

EL PAISAJE PRODUCTIVO DE GIRARDOT, ESTRATEGÍA PARA LA APROPIACIÓN DEL
PATRIMONIO INDUSTRIAL



AUTOR

LAURA MELISSA LOZANO FRASCICA

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA
BOGOTÁ D.C.
2016

EL PAISAJE PRODUCTIVO DE GIRARDOT, ESTRATEGÍA PARA LA APROPIACIÓN DEL
PATRIMONIO INDUSTRIAL



AUTOR

LAURA MELISSA LOZANO FRASCICA

Presentado para optar al título de Arquitecta

DIRECTOR

Lina Constanza Beltrán

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA
BOGOTÁ D.C.
2016

Nota de Advertencia: *Artículo 23 de la Resolución N° 13 de Julio de 1946.*

“La Universidad no se hace responsable por los conceptos emitidos por sus alumnos en sus trabajos de tesis. Solo velará por qué no se publique nada contrario al dogma y a la moral católica y por qué las tesis no contengan ataques personales contra persona alguna, antes bien se vea en ellas el anhelo de buscar la verdad y la justicia”.

TABLA DE CONTENIDO

✓ Resumen Trabajo de Grado	11
✓ Objetivo	11
✓ Estrategias	11
✓ Exploración Conceptual	12
✓ Aspectos técnicos	15
✓ Análisis de Girardot	23
○ Ciudad Puerto.....	24
○ Ciudad Férrea.....	25
○ Ciudad Moderna.....	27
✓ Descripción Unidades de Dignificación Cultural	29
○ Mercado.....	30
○ Ferrocarril.....	31
○ Bancario & Gobierno.....	33
○ Hidroplano SCADTA.....	34
✓ Propuesta de Intervención del Territorio Productivo	35
✓ Bibliografía	35
✓ Anexos	
✓ Carta del director	

Resumen Trabajo de Grado

Dentro de este trabajo se ha desarrollado una búsqueda de los restos físicos del patrimonio arquitectónico de la ciudad de Girardot entre 1940 a 1960, ya que, fue un momento de consolidación urbana y desarrollo industrial del país, en el cual, se intenta implementar un tránsito comercial eficiente entre el Magdalena y Bogotá.

A partir de 1900, comenzaron a presentarse cambios tecnológicos dentro del territorio, se consolida la ciudad de Girardot, como un punto de interacción y paso obligado dentro de la región del alto Magdalena, en donde a causa del alto tráfico que se establece debido al desarrollo del ferrocarril de occidente y los vapores que transitaban por el Magdalena, hasta la altura de Girardot, ocasiona una mutación en las dinámicas de Girardot, obligándola a crecer y convertirse en el epicentro comercial de la comunicación entre el departamento del Tolima y Cundinamarca, además de su interacción constante con el río Magdalena, el cual era la salida al mar y el mundo.

Pero al pasar los años, cambian los propósitos de interacción y comunicación de la región, la ciudad pierde fuerza, a tal punto de simplemente ser un recuerdo de aquel esplendor de modernidad que alguna vez toco aquel puerto sobre el Magdalena y que actualmente simplemente conserva algunos vestigios de esta época dorada, en un alto nivel de deterioro, sin una conexión o hilo que muestre el propósito de estos y cuan importantes fueron para la ciudad.

Por tal motivo, este trabajo de grado pretende generar una dinámica cultural, que se encargue de reconectar estos espacios olvidados en el tiempo y el entendimiento de las dinámicas urbanas que surgen dentro de la ciudad de Girardot, para hacer una simbiosis que deje una marca en la población fija y flotante de la ciudad, además de recuperar segmentos de la memoria colectiva, un cambio en la espacialidad y percepción de estos espacios en el territorio.

Objetivo

Diseñar una estrategia que reúna los elementos o vestigios del pasado industrial, con el fin de fortalecer la apropiación del paisaje productivo de Girardot.

Estrategia

- Realizar una investigación histórica que permita conocer, los elementos arquitectónicos de gran relevancia social y de conocimiento colectivo, que permita reconstruir el carácter del lugar y la manera en la que se habita.
- Identificar r el carácter de cada una de las unidades de intervención para incentivar la identidad de cada una, permitiendo el aumento de las dinámicas urbanas, generando un arraigo con el territorio.

- Recuperación de la ronda del Río Magdalena a la altura de Girardot y Flandes que genere, una apropiación por parte del usuario, recreando la importancia de cada una de las unidades de significación cultural.
- Rehabilitar los elementos de arquitectura Industrial y moderna, de tal manera que genere puntos de desarrollo de acupuntura urbana, para cubrir el déficit de espacio público y equipamientos.
- Por medio de las intervenciones urbanas, generar un sentido de pertenencia con el lugar, por medio, de la recuperación de los elementos arquitectónicos en mal estado o con usos mixtos que modifiquen las dinámicas actuales, para la consolidación de nuevos espacios de integración humana.

Exploración Conceptual

Para entender el **patrimonio** que se encuentra en la ciudad de Girardot, es necesario analizar y entender el territorio y sus conexiones, las cuales tuvieron un momento de auge y contribuyeron al desarrollo industrial del país, junto con un fortalecimiento en la tendencia de mercados y su lazo con el mundo globalizado.

El sistema entró en una decadencia que causó, la pérdida de **función** de los puertos y la infraestructura conectada con las dinámicas que tenían una relación dependiente de la red de comunicaciones del país. Por tal razón, es necesario 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, para la creación de una identidad.

A partir de esto, el **territorio** debe ser entendido como un todo, que tiene una conformación natural e histórica que lo hace singular, así, las actuaciones o propuestas para lograr mejorar la cohesión de este tienen que considerarse como elementos particulares, que genere posteriormente empleos dentro de él y riquezas para las poblaciones que han sido vulneradas.

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, 1998) 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.

Asegurando así que, 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** con los demás sistemas para conformar un plan de territorio.

Sin embargo, este **sistema patrimonial** es necesario verlo con mayor detenimiento, ya que, es una pieza clave para que la comunidad cree su propio interés por este 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, junto con una historia particular que enmarca esa autenticidad.

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 (Mestre, María, 2011).

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.

Pero ¿cómo evitar que este tipo de intervenciones sobre el patrimonio ocasione una influencia negativa, tal que se degrade la forma en la que se concibe, convirtiéndose en un espectáculo, sin recordar?, ¿Cuál era el verdadero interés de conocer los elementos patrimoniales?, debido a las múltiples interpretaciones que tiene la red cultural, con relación a los elementos arquitectónicos, con las acciones de políticos y técnicos que no son respetuosos con los entes patrimoniales.

“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.” (Choay, Françoise)

La revisión de las tres escalas de pensamiento, hace parte del examen que se debe hacer de una valoración no solo a nivel de territorio, sino, también de la red y sus conexiones y ya 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 a la población.

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, lo que nos permite ver es un sistema de interacción, en donde la función que cumple el centro de desarrollo de las interacciones, se puede relacionar con la plaza colonial, el cual, 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). Parte de lo que se describe en este párrafo, puede verse y compararse a partir de los siguientes diagramas. (Diagrama Sistema de retícula)¹ (Diagrama 2. Sistema de interacciones en la modernidad)²

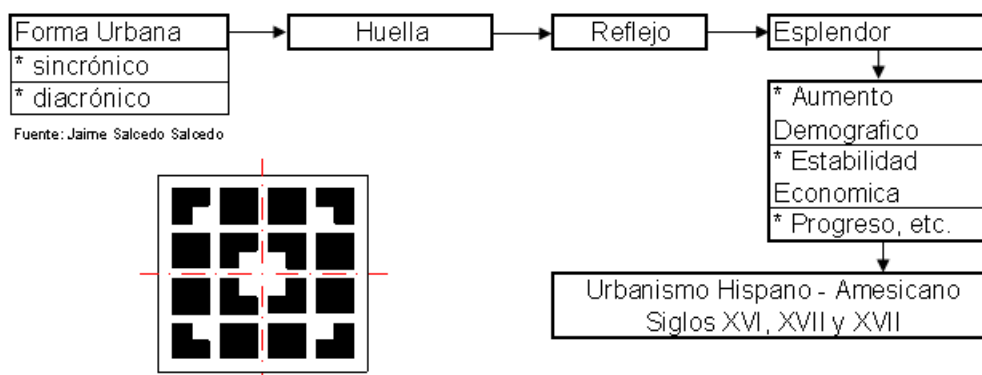


Diagrama 1. “La plaza mayor era el eje del ordenamiento urbano. A partir de allí se ordenaba la traza de las ciudades. Se trataba de la aplicación de la retícula, formada por las calles paralelas que se cruzan en ángulo recto. En este modelo la plaza ocupa el puesto del centro geométrico, simbólico y 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.

¹ Imagen extraída de Villamil, Mauricio. (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.

² Imagen extraída de Villamil, Mauricio. (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.

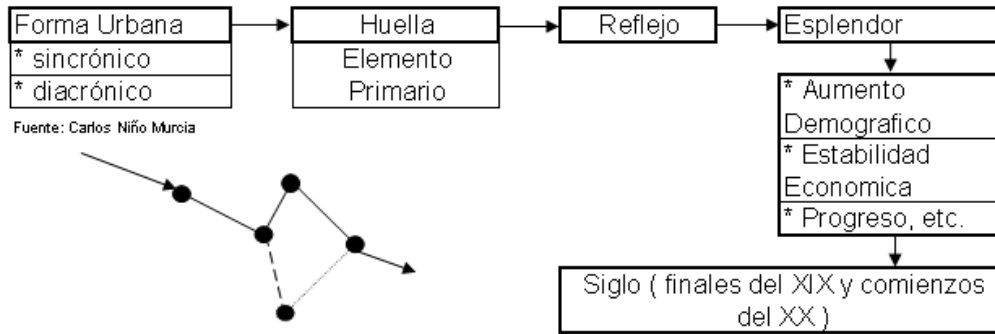


Diagrama 2. 1.- "La ciudad, como una espacialidad que, especialmente en lo que tiene que ver con la cultura del subdesarrollo capitalista, ha venido siendo construida materialmente de manera cotidiana e inconsciente por la gran mayoría de los hombres y mujeres en todos los rincones del mundo pero cuya 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.

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, las preguntar a resolver y los sistemas de interacción en función, forma y la red o sistema de elementos arquitectónicos con valoración patrimonial.

Aspectos Técnicos

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. (Ortega, 1932)

Así mismo comienza 1874 a desarrollarse una idea en donde el ferrocarril interconectara el país para

hacerlo más eficiente, es por esto que se 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, evaluare 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 (imagen 1)

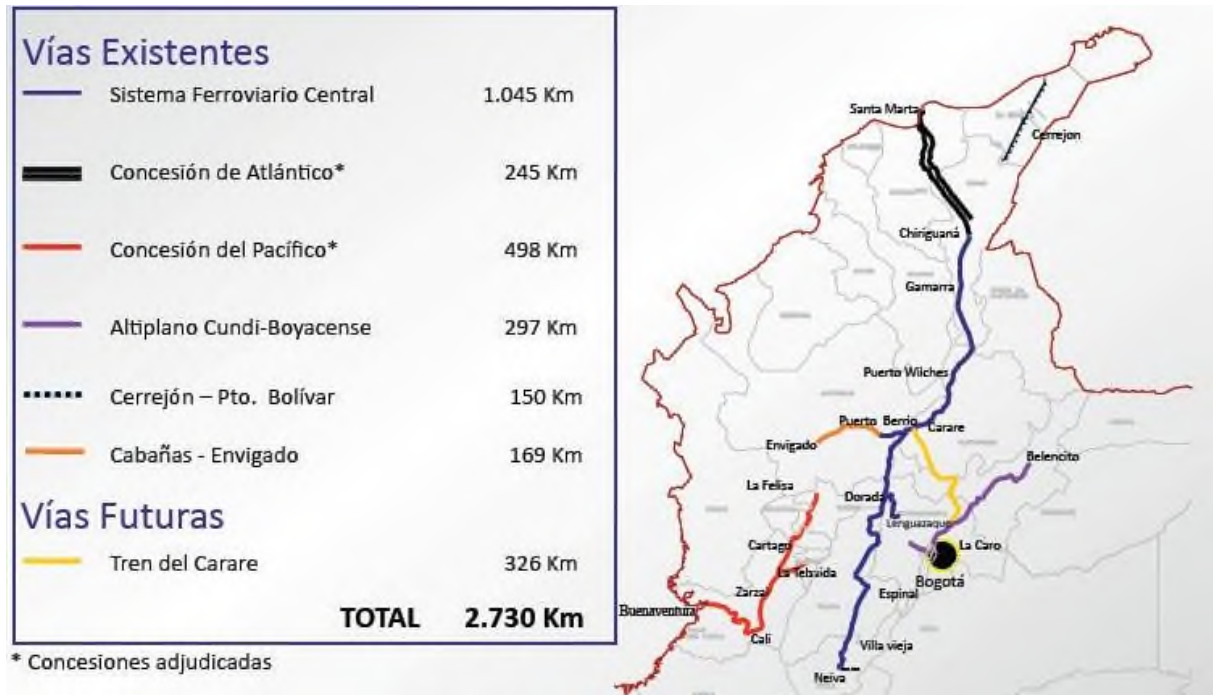


Gráfico 1. (Imagen extraída del departamento nacional de planeación, sobre las conexiones realizadas a nivel férreo en Colombia, 2008)

Un ejemplo de este se enuncia en el siguiente plano de las rutas ferroviarias dentro de Colombia, y cómo estas no solo puede entenderse, por medio de la arquitectura de sus estaciones, sino como un elemento de crecimiento regional y de país, que se lee y comprende, por medio del urbanismo y su sistema de movilidad.

Es necesario tener en cuenta, el crecimiento excesivo de las ciudades y la falta de continuidad dentro del pensamiento y la lectura del territorio por parte de quienes lo planifican, ya que se pierde la continuidad en el uso de los sistemas en este caso específico, del sistema ferroviario, que interconectaba el país y que actualmente ha llegado a su más mínima expresión dentro del territorio nacional, al verse ineficiente para los pasos agigantados que daba la economía nacional (Ortega, 1932). Y nos muestra a Girardot como un punto de reflexión que dentro del desarrollo industrial cobra fuerza, que pierde en el momento de la centralización y cierre de la industria, las conexiones industriales que hacían parte de su identidad y carácter dentro del territorio.

Por tal razón, el desarrollo formativo de estos asentamientos, llámese ciudades, pueblos, caseríos, entre otros, en su relación con el territorio, genera una serie de comunicaciones endógenas y exógenas, que dependen directamente de la prestación de servicios o los requerimientos para la explotación del espacio geográfico, que generan para satisfacer necesidades, que enlaza vínculos regulares en los cuales se producen movimientos de intercambio, dependiendo de la oferta y demanda de unos y otros, junto con sus redes de comunicación y transporte, conformando la malla física de la dinámica social en el tiempo.

Por ello la ciudad de Girardot, dentro del estudio de su morfología se piensa desde la función que cumple dentro del territorio sobre el siglo XIX, específicamente 1852 en donde autores que han trabajado el territorio y su desarrollo histórico como Niño Espinosa y Roberto Velandia: para los cuales la periodización está sustentada por la estructuración de la situación político administrativa, los niveles de desarrollo económico puntualmente desarrollados a partir del sistema vial el cual está inserto desde la segunda mitad del siglo XIX hasta los primeros años de la década del 30 del siglo XX, lo que permite otorgarle el calificativo de “Edad de Oro de los Pueblos Ribereños del Alto Magdalena” o “etapa del progreso” desde 1900, para estos autores, ya que, su base está en el progreso económico y estratégico que tuvo la ciudad en el sistema vial que integraba los niveles de orden nacional y regional, a través del río y el tren (Betancourt), tal como lo indica Rossi: “ La forma de la ciudad siempre es la forma de un tiempo; y hay muchos tiempos en la historia de la ciudad” (Villamil, 2005) en este orden de ideas, se puede pensar que el nacimiento de Girardot es posterior a la colonia y surge como un punto de influencia regional, que permite el intercambio de productos de clima frío con materias primas de clima cálido (debido al puerto y su conexión con los vapores), teniendo como eje de recepción el río Magdalena.

Sin embargo, la consolidación formal del casco urbano de Girardot se identifica dentro de una época en que ya está conformada la República de Colombia, y es representativo que existan espacios inscritos mediante la traza cuadriculada que, a manera de un tablero de ajedrez, representaba la idea de orden; tal vez por influencia de ciudades andinas ya consolidadas (Zambrano, 2002) por tal razón se inscribe dentro del plano urbano de la ciudad actual, cuáles podrían ser esos primeros elementos de la fundación, dependiendo de la época y la función que cumplía este nodo en cada momento histórico, en donde su punto de partida morfológico, es una plaza o parque (espacio central ordenador) como elemento principal de una retícula. (Imagen 2)³

³ imagen extraída de Villamil, Mauricio. (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.

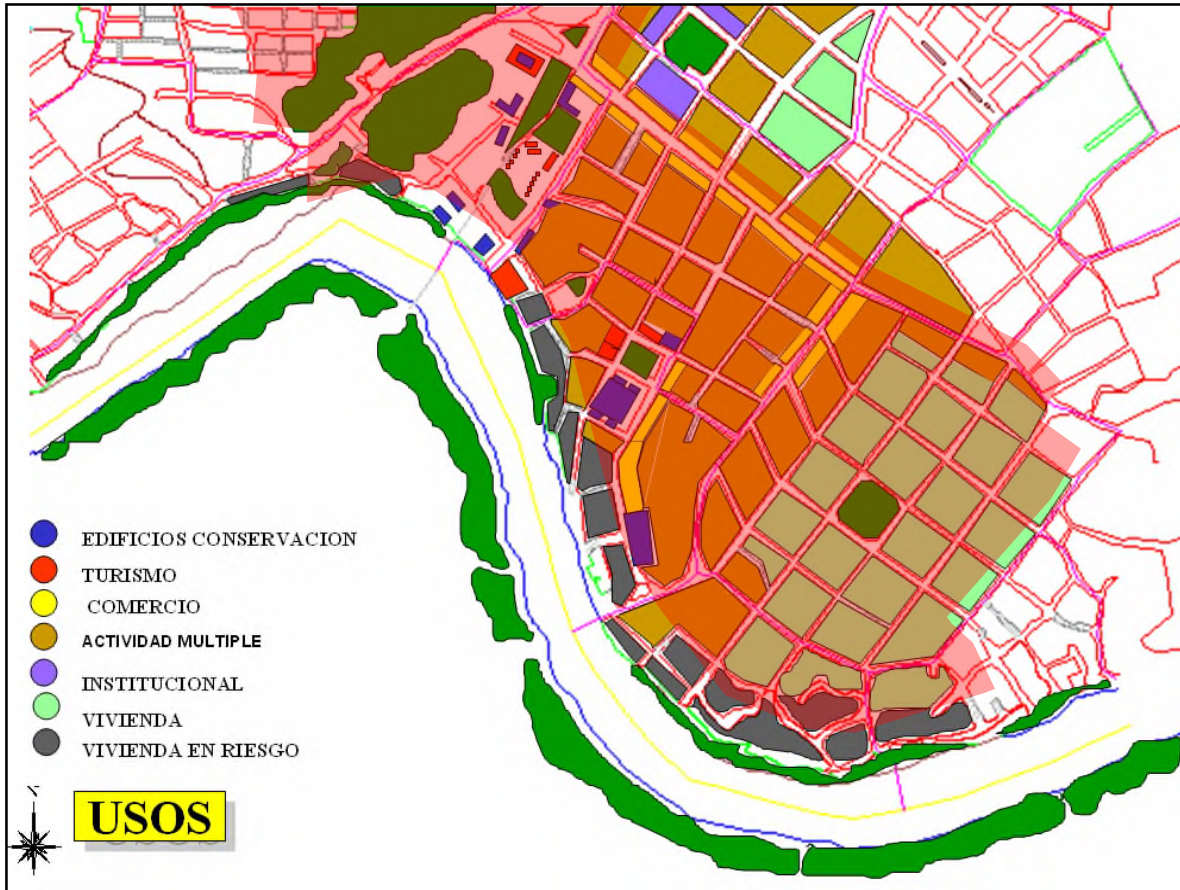


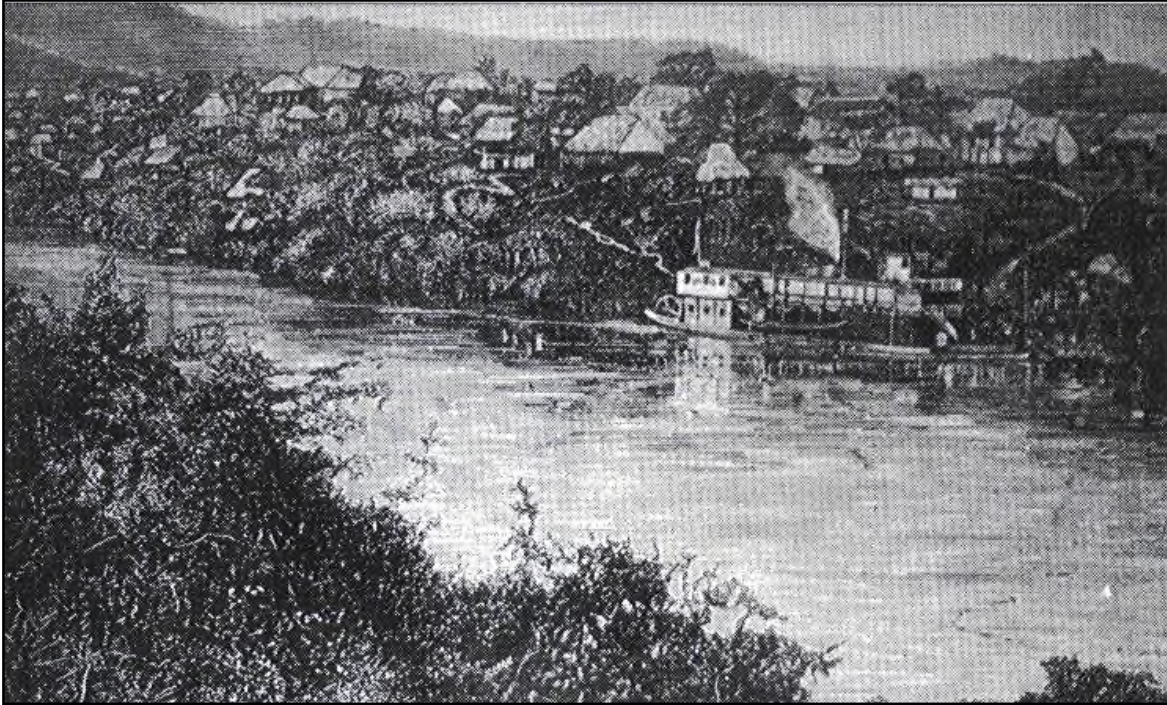
Imagen 2. Entender la relación entre la sociedad y evolución urbana construida en determinados periodos del tiempo, reflejados en inmuebles de valor patrimonial, que genera una serie de significados sociales entre los espacios físicos y los códigos simbólicos que lo construyeron históricamente, a partir del proceso de poblamiento histórico de un asentamiento urbano en territorio colombiano. - Plano en el que se muestran los diferentes usos que actualmente están presentes en el área de estudio. Se evidencia que en su mayor parte la actividad múltiple (comercio y vivienda) se apoderan del centro tradicional de la ciudad. La ribera del río está en abandono, sumado a viviendas en alto riesgo; y los edificios de interés cultural están esparcidos dentro de esta área, sin una protección por parte del municipio, corriendo el riesgo de transformarse según la oferta y la demanda de las necesidades turísticas. (n.a.) **Fuente:** GIRARDOT VUELVE AL RÍO. "Plan Parcial de Renovación Urbana", P.O.T. Girardot-Cundinamarca. Plano con la delimitación del área estudio.

Entonces encontramos una anomalía dentro de lo tradicional, ya que, Girardot no cuenta con una fundación como tal, debido a la estructura de caminos que surgieron del andar de los conquistadores con sus westes. De la época de la conquista, después del camino de Opón y su paralelo del Carare y de las rutas de Federmann y Benalcázar, se trazaron más caminos, pero no todos 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 s. XVI hasta 1852 en donde en esta fecha se funda una primera "ciudad" conocida como "caserío La Chivaterra" el cual es el nombre original que cambia y se consolida como Girardot aproximadamente sobre 1890, sobre esta ciudad existen recopilaciones históricas acerca de algunos edificios de relevancia y trascendencia, pero como asentamiento urbano no se tiene gran cantidad de información, así que, bajo esta idea, el propósito es el de sustentar, recopilar, entender y rescatar información acerca del municipio, entendido en este estudio como parte de un patrimonio ya olvidado e incluso ignorado.



Ruta que sigue Sebastián de Belalcázar a su llegada al paso de Guataquí sobre el Magdalena en su recorrido a Bogotá para encontrarse en Bosa con Gonzalo Jiménez de Quesada. **Fuente:** Plano de Cundinamarca IGAC, 1986. Intervenida por: 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.

No es solo enfocar la realidad actual, que en este caso es la turística; sino que pretende dar un valor cultural al contexto histórico que enmarca su cotidianeidad, para que los avances técnicos y los afanes de lucro, sustitutos de la religión y la cultura, nivelen la transformación de una ciudad y no destruyan su centro tradicional de convivencia y todo lo que en ello repercute (Villamil, 2005). A partir de 1890, comienza a verse a Girardot y los pueblos ribereños del Alto Magdalena, 1861-1933, tuvo una época de florecimiento de la navegación por buques de vapor, que propició un constante y voluminoso comercio, fomentó el cultivo y laboreo del tabaco y la exportación de café, cuya selección se hacía en las "trilladoras", otra fuente de trabajo para miles de brazos que convirtieron en puertos populosos y ciudades modernas a Girardot y Honda. (Ver Fotografías No.1) La actividad naviera se extendía en la construcción de bodegas, ramadas para la carga y descarga, y varaderos, donde se armaban y refaccionaban las embarcaciones.



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. Al fondo el caserío denominado la " Chivatera ".
Fuente: Papel Periódico Ilustrado, de Alberto Urbdaneta, t.III, 1883-1884 Tomada de una fotografía de Racines. 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.

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. Y se catalogan como ciudades puerto, que se relaciona con el río y que vive de él, por ser su conexión con el mundo. (Informe Ministerio de Obras Públicas, 1926)

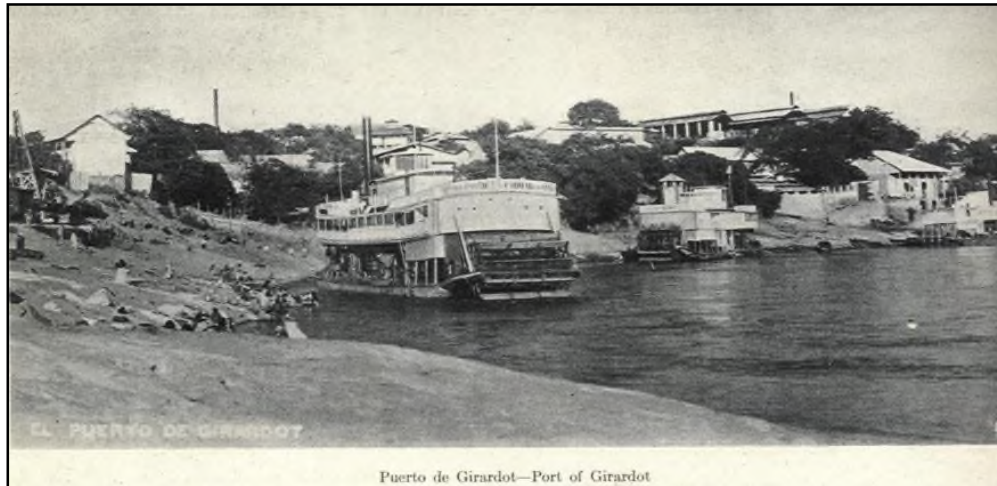


Imagen 7- Puerto de Girardot. Fuente: Libro Azul de Colombia. (1918) "Historia Condensada de la República "

Es por eso 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.

Ciertamente no era necesaria la total suspensión, pues otros quedaron en el río Magdalena. Se hizo para darle vida a los ferrocarriles de Cundinamarca, La Dorada-Ibagué y Girardot y a la nueva carretera Bogotá- Cambao- San Lorenzo (Armero)-Honda. Aquel pasado, no lejano, aún está vivo y fresco en la memoria de sus habitantes; la gente lo siente con nostalgia pues fue próspero y alegre. Todavía recuerdan cuando el último buque, el " 11 de noviembre ", a mediados de 1933, descendía en viaje final de regreso, lentamente y con la bandera colombiana a media asta, echando al aire sus fúnebres y roncospitazos diciéndole adiós a los que asomados a la orilla presenciaban su triste despedida. Por última vez los "guipas" nadadores se votaron al río para balancearse sobre las olas que dejaba su potente rueda de remos y sobre ellas mecerse hasta cuando se desvanecían. No paró en ningún puerto, llegó directamente a Arrancaplumas; allí lo cogió el remolcador "Zipa" y agarrado con cables de acero lo pasó al otro lado del Salto de Honda, y juntos siguieron río abajo.

Por causa de los cambios significativos en el transporte y conexiones regionales crece la ciudad hasta más o menos 1970 dejando consigo un legado de arquitectura Moderna, que perdió su identidad mutando en usos múltiples, perdiendo parte de su significado inicial el cual se ve en su máxima expresión entre 1930 a 1970.

En ella, se delatan las huellas (elementos urbanos y arquitectónicos) de aquellos esplendores que fueron impulsados tal vez por influencias políticas, culturales, sociales o territoriales, especialmente para esta región tolimense y cundinamarquesa que aunque divididas por el río Magdalena siempre han sido dependientes de él, haciendo de estas influencias, esplendores tan relevantes que generaron

proyectos de gran valor urbano y arquitectónico dentro de un contexto territorial que hoy en día resulta desconocido.

Si nos regresamos a 1920, en donde la economía y los intercambios, son elementos que influyen en las grandes expansiones del ferrocarril, y la fuerza de este sistema contaba con la capacidad de transportar grandes masas mercantiles, que empiezan a competir con la eficiencia de las carreteras, que en ese momento eran un plan de desarrollo de la movilidad e interacciones comerciales interregionales asociado con el ferrocarril para mejorar su eficiencia, evitando el contacto de los elementos férreos con los vapores del Magdalena. Pero con el avance del tiempo, comienzan a rivalizar ambos sistemas de transporte, ocasionando que el desarrollo industrial férreo y los vapores del país, a lo largo del tiempo desaparezcan de la vida cotidiana de la población.

Ocasionando que todos aquellos elementos asociados a los procesos de industrialización y modernización del país, cambie su forma y su función debido a la nulidad de uno de los elementos que lo interconectaban y hacía que estos tuvieran un sentido.

En la actualidad nos enfrentamos a un mundo globalizado, con miras de cambio y afanes tecnológicos, el cual es muy positivo para el desarrollo de cualquier comunidad, el peligro radica en que el colombiano desconozca lo que es suyo y no valore los elementos que hicieron que este se consolidara y tuviera un propósito en un momento histórico determinado; debe primero conocer que le es propio, que lo identifica para descubrir que se le impone y a partir de esto si avanzar en la construcción de un futuro “moderno” que está llegando.

Es dentro de esta pregunta de investigación en donde se vuelve una obligación, el reconocer ¿Cuáles son los elementos propios de un lugar? Las huellas físicas, en donde se plasmaron acontecimientos, sucesos pertenecientes al territorio y a una población, junto con sus costumbres en la construcción del país.

Pero el reconocer aquello que es patrimonio, aquel legado de un pasado que se encuentra allí, pero que simplemente no es tenido en cuenta, por los procesos económicos y la construcción de un anhelo de progreso.

En este sentido, la tarea pues, es trabajar con el patrimonio que existe y el que está siendo identificado, que por cierto ya es un avance significativo; y por medio del ejercicio de la restauración dar un valor agregado al lugar y al inmueble, para poder competir con los mismos o parámetros similares de otras nuevas edificaciones dentro de este mundo globalizado.

Análisis de Girardot

Después de analizar los elementos teóricos y el contexto específico del territorio, se estipularon unos tiempos históricos en los cuales se realizaría una investigación más detallada de esta periodización dividiéndola en tres segmentos de interés: Ciudad Puerto (1890 a 1929), Ciudad Férrea (1930 a 1949) y Ciudad Moderna (1950 a 1970).

En primer lugar, antes de entrar a caracterizar los tiempos anteriormente mencionados se abarca la relación del territorio de Girardot entendiendo su localización en Cundinamarca. Se ubica en la provincia del Alto Magdalena de la cual es capital. Limita al norte con el municipio de Nariño y Tocaima, al sur con el municipio de Flandes y el Río Magdalena, al oeste con el municipio de Nariño, el Río Magdalena y el Municipio de Coello y al este con el municipio de Ricaurte y el Río Bogotá.

Cuando se habla del Río Magdalena es necesario referirse a este como el elemento hídrico que conecta la costa Caribe y el mundo con el interior del territorio, visto así

desde 1539 en donde se navega por primera vez el río, por parte de los españoles Gonzalo Jiménez de Quesada, Sebastián de Belalcázar y Nicolás de Federmán. Los cuales manejan esta ruta como el principal sustento de las comunicaciones y conexiones de la periferia con el interior partiendo desde Santa Marta o Cartagena. Así se hace la función de los caminos Honda- Guaduas- Villeta y el de Guataquí- Tocaima - La Mesa de Juan Díaz que es el que nos interesa.

En 1545, Martín Yáñez Tafur, subalterno del mariscal Hernán Vanegas Carrillo, llegan al puerto de las canoas. Y adjudican tierras a Yáñez Tafur en compañía del Cacique Tapice y sus indios. Crean el paso por el río angosto y orillas rocosas, que facilita el paso al interior en cualquier época del año.

En 1874, se comienza a planificar desde el Ministerio de Obras Públicas el Camino de la red de intercambio heredada de la Colonia a un sistema férreo, por lo que Girardot (Caserío llamado entonces Chivaterra) como puerto de Canoas del Alto Magdalena tiene que reinventarse.



Imagen 8. Localización general del territorio en Cundinamarca.

Después de analizar el inicio de las temporalidades de mayor interés, se decide realizar un planteamiento urbano de cada una de las épocas estudio y como se realiza su evolución y cambio, ya sea morfológico, en hitos arquitectónicos o en relaciones socio-espaciales.

Ciudad Puerto

1890-1929



Imagen 9. aproximación espacial de Girardot entre 1890-1929.

razón la construcción de un primer núcleo urbano se realizó a una distancia considerable de la zona inundable, en una parte alta y se puede destacar construcciones en adobe de grandes magnitudes. Sin embargo, no se puede olvidar lo difícil que es para un Vapor navegar en el Alto Magdalena, por las acumulaciones de sedimentos y lo turbio de las aguas.

Se puede plantear como hipótesis el aprovechamiento de la curva de llegada al paso angosto del río como un puerto extendido en el cual, a lo largo de la curva se realizaba el intercambio de mercancías, otorgándole un carácter comercial disperso que está representado en el plano de color amarillo (Imagen 9).

Pero resto a Flandes es necesario revisar como un el desarrollo de ambos extremos del río, por tal razón se habla de una consolidación de un primer núcleo urbano sobre 1902, arrastrado por el desarrollo del Girardot como puerto de importancia sobre la región del Alto Magdalena. El sistema de implantación sobre el territorio es una retícula de la zona urbanizada siguiendo el patrón romano, el cual, parte de una plaza central e inicia un desarrollo radial. Despierta la necesidad de comunicar ambas orillas por medio de puentes, que beneficiara a ambos asentamientos en relación con el sector

Un hecho predominante, para denominar esta época fue la navegación en buques de vapor, desde Girardot a Honda y viceversa, por medio de la cual se realizaba la exportación, principalmente de café, y la importación de mercancías.

Teniendo en cuenta la fertilidad del territorio se habla de un movimiento principalmente agrícola (sorgo, café, arroz, maíz), ganado y pasajeros, que desarrollo la navegación dentro del Alto Magdalena y mas por la consolidación de la “Naviera Colombiana” como un elemento de interacción y desarrollo.

Debido a las crecientes del río muchos de los elementos sobre las orillas se perdieron por tal

de puertos múltiples sobre la Riviera del Río en lo que conocemos actualmente como Girardot, tal como se puede ver en la imagen 10 y 11.



Imagen 10: Vista de la llegada de los vapores al sector del puerto de Girardot.

Imagen 11: Vista desde el sector del puerto de Girardot del puente en madera que conectaba Flandes con Girardot.

Ciudad Férrea

1930-1949

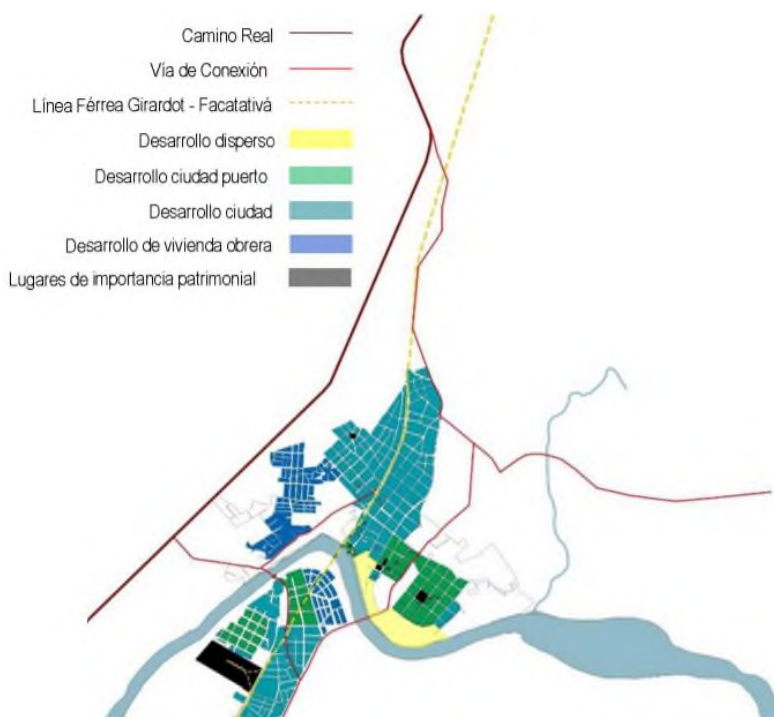


Imagen 12. Aproximación espacial de Girardot 1930-1949.

La importancia que tiene la línea del ferrocarril de Girardot va con el entendimiento de su posición geográfica, ya que por la influencia que tenía el comercio de los puertos del Alto Magdalena y la forma rudimentaria con la que se transportaba la mercancía a la capital del país, debían encontrar una manera de hacer este trayecto más eficiente y eficaz. Así fue que se propuso la construcción de un ferrocarril que conectaría el río Magdalena a la altura de Girardot, y que poseía el Puerto de los Guamos uno de los puertos más importantes del tránsito del Alto Magdalena,

para conectarlo con Tocaima y posteriormente con Facatativá, quien se encargaría de comunicarlo con el ferrocarril de la Sabana.

En 1919 casi 20 años después de inaugurado el ferrocarril de Girardot, comienza a construirse el ferrocarril del Tolima, el cual se enlaza al sistema de la línea de Girardot, al establecer en el <<Paso de Flandes>> una serie de talleres que sirvieron durante muchos años a ambas líneas, al igual que lo hicieron los sistemas de Bodegas a las afueras de Girardot.

Sin embargo, para la ejecución de este modelo, se realizó un desarrollo urbano de barrios obreros y también de hoteles de Paso, los cuales recibieron desde sus inicios a los primeros integrantes del proyecto, desafortunadamente la mayor parte de estos hoteles fueron desapareciendo a lo largo de los años y reemplazados por nuevas edificaciones, eliminando algunos rastros de esta época de consolidación y expansión de ese primer núcleo que tenía una relación directa con el Puerto.

Cuando se observa la evolución urbana de ese primer asentamiento urbano representado en el plano de color verde en relación con esta nueva trama representado en color azul y aguamarina, se hace una referencia al desarrollo de una trama en función a las dinámicas del ferrocarril, se puede ver casi como si la trama no solo se desenvuelve en la cercanía de la línea, sino que se extiende a lo largo de ella en una relación de dependencia.

También se observa otro cambio morfológico representado en azul, el cual, puede mostrar un cambio en la proporción de las manzanas haciéndolas más angostas y alargadas, pero dependientes tanto de la relación con el río y el ferrocarril.

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 13). Se desarrollaron múltiples trilladoras de café (Imagen 14) en la extensión de la orilla de Girardot sobre el Río Magdalena, entendiéndose 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.



Imagen 13. 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.



Imagen 14. Trilladora Magdalena. Se observa el ferrocarril en funcionamiento, junto con la relación comercial que existía entre las trilladoras de café y los vapores.

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.

Ciudad Moderna

1950 – 1970

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.

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.

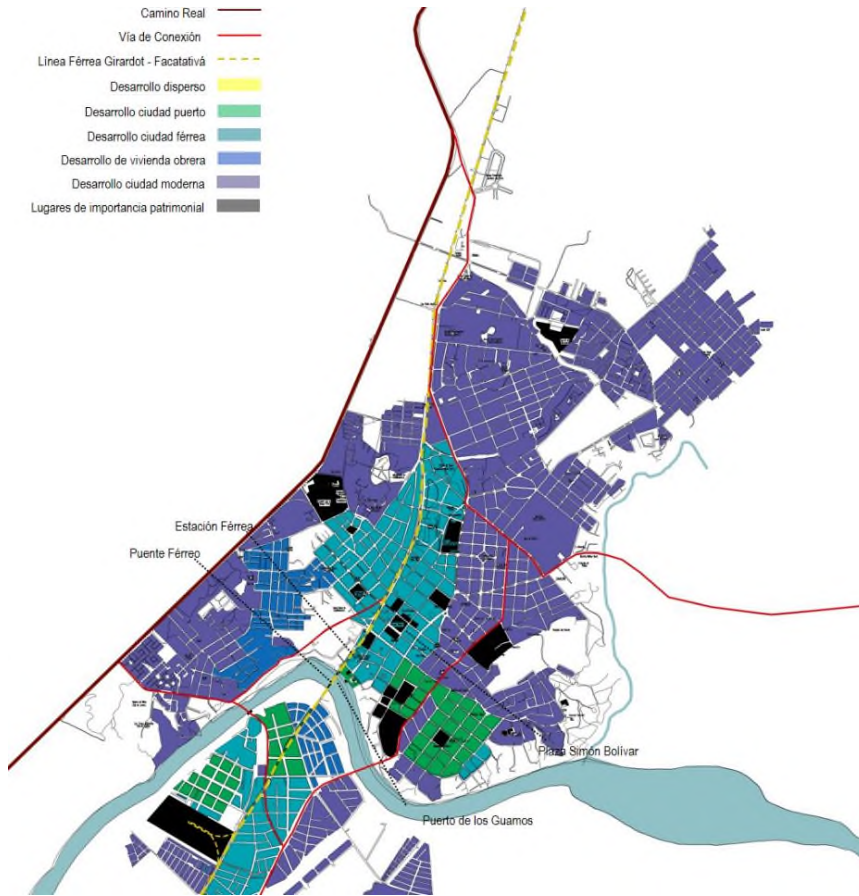


Imagen 15. plano de crecimiento de 1950-1970 de la ciudad de Girardot

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 Estado Atanasio Girardot, etc. Flandes por su parte se especializó en restaurantes de pescado y consolidó la imagen de un territorio dependiente de las grandes dinámicas de Girardot.

Imagen 16. 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

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.

Descripción de Unidades de Significación Cultural



Imagen 17. Esquema de la Unidad de significación cultural o sector de intervención

A partir del conocimiento de los hitos arquitectónicos encontrados dentro del análisis histórico de las épocas expuestas anteriormente. Se estableció el territorio de trabajo el cual contempla unas características particulares, enlazando las dinámicas del río con aquello que era la ciudad puerto, junto con el sistema del ferrocarril conectando longitudinalmente el territorio de Flandes y de Girardot.

Sin embargo, dentro del territorio de intervención será necesario hacer una subdivisión de la unidad de significación cultural productivo por unidades más pequeñas cada una con características particulares que entraremos a detallar con más cuidado.

Imagen 18. Esquema descriptivo con las Unidades de Significación Cultural

Se representan con cuatro colores diferentes en el siguiente mapa (imagen 17), en el cual la unidad de mercado se encuentra representada en rojo, la unidad del ferrocarril en color amarillo, la unidad del centro de gobierno y bancario en violeta y por último la sección del hidropuerto SCADTA como un hecho de representar la pista de acuatizaje de los hidroplanos y las orillas de ambas riberas del Magdalena.

Es por esto que se detallara cada uno de estos por un estudio de



las características espaciales, movilidad, usos enfatizando en los equipamientos que se encuentran en cada una de las unidades de significación cultural patrimonial.

El Mercado

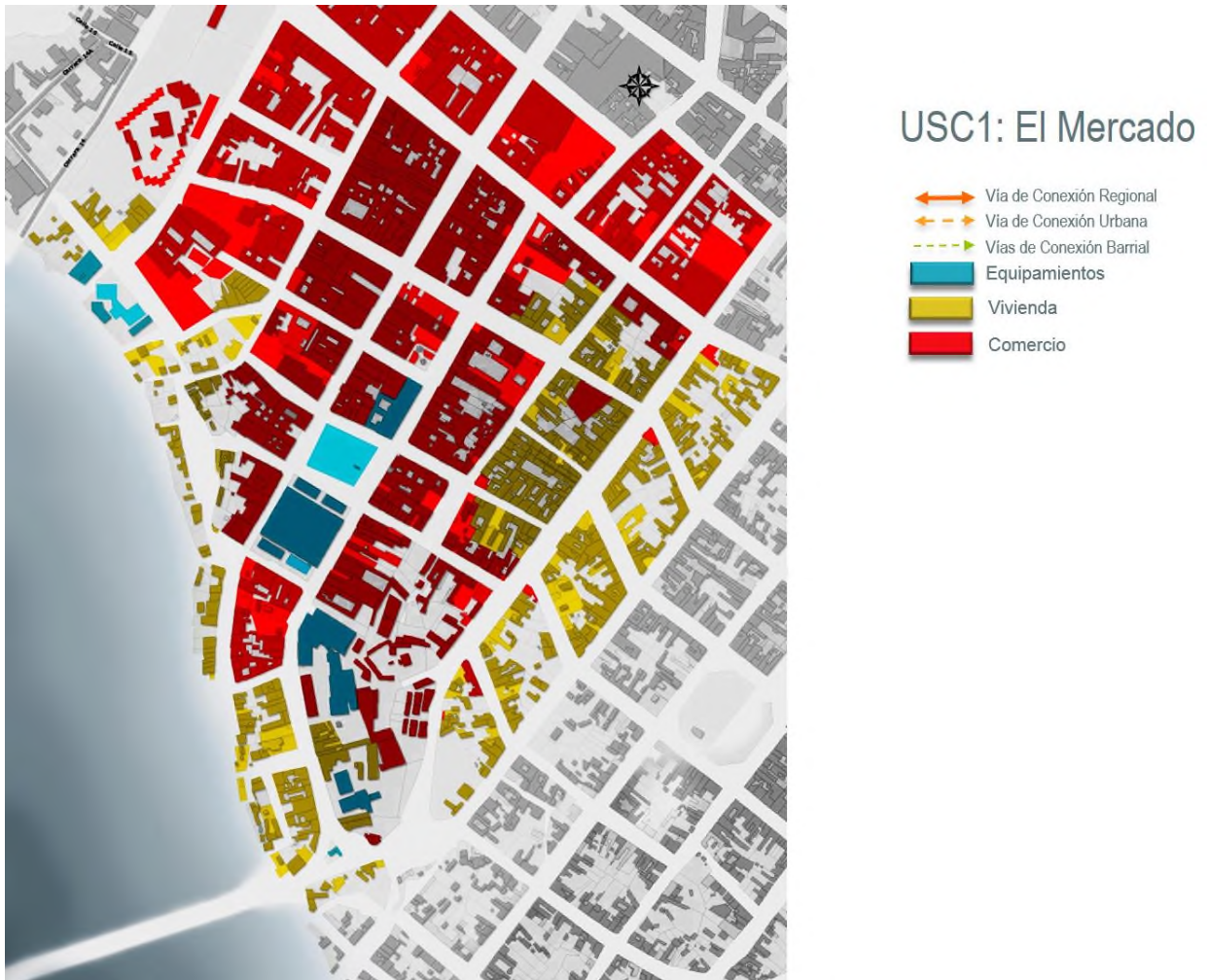


Imagen 19. Plano de usos de la unidad de significación cultural denominada el mercado en la actualidad.

Comprende los elementos destacados de Girardot perteneciente al uso de abastecimiento como lo estipula el nombre de la unidad de significación cultural, como un elemento de renovación, el cual desde 1998, comenzaron a hacerse intervenciones múltiples en pro de mejorar el sector y reactivar las dinámicas, ya que el sector presenta un comercio informal fuerte que ha ocupado más vías principales aledañas a la plaza de la constitución y las zonas cercanas al sector del embarcadero también denominado Puerto de los Guamos.

Además de esto se encuentra vivienda informal y urbanización pirata de los sectores de riesgo, sin embargo, por las subidas de Río Magdalena después de arrasar con un gran número de personas en las inundaciones de 2011, la alcaldía de Girardot y la Gobernación de Cundinamarca comenzó con la reubicación de la población que se encontraba viviendo sobre las orillas del Río y debajo de la cota de inundación, ha viviendas de interés prioritario construidas sobre la vía Nariño. Sin embargo, las

consecuencias del comercio intensivo en el sector han provocado que este se desocupe en las noches volviéndolo una zona insegura, con suciedad, deterioro arquitectónico, zonas de consumo y disminución de las dinámicas urbanas en altas horas de la noche.

Los equipamientos representados en color azul encontrados en el sector son: La Trilladora Magdalena, el puerto de los Guamos, la Iglesia de San Miguel, la plaza de la constitución, la plaza de Mercado Leopoldo Rother, el pabellón de carnes y el Monumento a la Navegación.

Las características del sector son el principal sustento de vida de este centro urbano, por tal, razón se plantea hacer un mejoramiento de espacio público que permita conectar estos equipamientos con el sistema de puerto.



Imagen 20. Fotografía que muestra el estado actual del sector de la plaza de mercado Leopoldo Rother. toma hecha desde la plaza de la constitución.

El Ferrocarril

Compre los elementos destacados de Girardot en la ciudad férrea, como un elemento de renovación circundante que desde 2005 comenzaron con una renovación urbana, en pro de la reactivación y desarrollo de múltiples actividades dentro de la intervención, en la cual se destaca principalmente el sistema del ferrocarril. Sin embargo, los lugares que fueron intervenidos aún no han adquirido suficiente fuerza en su apropiación, sobre su nuevo uso y otros ya muestran deterioro.

El sector por su parte muestra el incremento de usos comerciales sobre el eje de la línea férrea, que ha dispuesto a su vez sectores en donde el comercio informal se evidencia con mayor fuerza incrementando las dinámicas sociales en el día y convirtiéndose en un sector de inseguridad, deterioro, suciedad y consumo de bebidas alcohólicas y sicoactivas en altas horas de la noche.

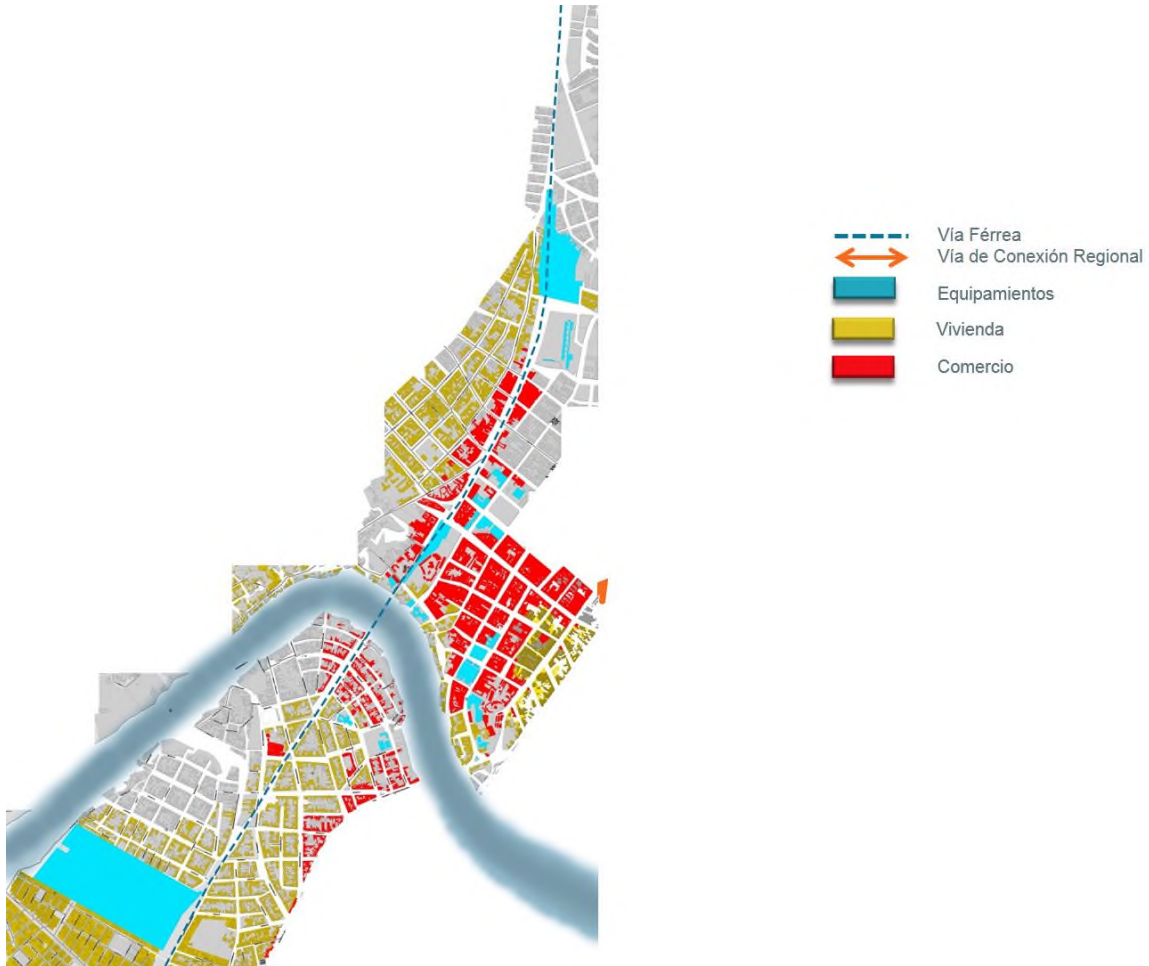


Imagen 21. Plano de referencia de la línea férrea y aquello que rodea la línea férrea, junto con sus equipamientos.

Las intensas dinámicas comerciales, influyeron directamente en la vivienda del entorno disminuyendo la cantidad de habitantes fijos en el sector, aumentando la cantidad de hoteles de paso y haciendo que el sector pierda su calidad de espacios de esparcimiento familiar y seguridad.

Los principales equipamientos que se encontraron en el lugar son: las bodegas ubicadas camino a Tocaima, el terminal de transporte, el puente del ferrocarril, el parque de la Locomotora y la estación del ferrocarril, el cual fue una intervención de restauración y diseño urbano como estrategia de reactivación del sector, junto con los talleres del ferrocarril del Tolima ubicado en Flandes, que actualmente es un baldío en alto deterioro.

Imagen 22. Estado actual del parque de la locomotora y la estación del ferrocarril.



Por lo que es necesario evaluar la posibilidad de reactivar el sistema del ferrocarril, como un recorrido que narre la evolución y cambio efectuados sobre el eje descrito, su relación con el puerto y la interacción entre territorios

Centro de Gobierno & Bancario

Comprende los elementos destacados de Girardot en la ciudad moderna, pero dentro de la extensión de desarrollo de la ciudad férrea por el radio de influencia, sin embargo, los hitos destacados dentro de esta zona se encuentran en buen estado, ya que hacen parte de la vida cotidiana de la población.



Imagen 23. Plano de aproximación del territorio comprendido como centro de Gobierno y bancario.

Junto con las múltiples intervenciones de espacio público que se han efectuado en este lugar para enlazar los puntos de importancia. Aunque el sector por su parte muestra, un incremento en usos comerciales que ha generado un arraigo dentro de la población residente, mientras que la población flotante se encarga de saturar este punto en épocas del año específicas principalmente, diciembre, enero, marzo, junio y agosto.

La disminución de la vivienda cerca al centro de gobierno para ser reemplazada por puntos comerciales es un punto de gran influencia, que ha desencadenado el comercio informal en las calles y plazas, sin embargo, el rango de acción en espacios que cobijen las intervenciones realizadas en el Parque Bolívar. En los puntos alrededor de la plaza se presenta, inseguridad, deterioro, suciedad y la llegada de habitantes de calle.

Los principales equipamientos que encontramos en el sector son: el Colegio de la Presentación, la Catedral de Girardot, el Club Unión, el Edificio de TELECOM, el Banco de la Republica, la Alcaldía de Girardot, el Hotel Tocarema, el Hotel Bachué y su relación tanto con el puerto como con la línea férrea.



Imagen 24. fotografía de la Catedral de Girardot, representación de la arquitectura moderna en Colombia.

En este espacio, se puede ver la evolución en la arquitectura, sus dinámicas y las conexiones que estas tienen con la monumentalidad de las entidades que representaban. Parte de esto es visible con la catedral de Girardot que es un ejemplo de la evolución en las técnicas constructivos de la arquitectura y como se pensaban los espacios en relación con su función y el usuario.

En este espacio, se puede ver la evolución en la arquitectura, sus dinámicas y las conexiones que estas tienen con la

Hidroplano SCADTA



- ↔ Via Férrea
- ↔ Via de Conexión Regional
- ↔ Via de Conexión Urbana
- ↔ Vías de Conexión Barrial
- Equipamientos
- Vivienda
- Comercio

Esta Unidad comprende ambas orillas del Río Magdalena, junto con la recta en la cual acuatizaban antiguamente los hidroplanos, antes de llegar al Codo del Magdalena, la manera en la que los pasajeros de los Vuelos de SCADTA llegaban a la orilla era por medio de barcazas que los conectaban con el Puerto de los Guamos o embarcadero. Sin embargo, estas orillas presentan urbanización pirata, construcción informal, comercio informal, inseguridad, deterioro, suciedad, abandono de edificaciones, zonas de consumo de sustancias psicoactivas, disminución de las dinámicas urbanas.

Comprenden los elementos destacados de Flandes en la ciudad férrea, como un elemento de renovación circundante que incluye el desarrollo de la ciudad Puerto, al cual, no le han efectuado ningún cambio al sector.

Propuesta de Intervención

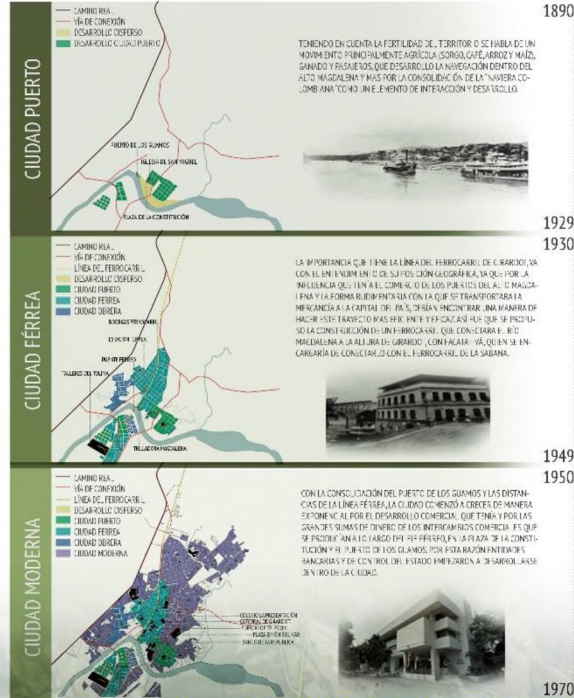
- Rutas Culturales
 - Rutas que conectan el Territorio Cultural Productivo
- Redesarrollo de la Ronda del Río Magdalena
 - Reubicación de viviendas en riesgo y dentro de la ronda del Río Magdalena
 - Diseño de la Ronda - Espacio Público
 - Selección del Elemento Arquitectónico Estratégico
- Intervención Puntual del Centro de Interpretación de la Memoria (Trilladora Magdalena)
 - Examen del Proyecto Original
 - Levantamiento del estado actual
 - Calificación - Diagnostico
 - Propuesta Arquitectónica
 - Espacial
 - Técnica Estructural
 - Detalles Constructivos

Bibliografía

- Arias de Graiff, J. (2008) *Ferrocarriles en Colombia*. Credencial historia. N° 257 (1920) Bogotá D.C.
- Banco de la República. (1999) *“Cartografía Histórica del Alto Magdalena (Honda, Girardot, Neiva)”*, Impreso por Cartoprint Ltda., Bogotá D, C.
- Bergeon, Segolene. (1995) *“Interdisciplinariedad en la conservación: Restauración de los bienes culturales”*, Revista Restauración Hoy, Ed. Colcultura, No. 8. p 14 - 26.
- Betancourt, M. (1996) *“Uno de los Siete Caminos”*, Girardot-Cundinamarca, Bogotá.
- Boletín Cultural y Bibliográfico. (1990), Ed. Banco de la República, Volumen XXVI, No. 21, Bogotá.
- Camacho, S. (1858) *“Camino Carretero al Magdalena”*, Bogotá.
- Camacho, I. d. (2011). *Redes Ferroviarias*. APUNTES. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Corradine, A. (2001), *Historia de la Arquitectura Colombiana*, Volumen siglo XIX, Ed. Unibiblos, Bogotá D, C.

- Escobar, O. *...Y el tren llego a Bogotá: Conexión férrea Río Magdalena- Bogotá 1870-1909*. Apidama Ediciones. Bogotá.
- Informe de una Comisión del Senado. (1884) *"El Ferrocarril de Girardot"*, Ed. Imprenta de Echavarría Hermanos, Bogotá.
- Informe del Gerente al Ministerio de Obras Públicas. (1926). *El Ferrocarril de Girardot*. Bogotá: Ed. Minerva.
- Jori, Gerard. (2008). Choay, Françoise. *Alegoría del patrimonio*. Revista de geografía Norte Grande, (41), 147-150.
- 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
- Ortega, A. (1932). *Historia del ferrocarril*. Bogotá: Águila Negra Editorial.
- Rossi, A. (1995) *"La Arquitectura de la Ciudad"*, Ed. Gustavo Gili S.A., Barcelona, Edición España.
- 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.
- Zambrano, F (2002) "Prologo", en: Guzmán, Ángela Inés, *"La Ciudad del Río: Honda"*, Ed. Unibiblos - Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- Zambrano, F; Bernardo O., (1993). *Ciudad y Territorio. El proceso del Poblamiento en Colombia*. Academia de Historia de Bogotá, Instituto Francés de Estudios Andinos. Bogotá.
- Zoido N. Florencio. (1998) *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.

EL PAISAJE PRODUCTIVO DE GIRARDOT
ESTRATEGIA PARA LA APROPIACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL
LAURA MELISSA LOZANO FRASCICA



TENIENDO EN CUENTA LA FORTALEZA DE TERRITORIO SE HABLA DE UN MOVIMIENTO PRINCIPALMENTE AGRÍCOLA (SORGO, CULIÉ, ARROZ Y MAÍZ) SANEANDO Y PROTEGIENDO QUE DESARROLLO LA NAVEGACIÓN DENTRO DEL ALTO MAGdalena Y MAS POR LA CONSOLIDACIÓN DE LA "SIEMBRA COMBINADA" COMO UN ELEMENTO DE INTERSECCIÓN Y DESARROLLO.

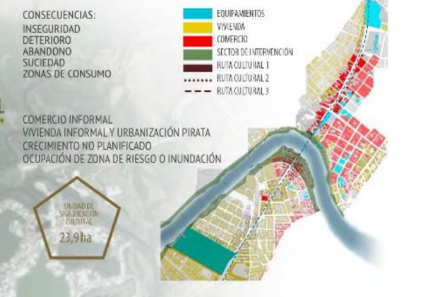
LA IMPORTANCIA QUE TIENE LA LÍNEA DEL FERROCARRIL DE GIRARDOT, DA CON EL TIEMPO EN UN CENIT, DONDE LOGRARA, EN QUE POR LA INFLUENCIA QUE TIENE AL COMERCIO DE LOS PRODUCTOS DEL ALTO MAGdalena Y LA FORMA BUEN PANTALLA CON LA QUE SE TRANSPORTABA LA IMPORTANCIA A LA CIUDAD DE LOS PRODUCTOS INDUSTRIALES PARA HACER SE EL TRANSITO MAS FÁCIL EN Y VERIFICARAS QUE QUE SE PRODUJO LA CONSTRUCCIÓN DE UN FERROCARRIL QUE CONECTABA EL RÍO MAGdalena A LA ALIADA DE GIRARDOT, CON HACER LA VÍA QUE EN SE ENCARNA EN EL CONECTADO CON EL FERROCARRIL DE LA SIEMBRA.

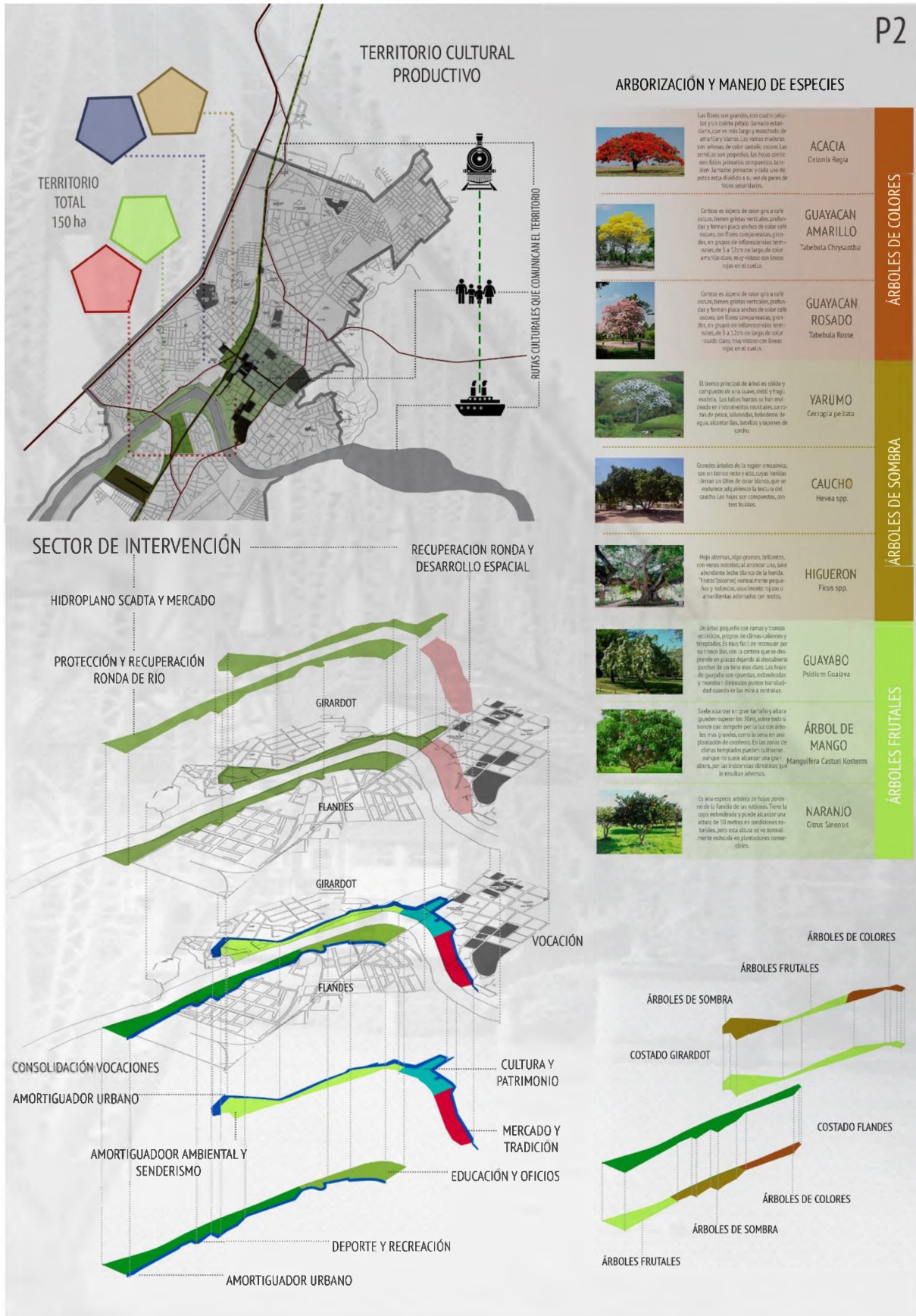
CON LA CONSOLIDACIÓN DEL PUERTO DE LOS QUINOS Y LAS DISTANCIAS DE LA LÍNEA FÉRREA LA CIUDAD COMEZO A CRECER DE MANERA EFICIENTE AL POR EL DESARROLLO COMERCIAL QUE TIENE POR LAS ZONAS DE QUINOS DE ORO DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES QUE SE PRODUCE ANA A LO LARGO DEL FERROCARRIL EN LA PLAZA DE LA CONSTITUCIÓN Y EL PARTIDO DE LOS CLAMOS, POR ESTA RAZÓN ENTORNO A LAS ZONAS DE LOS CLAMOS EN EL ESTADO EMPLEABAN A TRABAJAR EN EL SECTOR DE LA CULIÉ.

OBJETIVO
DISEÑAR UNA ESTRATEGIA QUE REÚNA LOS ELEMENTOS O VESTIGIOS DEL PASADO INDUSTRIAL, CON EL FIN DE FORTALECER LA APROPIACIÓN DEL PAISAJE PRODUCTIVO DE GIRARDOT.

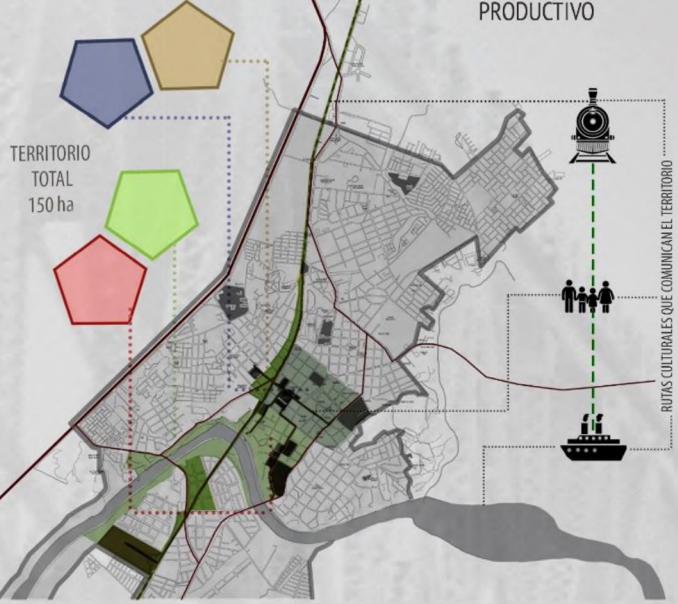
- REALIZAR UNA INVESTIGACIÓN HISTÓRICA QUE PERMITA CONOCER LOS ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS DE GRAN RELEVANCIA SOCIAL Y DE CONSUMO QUE SE HAN PERDIDO EN EL CARÁCTER DE LUGAR Y LA MANERA EN LA QUE SE HABITA.
- DEFINIR EL CARÁCTER DE CADA UNA DE LAS UNIDADES DE INTERVENCIÓN PARA INTERVENIR LA IDENTIDAD DE CADA UNA, PERMITIENDO EL ARRIENTO DE LAS DINÁMICAS URBANAS GENERADAS EN ARRIAGO CON EL TERRITORIO.
- RECUPERAR LA RIBERA DEL RÍO MAGdalena A LA ALTURA DE CIUDAD Y HABER QUE GENERE UNA APROPIACIÓN POR PARTE DEL USUARIO RESERVA LA IMPORTANCIA DE CADA UNA DE LAS UNIDADES DE SIGNIFICACIÓN CULTURAL.
- REVALORAR LOS ELEMENTOS DE ARQUITECTURA INDUSTRIAL Y MODERNA DE TAL MANERA QUE GENERE PUNTO DE DESARROLLO DE ADOPTACIÓN URBANA PARA CORREGIR EL DEFICIT DE ESPACIO PÚBLICO Y EQUIPAMIENTO.

HIDROPLANO SCADTA

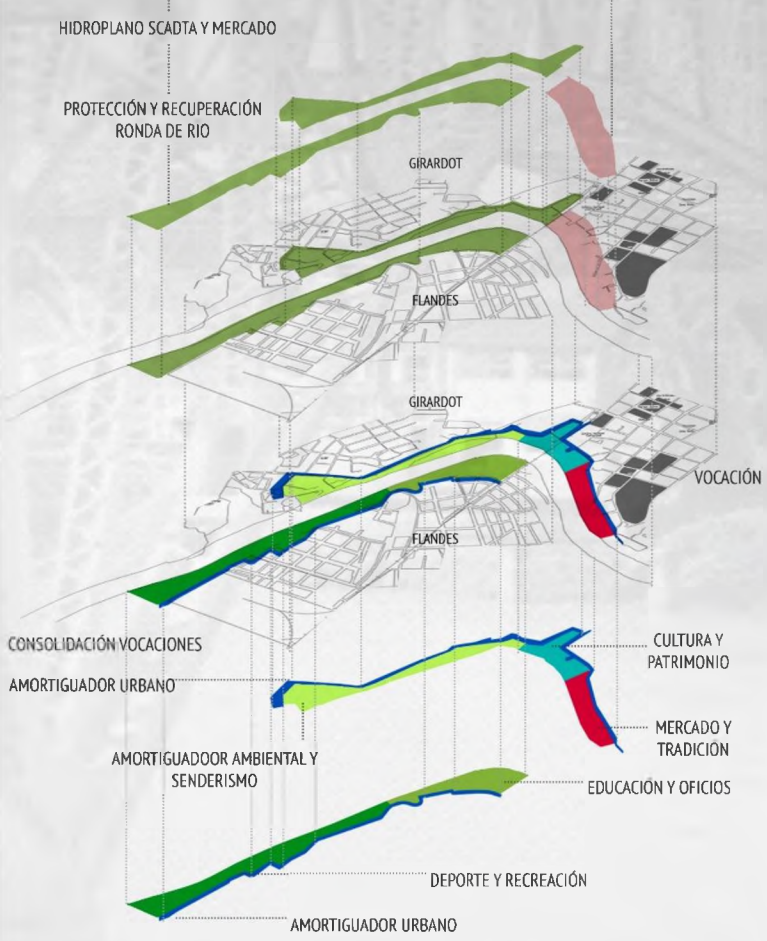




TERRITORIO CULTURAL PRODUCTIVO



SECTOR DE INTERVENCIÓN



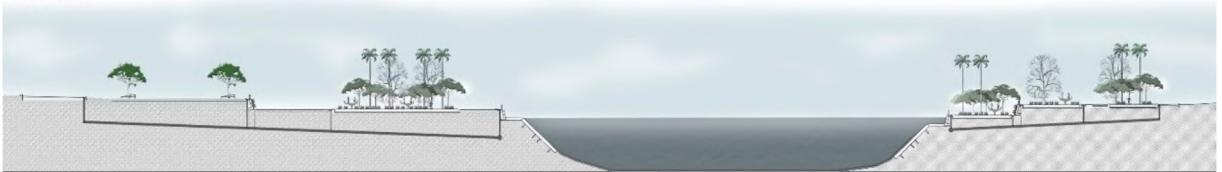
ARBORIZACIÓN Y MANEJO DE ESPECIES

	Las flores son grandes, con cuatro pétalos y un cuádril pedúnculo. Se hacen estancadas, casi en total, y en cantidad de una a tres decenas. Las flores maduras son amarillas, de color castaño oscuro. Las semillas son pequeñas. Los frutos consisten en fajas planas, compuestas. La rama tiene ramitas primarias y cada una de estas está dividida en un número de partes secundarias.	ACACIA <i>Delonix Regia</i>	ÁRBOLES DE COLORES
	Cortosa en forma de cono gris a café oscuro, tienen grutas verticales, profundas y forman guías anchas de color café oscuro, con flores compuestas, grandes, en grupos de inflorescencias terminales, de 5 a 12 cm de largo, de color amarillo claro, muy vistoso con líneas rojas en el cáliz.	GUAYACÁN AMARILLO <i>Tabebuia Chrysantha</i>	
	Cortosa en forma de cono gris a café oscuro, tienen grutas verticales, profundas y forman guías anchas de color café oscuro, con flores compuestas, grandes, en grupos de inflorescencias terminales, de 5 a 12 cm de largo, de color rosado claro, muy vistoso con líneas rojas en el cáliz.	GUAYACÁN ROSADO <i>Tabebuia Rosea</i>	
	El tronco principal de árbol es sólido y compuesto de una suave, oval y rígida, maciza. Los tallos nuevos se han moldeados en incrementos circulares, con estrías de pinta, volutas, bobinas de agua, hincantes, báculos y tapones de cortejo.	YARUMO <i>Cecropia peltata</i>	ÁRBOLES DE SOMBRA
	Grandes árboles de la región amazónica, con un tronco recto y alto, cuya herida forma un látex de color blanco que se endurece al contacto con el oxígeno. Las hojas son compuestas, con tres folíolos.	CAUCHO <i>Hevea spp.</i>	
	Hoja alternas, algo gruesas, brillantes, con venas reticuladas al arriarlas, que abundante leche blanca de la herida. Frutos "torcidos", normalmente pequeños y redondos, que se abren a medida que maduran con estos.	HIGUERO <i>Ficus spp.</i>	ÁRBOLES FRUTALES
	El árbol pequeño con ramas y troncos verticales, propios de climas cálidos y templados. Es muy fácil de reconocer por su tronco liso, con un cortejo que se desprende en placas dejando al descubrirse panchar de un tono más claro. Las hojas de guayabo son opuestas, ovadas y "muertas" -diferencia puntos de ramificación cuando se las mira a contraluz.	GUAYABO <i>Pithecia m. Guayana</i>	
	Suele alcanzar un gran tamaño y altura (pueden superar los 30m), sobre todo si tienen que competir por la luz con árboles más grandes, pero si se planta en una plantación de costeros. En las zonas de clima templado pueden cultivarse porque no se abren a una gran altura, por las condiciones climáticas que le resultan adversas.	ÁRBOL DE MANGO <i>Mangifera Costum Kosterm</i>	
	Es una especie arbórea sin hojas perennante de la familia de las rutáceas. Tiene la copa redondeada y puede alcanzar una altura de 10 metros en variedades comerciales, pero esta altura se ve normalmente reducida en plantaciones comerciales.	NARANJO <i>Citrus Sinensis</i>	

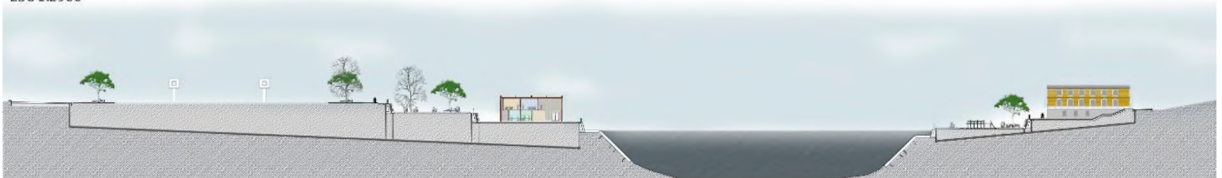




CORTE URBANO A-A (SECTOR DE RECUPERACIÓN AMBIENTAL)
ESC 1:2500



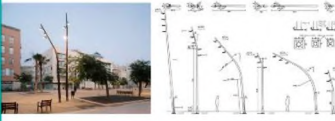
CORTE URBANO B-B (SECTOR CULTURAL)
ESC 1:2500



CORTE URBANO C-C (SECTOR COMERCIAL)
ESC 1:2500



ILUMINACIÓN



HIDRATACIÓN



DESCANSO



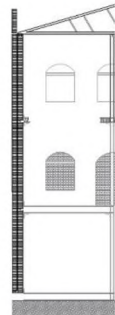
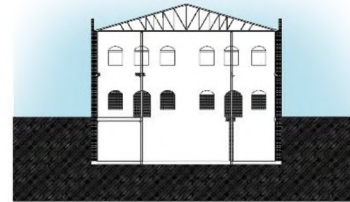
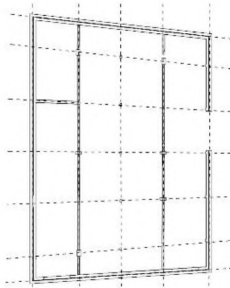
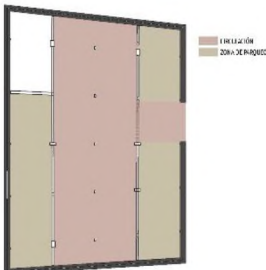
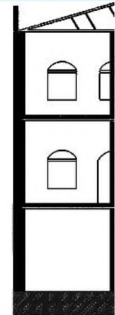
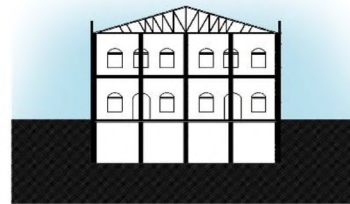
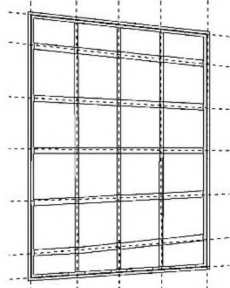
PLANTA DETALLE PROYECTO URBANO
(CULTURA Y PATRIMONIO)
ESC 1:500

CARACTERIZACIÓN ELEMENTO ARQUITECTÓNICO PATRIMONIAL

PLANTA ARQUITECTÓNICA Y ESTRUCTURAL

CORTE LONGITUDINAL

DETALLE



PROPUESTA ARQUITECTÓNICA ELEMENTO PATRIMONIAL
TRILLADORA MAGDALENA
CENTRO DE MEMORIA E INTERPRETACION

PROPUESTA ESTRUCTURAL

P5

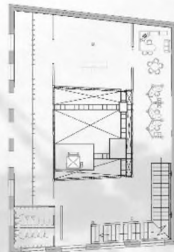
DISTRIBUCION ESPACIAL
LOCALIZACIÓN



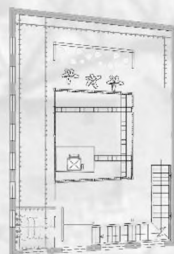
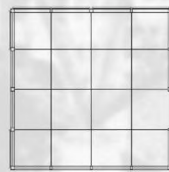
PLANTA SOTANO



PLANTA PRIMER PISO

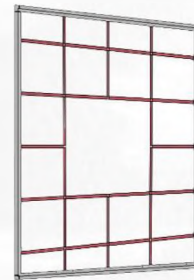
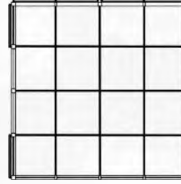


PLANTA SEGUNDO PISO



ESTRUCTURA METALICA CUADRADA EN FORMA
 RETICULAR A LA ESTRUCTURA EXTERNA

ESTRUCTURA METALICA EXTERNA CUADRADA Y
 DISPOSICION RETICULAR



CORTE LONGITUDINAL

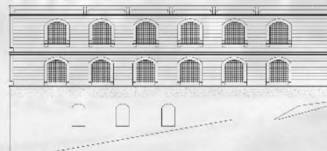
RECUPERACION DE FACHADAS



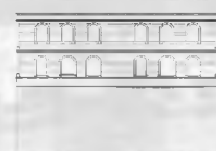
FACHADA PRINCIPAL



FACHADA NORTE



FACHADA SUR



FACHADA ACCESO PROYECTO URBANO

**ESQUEMA DE
 GESTION PROPUESTA**

TERRITORIO
 TOTAL
 150,0328 ha

