comunicación de los puertos y también la expansión del comercio sobre el río, por ello se habla de la construcción de una línea de ferrocarril paralela al río, que funcionara en épocas de sequía o incluso en épocas de alto transito comercial, de pasajeros y demás sobre el escenario. Por ello, se habla del diseño en simultaneo y de conexión del ferrocarril de Girardot con una línea de conexión con el viejo Caldas.

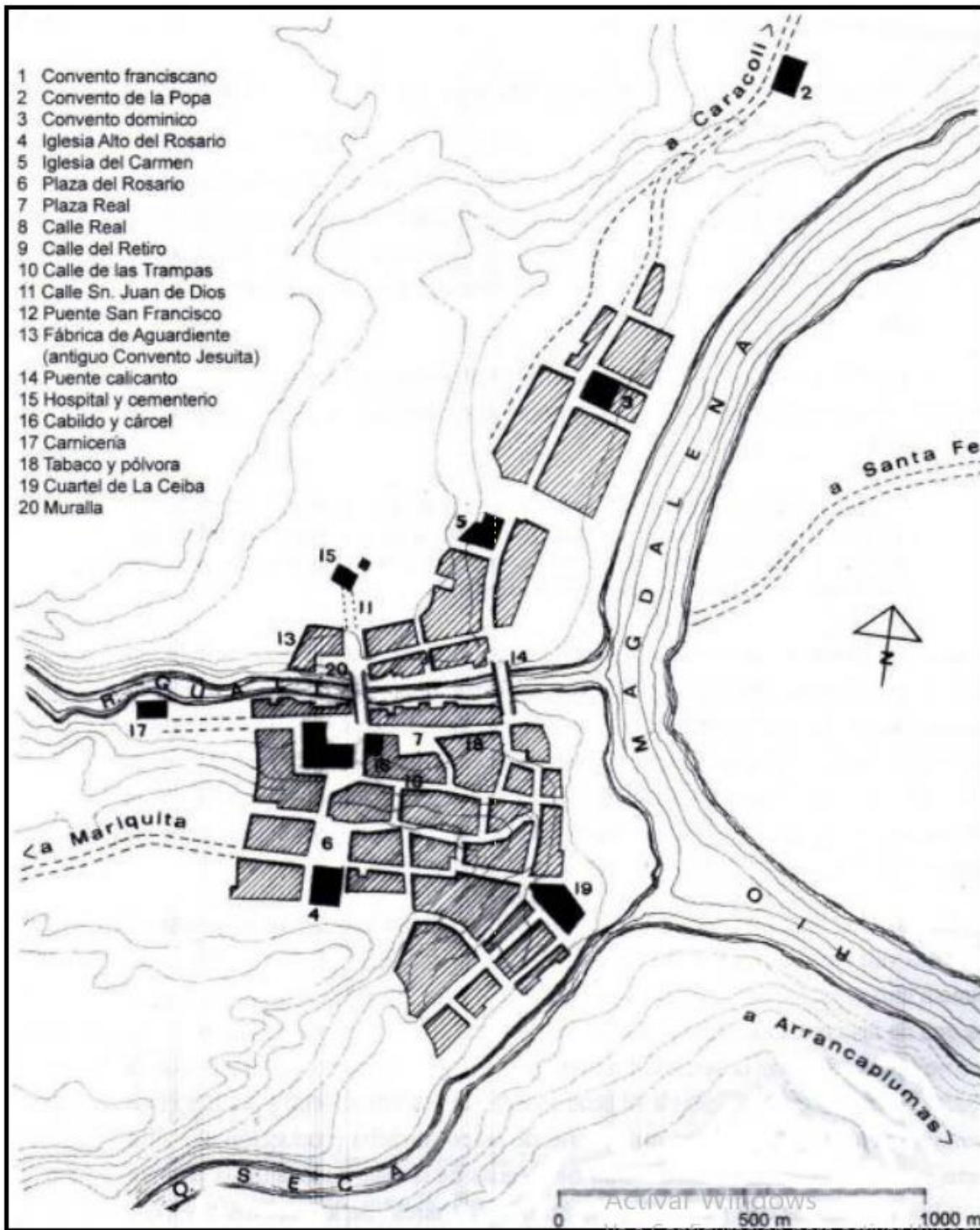


Ilustración 25. Honda: estructura urbana a finales del siglo XVIII. Mapa del Archivo General de la Nación, Fondo Miscelánea, Tomo CVIII y CXXIX; Hospitales y Cementerios, Tomo III; Mejoras Materiales, Tomo XXI. FUENTE: GUZMÁN, Ángela Inés. Poblamiento e historias urbanas del alto Magdalena Tolima: siglo XVI, XVII y XVIII. Fondo Mixto para la Promoción de la cultura y las Artes del Departamento del Tolima. Universidad del Tolima. Santa Fe de Bogotá, 1996. También utilizado en PRIETO, Edgar Eduardo. Centro histórico de Honda: puesta en valor e inserción en el siglo XXI: refuncionalización centro de manzana como propuesta de actuación para su revitalización.

Desde 1878 se contrató con el empresario e ingeniero Nicolás Pereira Gamba la construcción de un ferrocarril de Honda a La Dorada para empalmar el Alto y Bajo Magdalena, salvando los rápidos y torrentes que el río tiene en ese trayecto. Sin embargo, el contratista no pudo cumplir por insolvencia financiera.

Núñez, entusiasmado por la decisión y eficacia que el ingeniero Cisneros había demostrado en otras ferrovías, en 1881 contrató la construcción de esta línea con el infatigable empresario cubano. Cisneros comenzó de inmediato y, al año siguiente inauguró el primer tramo desde el puerto de La Noria (después llamado Arranca plumas), aguas arriba de Honda, hasta la quebrada El Peñón, 6 km debajo de ese puerto.

En este ferrocarril se montaron los primeros puentes de hierro en Colombia. En 1885 había 15 km en servicio y en 1890 (después de una suspensión por la guerra civil contra Núñez) había 20 km en servicio. Cuando estalló la nueva guerra civil de 1895 los trenes se movían entre Arranca plumas y la quebrada Yeguas, en un trayecto de 23 km. En ese momento se suspendió el contrato con Cisneros y el Gobierno administró directamente la empresa. Pasada la guerra, la obra volvió a la dirección de Cisneros, y este logró llegar al Puerto de La María (hoy La Dorada) a 33 km de Arrancaplumas, en 1897.

Ocho años después, el presidente Reyes contrata con “S. Pearson and Son” la prolongación desde Honda hacia Mariquita y Flandes. Poco después el contrato es concedido a la compañía “The Dorada Railway and Extension Company” la cual lleva los trabajos hasta Ambalema en 1907. La obra termina allí, teniendo 111 km construidos y en explotación entre La Dorada y Ambalema.

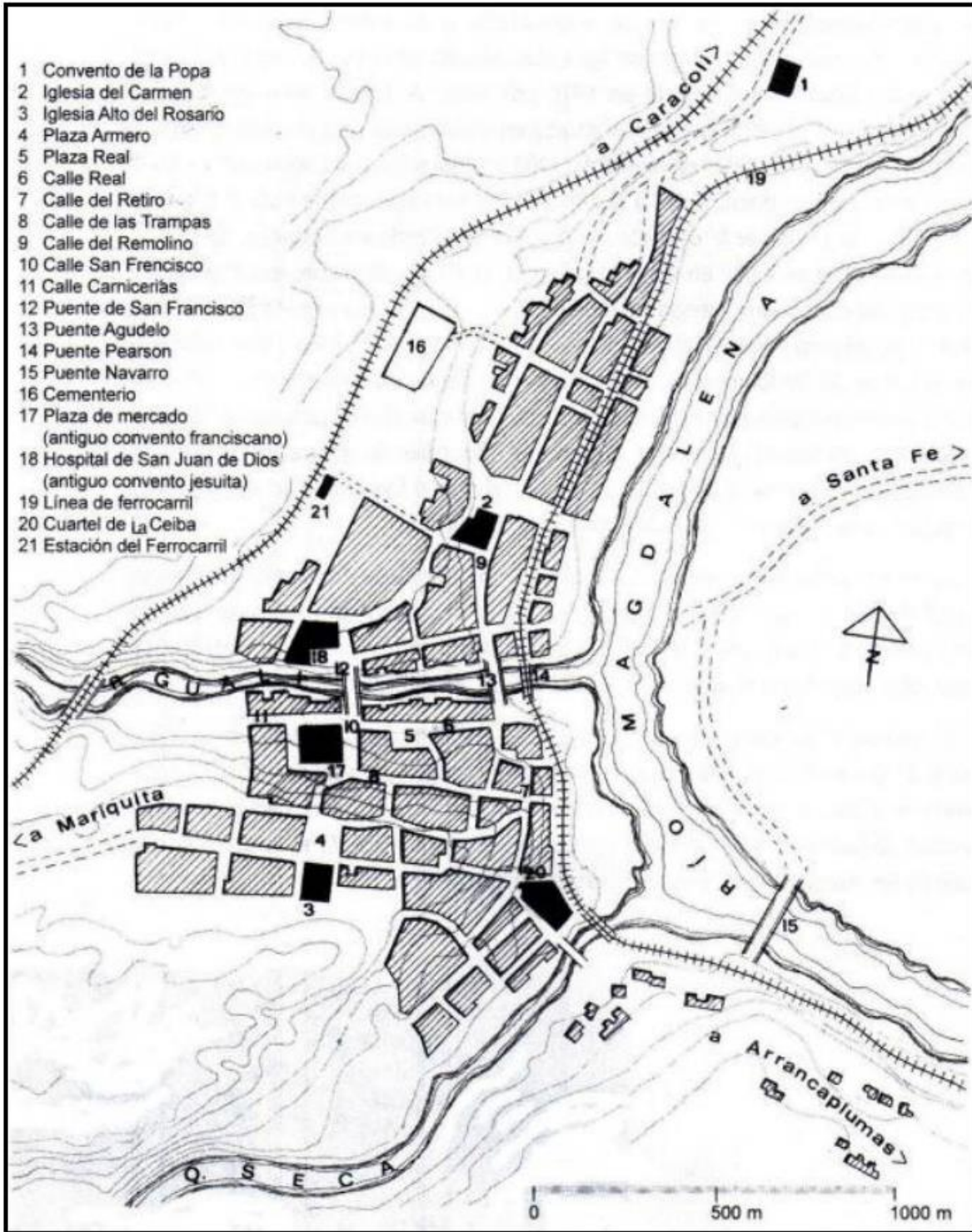
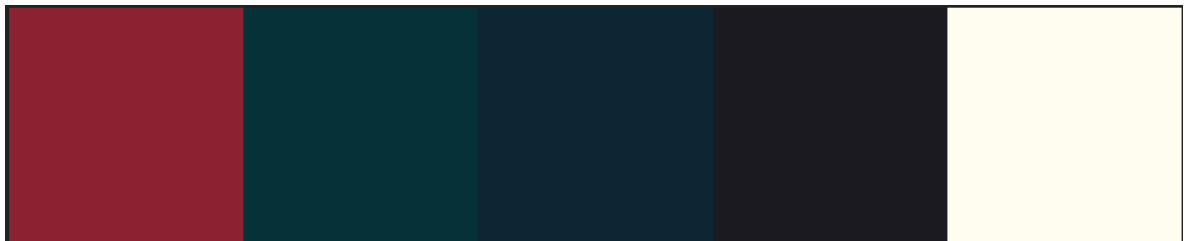


Ilustración 26. Honda: estructura urbana a finales del siglo XIX y principios del XX. Mapa del Archivo General de la Nación, Fondo Miscelánea, Tomo CVIII y CXXIX; Hospitales y Cementerios, Tomo III; Mejoras Materiales, Tomo XXI. FUENTE: GUZMÁN, Ángela Inés. Poblamiento e historias urbanas del alto Magdalena Tolima: siglo XVI, XVII y XVIII. Fondo Mixto para la Promoción de la cultura y las Artes del Departamento del Tolima. Universidad del Tolima. Santa Fe de Bogotá, 1996. También utilizado en PRIETO, Edgar Eduardo. Centro histórico de Honda: puesta en valor e inserción en el siglo XXI: refuncionalización centro de manzana como propuesta de actuación para su revitalización.

GUIÓN MUSEOGRÁFICO

El trabajo de la exposición a nivel grafico se hará con una linea cromatica entre los tonos azules y el rojo, los cuales por su forma neutra dejaran como protagonistas del espacio a las fotografías, mientras que con la disposición de planos se utilizaran una base neutra como lo es el blanco que dejara seguir una secuencia de las imágenes, fusionandolas con los planos tanto de la ciudad como de los sectores estudios, teniendo en cuenta que las piezas de los planos y mapas tienen un contenido cromatico multiples y que sobre cargar el lienzo provocaria confusion en su lectura y apreciación del contenido. Es asi que se utilizara la siguiente paleta de colores:



8C2131

053138

0C2733

1C1A21

FFFCF0



0D223F

FFFEFF

C4C5C7

D21F32

FEFEFF

La composición gráfica de las salas de la exposición puede detallarse a continuación, con el uso de plantillas de montaje diseñadas a tamaño de un espacio ficticio creado para la animación visual que es la base principal del análisis de este documento. Por tal razón se dispondrán de este modo las maquetas del proyecto así:

BIBLIOGRAFÍA

- ARIAS DE GRAIFF, J. *Ferrocarriles en Colombia*. Credencial historia. N° 257 (1920) Bogotá D.C. 2008
- Banco de la República. “*Cartografía Histórica del Alto Magdalena (Honda, Girardot, Neiva)*”, Impreso por Cartoprint Ltda., Bogotá D, C. 1999
- BERGEON, Segolene. “*Interdisciplinarietà en la conservación: Restauración de los bienes culturales*”, Revista Restauración Hoy, Ed. Colcultura, No. 8. p 14 - 26.1995
- BETANCOURT, M.” *Uno de los Siete Caminos*”, Girardot-Cundinamarca, Bogotá. 1996
- Boletín Cultural y Bibliográfico. Ed. Banco de la República, Volumen XXVI, No. 21, Bogotá. 19990
- CAMACHO, S. “*Camino Carretero al Magdalena*”, Bogotá. 1858
- CAMACHO, I. d. *Redes Ferroviarias*. APUNTES. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana. 2011
- CORRADINE, A. *Historia de la Arquitectura Colombiana*, Volumen siglo XIX, Ed. Unibiblos, Bogotá D, C. 2001
- CHOAY, Françoise. “*Alegoría del patrimonio*” Barcelona: Gustavo Gili, 2007.
- CRUZ SANTOS, Abel. “*Por caminos de mar, tierra y aire: Evolución del transporte en Colombia*”. Bogotá. 1970
- ENGLER, Verónica. “*Las imágenes no son sólo cosas para representar*”. Argentina. 18 de junio de 2017.
- ESCOBAR CORRADINE, Jaime. “Aerolíneas Colombianas Desaparecidas”, SAETA. <https://www.aviacol.net/aerolineas-desaparecidas/saeta.html>
- ESCOBAR MURIEL, Oswaldo. “*...y el tren llegó a Bogotá. Conexión férrea Río Magdalena-Bogotá 1870-1909*”. APIDAMA EDICIONES. Bogotá. 2008.
- Informe de una Comisión del Senado. “*El Ferrocarril de Girardot*”, Ed. Imprenta de Echavarría Hermanos, Bogotá. 1884
- Informe del Gerente al Ministerio de Obras Públicas. *El Ferrocarril de Girardot*. Bogotá: Ed. Minerva. 1926
- JORI, Gerard. (2008). Choay, Françoise. *Alegoría del patrimonio*. Revista de geografía Norte Grande, (41), 147-150.
- MAYOR MORA, Alberto. “Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia”. Banco de la República – El Ancora editores. Bogotá.1999.
- MARTÍNEZ I. Ignacio. “Ríos y rutas. Girardot, más allá de sus límites”. 2008.
- MESTRE M. María. (2011) *La memoria del territorio. La recuperación paisajística de la ruta del ferrocarril al Mediterráneo*. Publicado en Bogotá: APUNTES. Vol. 24, núm. 1. P.8-25
- NIÑO ESPINOSA, José J. “Gente y hechos de Girardot”. Biblioteca del Banco de la República. Colombia. 1928.

- ORTEGA DÍAZ, Alfredo. *Ferrocarriles colombianos. Legislación ferroviaria*. Biblioteca de historia nacional volumen LXXX. Imprenta Nacional. Bogotá. 1949.
- ORTEGA DÍAZ, Alfredo. *Historia del ferrocarril*. Bogotá: Águila Negra Editorial. 1932
- POVEDA RAMOS, Gabriel. *Carrileras y locomotoras. Historia de los ferrocarriles en Colombia*. Fondo editorial Universidad EAFIT, Medellín. 2010.
- ROSSI, A. "*La Arquitectura de la Ciudad*", Ed. Gustavo Gili S.A., Barcelona, Edición España. 1995
- SAFFORD, Frank. *El ideal de lo práctico. El desafío de formar una elite técnica y empresarial en Colombia*. Bogotá: El Áncora Editores. 1989.
- VILLAMIL, M. *Huellas físicas de esplendores efímeros evolución, consolidación, estructura urbana y valoración de un sector histórico del siglo XX en Colombia, Girardot-Cundinamarca*. Tesis de Maestría. Pontificia Universidad Javeriana. 2005
- ZAMBRANO, F "Prologo", en: Guzmán, Ángela Inés, "*La Ciudad del Río: Honda*", Ed. Unibiblos - Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. 2002
- ZAMBRANO, F; Bernardo O., *Ciudad y Territorio. El proceso del Poblamiento en Colombia*. Academia de Historia de Bogotá, Instituto Francés de Estudios Andinos. Bogotá. 1993
- ZOIDO N. Florencio. *Modelos de ordenación territorial*. Publicado en Barcelona: Íber, Didáctica de las ciencias sociales. Geografía e historia nº 16, abril 1998, Nuevas fronteras de los contenidos geográficos, p. 19-31. 1998