



UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

Paisaje Cultural del Veraneo, de lo frío a lo templado, sobre el Ferrocarril de Girardot.

Estrategias para la conservación de un patrimonio testigo de una gran época en la vida nacional.

Angélica Victoria Rodríguez De Narváez

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Artes, Maestría en Conservación del Patrimonio Cultural Inmueble

Bogotá, Colombia

2015

Paisaje Cultural del Veraneo, de lo frío a lo templado, sobre el Ferrocarril de Girardot.

Estrategias para la conservación de un patrimonio testigo de una gran época en la vida nacional.

Angélica Victoria Rodríguez De Narváez

Trabajo final presentado como requisito parcial para optar al título de:

Magister en Conservación del Patrimonio Cultural Inmueble

Directora:

Arquitecta María Claudia Romero Isaza

Línea de Investigación:

Conservación del Patrimonio Cultural

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Artes, Maestría en Conservación del Patrimonio Cultural Inmueble

Bogotá, Colombia

2015

A mis padres

Resumen

El auge de los ferrocarriles en Colombia, en la primera mitad del siglo XX, produjo un importante desarrollo en los sectores económicos, sociales y culturales del país y contribuyó a la creación de nuevos poblados, además de impulsar la llamada cultura del “veraneo” en las regiones cercanas a la capital, como Cachipay, El Ocaso y La Esperanza. Al igual que en el resto del país, su influencia en esta región fue determinante para su desarrollo y produjo una importante infraestructura que aún se mantiene, la cual, junto con el patrimonio natural, mediante este trabajo se busca recuperar y conservar. Teniendo en cuenta el carácter territorial del proyecto férreo, se consideró importante involucrar la geografía para entender las relaciones del hombre con su entorno y por ello se utilizó el estudio de las unidades de paisaje para el reconocimiento y valoración del paisaje cultural. Con base en esto se formulan directrices y estrategias para el futuro manejo del paisaje cultural, sugiriendo el desarrollo de proyectos semilla como un instrumento para solucionar ciertas problemáticas identificadas en el paisaje y que permitan, a la vez, la recuperación y conservación del patrimonio en estudio.

Palabras clave: Paisaje Cultural, Ferrocarril de Girardot, Unidad de Paisaje, Patrimonio, Conservación, Arquitectura.

Abstract

The growth of the railways in Colombia, in the first half of the 20th century, was important for the development in the economic, social and cultural sectors of the country and contributed to the creation of new settlements, in addition to boosting the called "Cultura del Veraneo" in the regions close to the capital, such as Cachipay, El Ocaso and La Esperanza. As in the rest of the country, the influence in this region was decisive for their development and produced an important infrastructure that still

remains, which, together with the natural heritage, through this work it seeks to recover and conserve. Taking into account the territorial nature of the rail project, it was considered important to involve the geography to understand the relationships of man with his environment and therefore I used the study of the landscape units for the recognition and valuation of the cultural landscape. Based on this, I formulate guidelines and strategies for the future management of the cultural landscape, suggesting projects seed as an instrument to solve certain problems identified in the landscape and allow, at the same time, the recovery and conservation of the heritage study.

Keywords: Cultural landscape, Girardot railway, unit of landscape, heritage, conservation, architecture.

Contenido

	Pág.
Resumen	IX
Lista de ilustraciones	XIII
Lista de tablas	XVII
Introducción	1
1. Capítulo 1. Ferrocarriles Nacionales, pioneros de un patrimonio invaluable 7	
1.1 Ferrocarriles Nacionales: proyecto de construcción de la nación colombiana	7
1.2 Ferrocarril de Girardot, vehículo de progreso y población del territorio ...	23
1.3 Hoteles, casa quintas y casas de recreo, la cultura del “veraneo” en las primeras décadas del SXX	39
1.4 Abandono del Proyecto de Ferrocarriles Nacionales	57
2. Capítulo 2. El Turismo, una alternativa viable para la preservación del patrimonio	61
2.1 Potencial turístico de la región. El patrimonio natural y arquitectónico brinda la infraestructura necesaria para retomar la actividad turística de la región	62
2.2 Itinerarios Culturales y Paisajes Culturales, figuras que permiten la recuperación integral del patrimonio cultural y natural	72
2.3 Gestión y manejo de Paisajes Culturales	81
3. Capítulo 3. Identificación del Paisaje Cultural.	91
3.1 Factores Naturales.	91
3.2 Factores Humanos.	95
3.3 Unidades de Paisaje	108
3.3.1 Grandes Haciendas	113
3.3.2 Bajamón Alto	123
3.3.3 Bajamón Bajo	131
3.3.4 Cachipay – La Capilla – Laguna Verde	137
3.3.5 Camino Real	147
4. Capítulo 4. Proyecto Regional	161
4.1 Área afectada y zonas de influencia.	161
4.1.1 Área afectada	161
4.1.2 Zona de Influencia	164
4.2 Estrategias para direccionar el desarrollo del Paisaje Cultural	165
4.3 Proyecto Ecoturístico regional	170

4.4	Proyectos semilla del proyecto regional.....	177
A.	Anexo: Fichas de inventario unidades de paisaje.	183
B.	Anexo: Planimetría unidades de paisaje.....	253
	Bibliografía	255

Lista de ilustraciones

	Pág.
Ilustración 1 Mapa del Istmo de Panamá representando la línea del Ferrocarril de Panamá 1857 Tomado de Library of Congress	10
Ilustración 2 Ferrocarril de Antioquia. Tomado de VERGARA Y VELASCO 1910.....	16
Ilustración 3 Red Nacional de Ferrocarriles Tomado de Cromos Bogotá Junio 12 de 1926 N.510.....	19
Ilustración 4 Ferrocarril del Pacífico. Tomado de Libro Azul 1917	22
Ilustración 5 Plano y perfil del Ferrocarril de Girardot. Tomado de Ministerio de Obras Públicas 1909.....	24
Ilustración 6 Ferrocarril de Girardot. Tomado de Libro Azul de Colombia 1918	27
Ilustración 7 Puente de Girardot. Tomado de Cromos Febrero 4 de 1933 N.850	38
Ilustración 8 Hotel de San Javier. Tomado de Libro Azul 1918	40
Ilustración 9 "La vida tranquila del doctor Olaya Herrera en El Ocaso" Tomado de Cromos Enero 11 de 1930	41
Ilustración 10 Hotel de Apulo: Entrada principal, Aspecto general, Casa de la gerencia del Ferrocarril de Girardot. Tomado de Cromos Marzo 12 de 1921.....	43
Ilustración 11 Hotel de Apulo. Tomado de Cromos Agosto 4 de 1923	45
Ilustración 12 "El Paraíso, una linda estación hotelera". Tomado de El Gráfico Marzo 7 de 1914	47
Ilustración 13 Hotel de Cachipay. Tomado de Libro Azul 1918	49
Ilustración 14 Hotel de La Capilla - Conferencia de la Capilla. Tomado de Cromos Marzo 11 de 1933	51
Ilustración 15 Hotel de La Esperanza, Foto L. Lara S. Tomado del El Gráfico Mayo 14 de 1921	54
Ilustración 16 Grupos de veraneantes en La Esperanza. Tomado del El Gráfico Febrero 7 de 1914	56
Ilustración 17 En la enervadora calma de La Esperanza la chaise-lounge es una forjadora de esperanzas. Tomado de Cromos Bogotá Febrero 02 de 1918 N. 100 V V	64
Ilustración 18 Camino Real Bojacá - El Ocaso, a altura de San Cayetano.....	65
Ilustración 19 Puente del Ferrocarril de Girardot en Cachipay, cerca de Petaluma....	66
Ilustración 20 Línea ferrea en Cachipay, entre estación de Petaluma y Cachipay.....	67
Ilustración 21 Hacienda Las Mesitas de Santa Inés.	68
Ilustración 22 Mural Eco-parque Salto Las Monjas.	70
Ilustración 23 Unidades de paisaje delimitadas y caracterizadas en el Avance del PIOL Tomado de Ezquiaga 2009	88

Ilustración 24 Paisaje típico de las Grandes Haciendas.....	91
Ilustración 25 Valle del río Bajamón. Tomado de Google Earth 2014	92
Ilustración 26 Valle del Rio Apulo. Tomado de Google Earth 2014	92
Ilustración 27 Paisaje Característico de la zona de La Florida, donde es posible apreciar las tres escalas de paisaje.	93
Ilustración 28 Topografía del lugar.....	93
Ilustración 29 Diferenciación climas presentes en la zona.....	94
Ilustración 30 Estructura hídrica de la región	95
Ilustración 31 "El pais de los Chibchas", en "Las piedras sagradas de los Chibchas". Tomado de El Gráfico Bogotá Enero 31 de 1920.....	96
Ilustración 32 Caminos Reales de Cundinamarca. Tomado de Atlas de Cundinamarca 2007	98
Ilustración 33 Conferencia de La Capilla Tomado de Cromos Bogotá Marzo 11 de 1933 N. 855 VXXXV.....	99
Ilustración 34 Localización Distrito de Manejo Integrado Sector Salto del Tequendama Cerro Manjuí. Tomado de Mapa de Reservas Naturales, Gobernación de Cundinamarca, 2007.	103
Ilustración 35 Camino Real Bojacá - Dos Caminos - El Ocaso. A la altura de Bojacá	106
Ilustración 36 Determinantes naturales.....	109
Ilustración 37 Corte que muestra el valle del río Apulo, en donde se localiza el Camino Real	110
Ilustración 38 Determinantes culturales	111
Ilustración 39 Unidades de paisaje	112
Ilustración 40 Paisaje de la Hacienda Arabia.....	113
Ilustración 41 Topografía ondulante del lugar, al fondo se aprecian las montañas que enmarcan el paisaje.....	114
Ilustración 42 Cultivo de arveja, al lado de bosque nativo y de eucaliptos. Al fondo se puede apreciar la casa de la Hacienda Sebastopol.....	115
Ilustración 43 Paso elevado del Ferrocarril de Girardot. Tomado de Libro Azul de Colombia 1918.....	116
Ilustración 44 Ubicación de Casas de Hacienda - Unidad de Paisaje "Grandes Haciendas"	117
Ilustración 45 Casa de la Hacienda Sebastopol.....	118
Ilustración 46 Petroglifo Zipacón. Tomado de (BOTIVA CONTRERAS , 2000)	118
Ilustración 47 Casa de la Hacienda Arabia	119
Ilustración 48 Hacienda Sebastopol	120
Ilustración 49 Bosque nativo. Se destaca la gran cantidad de helechos que se encuentran en la zona	121
Ilustración 50 Potreros Hacienda Nebraska	122
Ilustración 51 Túnel de la línea férrea	122
Ilustración 52 Viaducto ferrocarril, al fondo casa de hacienda Paloquemao.....	123
Ilustración 53 Loma del Águila desde el poblado de La Florida	124
Ilustración 54 Hotel de La Florida.....	125

Ilustración 55 Ubicación inmuebles en Unidad Bajamón Alto	126
Ilustración 56 Casa quinta en La Florida.....	127
Ilustración 57 Estación de La Florida	127
Ilustración 58 Aerofotografía población de La Florida 1940.....	128
Ilustración 59 Valle del río Bajamón, en la izquierda se puede ver la Clínica de Salud Florencia	130
Ilustración 60 Paisaje desde la línea férrea, al fondo es posible apreciar algunos cultivos con malla sombra.....	132
Ilustración 61 Valle del río Bajamón desde la carretera que conduce a Peña Negra.....	132
Ilustración 62 Estación de Petaluma, transformada en vivienda.....	133
Ilustración 63 Aerofotografía hacienda Las Mesitas de Santa Inés.....	134
Ilustración 64 Hacienda Las Mesitas de Santa Inés.	135
Ilustración 65 Pesebrera y Casa de Hacienda Mesitas de Santa Inés.....	137
Ilustración 66 Paisaje típico de la unidad, al fondo es posible ver la población de La Mesa.....	138
Ilustración 67 Laguna Verde.....	138
Ilustración 68 Puente de la línea férrea sobre la Quebrada San Miguel en La Capilla	139
Ilustración 69 Estado actual estación de La Capilla	140
Ilustración 70 Ubicación inmuebles Cachipay y La Capilla.....	141
Ilustración 71 Casa quinta Fiesole en Cachipay.....	141
Ilustración 72 Aerofotografía población de Cachipay en 1940	142
Ilustración 73 Aerofotografía La Capilla 1940, se distingue claramente el trazado de la línea férrea	143
Ilustración 74 Casa Quinta Gaira en La Capilla	144
Ilustración 75 Bosque típico que rodea las casa quintas de veraneo.....	145
Ilustración 76 Hotel de La Capilla.....	147
Ilustración 77 Línea férrea a la altura de El Ocaso	148
Ilustración 78 Cultivo de café con sombrío.....	149
Ilustración 79 Camino Real entre San Cayetano y Cartagena	149
Ilustración 80 Quinta San Cayetano.....	150
Ilustración 81 Puente sobre río Apulo en El Ocaso	151
Ilustración 82 Ubicación de casa quintas en la unidad Camino Real	152
Ilustración 83 Ubicación casa quintas y haciendas unidad Camino Real	153
Ilustración 84 Hacienda y Salto de Monjas en La Esperanza	153
Ilustración 85 Quinta de El Ocaso.....	154
Ilustración 86 Aerofotografía de El Ocaso y el camino real 1940.....	155
Ilustración 87 Río Apulo.....	156
Ilustración 88 Quinta la Granja San José.....	157
Ilustración 89 Área Afectada Paisaje Cultural del Veraneo.....	162
Ilustración 90 Área afectada y zona de influencia Paisaje Cultural del Veraneo	164
Ilustración 91 El camino real es un lugar adecuado para la observación de fauna silvestre.	166
Ilustración 92 Hacienda Paloquemao	169
Ilustración 93 Áreas de actuación propuestas.....	173
Ilustración 94 Nodos articuladores del paisaje.....	180

Lista de tablas

	Pág.
Tabla 1 Características físicas de los municipios	103
Tabla 2 División política y población	105

Introducción

El presente proyecto final nace de la reflexión que surge en el curso de la Maestría en Conservación del Patrimonio Cultural Inmueble, sobre aquellos bienes culturales inmuebles que tienen un importante componente territorial, componente que los define, en gran medida, pero que además puede ser la clave para su recuperación y posterior conservación. Esta circunstancia plantea la necesidad de incursionar en el campo de los paisajes culturales y su manejo, no solo desde el punto de vista de la conservación del patrimonio, sino también aprovechando enfoques como el de la geografía, disciplina que ofrece la unidad de paisaje como herramienta conceptual y metodológica para el estudio del paisaje. Por eso, en este proyecto planteo una serie de estrategias para el tratamiento de un área específica, la cual contiene diversidad de bienes inmuebles con interés cultural, asociados a una época determinada y que contribuyen a la conformación de un paisaje cultural en el territorio en el que se asientan.

Uno de los bienes con componente territorial más importante que tenemos en el país, es el conjunto de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, que también es el conjunto de inmuebles más grande que ha sido declarado como patrimonio cultural, y el de más difícil manejo y conservación por su extensión. Ligada directamente a él hay una serie muy importante de bienes inmuebles y de lugares que tienen valor cultural, económico y político.

A finales del siglo XIX se emprendió el proceso de modernización del país, y la construcción de los ferrocarriles fue uno de los más grandes esfuerzos realizados en

el desarrollo de infraestructura, que reformó todo el entorno físico nacional. Los ferrocarriles nacionales de Colombia fueron una acción concreta que el ser humano realizó sobre el territorio, producto de la sociedad de la época y de sus expectativas; el ferrocarril favoreció la colonización de nuevas tierras, contribuyó al aumento de la producción agrícola y ganadera, y, como hecho particular, transformó la actividad turística mediante la movilización masiva de pasajeros, hecho que desarrolló una importante infraestructura para este fin.

Este trabajo se enfoca en un área en particular que está contenida dentro del recorrido del Ferrocarril de Girardot –el cual alberga importantes bienes de interés cultural-. Es aquella que abarca desde la vereda La Esperanza, en el municipio de La Mesa, hasta el túnel del ferrocarril, cercano a Sebastopol. He escogido esta zona por dos razones, básicamente: la primera, porque este tramo en particular está ligado al nacimiento del Río Apulo, que ha sido uno de los ejes de desplazamiento más importantes desde el Río Magdalena hacia Bogotá, no sólo en época republicana, sino en épocas anteriores, como lo demuestran los caminos reales que siguen su ronda. El valle del Río Apulo ha sido determinante para la intervención humana sobre el territorio y para la conformación del paisaje cultural actual.

La segunda razón radica en el hecho de que el tramo de ferrocarril mencionado se encuentra en la franja de transición entre el clima frío de la Sabana y el clima cálido-templado, donde se empiezan a encontrar lugares aptos para el veraneo, con climas medios, tanto que, en décadas pasadas se decía que la población de La Esperanza era ideal para “*destemperar*”, así como sus vecinas El Ocaso, Cachipay, Anolaima y La Capilla, entre otras. El hecho de que esta zona contemple varios climas –que ocasionaron que el ferrocarril que la recorre haya tenido que enfrentar fuertes pendientes y una topografía difícil –la hace muy interesante desde el punto de vista cultural y turístico. La gran cantidad de hoteles y casas quintas que se edificaron en esta zona con motivo de la construcción del ferrocarril y que aún hoy se conservan, son una razón para centrar en estos lugares el proyecto.

Surge la pregunta sobre qué hacer con aquellos inmuebles que dejó la empresa férrea en el país, no solo estaciones y bodegas, sino las construcciones que estaban ligadas a la actividad férrea como hoteles y casas de verano, que en su mayor parte están

abandonadas hoy en día, algunas en muy mal estado de conservación. El desarrollo del turismo en estas regiones puede ser una alternativa adecuada para la valoración y recuperación de este patrimonio.

Desde hace algunas décadas se viene discutiendo el papel del turismo dentro de la conservación del patrimonio, puesto que es una herramienta que puede ayudar al desarrollo de la población y a la conservación y apropiación del patrimonio cultural. El turismo debe ser una herramienta usada dentro del manejo de este patrimonio, para que proteja y transmita los valores culturales y naturales, en beneficio de las futuras generaciones, como lo plantea ICOMOS en la Carta Internacional sobre turismo cultural, 1999.

En el caso del área a estudiar, el turismo puede ser una herramienta importante para la recuperación de este patrimonio; sin embargo es necesario, en primer lugar, comprender el patrimonio que se quiere recuperar y la complejidad de las relaciones territoriales en las que está integrado. Para ello es necesario entender este conjunto como un producto de la relación del ser humano con su entorno físico. Cada acción humana sobre el territorio va conformando un paisaje cultural. Las acciones humanas, ya sean planeadas o no, van sobreponiéndose sobre el paisaje natural, transformándolo; diversas capas que corresponden a distintas épocas e intenciones se superponen y son aquellas capas las que conforman el paisaje en el cual habitamos hoy en día.

El paisaje cultural surge de la interrelación entre los factores naturales y factores humanos, es por esto que para identificarlo es necesario comprender el paisaje tal y como lo percibe la población, reconocer lo que podríamos llamar como "*identidad espacial*" y el papel que el patrimonio cultural juega dentro de este imaginario. En este caso, la construcción del Ferrocarril de Girardot se puede identificar como la intervención humana sobre este territorio, que mayor impacto ha tenido en él, y se ve reflejada en la forma como se ocupó el espacio físico y en la memoria de la población.

Es importante la comprensión del territorio y de este patrimonio con el fin de que pueda proponer una serie de estrategias y actuaciones que permitan un manejo adecuado del paisaje cultural, que incluye el patrimonio dedicado a la actividad turística que

surge a principios del siglo XX con la actividad férrea. Para ello, el presente documento lo estructuro en cuatro capítulos que buscan llegar a una comprensión integral del paisaje y a las posibilidades que existen para su protección y manejo.

En el primer capítulo presento un panorama general del impacto de la empresa férrea en el país, y en la región concreta que se está trabajando, desde el punto de vista histórico. Los Ferrocarriles Nacionales fueron el primer gran esfuerzo por unir las distintas regiones para conformar una “*unidad nacional*”; posteriormente las carreteras completarían este esfuerzo; sin embargo aquellas primeras relaciones que se tejieron con las líneas férreas perduran incluso hoy en día. El turismo fue una de las actividades más importantes que introdujo el sistema férreo y gracias a él aparecen una serie de estructuras dedicadas a esta actividad, además del desarrollo de la “*cultura del veraneo*” dentro de la sociedad colombiana.

En el segundo capítulo planteo el turismo como una herramienta que permite la conservación del patrimonio cultural, sentando las bases para la formulación de las estrategias que más adelante he de formular. Establezco el estado del arte y los principios de manejo que he de tener en cuenta para el planteamiento posterior.

En el tercer capítulo doy a conocer el bien de estudio y su valoración, mediante el desarrollo de las capas que conforman el paisaje cultural al que he hecho referencia. En primer lugar, defino el espacio físico, que constituye la primera capa sobre la que se desarrolla el paisaje cultural y que a la vez es la que limita la actuación del hombre sobre este territorio. En segundo lugar, defino las distintas actuaciones del hombre sobre el espacio físico, procurando un orden cronológico, para poder llegar a establecer un estado actual del territorio, de los poblados y de las zonas rurales y también establezco los marcos normativos y jurídicos que rigen la región.

Posteriormente, con esta información hago el planteamiento de las distintas unidades de paisaje, teniendo especial cuidado de los bienes de interés cultural o natural a los que están ligadas. Es importante aclarar que el propósito no es llegar a un conocimiento detallado de cada uno de los bienes, aunque realizaré un esfuerzo por llegar a una comprensión lo más completa posible de cada uno de ellos, sin perder la visión del conjunto. Esto es debido a que existen aún grandes vacíos en la

identificación del patrimonio relacionado con la “*cultura del veraneo*” en esta zona, aunque la tesis de Sandra Melo, 2012 y la de Martínez, Palau y Pardo 2011, constituyen una importante contribución al conocimiento acerca de las estaciones, la línea férrea y algunas casas quintas del área que estudio; y además, los planes de ordenamiento de los municipios brindan escasa información sobre los inmuebles protegidos o reconocidos, constituyéndose en una fuente limitada de información si se compara con la riqueza de la región.

En el cuarto y último capítulo estructuro el “*paisaje cultural del veraneo*” y las directrices básicas que servirán para la formulación futura de un plan de gestión y manejo del paisaje cultural. Defino, en primer lugar, el paisaje cultural, sus áreas afectadas y zonas de influencia, las condiciones que definen su tratamiento y las políticas y mecanismos que se fijan para su conservación. Finalmente, planteo la conveniencia del uso de proyectos semilla, los cuales pueden contribuir al desarrollo de las estrategias establecidas, con el fin de alcanzar el objetivo propuesto de recuperación y conservación del paisaje cultural en estudio.

1. Capítulo 1. Ferrocarriles Nacionales, pioneros de un patrimonio invaluable

Los Ferrocarriles Nacionales fueron el proyecto de modernización más significativo emprendido por el país. Los Ferrocarriles tuvieron el reto de integrar las distintas regiones del país para activar la economía y lograr el desarrollo de la nación. El objetivo se cumplió de manera parcial, pero el ferrocarril dejó una huella muy importante en la sociedad colombiana.

El Ferrocarril de Girardot, que unía la población de Girardot con Bogotá, contribuyó al desarrollo de aquellas tierras por las que atravesó y se convirtió en un importante medio de transporte de pasajeros que fomentó el turismo, satisfaciendo la necesidad de descanso de los bogotanos de la época. La cultura del turismo así creada transformó el territorio en el que se desarrolló, produciendo un importante legado que aún hoy podemos apreciar.

1.1 Ferrocarriles Nacionales: proyecto de construcción de la nación colombiana

Al hablar de la red de Ferrocarriles Nacionales de Colombia se habla del gran valor que ésta tuvo para el desarrollo del país, pero también acerca de su evidente fracaso, se hace referencia a la esperanza que éste proyecto generaba en ese entonces y a los recursos que se invirtieron en un modelo de transporte que debía respaldar el proyecto de país que se venía construyendo desde mediados del siglo XIX e inicios del XX. El ferrocarril era el símbolo de la modernidad entrante, marcaba el momento decisivo en el que se podría dominar del todo el territorio nacional, comunicando regiones y estimulando su economía. Sin embargo, el ferrocarril solo cumplió parcialmente su misión de traer consigo el tan anhelado desarrollo nacional, labor que quedó incompleta y que incluso en el presente no se ha alcanzado.

Por ello, su fracaso representó no solo el de un sistema de transporte mal concebido, sino que dejó entrever la incapacidad de la nación para llevar a cabo con éxito, proyectos de carácter nacional. Fue un reflejo de la miopía e ineptitud de los gobiernos para realizar las obras necesarias para el progreso y la modernización del país. Y lo más importante, representó la incompetencia para alcanzar el modelo de país que se planteaba. Colombia era un país que no estaba preparado para la modernidad y que llegó a este punto de la historia en medio de guerras civiles e ideas extemporáneas e improcedentes.

En este punto de la historia, donde la influencia de la revolución industrial y la apertura comercial en el mundo influía en el desarrollo de los nuevos estados, la población colombiana se encontraba en mayor medida aislada en las regiones, sus medios de producción eran precarios y la estructura social impedía el libre crecimiento económico, debido a que la tenencia de la tierra ocupada recaía en manos de unos pocos terratenientes, como lo señala el economista Salomón Kalmanovitz. El comercio dependía aún de la fuerza humana y animal para el transporte, situación que limitaba la producción y el crecimiento económico, y esto sumado a los precarios medios de producción, llevaba a que se lograran cubrir solo las necesidades básicas de la población; en general solo unos pocos terratenientes alcanzaban grandes ingresos. Como lo menciona Kalmanovitz, la población colombiana en el siglo XIX “es además una población cuya gran mayoría, más del 85%, vive dispersa en el campo, una parte localizada en las haciendas como arrendatarios y colonos y otra que alcanza una relativa libertad personal al refugiarse en las laderas” (KALMANOVITZ, 1994, pág. 96)

Kalmanovitz coincide con otros autores, que culpan a la herencia colonial como uno de los principales obstáculos para el desarrollo económico durante la República. El esquema social heredado y las trabas al comercio, reflejadas en los impuestos y el monopolio sobre la comercialización de ciertos productos, limitaron el crecimiento de la economía. Sin embargo señala que el esquema de tenencia de la tierra que se dio en este periodo, basado en grandes haciendas y pocos propietarios, limitó el desarrollo agrícola, así como la implementación de nuevas tecnologías, y limitó además el desarrollo de aquellas poblaciones que solo trabajaban en las haciendas sin posibilidad de crecer económica o socialmente.

Todo esto, sumado a las sucesivas guerras civiles, producto de la inestabilidad política que se vivió en el siglo XIX, resulta agravando la disgregación regional y hace difícil la consolidación de una unidad nacional. Durante el siglo XIX es difícil lograr la integración del país en busca de un crecimiento económico social y político común, debido a que las regiones estaban aisladas y crecían cada cual por su cuenta. Solo a finales del siglo XIX el “proyecto centralizador”, como lo llama Kalmanovitz, logra conformar unas bases para el establecimiento del mercado interno, y la conformación de la “nación colombiana”.

En este contexto, el fracaso de la empresa ferroviaria, también fue el fracaso del esfuerzo de algunos sectores de la sociedad por mejorar el país y evidenció la falta de voluntad de las clases en el poder para hacer eso posible, así como la de las generaciones posteriores que no conservaron ni aprovecharon aquello que tanto le costó a la nación. Por ello la conservación y buen uso de este patrimonio es una responsabilidad de todos, si se tiene en cuenta el alto costo que tuvo esta infraestructura para el país y también atendiendo a las actuales necesidades que el país presenta.

La construcción y explotación de los ferrocarriles nacionales, se pueden ubicar en dos periodos: las “concesiones y el estatismo” (LÓPEZ A. , 1930, pág. 130). El primer periodo comienza con la concesión para construir y explotar el ferrocarril interoceánico de Panamá, y termina con las concesiones que da el General Rafael Reyes, la última de estas, la del Ferrocarril de Puerto Wilches. En este periodo se dieron las concesiones de los ferrocarriles de Cauca, Antioquia, Girardot, Barranquilla y La Dorada al Ingeniero cubano Javier Cisneros; las concesiones del ferrocarril de Santa Marta y de Cartagena a Calamar a compañías inglesas y los proyectos de los ferrocarriles de Cúcuta, Sabana, Norte, Sur, Tolima y Amagá a empresarios nacionales. (LÓPEZ A. , 1930)

El segundo periodo coincide con la época del centenario de la Independencia. Fue en este momento cuando el estado comienza a recuperar las concesiones y continúa la construcción de los ferrocarriles por sí mismo. En esta época, como lo señala el ingeniero Alejandro López en 1930, se compraron los ferrocarriles del Sur, Tolima, parte del Norte, acciones de los ferrocarriles de la Sabana, Pacífico, Girardot, Puerto

Wilches y el resto del Norte. También se construyeron los ferrocarriles de Caldas y de Antioquia, cuyas obras estuvieron a cargo de los departamentos a los cuales pertenecían. Cabe mencionar también que en este periodo el Ferrocarril de Antioquia absorbió al de Amagá, que era privado. Posteriormente, en la década de 1930 principalmente, la Nación fue retomando el control de las líneas restantes, terminando su construcción e implantando la administración pública de los ferrocarriles en todo el territorio nacional.



Ilustración 1 Mapa del Istmo de Panamá representando la línea del Ferrocarril de Panamá 1857
Tomado de Library of Congress

La historia de los ferrocarriles en Colombia inicia desde la primera mitad del siglo XIX cuando, aún en tiempos de la Independencia, Colombia se planteaba la construcción de ferrocarriles en su territorio; muestra de ello fue que en 1828 el gobierno nacional contrató al ingeniero J. A. Lloyd para el estudio de una línea férrea que partiera desde la desembocadura del río Chagres hacia la ciudad de Panamá, o un punto cercano en el Océano Pacífico. Debido a la necesidad que surge de conectar el Océano Atlántico con el Pacífico, a través del mejoramiento de la “vía del Istmo”, la comunicación entre estos dos se vuelve un tema recurrente durante el siglo XIX, hasta la construcción del ferrocarril interoceánico y posteriormente el Canal de Panamá ya a inicios del siglo XX. La principal razón para plantear esta obra fue que, debido a la “Fiebre del Oro” en California - Estados Unidos, a mediados de siglo, se estimuló el tráfico de personas que viajaban desde la costa Este de Norteamérica, principalmente desde Nueva York, hacia la costa Oeste de los Estados Unidos. La principal ruta utilizada para este viaje era por el estrecho de Magallanes, rodeando Centro y Sur América. Sin embargo, por esta ruta el viaje era largo y difícil, al igual que atravesar por tierra el Oeste Norteamericano. Por esta razón, el Istmo de Panamá se convirtió en una ruta frecuente para los inmigrantes, pese a la dificultad del terreno y al peligro mismo de la ruta, que era insegura, y además el clima favorecía el contagio de varias enfermedades tropicales. (ARCILA URIBE, 1941, pág. 290)

También, la necesidad de mejorar las condiciones para el comercio, con la comunicación interoceánica, fue otra de las razones para la construcción del Ferrocarril Interoceánico de Panamá. El economista Gustavo Ángel Pérez expone que a principios del siglo XIX se inicia en todo el mundo la construcción de Ferrocarriles; es en este momento cuando se hace importante el comercio mundial y cada país busca construir la infraestructura necesaria, ya sean trenes o canales navegables, que les permitiera transportar y comerciar sus mercancías, fortaleciendo así su economía. “El periodo crucial del despegue de las economías latinoamericanas podría situarse hacia la mitad del siglo XIX, cuando las nuevas naciones trataron de organizar sus economías, lo cual implicó un gran desafío para los gobernantes que dispusieron de nuevas teorías sociales, políticas y económicas y de los logros de la revolución industrial. De las alternativas de progreso que se ofrecieron, tal vez ninguna fue tan explícita como la construcción de los ferrocarriles, no solo por la posibilidad de establecer empresas que facilitaban el desarrollo de otras actividades, sino por el

significado de integración regional, de modernización y de comunicación con el mundo que el tren trajo consigo.” (PÉREZ ÁNGEL, 2008, pág. 15) El ferrocarril permitía la comercialización de los productos a un costo más bajo, puesto que era un medio de transporte económico y eficiente; así, las naciones latinoamericanas, que necesitaban comerciar sus productos en el mundo, pronto empezaron la construcción de líneas férreas en sus territorios, impulsando sus economías nacionales y el comercio con naciones europeas y con Norteamérica, principalmente.

La construcción del Ferrocarril de Panamá, el primero construido en territorio colombiano, se inicia en 1850 por parte de tres norteamericanos, John L. Stephens, William Henry Aspinwall y Henry Grenada, con quienes el Gobierno de la Nueva Granada firmó el contrato de su construcción en 1848, contrato que fue modificado posteriormente en 1850. El ferrocarril empezó a funcionar, finalmente en 1855, después de vencer duros obstáculos físicos para su construcción, sin embargo, esta experiencia no incentivó, en este momento, la construcción de otros ferrocarriles en la nación. Pérez Ángel, plantea que fue en parte debido a la falta de control y supervisión del gobierno central, que no tenía influencia en las provincias alejadas, como Panamá; por esta razón, su construcción no brindó experiencia, desde la técnica o la administración, que apoyara la construcción de futuros ferrocarriles.

Con la llegada al poder de los gobiernos radicales de Manuel Murillo Toro, Eustorgio Salgar y Aquileo Parra, llegaron ideas de progreso y modernización para el país. Dentro de la infraestructura que impulsaron se destaca el inicio de la construcción de las principales líneas férreas del país. Para finales de 1885, pese a la escases de recursos del Estado, se habían iniciado los ferrocarriles de Girardot, Sabana, Puerto Wilches, Antioquia, Pacífico, Dorada, Barranquilla, Santa Marta, Cúcuta y el de Panamá, que ya estaba en funcionamiento. “La fiebre de construir ferrocarriles se inició antes de 1866 inspirados por el éxito del ferrocarril de Panamá y apoyados por sus creencias políticas los dirigentes radicales con Murillo Toro a la cabeza, propusieron el gran proyecto del Ferrocarril Central de Colombia en la década de los años 70. Los Estados Soberanos pensaron en el progreso de sus regiones y emprendieron obras como el ferrocarril de Antioquia en 1866, el del Pacífico gestado en la época de los años 70, el de Puerto Wilches como parte del ferrocarril del Norte, el de la Sabana, el del Norte a Zipaquirá, el de Cúcuta, el de Bolívar, el de Santa Marta.” (PÉREZ ÁNGEL,

2008, pág. 411) Sin embargo en 1885 cuando empieza el periodo de la Regeneración, el proyecto de construcción de ferrocarriles se retrasa considerablemente, producto del cambio de ideología de este nuevo gobierno, que no prioriza el progreso del país. De esta forma, se inician una serie de contratos mal hechos con inversionistas inescrupulosos, que retrasan el avance de las obras y a la vez generan sobrecostos en las mismas.

Posteriormente, con el cambio que generó la constitución de 1886, en donde se pasó de tener un modelo de administración federalista, a uno centralista que concentró el poder en Bogotá, se limitó la autonomía de los Departamentos; por esta razón se detuvo la construcción de las líneas férreas que se habían iniciado ya en sus territorios, por iniciativa de los Estados Soberanos. La burocracia del gobierno central, unido a la fuerte crisis económica que se dio en 1885 y a las constantes guerras civiles que se vivieron a finales de siglo XIX, retrasaron considerablemente la construcción de líneas férreas, y para el momento en que fueron retomadas, las guerras civiles y el clima habían deteriorado lo que ya se había construido. Además, “el desgano de los gobiernos Regeneradores que consideraron a los ferrocarriles como propuestas del radicalismo y la reconversión de la deuda externa; detuvieron el avance de los proyectos. Estos gobiernos prefirieron a sus allegados en la adjudicación de benéficos contratos y en algunos casos persiguieron a los constructores no adeptos al régimen. Simultáneamente, el drenaje presupuestal causado por las tres guerras del final del siglo XIX, cercenó severamente el presupuesto de las obras públicas.” (PÉREZ ÁNGEL, 2008, pág. 411) Es por esto que Colombia entró al siglo XX con un gran atraso en materia de infraestructura, y sin la capacidad administrativa para gestionar las obras que el país necesitaba.

El fracaso del modelo de concesiones, que se implementó para la construcción de los primeros ferrocarriles, limitó también el desarrollo de la infraestructura ferroviaria en el país. El Estado no tuvo la capacidad administrativa ni económica para llegar a cumplir con la construcción de las líneas, mucho menos con la estructuración de una red férrea nacional. Desde el comienzo de los ferrocarriles, la financiación de las obras fue un obstáculo para la construcción de esa infraestructura. Carlos Niño explica que el gobierno no tenía capacidad económica para invertir en los ferrocarriles, pero tampoco los empresarios nacionales tenían suficiente capital para invertir o no querían

arriesgarlo, por ello los primeros ferrocarriles se construyen con capital extranjero, en mayor parte inglés, financiados mediante acciones ofrecidas en forma de bonos que se negocian en la bolsa de Londres.

Debido a la dificultad para obtener inversión, se tuvieron que generar una serie de incentivos para atraer el capital extranjero necesario, puesto que los inversionistas extranjeros no querían arriesgar su capital en un proyecto tan difícil de ejecutar y con probabilidades de éxito tan inciertas. El Ingeniero Alejandro López, en un análisis que hace en 1930, acerca del fracaso de las concesiones, menciona que en los primeros años de las obras, un gran problema fue “la imposibilidad de conseguir dinero en los mercados extranjeros para las concesiones ferroviarias, no solamente por la inseguridad política de entonces, sino por las misérrimas perspectivas de tráfico que debía alimentar estas vías. Si hoy, después de veinte años de empeño por crearse su propio tráfico, apenas tiene el ferrocarril de Girardot un movimiento decente, pueden calcularse ahora fríamente las probabilidades que tendría en el siglo pasado.” (LÓPEZ A. , 1930, pág. 132) A esto se le suma la dificultad de construcción de las líneas, López lo llama “la lucha por conquistar el trópico”; tanto el clima, como las enfermedades, dificultaban la labor de los obreros, y la inestabilidad y fuertes pendientes del terreno, implicaban grandes obras civiles para la realización de los proyectos.

Es por esto que el capital extranjero que llegaba al país para la construcción de los ferrocarriles, se invertía con la condición de que el Estado debía garantizar un beneficio mínimo anual sobre este capital y en caso que este beneficio mínimo no fuera alcanzado, el Estado debía completarlo a las compañías. Como incentivo, también se les dieron tierras a los inversionistas a lo largo de las líneas férreas, las cuales eran vendidas por éstos, cuando cobraban valor gracias al paso del tren.

Los inversionistas extranjeros desconfiaban de la capacidad de pago del país, por la mala reputación adquirida en algunos contratos que el Estado canceló arbitrariamente, de esta manera el gobierno se vio obligado a crear aún más estímulos e incentivos para atraer capital extranjero. “No quedaba otro recurso que apelar al sistema de concesiones, que para hacerlas más atractivas se ofrecían subsidios estatales, en dinero, en garantía de intereses sobre el capital invertido, en créditos estatales, en

adjudicación de tierras baldías cercanas a las obras, o en la mezcla de estas opciones.” (PÉREZ ÁNGEL, 2008)

El nacionalismo no tenía validez en este contexto. “Aquí, debido a la demostrada incapacidad de los capitales nacionales y ante la ausencia de ingenieros con experiencia, o se otorgaban concesiones a los extranjeros o no se construían los anhelados ferrocarriles.” (PÉREZ ÁNGEL, 2008) El Estado dependía de sus ingresos aduaneros, que no eran suficientes para respaldar sus compromisos adquiridos, debían hipotecarlos y recurrir a más préstamos; además sus deudas en el extranjero aumentaban por los intereses y las refinanciaciones a las que se veían obligados a acudir. “Entraba entonces en un torbellino de endeudamiento progresivo y sin fondo que afectaba la autonomía y la actividad del gobierno, lo cual, para el caso que nos ocupa, incidía de manera negativa en sus proyectos ferroviarios.” (NIÑO MURCIA Carlos, 1996, pág. 202) A esto, según Gustavo Pérez Ángel, se le sumaba la mala negociación en varios de los contratos y la falta de información sobre los contratistas, lo que permitía la llegada de varios inversionistas inescrupulosos, incentivados por los beneficios brindados. Solo estafaban al Estado, retrasando las obras y generando sobrecostos en ellas, lo que agravó cada vez más su situación financiera.

Pese a las dificultades planteadas anteriormente, no todos los primeros ferrocarriles tuvieron la misma suerte. El caso del Ferrocarril de Antioquia, que fue el primero en ejecutar su construcción con recursos y administración departamental, fue una experiencia decisiva para la construcción de ferrocarriles por administración estatal, y de esta forma incitó la posterior nacionalización de los ferrocarriles. “En 1893 resolvió el Departamento de Antioquia seguir construyendo y explotando por administración oficial el ferrocarril de propiedad de ese Departamento, tras el fracaso sufrido con la concesión hecha a la firma inglesa Punchard, Mac-Taggart, Lowther y C°. El Departamento organizó desde ese entonces la administración de esa empresa de manera económica, y satisfactoria, por medio de una junta autónoma, hasta cierto punto, de la política, y con cierta elasticidad comercial que permite buscar la economía y evitar el desperdicio sin perjudicar la fiscalización.” (LÓPEZ A. , 1930, pág. 131)

Gracias a la experiencia del FC Antioquia, las compañías del Norte y del Pacífico, principalmente, decidieron también asumir la administración pública de su

construcción y es en la década de 1910, cuando los primeros ferrocarriles construidos fuera del modelo de concesiones extranjeras inician su operación, confirmando que era posible la nacionalización de la red férrea nacional. (FERREIRA, 1916)

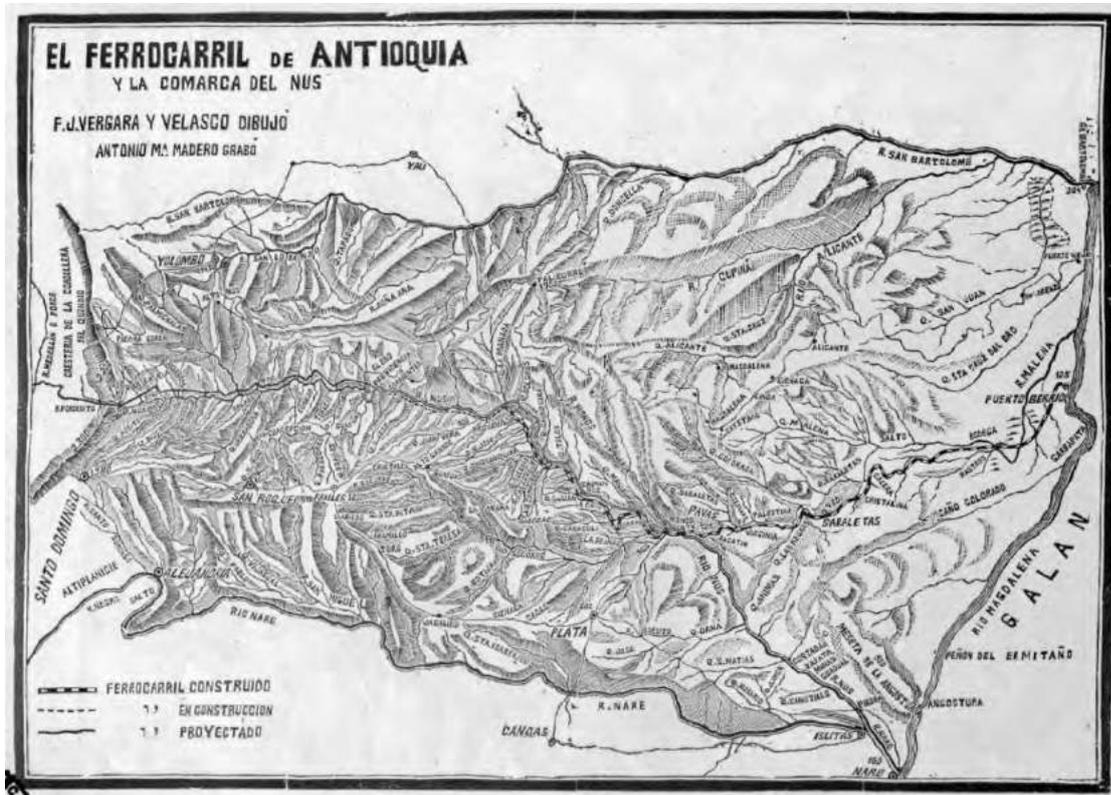


Ilustración 2 Ferrocarril de Antioquia. Tomado de VERGARA Y VELASCO 1910

En medio de las distintas guerras civiles, la construcción de ferrocarriles avanzó lentamente, hasta que llegó, en la década de 1920 la entrega al país del dinero de la indemnización por el despojo del Canal de Panamá. Esta circunstancia, sumada a la bonanza cafetera, se denominó la “Danza de los millones”. Fue el momento de auge en la construcción de ferrocarriles, donde se construyeron más kilómetros de vías férreas. “En primer término estos recursos fueron empleados para impulsar la banca estatal y luego en el desarrollo de los ferrocarriles, como también en obras de infraestructura, dragados, puertos, cables aéreos, puentes, etc. Pero en gran medida estos y posteriores esfuerzos se evaporaron como consecuencia de tanta imprevisión, descoordinación y despilfarro.” (NIÑO MURCIA Carlos, 1996, pág. 203) Varias de las obras emprendidas con dineros de la mencionada indemnización no se completaron debido a la mala planificación, aunque otra parte de la infraestructura que se proyectó fue completada, especialmente algunas de las líneas férreas. Sin embargo no se logró una red de transporte que integrara al país. Con este dinero también se iniciaron las

primeras carreteras, pero en el momento en que se acabó el dinero de la indemnización y llegó la crisis mundial, todas las obras se detuvieron nuevamente. La ineptitud con la que se manejaron los trenes es una muestra de cómo se ha manejado históricamente el país y de las malas decisiones que lo han conducido al subdesarrollo. (PÉREZ ÁNGEL, 2008)

En 1932 el Ingeniero Alfredo Ortega anotó que “hasta el año 1920 las vías férreas del país habían tenido un desarrollo lento y penoso. Los pocos kilómetros construidos, escasos en número y diseminados en regiones aisladas, no prestaban el servicio a que estaban llamados, si, unidos entre sí, a manera de eslabones de una gran cadena, pudieran consolidar mejor la soberanía nacional y al mismo tiempo permitieran desarrollar económica agrícola y comercialmente, el extenso territorio colombiano, bañado por dos océanos y limítrofe con cinco naciones importantes.” (ORTEGA, 1932, pág. IX) Sin embargo en 1922 se dispuso una ley que autorizaba al gobierno para construir por administración directa las líneas, en contraposición con la ley 104 de 1892, y es por esta razón que varios de los trayectos férreos empezaron a avanzar. Bajo la perspectiva de su época el ingeniero Ortega añade con esperanza: “En los actuales momentos y cuando el país, después de una intensa labor no igualada en épocas anteriores, pudo desarrollar obras públicas, principalmente férreas, en cuanto a vías de comunicación se refiere, logró obtener el empalme de diferentes ramales cuya construcción en años anteriores se había iniciado con pomposo nombre de empresa ferroviaria y que, para los no conocedores de la localidad y de la geografía colombiana, formaban complicada red, casi incomprensible, dados sus numerosos ramales, de denominaciones diferentes.” (ORTEGA, 1932, pág. 3)

Bajo la perspectiva del ingeniero Ortega, la necesidad de unir las distintas líneas que se habían construido dispersas en el territorio era la labor más importante para garantizar el correcto aprovechamiento de la infraestructura férrea y también reducir los sobrecostos que se presentaban por culpa de la política que él llama de “salir del paso”, que condujo a una serie de tramos dispersos y con especificaciones técnicas desiguales, para finalmente poder construir las grandes líneas que unificarían el territorio nacional.

En la década de 1920 y 1930, se comienza a discutir la necesidad de integrar la red férrea nacional, comunicando los tramos aislados, y logrando finalmente la integración de las diversas regiones del país. Para este momento, cuando finalmente se intentó consolidar una red férrea nacional, ya se habían construido tramos inconexos y se habían desperdiciado valiosos recursos.

En esta época no solo se consideró la integración de todas las líneas férreas, sino también la integración de éstas con otros medios de transporte como aviones y automotores, que pudieran complementar la infraestructura de transporte del país y vencer la difícil topografía. La idea era comunicar todas las regiones del país, incluso las que permanecían más aisladas, estimulando la colonización del territorio y el crecimiento de la producción agrícola y ganadera.

En 1930 Augusto Alpízar, en un artículo para Anales de Ingeniería, menciona las tres troncales férreas que se planeaban en ese entonces: Pacífico, Central y Occidental, siendo las dos primeras las que se encontraban más desarrolladas para la época. Ésta, junto a otras posibilidades de integración, eran planteadas por parte del gobierno y la administración de los ferrocarriles nacionales; sin embargo, no había una decisión unánime sobre cómo completar la red de ferrocarriles. La necesidad clara de integrar los centros de producción con los puertos era la pauta para la conexión de los diversos tramos. Aun así, la desorganización con la que se manejó la empresa ferrocarrilera continuó también en este periodo.

Varias propuestas de integración para los ferrocarriles nacionales fueron discutidas, una de ellas, es la que expone el Ingeniero Arturo Arcila Uribe, delegado de Colombia al IV Congreso Sudamericano de Ferrocarriles en 1941 (ARCILA URIBE, 1941), en la que propone conectar la red férrea nacional mediante dos troncales longitudinales, una de Pasto a Cartagena, pasando por Buenaventura y Antioquia y una de Florencia a Santa Marta pasando por Bogotá y Puerto Wilches; y dos transversales, una de Amagá a Tunja, pasando por Puerto Berrio y una de Zarzal, en el Pacífico, al Espinal. Las obras para estas conexiones se iniciaban, pero después de un tiempo eran abandonadas, limitando la eficiencia y la utilidad de la infraestructura ya construida.

La red férrea era la gran apuesta en busca de la “unidad nacional”. El ferrocarril recorrió las distintas regiones transformándolas a su paso, permitió la ocupación de nuevos territorios, y le dio un impulso a las economías regionales; la esperanza de progreso que llevaba consigo el “caballo de hierro” a cada territorio al que llegaba, determinaba las formas de vida que se iban desarrollando poco a poco con su paso. Importantes cambios se dieron gracias al tren; aquella figura, símbolo del “camino a la modernidad” provocó que se modificaran los hábitos de vida de la nación, su cultura y el paisaje a través de todo el territorio.



Ilustración 3 Red Nacional de Ferrocarriles Tomado de Cromos Bogotá Junio 12 de 1926 N.510

Como legado, el tren ha dejado toda su infraestructura y dentro de ella, especialmente, las estaciones, que se sitúan a todo lo largo y ancho del territorio nacional, “si el ferrocarril era la comunicación y el transporte moderno, la estación era su símbolo y el

lenguaje desplegado su expresión” (NIÑO MURCIA Carlos, 1996, pág. 211). En las estaciones era donde se desarrollaba gran parte de la historia del país, donde la población se reunía para ver llegar o ver salir el tren; a la par, los puentes y las obras civiles, grandes e ingeniosas obras de ingeniería, expresiones de su tiempo, se convirtieron en el orgullo de las regiones.

La labor fundamental de la construcción del ferrocarril era la modernización y la articulación del territorio nacional, la necesidad de comunicar todas las regiones permitiendo, en primer lugar, la estimulación de su crecimiento económico y también la posibilidad de que el gobierno centralizado pudiera ampliar su influencia en todo el territorio. Básicamente, la construcción de la red férrea era fundamental para la organización política, económica y social del país y para la consolidación de la nación, que en este momento aún seguía siendo un proyecto.

El ferrocarril se convirtió en un importante elemento para la estructuración del territorio y el proceso de modernización. Sin embargo, debido a los intereses regionalistas y a la ineficiencia de la administración nunca se logró el objetivo de conformar una red que integrara las distintas regiones del país. “Si bien las vías del ferrocarril se trazaron desde las ciudades que ya detentaban predominio y desde zonas productivas hacia los puntos de exportación, de todas formas un medio de transporte tan importante habría de tener gran influencia en la conformación y consolidación de las regiones, así como en la jerarquización de las ciudades y su articulación” (NIÑO MURCIA Carlos, 1996, pág. 208). De esta manera, ciudades como Bogotá, Cali, Medellín, Barranquilla, Cartagena, se convirtieron en centros regionales y ciudades del eje cafetero como Manizales, Pereira y Armenia, crecieron rápidamente gracias a la ferviente actividad cafetera. Así mismo, en los lugares por donde las líneas transitaban se crearon nuevas poblaciones, y se dieron las condiciones para el desarrollo de nuevas actividades económicas, lo que cambió radicalmente la fisonomía del territorio nacional, y determinó la forma como se concibe actualmente.

Fue el periodo de tiempo, comprendido entre mediados del siglo XIX e inicios del XX el que marcó, de una manera absoluta la forma en la que se construiría la nación colombiana. Las decisiones que fueron tomadas, al igual que las que faltó tomar, determinaron la forma en que se ocupó y modificó el territorio nacional, creando redes y estructuras territoriales que permitieron la comunicación entre ciertas regiones, a la

vez que brindaron herramientas para el desarrollo a algunas de las zonas del país que se beneficiaron del paso del tren por su territorio. Todo este proceso fue acordado por las voluntades políticas de las clases dirigentes, quienes estaban sometidos a sus disputas ideológicas, anteponiendo las luchas partidistas y regionalistas al progreso de la nación, y teniendo como consecuencia una sucesión de guerras civiles que solo empobrecieron la nación y limitaron su desarrollo.

El aislamiento regional que vivió el país durante el siglo XIX, fue uno de los grandes problemas para la conformación de la nación. Se había originado principalmente por la falta de comunicación entre el territorio, además de las disputas regionalistas y las distintas guerras civiles que se dieron en este periodo; sin embargo, este regionalismo fue el que determinó la construcción de los diversos tramos del tren. “Se comprendía, igualmente, que casi todos los departamentos, atendiendo tan solo a intereses seccionales, se habían preocupado por construir pequeñas líneas aisladas que comunicaban los centros productores y los de consumo con la principal arteria navegable o directamente con los más importantes puertos marítimos del país.” (SALAZAR MONTOYA, 2000) De esta forma se hizo compleja la construcción de una red nacional, dificultando la comunicación y la integración regional.

Por otra parte, hubo actividades y productos, en las diversas regiones del país, que tuvieron su desarrollo a la par con el de los ferrocarriles. Jaime Salazar Montoya, resalta el Café como el producto ligado directamente al desarrollo de la industria ferroviaria en el país. Señala al café como el principal producto de exportación del país por casi dos siglos, cuyo comercio impulsó la construcción de casi todos los medios de transporte: mulas por trochas que llevaban las cargas hacia los ríos donde eran transportados por barcos a vapor. Las mulas se remplazaron posteriormente por los trenes en el transporte de mercancías hacia los ríos más cercanos. Posteriormente llegaron los camiones a los que se les ha atribuido el transporte de la mayor parte de la mercancía en el país. “Las principales líneas férreas se hicieron por lo general donde ya existía producción cafetera, es decir, donde había demanda previa de transporte. Por la facilidad de salida, el café se cultivaba al principio cerca de los puertos, aun si allí no quedaban los terrenos más fértiles; pero de manera progresiva los ferrocarriles abrieron, o mejor, expandieron la frontera agrícola, pues activaron a su paso grandes extensiones de tierra cultivable.” (NIÑO MURCIA Carlos, 1996, pág. 207) Luego, los

trenes permitieron la actividad agrícola en tierras más fértiles y un mejor aprovechamiento del territorio; por ejemplo la Sabana de Bogotá pudo ser cultivada, gracias a la posibilidad de sacar sus productos a otros mercados.

Esto también llevó a la especialización de la producción agrícola de algunas de las regiones por las que pasó el tren, como aquellas productoras de café, tabaco, caña y banano. “Trecos de ferrocarril y trochas y caminos incompletos se trazaron desde Antioquia y Santander hasta el Magdalena Medio para que el Oro, el café, la quina, el tabaco, los sombreros y otros productos que se exportaban a través del río, haciendo posible la integración de las regiones adyacentes a él, si bien con diferencias a lo largo de su curso.” (SALAZAR MONTOYA, 2000) Así, se construyeron trenes hacia las vías fluviales más cercanas; cada región construyó sus tramos, en algunos casos fueron líneas privadas, según las necesidades de su producción.



Ilustración 4 Ferrocarril del Pacífico. Tomado de Libro Azul 1917

El cultivo del café le dio al país la posibilidad de colonizar y hacer productivas nuevas tierras que se encontraban en posiciones geográficas de difícil acceso. Las zonas montañosas, alejadas de los puertos y las principales arterias fluviales, fueron colonizadas poco a poco gracias al paso de los ferrocarriles y a las facilidades de comercio que brindaba el cultivo del café. “Acaso una de las razones por las cuales se haya escogido el café como el producto principal de cultivo de las altiplanicies es el hecho de que puede soportar casi cualquier manejo y que puede soportar también la tardanza de su entrega, así como su elevado valor en comparación a su peso.” (ALPÍZAR, 1930, pág. 73) De esta forma en el siglo XX el café se convirtió en el producto primario para el desarrollo económico del país.

El paso de los ferrocarriles por las zonas montañosas, alteró la fisonomía de las regiones. El trazado de los ferrocarriles de montaña se definió principalmente bajo dos condiciones: la primera fue la comunicación entre ciertos lugares importantes y la segunda, el relieve, procurando siempre la menor cantidad de obras de arte (MAYER , 1893, pág. 360); luego, las estaciones se definieron dependiendo del estudio de tráfico probable. Todas estas acciones alteraban el entorno natural generando nuevos paisajes definidos por el hombre y por las necesidades técnicas de las líneas férreas. “Los ferrocarriles de montaña, aún con especificaciones restringidas, como curvas mínimas de 80 metros de radio, y tangentes mínimas de 30 metros, requieren de un fuerte movimiento de tierras, numerosos puentes, viaductos, alcantarillas y muros de contención. Varios de los construidos han alcanzado de 80 a 100000 metros cúbicos por kilómetro, y de 600 a 800 metros cúbicos de mampostería, también por kilómetro. La conservación en los primeros años de explotación requiere fuertes gastos, mientras se consolidan los terraplenes, y se estabilizan los cortes, cuyos derrumbes son imposibles de evitar, mientras que las tierras no tomen naturalmente un estado de equilibrio permanente. Es, pues, la construcción de la plataforma y su drenaje lo que representa el mayor costo en los ferrocarriles de montaña.” (ARCILA URIBE, 1941, pág. 293)

1.2 Ferrocarril de Girardot, vehículo de progreso y población del territorio

En la historia de los ferrocarriles en Colombia, quizás, el tramo en el que mejor se evidencian los malos manejos del gobierno, la corrupción y la falta de voluntad política es en la línea Bogotá – Girardot. Su historia inicia a mediados de siglo XIX, cuando se vio la necesidad de mejorar el transporte entre la capital del país y el Río Magdalena, puesto que hasta este momento el transporte hasta Bogotá se realizaba de la misma forma en que se hacía en la Colonia, navegando por el Magdalena desde Barranquilla y subiendo a lomo de mula por los caminos reales hasta Bogotá. Sin embargo fue hasta finales de siglo XIX cuando finalmente se emprendieron los esfuerzos para hacer posible este desarrollo. La ley 78 de 1880 determinó que el poder ejecutivo promovería una línea férrea que comunicara el altiplano con el Río Magdalena a la altura de Girardot y en 1881, luego de muchos debates sobre cuál debía ser la ruta a seguir y

por donde era más propicio conectar la capital con el río Magdalena, se comenzó su construcción al expedirse la ley 58 de 1881, que decidió que la línea se construiría, finalmente, hacia Girardot. (Ministerio de Obras Públicas, 1909)

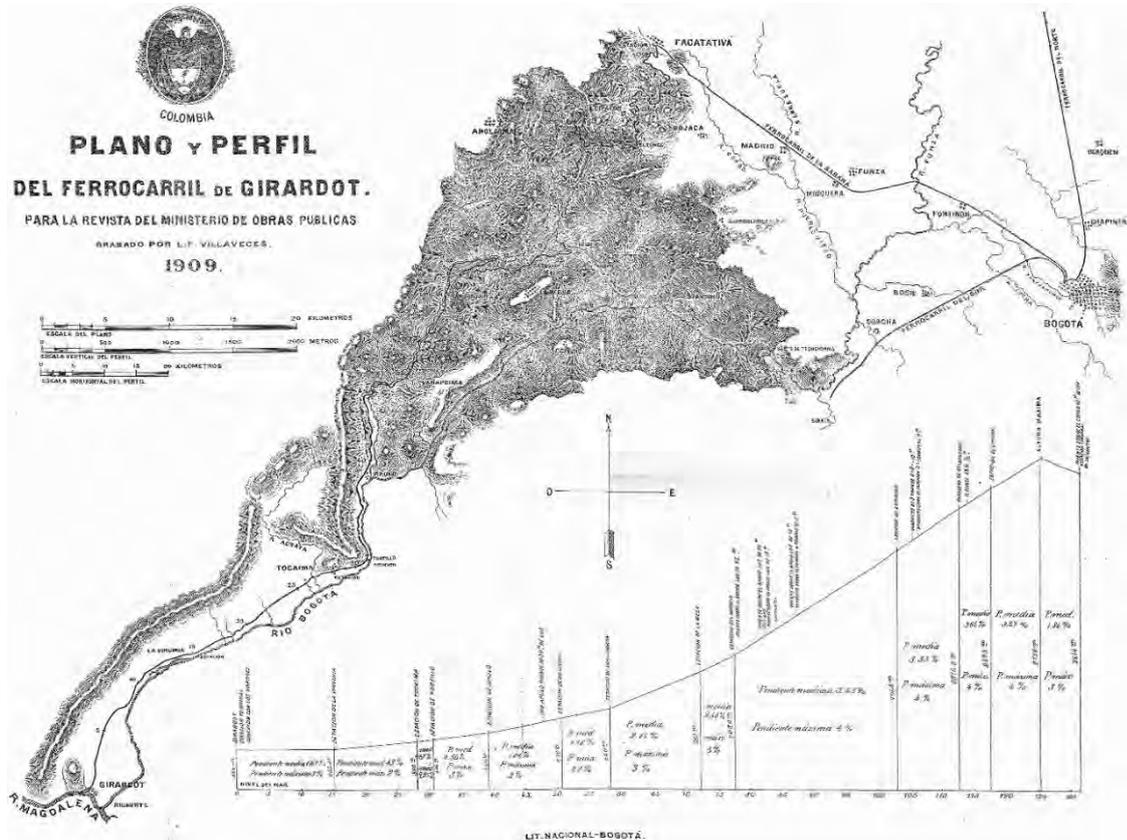


Ilustración 5 Plano y perfil del Ferrocarril de Girardot. Tomado de Ministerio de Obras Públicas 1909

En el libro “Informe que rinde el Ministro de Obras Públicas ante el excelentísimo señor designado encargado del poder ejecutivo”, del año 1909, se señala que el 21 de Junio de 1881 se celebró el contrato entre el gobierno nacional y el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros para la construcción de los primeros kilómetros entre Girardot y Tocaima. La obra debía ser entregada en julio de 1882, pero por problemas en la construcción, la obra se demoró un año y medio más. Luego, el 24 de abril de 1884¹ (Ministerio de Obras Públicas, 1909), se firmó un nuevo contrato con Cisneros, para la construcción de 11 kilómetros de línea férrea entre Tocaima y Juntas de Apulo, contrato del cual solo se avanzaron 3 kilómetros, hasta que en 1886 el contrato se

¹ En el libro de Perez Ángel, Nos dejó el tren, se señala que el contrato fue firmado el 24 de Octubre de 1884.

rescindió por cuenta de Cisneros y los trabajos continuaron por parte del gobierno nacional. En 1888 las obras avanzan desde la estación de Portillo, en el kilómetro 32, donde Cisneros las dejó, hasta la estación de Juntas de Apúlo en el kilómetro 39.

Nuevamente Cisneros pide el contrato para la construcción del ferrocarril, pero en este punto, el gobierno decide cambiar los términos de los contratos anteriores, una y otra vez, para obtener más beneficios, y Cisneros se ve obligado a negociarlo cada vez con sus inversionistas ingleses. El contrato para la continuación de las obras hasta empalmar con el Ferrocarril de la Sabana se firma con el señor Carlos Uribe el 17 de Septiembre de 1887 quien lo traspa a Cisneros el 4 de Noviembre de ese mismo año (Ministerio de Obras Públicas, 1909, pág. 131), hasta que el contrato finalmente es cancelado por orden del presidente Carlos Holguín. Gustavo Pérez Ángel (2008) menciona que la cancelación del contrato y las trabas que se habían puesto anteriormente a su firma, fueron producto de una posible retaliación por parte del gobierno nacional por la participación de Javier Cisneros en la construcción del Ferrocarril de Cúcuta, que se consideraba como un “bastión revolucionario” en contra del gobierno. Teniendo en cuenta la forma en la que se manejaban este tipo de decisiones, anteponiendo las luchas partidistas al desarrollo, no es inverosímil lo que el autor plantea, puesto que el ingeniero Cisneros era un hombre con gran experiencia, que tenía capacidad suficiente para realizar la obra del Ferrocarril de Girardot, y que, posteriormente a su salida de esta obra, participó en la construcción de otras líneas férreas en el país, entre ellas en el Ferrocarril de Antioquia.

Pérez Ángel (2008) expone que desde el momento en que se rechaza el contrato con Cisneros, empieza el retraso de las obras; además, la forma en que se manejó la negociación con Cisneros ahuyentó a los inversionistas extranjeros que, por este motivo, no veían en Colombia una inversión confiable. De esta forma, el gobierno empezó a ofrecer más beneficios para poder atraer capital. Se firmaron una serie de contratos con compañías creadas exclusivamente para la construcción del tren, que no tenían capital efectivo para su construcción y aprovecharon los estímulos brindados por el gobierno, tales como la posibilidad de hipotecar los bienes del ferrocarril y utilizar los bonos emitidos para su financiación, para obtener dinero, y sin avanzar en las obras del ferrocarril.

El 23 de septiembre de 1890 se firma el contrato con el señor Luis Nieto, representante legal de la compañía The River Plate, Loan and Agency, Company Limited de Londres para la terminación de las obras, en donde se señalaba que debía cambiarse el ancho de trocha con que se venía desde Girardot que era de una yarda, a un metro, para poder empalmar con la línea que se había construido desde Bogotá hasta Facatativá. (Ministerio de Obras Públicas, 1909). Finalmente el ancho de trocha no fue cambiado y en 1910 cuando la línea que venía desde Girardot llegó finalmente a Facatativá el ancho de trocha era distinto, situación que obligo a hacer transbordo en esta estación durante años, antes de que se solucionara el problema.

Posteriormente la concesión fue vendida al señor Carlos Tanco quien avanzo un kilómetro y luego el contrato caducó, volviendo la obra a manos del gobierno. El 16 de diciembre de 1894 se firmó un nuevo contrato con el señor Mac. Connico y finalmente el 3 de junio de 1895 comenzaron los trabajos desde Anserma hacia Anapoima, bajo la dirección del Ingeniero George G. Odell. En 1895 el señor Mac Connico traspasó la concesión a la sociedad The Great Colombian Railway Co, que en 1897 se la traspasó al señor José Manuel Goenaga, quien, nuevamente en 1898 se la traspasó al señor Juan B. Mainero y Truco, y se modificó el contrato con el gobierno nacional, en el que se incluye nuevamente la condición del cambio de trocha a un metro. (Ministerio de Obras Públicas, 1909)

“Con fecha del 20 de Octubre del año anteriormente citado (1898) se avisó al Gobierno que estaba terminado definitivamente el trayecto de 5 kilómetros, comprendido entre la población de Juntas de Apulo y el paradero denominado Anserma; y un año más tarde el 22 de Noviembre de 1899, quedó recibido oficialmente el trayecto de 10 kilómetros entre las poblaciones de Juntas de Apulo y Anapoima. Una parte de los trabajos fue ejecutada bajo dirección del Ingeniero Sr. Manuel H. Peña. Era administrador de la empresa y director de los trabajos de prolongación el Ingeniero Sr. Rafael Álvarez Salas.” (Ministerio de Obras Públicas, 1909, pág. 133) En 1900 el señor Mainero y Truco traspaso la concesión a la sociedad inglesa The Colombian National Railway Co Limited, administrada por el señor George G. Odell. Con una nueva hipoteca las obras avanzan desde el kilómetro 59 hasta el kilómetro 68, que son recibidas por el gobierno en 1905. Para continuar las obras entre el kilómetro 72 y 77 el gobierno mandó un grupo de cerca de 1000 soldados bajo el mando del ingeniero

militar José Domingo Paz, que ayudaron en las obras de excavación y banqueo de este tramo. El 1906 se pone en servicio el trayecto hasta la estación del Hospicio en el kilómetro 77 y se anuncia que las obras avanzan hasta el kilómetro 97. (Ministerio de Obras Públicas, 1909)



Ilustración 6 Ferrocarril de Girardot. Tomado de Libro Azul de Colombia 1918

En 1906 se detuvieron los trabajos, debido a que el Gobierno manifestó a la compañía constructora que sería conveniente cambiar el trazado original, para empalmar con el Ferrocarril del Sur, el cual se encontraba más cercano que el punto en donde empalmaría en Facatativá con el Ferrocarril de La Sabana. Los estudios para la prolongación del Ferrocarril de Girardot hasta el Ferrocarril del Sur fueron realizados por el Ingeniero Dr. Enrique Morales. Sin embargo el representante de la compañía, Sr. Odell, continuó la construcción con el trazado original, debido a que en el contrato se acordaba que la empresa constructora podía elegir libremente la ruta que tuviera mayores ventajas.

En 1908 se hizo el traspaso del ferrocarril a la nación para que fuera ésta quien lo terminara, teniendo como condición que se devolvería la obra a la compañía inglesa, para su explotación, una vez se finalizara la construcción. Pese a que el gobierno asumió entonces el manejo del Ferrocarril de Girardot, en los años que siguieron las

pérdidas se elevaron y la deuda creció, hasta que en 1920 se decidió que se liquidaría la compañía inglesa y que el gobierno compraría las acciones suficientes para poder quedar como único acreedor y dueño del Ferrocarril; sin embargo, debido a la crisis europea, el contrato mencionado no se pudo realizar. (ORTEGA, 1932)

En 1909 el presidente Rafael Reyes realiza un recorrido por el país en el que, partiendo desde Bogotá, incluyó la visita a las obras del ferrocarril de Girardot, de esta visita, se hace un breve informe en el libro del General Pedro A. Pedraza a propósito del viaje. “El ferrocarril de Girardot fue recorrido en toda su extensión. Desde Facatativá hasta el kilómetro 105, haciendo el viaje a caballo, el Excelentísimo Señor Presidente de la República – General Rafael Reyes – inspeccionó el magnífico trabajo que se está ejecutando en esta vía, y desde el kilómetro 105, punto a donde llega ya el enrielado, hasta la estación de El Hospicio, se continuó la inspección en una mesita de mano. El Excelentísimo Señor Presidente tuvo a bien comisionar a uno de nuestros principales ingenieros Dr. Juan Nepomuceno González Vásquez, para que practicara una inspección en cierta parte de la línea a fin de que diera al gobierno su valiosa opinión sobre el particular. El Dr. González Vásquez practicó la inspección correspondiente en asocio del Dr. Justino Moncó y rindió un informe que es de alta satisfacción para el gobierno.” (PEDRAZA, 1909, pág. 258)

Para éste mismo año, 1909, en el informe que rinde el Ministro de Obras Públicas se evaluó el estado de la línea hasta el momento, y se hace un listado de las estaciones:

Girardot.....	Kilómetro 0
La Virginia (paradero).....	Kilómetro 15
Tocaima.....	Kilómetro 28
Portillo.....	Kilómetro 31
Juntas.....	Kilómetro 39
Anapoima.....	Kilómetro 51
San Joaquín.....	Kilómetro 58

La Mesa ²	Kilómetro 72
El Hospicio.....	Kilómetro 77
La Florida.....	Kilómetro 102
Zipacón.....	Kilómetro 117
Facatativá.....	Kilómetro 131, 903 metros.

Adicionales al trayecto propiamente dicho, algunas otras obras relacionadas merecen mención: “Como obras de arte de alguna importancia se pueden mencionar: un túnel de 155 metros de longitud, situado en el kilómetro 114,3; un viaducto de 17 metros de altura por 40 de longitud (kilómetro 106); otros viaductos de menor importancia; y varios puentes de hierro sobre el río Apúlo. La vía tiene una anchura entre rieles de 0,91 m. Estos pesan a razón de 25 kilos por metro lineal, con excepción de los que están colocados entre Girardot y Juntas de Apulo, que se trataron de cambiar por tener apenas un peso de 19 ½ kilos por metro lineal.” (Ministerio de Obras Públicas, 1909, pág. 142) Más adelante se menciona que se está construyendo “un gran viaducto de hierro” antes del paradero de La Esperanza, dirigido por el señor Enrique Morales, Ingeniero Jefe de la obra del ferrocarril de Girardot, y una vez terminada esta obra se podría dar en servicio este tramo hasta el Hospicio.

Para éste periodo no estaban construidas aún la gran mayoría de las estaciones intermedias. Estaciones como El Ocaso y Cachipay se consideraban tan solo paraderos. Igual ocurre con la estación de La Esperanza que fue construida en 1911, dando origen así a la población que lleva el mismo nombre. En el informe mencionado se puede apreciar el estado de las obras en este punto. “La línea férrea hasta el paradero de La Esperanza, kilómetro 84, está en buen estado de servicio, aun cuando no está balastada en su totalidad. Los puentes y viaductos son de mampostería de piedra y vigas rígidas de hierro. El terreno ocupado por la carrilera es por lo general sólido, salvo dos cortos trayectos cerca de la hacienda de Sebastopol, en donde se están haciendo trabajos de pilotaje para darle consistencia al subsuelo. La línea está bien nivelada y los rieles descansan sobre traviesas aserradas de forma rectangular,

² Se le dio el nombre de estación de La Mesa, a la estación construida en la población de San Javier, que era el punto más cercano para comunicar la ciudad de La Mesa con la línea férrea Girardot – Bogotá.

maderas resistentes como guayacán, cumulá y otras, traídas de tierra caliente. Las juntas son alternadas y las placas de unión llevan perforaciones para asegurarlas a las traviesas en impedir el deslizamiento de los rieles. En la actualidad varias cuadrillas de trabajadores establecidas a lo largo de la vía se ocupan en terminar el balasto de las carrilera, arreglar los desagües, desmalezar la zona, corregir los taludes de los cortes en aquellos sitios que pueden presentarse derrumbes sobre la línea del ferrocarril y en los trabajos de pilotaje, como ya se dijo.” (Ministerio de Obras Públicas, 1909, pág. 145)³

En 1911 el ingeniero Alfredo Ortega en compañía del Ingeniero Alejo Morales, Ingeniero Jefe del Ferrocarril de Girardot, realiza una visita a las obras para dar cuenta del estado en el que están. Para ese momento, la línea está a cargo de cuatro Ingenieros de Sección que dependen del Ingeniero Jefe. El primer tramo comprendido entre los kilómetros 132 a 96 estaba a cargo del Ingeniero Dr. Gabriel Suárez; en este momento se realizaban labores de mantenimiento para la línea y se menciona que el terreno, con excepción de cortos tramos, es bastante firme, aun cuando los taludes no tienen la pendiente necesaria. Se menciona que los rieles instalados no tienen la resistencia requerida para soportar el peso del material rodante.

“El segundo tramo está comprendido entre los kilómetros 95 y 78 y está a cargo del Ingeniero Dr. Germán Villa. El terreno en esta parte es de muy mala calidad y en

³ En el informe que hace el Ministerio de Obras Públicas también se hace referencia a los ingenieros que han participado en la construcción del ferrocarril hasta ese momento: “Muchos Ingenieros colombianos han prestado su colaboración eficaz en la construcción de este Ferrocarril, y de pronto sólo recordamos los siguientes nombres: Rafael Arboleda, Modesto Garcés, Manuel H. Peña, Santiago Ponce T., Rafael González, Antonio Muñoz de la Torre, José Domingo Paz, Diodoro Sánchez, Cecilio Echeverría, Gabriel Solano, Rafael Álvarez Salas, Luis Lobo Guerrero, Julio Matiz, Julio Garzón Nieto, Alberto de la Torre, Roberto B. Brunch, Ricardo Pérez y otros varios que han ayudado con inteligencia y consagración a los colegas ingenieros ingleses. Además, en esta obra ejercitaron su enérgica acción los activos empresarios Sres. Francisco J. Cisneros y Carlos Tanco, quienes dieron impulso igualmente a la mayor parte de las líneas férreas que hoy se hallan en explotación en el país.” (Ministerio de Obras Públicas, 1909, pág. 144). En 1914 la revista Anales de Ingeniería, también hace reconocimiento de los ingenieros que participaron en la realización del Ferrocarril de Girardot, a los nombres anteriores se les suma Indalecio Liévano, Alejo Morales y Gabriel Suarez M. (Anales de Ingeniería, 1914)

épocas de invierno se presentan hundimientos y derrumbes que hacen necesaria la construcción de variantes y de obras de defensa, principalmente muros que ha sido necesario pilotear y anclar para darle solidez. En la actualidad los trabajos están concentrados a balastar la línea, desmalezarla, mantener abiertos los desagües, corregir el talud de los cortes, cambiar las traviesas dañadas, levantar y nivelar la línea en los sitios en donde se produjeron hundimientos por el invierno que acaba de pasar; en construir una variante antes de la estación de La Esperanza, para retirar la línea de la orilla de la barranca. Con excepción de los últimos kilómetros, la línea en general está en buen servicio.

El tramo siguiente está a cargo del Ingeniero Dr. Felipe Zapata, y está comprendido entre los kilómetros 77 a 40 inclusive. Una parte del terreno comprendido entre los kilómetros 77 a 60, continuamente se está deslizando hacia el valle del río Apulo. Esto ocasiona la destrucción de los muros de sostenimiento de los estribos de los puentes, como se observa actualmente en el viaducto situado en el kilómetro 77, cuya reconstrucción se piensa hacer próximamente. El Dr. Morales ha ordenado que se reconstruyan unos puentes que están completamente dañados, sea por la defectuosa construcción o por el empuje de las tierras.” (ORTEGA, 1911, pág. 210)

Finalmente el tramo siguiente se encontraba a cargo del Ingeniero Dr. Alberto de la Torre y está comprendido entre los kilómetros 39 y 0, que corresponden al primer tramo que se realizó, a cargo del ingeniero Javier Cisneros. Allí el terreno es de buena calidad y los trabajos están concentrados a cambiar los rieles y las traviesas dañadas.

Con respecto a las obras de arte, se nombra que los trabajos de la nueva estación de Girardot están adelantados, y que en la estación de La Mesa se han terminado los cimientos del edificio que se construirá. “Es digna de mención la medida que se ha tomado para que se demuelan las habitaciones de paja de aspecto miserable, que producen impresión desagradable a los pasajeros. En La Esperanza están concluidos los cimientos del edificio que va a servir de estación. También se han armado a la orilla de la línea casas metálicas para trabajadores. Tanto éstas como las estaciones de que se ha hablado anteriormente –La Mesa y La Esperanza–, fueron traídas del exterior y tienen aspecto muy decorativo.” (ORTEGA, 1911, pág. 212). Ya en este periodo se inicia el cambio de las estaciones que se construyeron en primer lugar, para dar paso

a nuevas estaciones, con mejores acabados y más acordes con el flujo de pasajeros que recibiría el Ferrocarril de Girardot.

Aunque las obras no estaban finalizadas en su totalidad, el flujo de pasajeros que se empezaba a recibir dejaba entrever la importancia que tendría el turismo en la actividad del ferrocarril, por ello el Ingeniero Alfredo Ortega finaliza su inspección con la siguiente recomendación: “Como los domingos no hay servicio de trenes, sería conveniente que se establecieran de recreo hasta la estación de La Esperanza, con lo que se aumentarían las entradas en la explotación.” (ORTEGA, 1911, pág. 214)

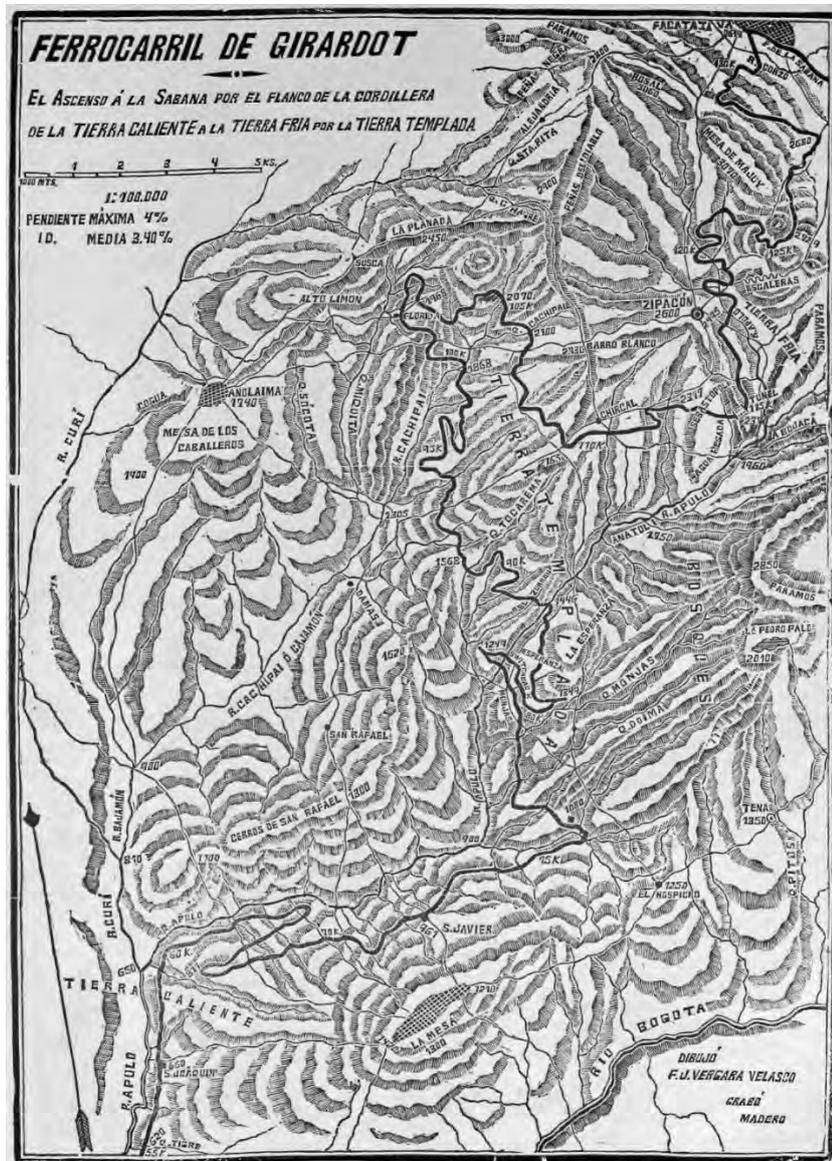


Ilustración 7 Ferrocarril de Girardot. Tomado de VERGARA Y VELASCO 1910

En 1913 en el informe del Ministerio de Obras Públicas se hace un listado de las obras ejecutadas, entre las que se encuentran un edificio metálico y 150 metros de apartadero para la estación de Cachipay, un andén de cemento y la construcción de 2 columnas en cemento para La Esperanza, y la construcción de 4 columnas de cemento en Zipacón, y se hace un listado de las tierras que faltan por comprar hasta ese momento. (Ministerio de Obras Públicas, 1913)

En 1914 se da cuenta de los trabajos realizados hasta entonces, se informa que la vía está en buen estado, salvo algunos hundimientos en el tramo comprendido entre el Túnel (Kilómetro 114) y el Alto del Tolú (Kilómetro 91), se hicieron puentes y alcantarillas para remediar la situación. Con respecto a las edificaciones se nombra que aún no está construida la estación de Facatativá, por lo que se adecuó una casa para este fin. Las estaciones de Girardot, Tocaima, La Mesa y Facatativá tienen teléfono y telégrafo, sin embargo de las demás estaciones solo en la Cascajera y la Bodega del río tienen teléfono. (MORALES R, DUSSÁN CANALS, & ZAPATA, 1914)



Ilustración 8 Ferrocarril de Girardot. Tomado de Libro Azul de Colombia 1918

En la década de 1910 el geólogo norteamericano Arthur Clifford Veatch, realiza un viaje desde Quito a Bogotá, del cual publica un libro posteriormente en 1917. En él incluye una descripción del estado de la vía que comunicaba Girardot con Santafé de Bogotá. Explica que para la conexión de Bogotá con Girardot existen dos distintas líneas de ferrocarril, la primera, el Ferrocarril de la Sabana, que se extiende desde Bogotá a través de la sabana 25 millas hasta Facatativá, y el Colombia National Railway o Ferrocarril de Girardot, que descende por la cara oeste de las montañas desde Facatativá y sigue el valle del río Apulo y del río Bogotá hasta el Magdalena (VEATCH, 1917). Añade que al ser dos líneas distintas, la de Girardot con un ancho entre rieles de una yarda y la de la Sabana de un metro, se debe hacer transbordo en Facatativá entre las dos líneas, y al ser las líneas tan cercanas, no es posible tender un tercer riel como se hacía frecuentemente en el oeste norteamericano.

De este último tramo de su viaje hasta Bogotá, Veatch (1917) relata que, partiendo desde Girardot se pasa por Tocaima, a 28 kilómetros, conocida por sus manantiales medicinales, termales, y azufre, con una vegetación correspondiente a una zona semiárida. Luego, a 39 kilómetros de Girardot se llega a Juntas de Apulo, que es donde el río Apulo se une al Bogotá, allí se aprecia desde la vía férrea “un hotel muy pretencioso, pero parcialmente terminado, y aparentemente descuidado por algunos años - un monumento a un sueño ambicioso, que no se llevó a cabo” (VEATCH, 1917, pág. 222). Cerca de Apulo se ubica la finca del expresidente Rafael Reyes, y es por su iniciativa que en 1906 estableció la estación agronómica entre Tocaima y Apulo.

Continuando por el valle del río Apulo, las montañas se hacen más altas a ambos lados, luego se llega a Anapoima a 51 kilómetros, allí se transita entre el río Apulo y el Bogotá, luego en San Joaquín a 58 kilómetros, es posible ver la cima plana del cerro sobre el que se asienta la población de La Mesa. Pronto se inicia la subida de cara a la montaña, continúa San Javier a 72 kilómetros y El Hospicio 5 kilómetros después, donde hay numerosos vendedores de frutas. Durante mucho tiempo El Hospicio fue la última parada de la línea, desde allí se continuaba a lomo de mula, atravesando La Mesa, Tena, Tambo y Boca de Monte hasta Barroblanco, y de allí a Madrid para atravesar la Sabana en tren.



Ilustración 9 Ferrocarril de Girardot. Tomado de Libro Azul de Colombia 1918

Se continúa hasta La Esperanza, en donde el tren hace una parada para que los pasajeros puedan almorzar en el hotel que se ha establecido en este punto. La temperatura es muy agradable, y es un lugar favorito para las familias de Bogotá, que cada vez es más popular. El jardín tiene una excelente vista, en donde se pueden ver las colinas bajas del valle del Magdalena, y a pocos kilómetros de distancia, en el mismo nivel la población de La Mesa. Continuando el ascenso desde La Esperanza, el tren pasa a través de una plantación de café, y luego entra en una vegetación espesa y variable, hasta pasar un pequeño túnel, donde se entra a la población de Zipacón, cuyas laderas están llenas de pequeñas minas de carbón. Allí el clima cambia y se hace frío, se asciende hasta llegar a la cima, y se comienza el descenso hacia Facatativá, donde se hace el cambio de línea. (VEATCH, 1917)

Como se mencionó anteriormente, en el año de 1920 no se pudo realizar el traspaso de la propiedad del ferrocarril correspondiente a la compañía inglesa al gobierno colombiano. Finalmente el gobierno compró el ferrocarril en 1923 y se hizo cargo tanto de las deudas como de la administración del Ferrocarril de Girardot. Pero las demoras y los innumerables contratos que se firmaron durante su construcción, al igual que la planeación inadecuada, la corrupción y el mal manejo administrativo, generaron sobrecostos en la obra que afectaron su rentabilidad, a pesar de las importantes cifras

de pasajeros y carga que transportaba. “Al aplicarle a los 202 km considerados, los costos de construcción unitarios obtenidos en los tramos de referencia (los construidos por Cisneros), resulta que en lugar de 28 millones de pesos oro que salieron del presupuesto nacional, debieron haber contado solo 5.5 millones, con una diferencia de 22.6 millones de pesos oro correspondientes al despilfarro o al robo.” (PÉREZ ÁNGEL, 2008). Además de esto, el retraso que tuvieron las obras durante años, afectó la ciudad de Bogotá, cuyos habitantes y visitantes tuvieron durante mucho tiempo que seguir usando trochas para atravesar la montaña para entrar o salir de la ciudad, a pesar de que ya se habían invertido significativos recursos en la construcción del ferrocarril.

En efecto, la falta de planeación había ocasionado que el ancho de trocha entre la red que venía de Girardot y la que iba de La Sabana a Facatativá, donde empalmarían, no coincidiera, a pesar de que en varios de los contratos firmado se había especificado la necesidad de cambiar el ancho de trocha de una yarda a un metro, medida que tenía el ferrocarril de La Sabana. En septiembre de 1924, finalmente, el Ministerio de Obras Públicas mandó cambiar el ancho de trocha desde Facatativá a Bogotá de un metro a una yarda para que, después de varios años, los pasajeros no tuvieran que hacer transbordo en Facatativá.

Otro aspecto en el que se hizo patente la falta de planeación en el recorrido que debía llevar el tren fue el llamado switch-back de La Esperanza, tramo en el cual el tren cambiaba el sentido en el que avanzaba, recorriendo un amplio tramo en reversa, como resultado de una solución tomada para salvar fuertes pendientes de la zona, y que en un comienzo debía ser provisional pero que con el tiempo quedó definitiva ya que no se hicieron las obras necesarias para que el tren pudiera continuar con la máquina a la cabeza del tren y que representó, con el tiempo, una característica especial de esta línea.

Como lo describe Gabriel Poveda Ramos refiriéndose al switch-back de La Esperanza, “allí el tren que va de Girardot a Bogotá entra de frente (mirando al norte) a la estación, se detiene 10 minutos para embarcar y desembarcar carga y pasajeros, luego reanuda su marcha (mirando al norte) pero retrocediendo por una carrilera que empalma en ángulo agudo con la que venía subiendo, y así, en retroceso, y sigue subiendo ladera

arriba, después de haber descrito una enorme Z en la falda occidental de la Cordillera Oriental. Mirando siempre hacia el norte.” (POVEDA RAMOS, 2010). Este particular recurso fue mencionado en un informe con ocasión del nuevo contrato de 1908, en que el gobierno recibía las obras para terminarlas, ocasión en que se realizó una visita al trayecto por parte del Presidente Rafael Reyes y el Ministro de Obras Públicas.

Sin embargo, pese a ser una solución técnica poco común, rápidamente el sistema implementado en este punto, el switch-back, fue novedoso para el país y se convirtió en uno de los atractivos turísticos de la región. “De la misma manera que es inolvidable para quienes iban de Bogotá a Girardot, una línea que se convirtió en un tren turístico por excelencia, el trayecto en zigzag de La Esperanza (el único switch-back que hubo en Colombia; un sistema eficaz y corriente en Sudamérica, que también existe en el trayecto de Cuzco–Machu Picchu) en donde la máquina tira y empuja alternativamente para poder sortear la cuesta.” (BETANCUR Belisario, 1995).

En 1923, cuando finalmente el gobierno tomó la administración y explotación del tren de Girardot, la línea tenía las siguientes especificaciones:

- “Trocha de 1 yd entre rieles = 0.914 m
- Traviesas de maderas duras, como guayacán, “cumulá”, etc.
- Rieles de 25 kg. Por metro lineal (demasiado delgados y livianos)
- Pendientes máximas 4% (compensando en las curvas muy forzadas y cerradas)
- Radio mínimo de curvas 57 m (curvas muy forzadas y cerradas)
- Dirección de la línea, Girardot a Facatativá SO-NE
- Característica especial de la vía: el switch back en la Estación de La Esperanza” (POVEDA RAMOS, 2010)

En 1925, según las Memorias del Ministerio de Obras públicas, se realiza una reconstrucción de la estación de tren de La Esperanza. “Varios de los edificios que sirven de estaciones en esta línea, no correspondían ya a las necesidades de servicio, y se han ido ensanchando, armonizando la capacidad con un poco de estética. Actualmente se reconstruye la estación de La Esperanza, mediante un planeamiento

cuidadosamente estudiado, el cual incluye la ampliación de las líneas secundarias de servicio...” (Ministerio de Obras Públicas, 1925)

En este año también se dio inicio a la obra que contribuyó, en gran parte, a que esta línea férrea se convirtiera en una de las más importantes del país y una de las más transitadas. Fue el Puente de Girardot sobre el Río Magdalena. En 1925 se contrató la obra del puente con la Sir W. G. Armstron Whitworth & Company Limited de Londres y fue finalizada en 1930. Sobre el puente, Ortega señala que “está formado por un arco central de 130 metros de luz entre los estribos principales, dos tramos de 65 metros, un viaducto de 121 metros del lado de Girardot, y otro viaducto de 150 metros, del lado del Tolima, colocados sobre 54 bases de mampostería, todo lo cual da una longitud de 466 metros. La plataforma tiene 6,10 metros de anchura, repartida en un tramo para la línea férrea, y dos paralelas laterales para los peatones. La estructura metálica pesa 1500 toneladas.” (ORTEGA, 1932, pág. 130)

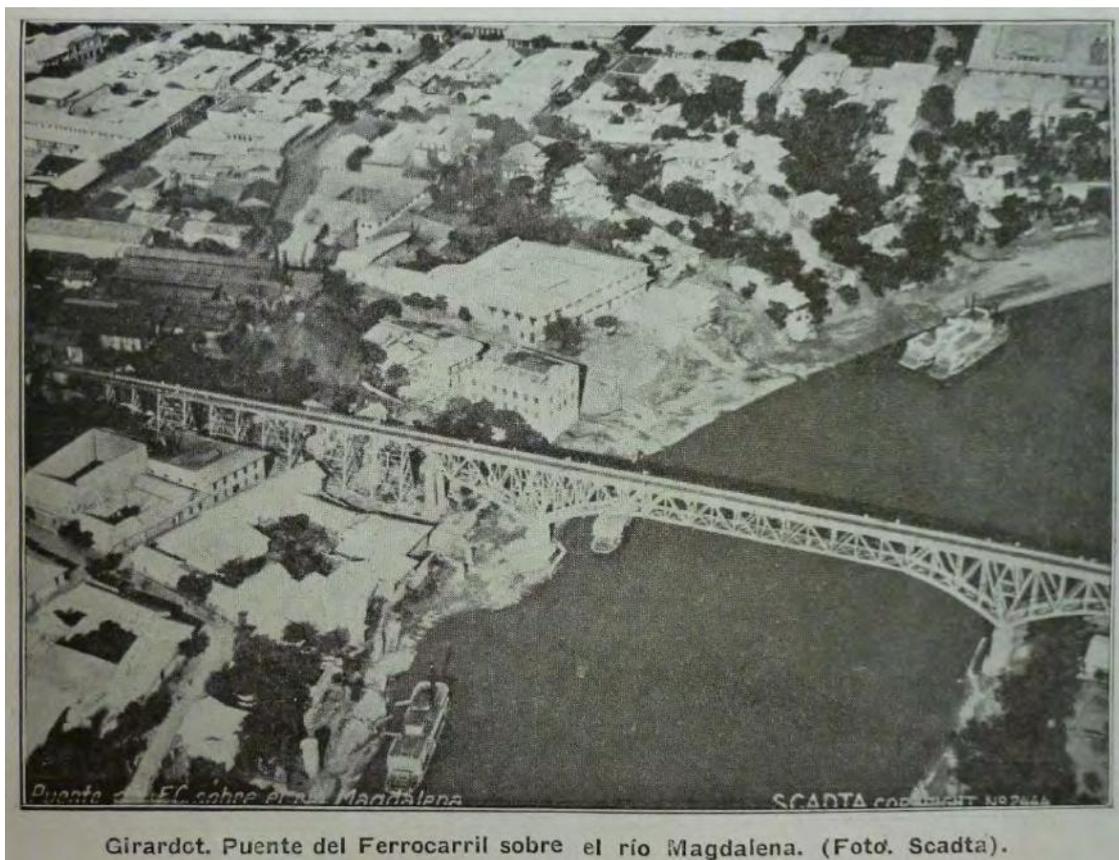


Ilustración 7 Puente de Girardot. Tomado de Cromos Febrero 4 de 1933 N.850

Con la construcción del Puente sobre el río Magdalena, el ferrocarril de Girardot se conectó con la línea que comunicaba con Ibagué y con Armenia y pasó a ser parte de la red del Pacífico que lo comunicó con la mayor parte del país, y a la cual perteneció hasta que, posteriormente, la empresa ferroviaria fue abandonada y reemplazada por el transporte automotor. Pese a todos los inconvenientes que se presentaron durante su construcción, el Ferrocarril de Girardot adquirió importancia significativa en el tráfico de esta parte del país y llegó a ser el ferrocarril más importante de Colombia, no solo por las cifras del tráfico de carga y pasajeros, sino también por la cultura que se desarrolló paralela a la actividad férrea. Son grandes los aportes que el Ferrocarril de Girardot hizo a la sociedad colombiana, en su entorno se tomaron importantes decisiones políticas y económicas que aún se reflejan en la actualidad del país.

1.3 Hoteles, casa quintas y casas de recreo, la cultura del “veraneo” en las primeras décadas del SXX

En Colombia los Ferrocarriles Nacionales no solo fueron una fuerza que impulso la industria nacional, sino que fueron también el vehículo que movilizó a la población en busca de nuevos territorios y estimuló la exploración y colonización de nuevas tierras. La facilidad de transporte que brindó el ferrocarril, permitió la rápida colonización de los lugares por los que transitaba. De esta manera, aparte de que se estimuló la economía, se hizo posible el turismo dentro del territorio nacional, que en épocas anteriores resultaba difícil e incluso peligroso, por la falta de transporte y de una infraestructura adecuada, tanto así, que era más fácil hacer turismo en Europa que en el interior del país.

Es esta nueva actividad, el turismo, que para inicios de siglo XX apenas nacía, la que promovería el crecimiento de nuevas regiones y sería en parte, gran responsable del desarrollo económico y cultural de éstas. Con el paso del tren y con la gran afluencia de pasajeros que esto significaba, en todo el país se empezaron a desarrollar proyectos turísticos en el área de influencia de las líneas férreas. En Puerto Berrio, Antioquia, se construyó el Hotel Magdalena, el más grande ligado al Ferrocarril de Antioquia, proyectado debido a la gran cantidad de pasajeros que transitaban por el puerto. Su construcción inicia en 1908 a cargo del Ingeniero Neftalí Sierra, vinculado

a la firma H.M Rodríguez e hijos S.A y fue terminado tres años después, convirtiéndose en el primer edificio construido en concreto reforzado, en el país. (Biblioteca Virtual Banco de la República, s.f.)

En Buenaventura, Valle del Cauca, se construyó el Hotel Buenaventura en los años de 1920, por parte de la Compañía del Ferrocarril del Pacífico. Este hotel servía a la vez como estación al Ferrocarril del Pacífico y fue uno de los primeros en construirse a principios del siglo XX en el Pacífico y uno de los más grandes e importantes que se construyó. (Biblioteca Departamental Jorge Garces Borrero, s.f.)



Ilustración 8 Hotel de San Javier. Tomado de Libro Azul 1918

El Ferrocarril de Girardot y su zona de influencia se convirtieron también en un gran centro turístico, el más importante del centro del país. La necesidad de recreo de los habitantes de Bogotá, poco a poco fue encontrando en las poblaciones aledañas a la capital el paisaje y el clima favorables para su satisfacción y descanso y poco a poco la actividad turística atrajo gentes de todas partes del país. Muchas personas establecieron su vivienda en estos lugares, pero también la población flotante que llegaba en la época de vacaciones fue muy superior. En estas primeras décadas del siglo XX las familias bogotanas, especialmente, frecuentaban cada vez más la región y empezaron a construir allí sus casa quintas de veraneo, ocupando los territorios que antiguamente pertenecían a grandes haciendas y originando nuevos poblados en las

cercanías a la línea férrea. El clima de la zona hizo propicio el desarrollo de la actividad del turismo, y durante esta época hubo un gran crecimiento en la cantidad de los lugares de descanso establecidos. Numerosos balnearios, hoteles y casas quintas fueron construidos en toda la región y aún hoy en día se encuentra el testimonio de muchas de aquellas construcciones, algunas de las cuales mantienen un buen estado de conservación. Todo esto, gracias a la facilidad de transporte que brindaba el ferrocarril.

Sin embargo gran parte de estas estructuras fueron abandonadas, muchas de las familias que tenían allí sus casas de veraneo abandonaron la región, ya sea por la violencia de los años 50 y el fin del ferrocarril, o por el mal estado de las vías carretables, o simplemente por la nueva facilidad de viajar a otros lugares. El arquitecto Fernando Correa Muñoz, escribe en 1985, a propósito del abandono de esta región que “no han pasado 30 años desde la desaparición del Ferrocarril de Girardot y de la lenta agonía de la importante cultura que floreció a lo largo de esta ruta, pletórica de aromas, comestibles, verdor, atardeceres con horizontes superpuestos y arquitectura candorosa. Pero en tan corto lapso, si han sido profundos y radicales los cambios en la sociedad y la economía como para alejar del conocimiento nacional esa región y los hechos políticos definitorios que allí se gestaron en una época que bien podría recibir el nombre de “el gobierno desde el veraneo”” (CORREA MUÑOZ & VALLEJO DE CHAMORRO, 1985, pág. 4)



Ilustración 9 "La vida tranquila del doctor Olaya Herrera en El Ocaso" Tomado de Cromos Enero 11 de 1930

Varios de los gobernantes del país tuvieron sus residencias de verano en el trayecto del Ferrocarril de Girardot, sin importar su filiación política; allí acudía la sociedad bogotana en busca de recreo, y gradualmente se convirtió también en la sede de reuniones y actos sociales que cambiaron la historia; las decisiones allí tomadas incidieron en la forma como se manejó el país, puesto que varios presidentes, como Rafael Reyes y Enrique Olaya Herrera, gobernaron desde allí en distintas ocasiones. El Gobierno fue el primer promotor del turismo en estos lugares, y el primer esfuerzo que realizó para estimular esta actividad fueron las denominadas Obras de Apulo, en el sitio conocido como Juntas de Apulo. Este lugar, conocido así por estar bañado por el río Apulo y el río Bogotá, sirvió históricamente como punto de paso para aquellos que desde Girardot se dirigían a Bogotá, y posteriormente, cuando se construyó el Ferrocarril de Girardot, el Gobierno Nacional decidió, en 1906, fundar allí una nueva población y crear el Municipio de Apulo en el valle del mismo nombre.

Inicialmente se dispuso la creación de una estación agronómica en la nueva población, para lo cual se nombró al señor Francisco Wiesner, como director y responsable del proyecto. La creación de esta finca agrícola en donde se cultivaría algodón, tabaco, cacao, vainilla, caucho, frutales e incluso plátano, podría proveer a la capital cuando el tren entrara en funcionamiento y pudieran ser reducidos los costos de transporte hasta Bogotá.

Esta región a finales de siglo XIX e inicios del XX dependía de la producción de caña de azúcar, que tenía un mercado inestable, por lo que el anuncio de la creación de la estación agronómica, prometía atraer inversión para la explotación agrícola del valle del río Apulo, además de consolidar allí un centro turístico para las personas residentes en Bogotá. Así se puede ver, en un folleto publicado en 1906 por los cafeteros de la región, con motivo del proyecto de la primera carretera para la región (Anolaima – Facatativá)⁴. En esta publicación hablan de la bondad del clima y la posibilidad del

⁴También se nombra la necesidad de otras carreteras: una carretera que partiendo del “alto Bogotá” o de El Colegio siga el curso del río Bogotá hasta Apulo y permita a los cafeteros de esta región llevar cerca de veinte mil cargas de café a la estación de ferrocarril de Apulo; una que comunique La Mesa con la estación de San Javier; una

desarrollo turístico del poblado con la construcción de un hotel o un casino para los visitantes.



Ilustración 10 Hotel de Apulo: Entrada principal, Aspecto general, Casa de la gerencia del Ferrocarril de Girardot. Tomado de Cromos Marzo 12 de 1921

“En este lugar en donde el Gobierno ha decretado la creación de un nuevo Municipio, que estamos seguros será con el tiempo importante ciudad, que a la vez que servirá como sitio de veraneo y de distracción de los habitantes de la capital, que podrán ir allí dentro de seis meses, cuando se termine la carretera que se está construyendo de Anolaima a Facatativá, en pocas horas, sin necesidad de mulas, sería la población comercial de todo el rico valle del Apulo y del norte y sur de la República.” (La ciudad y el valle del Apulo y el Ferrocarril de Girardot., 1906, pág. 4)

Más adelante agrega: “para la capital de la República la fundación de esta ciudad o lugar de veraneo es muy importante, porque hoy se carece en absoluto de una localidad de clima ardiente y sano donde puedan salir los bogotanos a veranear. Desde que se perdió por la fiebre amarilla la población de veraneo de Anapoima,

que comunique Anapoima con la estación de San Antonio; una que comunique Tocaima con la estación del ferrocarril. Además del mejoramiento del camino de herradura de la hoy de Calandaima a Apulo, por el que entrarían a la estación más de diez mil cargas de café. (La ciudad y el valle del Apulo y el Ferrocarril de Girardot., 1906, pág. 8). Estos datos, dan una idea de la gran actividad cafetera de la región del valle del río Apulo y del río Bogotá a principios de siglo XX.

puede asegurarse que la mortalidad de los habitantes de Bogotá ha aumentado considerablemente, pues es sabido que las enfermedades reinantes en la capital, por su altura, son las del corazón, las de los riñones y de las arterias, hasta el punto que sus habitantes a los cincuenta años están ya inutilizados o mueren. Puede asegurarse que el día que desde Bogotá vaya el tren hasta Apulo, eliminando las mulas, como sucederá a finales del año entrante, estas enfermedades disminuirán grandemente y la raza de los habitantes de la capital mejorará en todo sentido.” (La ciudad y el valle del Apulo y el Ferrocarril de Girardot., 1906, pág. 4)

Cabe resaltar que la actividad del turismo se había convertido en un aspecto fundamental para la sociedad colombiana. Como lo mencionan anteriormente los cafeteros, era un problema de salud pública, además de una parte fundamental de las actividades sociales de las familias de clase alta, que poco a poco se fue extendiendo a otros sectores de la sociedad.

Luego, no transcurrió mucho tiempo hasta que el Gobierno, decidiera que la ciudad debería servir como estación de veraneo para los habitantes de la capital. De esta forma, se escogió un lote en el predio que se había comprado para la Estación Agronómica, y se demarcaron calles y áreas para las edificaciones de la futura ciudad. La obra que se decidió para ser el centro de la población y la primera en realizarse fue el hotel que se daría en funcionamiento lo antes posible, para aprovechar las condiciones del lugar que propiciaban el turismo.

Para 1909 las obras del hotel estaban avanzadas. En el informe que rinde el Ministro de Obras Públicas de 1909 se describe su forma como una E que alberga en su parte frontal, con una longitud de 64 metros, salas de recreo, biblioteca, billares, cantinas, comedores, reservados y la zona administrativa de la empresa. Los dos costados, con longitudes de 39-20 cada uno, se destinaron a habitaciones con 14 piezas, 2 salas de baños y 4 WC, teniendo finalmente 28 habitaciones, con una capacidad media de 80 metros cúbicos. En el brazo medio, de 25 metros de longitud, se instaló el vestíbulo y el comedor. Toda la construcción está rodeada por corredores de 4 metros con una altura media de 5 metros y reposa sobre una plataforma de 40cm de altura en su parte

baja, a la que se asciende por un promedio de 7 escalones de ladrillo y cemento portland.⁵

Se hace un inventario del estado de las obras del hotel en el año 1909:

“El andén sobre que se levanta el edificio y que ocupa una extensión de 2501-04 metros cuadrados está totalmente terminado, así como 68 columnas de cemento de 0-18 de diámetro, sobre zócalos de ladrillo de 0-92 de altura y sus correspondientes capiteles, y 42 columnas de madera sobre zócalo común de piedra. Estas y aquellas columnas, con sus correspondientes cubiertas, forman corredores interiores y exteriores que rodean el hotel.



Ilustración 11 Hotel de Apulo. Tomado de Cromos Agosto 4 de 1923

También se halla terminada la obra de mampostería de ladrillo, enlucida en pañete tosco; la de armaduras y temples, excepción hecha de una extensión de 15-40 metros en su costado occidental. La techumbre del edificio, que es de teja de asbesto, se encuentra terminada en la mitad, aproximadamente, y lo mismo puede decirse de los

⁵ Se hace mención también que garantiza la higiene en la edificación gracias a la calidad de la luz en las habitaciones y la ventilación, para lo cual se ha colocado aireadores centrales en medio de los cielo rasos, protegidos por una malla fina. Sin embargo se hace necesario abaratar la obra, mediante su simplificación, puesto que la ornamentación propuesta es en consideración del Ministerio de Obras Públicas “demasiado costosa y esmerada para un edificio de esa naturaleza, destinado al servicio de personas transeúntes que poco o nada cuidan generalmente de la conservación de los adornos” (Ministerio de Obras Públicas, 1909, pág. 182)

cielo rasos, que están contruidos en guadua trenzada. En los pisos se encuentra terminada la capa de hormigón y la de concreto, de modo que están listos para recibir la capa final de cemento o baldosines... La obra de carpintería está terminada en su totalidad, y solo falta armarla y colocarla en sus correspondientes puestos. Finalmente, en las cañerías y desagües hay ya construida alguna extensión.” (Ministerio de Obras Públicas, 1909, pág. 182)

La entrega del hotel se realizó el 15 de febrero de 1917, según el acta que aparece en Anales de Ingeniería de 1918, donde se recibió el edificio en mampostería con sus accesorios, el lote en que se construyó y el lote de enfrente, que debería ser destinado para un parque. Dentro del acta se hace un reconocimiento del edificio entregado: “consta de un salón grande central, que sirve actualmente de comedor; cincuenta piezas; una cocina; cinco inodoros montados; corredores y demás dependencias, todo cubierto y con sus correspondientes puertas; los jardines que rodean el edificio; quinientos metros de tubería de una y cuarto pulgadas, colocados del hotel al Río Bogotá, y sesenta metros de tubo de media pulgada instalados dentro del edificio.” (Ministerio de Obras Públicas, 1918, pág. 283)

Para 1921 se hace una selección de fotografías en Cromos del Hotel de Juntas de Apulo, que estaba próximo a su inauguración. Ya en 1923, cuando el hotel estaba ya en funcionamiento, aparece un artículo donde se exalta la belleza del Hotel de Apulo, administrado en ese entonces por el suizo Ernest Infanger y su esposa. “¡Que hermoso es este sitio de veraneo que en muy poco tiempo es ya el sitio preferido por los bogotanos! Bien parece que a él concurren todos los que gustan y aman el confort moderno, y mucho más cuando éste va unido a un clima agradable y sano...” (CROMOS, 1923, pág. 66). Este lugar pronto se convirtió en uno de los sitios más frecuentados por la sociedad bogotana, que disfrutaba allí de los eventos sociales que frecuentemente se organizaban en el Hotel.

Allí se podían encontrar políticos, empresarios, comerciantes y profesionales, que acudían con sus familias en busca del descanso y la diversión que el hotel proveía; secretamente el hotel era sede de partidas de póker y dados en los que importantes personajes jugaban grandes sumas de dinero. Con el tiempo, se hizo un casino en frente del hotel, el primero que tuvo el país, pero no tuvo éxito debido a que no se

protegía la identidad de los jugadores, y además, como ya no se permitía el juego en el hotel, su éxito fue decayendo.

Pero el hotel no solo era un espacio para el desarrollo de la vida de sociedad bogotana. Uno de los hechos políticos más importantes, del cual el Hotel de Apulo fue escenario, fue la Convención de Apulo, el 30 de junio de 1929, en donde se eligió, de forma unánime, a Enrique Olaya Herrera como candidato único del partido liberal para las elecciones presidenciales de 1930. Sin embargo, en 1952, un incendio determinó la ruina del hotel. Ya en ese momento los “años dorados” del veraneo habían pasado y no se hizo ningún esfuerzo por recuperar el valioso Hotel de Apulo. (CORREA MUÑOZ & VALLEJO DE CHAMORRO, 1985)

Pero el Gobierno y la empresa férrea no fueron los únicos en proponer estaciones de veraneo para la capital. También existieron iniciativas privadas, además de los proyectos de construcción de casas quintas y hoteles individuales. Un ejemplo de ello es el proyecto de una estación turística en San Javier, frente a la estación de La Mesa, en predios de la antigua Hacienda Paris, denominado “El Paraíso”, proyecto del señor Daniel Rubio Paris, del cual se hace referencia en la revista El Gráfico de Marzo 7 de 1914.



Ilustración 12 “El Paraíso, una linda estación hotelera”. Tomado de El Gráfico Marzo 7 de 1914

El proyecto constaba de setenta lotes de diez mil varas cuadradas, un lago, un parque con kioscos, un hotel con capacidad para doscientas personas, una presa en la Quebrada San Juanito, que serviría para surtir de agua y energía eléctrica al proyecto. Los lotes se vendían, y cada comprador construía su quinta veraniega; el dueño del proyecto sugería que “lo más práctico y sencillo sería hacer venir las casas del exterior, dada la situación excepcional del sitio, puesto que estando en la estación basta recorrer unos cuantos metros para llegar al sitio donde ha de erigirse, y eso es lo más cómodo, lo más práctico y seguramente lo más económico.” (El Gráfico, 1914, pág. 182)

Agregaba también en el mismo artículo: “El edificio donde está la estación es una casa de fabricación extranjera. He pedido catálogos y datos sobre este particular para servir a los interesados, facilitándoles las construcciones cuanto sea posible.” (El Gráfico, 1914, pág. 182) Dentro del artículo se muestran ejemplos de estas posibles casas “traídas del extranjero”, que servirían como modelo para el proyecto. Sin embargo también menciona que, dentro del predio él mismo produce cal, maderas aserradas y materiales crudos y cocinados de alfarería, que la mano de obra calificada se consigue con facilidad y la piedra se encuentra disponible en todo el predio, así que están dadas todas las facilidades en cuanto a la construcción de nuevas casas quintas. De esta manera se aprecia cómo la influencia europea determinaba la forma en se construían las casas quintas en estos lugares de veraneo.

Con el auge del ferrocarril y el incremento de turistas, numerosos hoteles aparecieron en toda la región, en San Javier, La Esperanza, La Capilla y Cachipay, además de varias casas quintas de verano pertenecientes a personalidades del país. Así, el crecimiento de estas poblaciones fue rápido, pero así mismo fue su decadencia cuando el ferrocarril abandonó su paso por estos lugares.

El Hotel de Cachipay, se convirtió en un centro importante que estimuló el crecimiento de esta población. El hotel, que estaba ubicado frente a la estación de ferrocarril, fue construido por Nicolás Gamboa, quién lo perdió apostándolo a los dados con Alexander Koppel. En un artículo de la revista Cromos del 22 de enero de 1921, se hace referencia a la propiedad del hotel, que se les adjudica a los señores Belisario

Gonzáles y Harry Koppel⁶ dueños también de la hacienda Las Mesitas en Cachipay. En el artículo se describe que el hotel tenía “un comedor espacioso, dotado de mesas brillantemente envajilladas; un tren de útiles de dormitorio, higiénico y muelle; un sistema moderno de baños e inodoros suficiente hasta para el exceso de huéspedes; una mesa de billar; un piano; una conveniente distribución de corredores para la charla común, la coquetería y la observación, y de pasadizos para las entrevistas confidenciales y los menesteres reservados; un mirador que abarque el paisaje; mucha agua, muchas flores y mucha luz...” (LÓPEZ E. , 1921, pág. 30), atributos que lo hacían uno de los mejores y más concurridos hoteles del país.

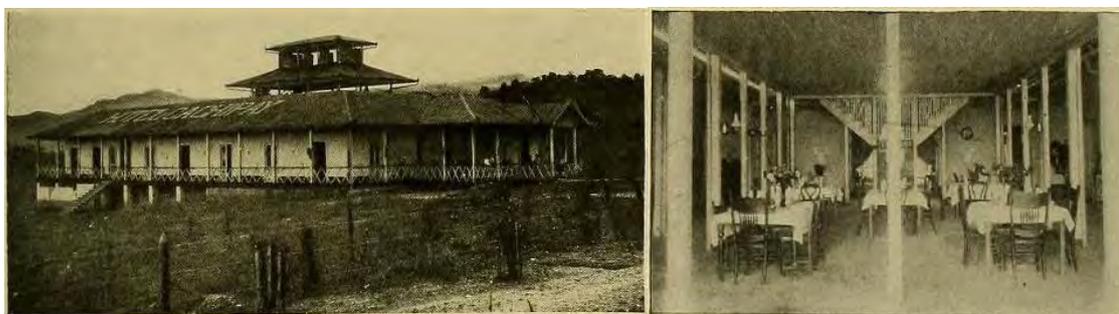


Ilustración 13 Hotel de Cachipay. Tomado de Libro Azul 1918

El Hotel de Cachipay fue comprado después por el señor Carlos de Mendoza Vargas, para regalarlo a sus padres, que necesitaban vivir en un clima más cálido por sus quebrantos de salud. Fue el periodo en que el hotel alcanzo su mayor auge y prestigio, posteriormente le fue vendido al señor Jorge Mejía. (CORREA MUÑOZ & VALLEJO DE CHAMORRO, 1985)

Dentro del artículo mencionado se describe también la hacienda Las Mesitas ubicada sobre el camino de herradura que partiendo de Cachipay iba hacia el sur. La hacienda poseía grandes plantaciones de café y caña de azúcar, los cafetales tenían alrededor

⁶ Alexander Koppel Oslende-Lund y Harry Koppel Oslende-Lund son hermanos, hijos del danés Frank Alexander Koppel Linding y la danesa también Emma Oslende-Lund. Harry Koppel Oslende-Lund se casó con Teresa de León de la Parra y tuvieron descendencia. (GALLO MARTINEZ, 2011, pág. 297) Pudo ser una confusión con los nombres debido a su relación de hermanos.

de ciento cincuenta mil plantas de café, que se procesaban en edificaciones adecuadas para el beneficio, descerezado y posterior almacenamiento del grano. Los cañaduzales se procesaban en un ingenio que se había montado en el último año (1920), cuyo objetivo era aumentar la producción y llegar a exportar azúcar, aprovechando la cercanía de la hacienda al ferrocarril. El caudal del río Bajamón, que pasaba por la hacienda, era usado para mover la maquinaria del ingenio y además se aprovechaba para generar electricidad en una planta eléctrica que había sido montada al lado del ingenio, la capacidad de la planta eléctrica sería suficiente para enviar luz hasta Facatativá. (LÓPEZ E. , 1921)

Eduardo López, en su artículo para Cromos, describió también la casa principal de la hacienda: “Su fachada ostenta un fresco telón de floridas enredaderas, y en el corredor apacible, al cual abren sus puertas las habitaciones, de papeles dorados y de finos muebles, unas sillas en torno de una mesa de té convidan al descanso y al ensueño.” (LÓPEZ E. , 1921, pág. 30) A un lado de la casa se ubicaba un kiosco destinado al recreo, y al fondo un bosque de árboles frutales, servía de telón a la casa. Actualmente la Hacienda Mesitas de Santa Inés se encuentra en funcionamiento y en un buen estado de conservación, en los años 90 abandonó el cultivo de café, después de haber sido pionera en el país del cultivo y procesamiento del café, así como la imagen de las primeras campañas de Juan Valdés. (RODRÍGUEZ, 2008)

El Hotel de La Capilla se hizo famoso cuando Jeanne Daguet, una ciudadana francesa que vino a Colombia a trabajar en la casa de modas Richard, junto a su hijo Pierre Daguet, un conocido pintor, decidieron comprar el Hotel de La Capilla. El Hotel de La Capilla, previamente había sido la quinta de verano de la familia Dávila y había sido en 1933 sede de la “Conferencia de La Capilla”, en la que el presidente liberal Enrique Olaya Herrera, recibió al General Vásquez Cobo, que dirigía la guerra contra el Perú, dejando de lado las luchas de sus partidos, que se habían enfrentado en las elecciones presidenciales para el periodo 1930-34, con Olaya Herrera y Vásquez Cobo como candidatos de cada partido. (CORREA MUÑOZ & VALLEJO DE CHAMORRO, 1985)

Posterior a la conferencia, los Daguet compraron la casa, la remodelaron, Pierre hizo el diseño paisajístico, en el que se destaca una pérgola rodeada de orquídeas, un lago con cascada y varios senderos en piedra, rodeados de plantas ornamentales. En el

hotel instalaron un restaurante en donde “la comida francesa era exquisita e impecablemente servida” (Biblioteca Virtual Banco de la República), y con el tiempo, tanto el restaurante como el hotel se hicieron famosos y uno de los lugares más visitados por la elite bogotana y políticos, como Jorge Eliecer Gaitán, que visitaban frecuentemente La Capilla. De la época de esplendor de La Capilla Jeanne Daguet escribió el libro “Cocina de la Capilla”, publicado en 1952. El libro está dedicado “a las jóvenes esposas que pasaron su Luna de Miel en “La Capilla”” (DAGUET, 1954, pág. 3), y eso es porque el hotel era el lugar predilecto de las parejas de la época para pasar su luna de miel; se dice que siempre se encontraban dos o tres parejas alojadas en el hotel pasando su luna de miel.

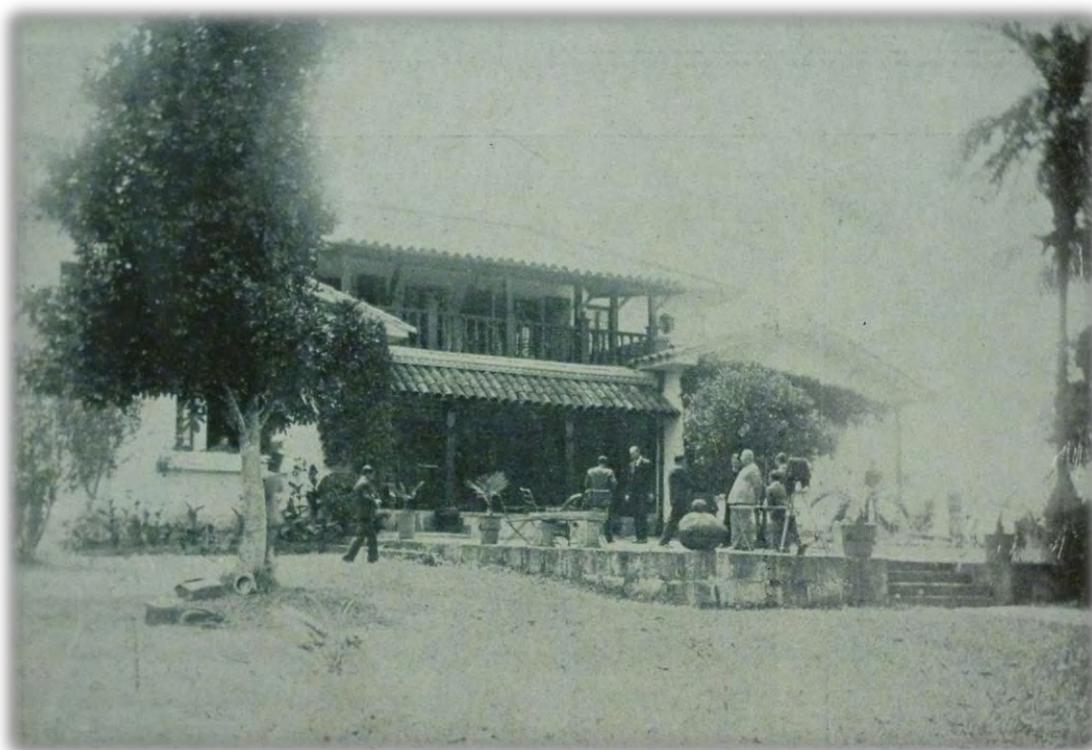


Ilustración 14 Hotel de La Capilla - Conferencia de la Capilla. Tomado de Cromos Marzo 11 de 1933

Jeanne y Pierre Daguet abandonaron La Capilla a mediados de siglo XX, “de acuerdo con testimonios dados por Isabel Sánchez, dama que ha acompañado a los Daguet durante su permanencia en Colombia, la violencia del 9 de abril de 1948 se hizo sentir en estos sitios. Las presiones políticas ejercidas contra el doctor Eduardo Santos, dueño de la finca Bizerta en El Ocaso, vecina a La Capilla, afectaron esa parte de Cundinamarca. Las rutas del Ferrocarril de Girardot las disminuyeron a dos y con

frecuencia los trenes sufrían descarrilamientos. La incipiente carretera jamás volvió a tener mantenimiento ni vigilancia. Se llenó de huecos y se hizo imposible transitar por ella.” (CORREA MUÑOZ & VALLEJO DE CHAMORRO, 1985, pág. 16). Jeanne Daguet dejó La Capilla por esta situación y por problemas de salud y se trasladó a Cartagena donde estableció el restaurante La Capilla del Mar. Actualmente el edificio del Hotel de La Capilla pertenece a la Central de Juventudes, que usa sus instalaciones para hacer retiros espirituales.

Otro importante hotel de la región fue el Hotel de La Esperanza, de propiedad de la familia Aparicio. La familia Aparicio llega a la región gracias a que el señor Abraham Aparicio, que había viajado a Bogotá en 1873 a estudiar Medicina, en las actividades propias de su carrera realizó un viaje a La Esperanza y le gustó tanto la región que decidió comprar 600 fanegadas, con dinero que le envió su padre. Debido a sus compromisos en Bogotá no pudo encargarse de la propiedad, así que su hijo mayor, Luis Aparicio, decidió trasladarse a La Esperanza y sembrar caña de azúcar y allí mismo la procesaba para fabricar panela. La caña de azúcar era un cultivo abundante en toda la región, sin embargo el precio era poco estable, así que Luis Aparicio decidió cultivar café en la hacienda. El cultivo del café resultó ser muy rentable, el producto se enviaba a Estados Unidos y Europa, en pergamino o pilado⁷, a muy buen precio, así que la hacienda, ahora cafetera, se adecuó a las necesidades del cultivo del café.

La Hacienda estaba ubicada sobre el camino que comunicaba a El Ocaso con La Mesa, que era paso obligado de los arrieros que transportaban carga desde esta región hasta Bogotá. Los Aparicio instalaron entonces una venta de chicha, que también servía como lugar de paso para aquellos que realizaban el viaje hasta Bogotá. Con el tiempo, decidieron abrir la hacienda al público y construir un hotel. “Seis poderosos machones de un metro por un metro y ochenta por ochenta que sostenían el trapiche, sirvieron de fundamento para la nueva edificación. Fue una sencilla construcción de tres pisos, sin ostentaciones de ninguna naturaleza, propia del

⁷ Después de cosechar el café en cereza, cuando ya está de color rojo, se descereza o despulpa, se deja fermentar un tiempo para intensificar el sabor, se lava y se deja secar, en este punto, el café seco queda en pergamino, después se trilla para que quede pilado o trillado y posteriormente se puede ya tostar y moler para el consumo.

ambiente cálido de la región, agradable y acogedora para los visitantes. En la primera planta se encontraban los comedores, la cocina y las habitaciones de empleados; la segunda a la cual se llegaba por la escalinata frontal, albergaba un espacioso salón de baile y algunas habitaciones de huéspedes, que se repetían en el tercer piso” (CORREA MUÑOZ & VALLEJO DE CHAMORRO, 1985, pág. 21).

El hotel estaba ubicado frente a la vía del ferrocarril, y en este tramo el tren pasaba en reverso debido al switch back. Los Aparicio habían acordado con los ferrocarriles que allí se detenía al tren a medio día, para el almuerzo de los pasajeros, dado que la posición de La Esperanza en el recorrido lo ubicaba en la zona media, ideal para el almuerzo, en el recorrido que en total se demoraba 12 horas desde Bogotá, hasta Girardot.

La Esperanza con su hotel, era “sitio frecuentado tanto por la sociedad capitalina como de Girardot por hallarse a mitad de camino entre la Sabana y el Magdalena: el sitio perfecto para temperar y destemperar” (BETANCUR Belisario, 1995). En esa época se pensaba que el cambio de altura desde Girardot, a 400 metros, a Bogotá, a 2600, podía afectar el corazón, es por eso que se recomendaba “destemperar” en una altura media, y el lugar ideal era La Esperanza, que se convirtió en uno de los lugares más frecuentados del momento. Al ser un punto de tránsito de las personas que venían desde Barranquilla o Europa hacia Bogotá, era posible apreciar allí las últimas tendencias de la moda en Europa. El hotel estaba siempre a la altura de sus invitados, ofreciendo un buen servicio, brindado generalmente por cocineros y administradores suizos.

Uno de los hechos más relevantes que sucedieron en el Hotel de La Esperanza, fue la reunión que se llevó a cabo el 16 de Enero de 1930, entre Guillermo Valencia y Alfredo Vásquez Cobo, conservadores ambos, que aspiraban a ser candidatos para la presidencia en el periodo 1930-1934, para decidir un candidato único por el partido conservador. Previamente, Guillermo Valencia se había reunido en El Ocaso, en la quinta del Arzobispado, con Monseñor Perdomo representante de la Iglesia, quien le había dado su apoyo; aparentemente Valencia sería el candidato conservador para las elecciones de 1930, sin embargo Vásquez Cobo no estuvo de acuerdo y en la reunión no llegaron a un acuerdo definitivo. Ambos candidatos se presentaron y el partido

conservador quedo dividido. Enrique Olaya Herrera fue el ganador de las elecciones presidenciales poniendo fin a la hegemonía conservadora que había gobernado el país durante 44 años. (CORREA MUÑOZ & VALLEJO DE CHAMORRO, 1985)



Ilustración 15 Hotel de La Esperanza, Foto L. Lara S. Tomado del El Gráfico Mayo 14 de 1921

El 6 de marzo de 1947 se incendió el hotel y en menos de dos horas quedó destruido. Un tiempo después fue reconstruido por la familia Aparicio, y ahora tenía solo dos pisos; sin embargo ya en este momento el turismo había disminuido y la “edad de oro” del ferrocarril había terminado. En 1975 fue vendido a Prosocial, que lo administró cerca de 20 años y actualmente después de ser readecuado por particulares ha sido abierto nuevamente al público para el turismo. La familia Aparicio aún conserva la casa quinta de La Esperanza, contigua a la estación del ferrocarril y la usan regularmente como casa de verano.

La actividad turística produjo también la rápida población de los costados del ferrocarril, con casa quintas pertenecientes a la élite bogotana. En Cachipay, además del hotel, también se destacó la quinta Bagatelle, del señor Carlos Cook, un ingeniero de minas antioqueño, que también fue Gobernador de Antioquia durante el gobierno de Enrique Olaya Herrera. La quinta, ubicada en la esquina donde coinciden la línea férrea y la plaza frente a la iglesia de Cachipay, sirvió como hotel a final del siglo XX,

pero hoy se encuentra en un mal estado de conservación que amenaza la ruina de la misma.

Quizá una de las quintas con más historia y que mayor influencia tuvo en la región fue la Quinta de El Ocaso, de propiedad del señor Salvador Camacho Roldan, quien permaneció en este lugar, que él mismo bautizó como “El Ocaso”, los últimos años de su vida y donde falleció en 1900. Al morir, su hijo Gabriel Camacho conservó la quinta, la cual se hizo célebre por las reuniones que allí se mantenían y por las personalidades que acudían. Una de ellas fue el presidente Enrique Olaya Herrera, quien permaneció largos periodos en la casa campestre de El Ocaso. En 1930, siendo presidente, se alojó en la casa quinta para recuperar su salud y desde allí gobernó durante un tiempo. “En trenes expresos o en rutas cotidianas del ferrocarril de Girardot, ministros del gabinete, altos funcionarios y amigos, se desplazaban en constante romería hacia este lugar de veraneo para entrevistarse con el Primer Mandatario, desde donde, puede decirse, que el presidente Olaya Herrera gobernó en varias ocasiones la Nación.” (CORREA MUÑOZ & VALLEJO DE CHAMORRO, 1985, pág. 21)

La familia conservó hasta finales de la década del 60 la Quinta de El Ocaso, y la de Santa Mónica, construida más arriba por el hijo de Gabriel Camacho, Salvador II. Actualmente, Santa Mónica se encuentra bien cuidada por sus actuales propietarios la familia Malagón, y la Quinta de El Ocaso se encuentra en riesgo, debido a su mal estado, y fue comprada por la alcaldía de Zipacón, que construyó un colegio en predios de la quinta, pero no tiene los recursos para la restauración y conservación de la casa.

Otras casas quintas se levantaron a lo largo de la región, entre ellas se destacan la hacienda de Peñanegra en Cachipay, de don Rafael Núñez; Bizerta en La Unión, de Eduardo Santos hoy de la familia Upegui; La Arcadia en El Ocaso, de Laureano Gómez; Las Monjas, en la Esperanza de Alfonso López Pumarejo; Santa Cruz en Cachipay, de don Pío Melo; Nola en Cachipay, de la familia Castañeda, entre otras.

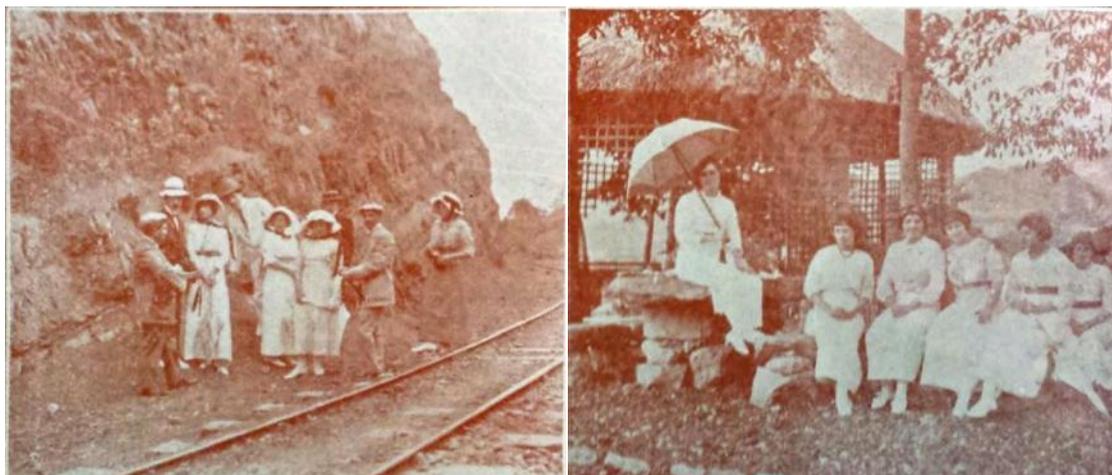


Ilustración 16 Grupos de veraneantes en La Esperanza. Tomado del El Gráfico Febrero 7 de 1914

Sobre el camino real que comunica a Bojacá con La Esperanza y La Mesa, se ubicaron una serie de casa quintas, en el sector de El Ocaso. Las ya mencionadas El Ocaso y Santa Mónica, también Fiesole, La Aurora, Pasa Tempo, La Irlanda, La Granja San José, San Cayetano, La Gueisha, de Jorge Enrique Hoshino, un Ingeniero Civil y técnico en horticultura, que llegó a Bogotá en 1921, como representante de una empresa de construcción de Tokio, que realizó el diseño de parques y jardines en todo el país, incluyendo los de la Universidad Nacional, y algunos en Venezuela, como los de la terraza del Palacio de Miraflores en Caracas. (United Press International , 1972) En Cromos, el 2 de junio de 1928, se refieren a La Gueisha como la primera quinta de estilo japonés construida en Colombia. Más arriba, y en cercanía a la línea férrea algunas de ellas, se ubicaron las casas de las haciendas Sebastopol, La Arabia, Nebraska, El Nogal, Paloquemao, Nápoles y El Trébol.

Varias de estas edificaciones aún se encuentran en pie y en buen estado de conservación. Otras presentan un deterioro considerable y la necesidad de una urgente intervención. Sin embargo, su valor permanece vivo y aún constituye un atractivo turístico de la región.

1.4 Abandono del Proyecto de Ferrocarriles Nacionales

Como lo menciona Carlos Niño en su ensayo “Los ferrocarriles en Colombia, genealogía de un fracaso”, la idea del tren se confundió con la idea de progreso cuando éste sólo era un instrumento para llegar a aquel. No se tuvo la visión para tomar las decisiones que pudieran lograr que el ferrocarril alcanzara el progreso esperado. Finalmente, el mal manejo que tuvo la empresa ferroviaria la llevó a ser obsoleta e ineficiente dentro de una sociedad que el mismo ferrocarril ayudó a construir.

Podría decirse que la sociedad colombiana no estaba preparada para lo que sucedía en el mundo, como lo menciona Gustavo Pérez Ángel en su libro “Nos dejó el tren”; la arraigada herencia Colonial no aceptaba del todo las ideas de la revolución industrial, no se tenía la educación ni la tecnología suficiente, la economía era precaria, el capital privado colombiano no era suficiente para financiar una empresa como los ferrocarriles, y aún si fuera suficiente, la mayoría de empresarios no arriesgarían su capital; además, la producción agrícola en los primeros años del ferrocarril no era suficiente como para hacer atractiva la operación de un tren para inversionistas extranjeros, otra razón más por la que el gobierno tuvo que generar estímulos para atraer la inversión extranjera. El país no tenía la educación ni la visión suficiente para adquirir el reto de los ferrocarriles, por ello no supo administrarlo de forma tal que aún hoy fuera una inversión productiva.

No obstante hay que admitir que el tren cambió el estilo de vida del país, permitió aumentar la producción de café, la industrialización del país, cambió la vida de los campesinos, y a su paso, forjó el nacimiento y florecimiento de nuevas poblaciones que vivían al ritmo del tren. La Colombia que conocemos hoy en día es producto de las decisiones que fueron tomadas en aquellas épocas, la fisonomía actual responde principalmente al desarrollo que permitió la red férrea, que determinó posteriormente la construcción de carreteras, así que aunque hoy en día las líneas se encuentren abandonadas y las estaciones en desuso, su huella permanece en el territorio y en la memoria de la nación.

La ausencia de planeación y el despilfarro de los recursos, unido a la burocracia y al auge de las carreteras en los años treinta hicieron que los ferrocarriles fracasaran y fueran abandonados. Las estaciones de tren, que en un momento fueron el símbolo de la modernización y el progreso del país, fueron abandonadas, cayendo en la misma ruina que los ferrocarriles. Carlos Niño ha planteado la posibilidad de recuperar algunas de las líneas férreas existentes y aquellas edificaciones muestra de buena arquitectura, para que sean testimonio y recuperen su lugar como elementos significativos del espacio y la vida urbana.

Los autores coinciden en el error que representó el abandono del sistema ferroviario y el daño que le ha hecho esta decisión al país, obstaculizando su progreso. Reconocen que el tren es exitoso en la mayoría de países en los que se le ha implementado, la mayoría de ellos países desarrollados, y es uno de los elementos fundamentales que impulsan su economía, al ser un sistema de transporte más económico que los camiones. Por esto el fracaso de los ferrocarriles colombianos representa el fracaso de un país en busca de su desarrollo, por la incapacidad de sus líderes para enfrentar la modernidad y desarrollar un modelo de país que sea capaz de conseguir el progreso de toda la nación.

Además de la financiación, otro obstáculo para la construcción de una red de ferrocarriles fue el provincialismo arraigado, junto a la incapacidad del gobierno central de atender a las necesidades de las poblaciones apartadas del altiplano o ejercer su autoridad en la totalidad del territorio nacional y por la imposibilidad de tener una visión nacional más allá de los intereses de cada región. Todo esto trajo consigo fuertes consecuencias en detrimento del país, entre ellas la pérdida de Panamá, y también, para el caso de los ferrocarriles, la ausencia de un proyecto integrador del país, real, que se desarrollara en una red férrea apropiada; en cambio solo se lograron algunas líneas férreas dispersas en el territorio, que se construyeron respondiendo a los intereses de cada región, sin conformar la tan anhelada red nacional que integrara todo el territorio.

En Colombia, de forma tardía y debido a la falta de capacidad económica de los empresarios nacionales, la construcción de ferrocarriles se financia en mayor parte

con capital inglés atraído con bonos de financiación, que se ofrecían en la bolsa de Londres y en los que el gobierno colombiano garantizaba un beneficio mínimo sobre las inversiones extranjeras. De esta manera fueron atraídos una serie de inversionistas inescrupulosos, lo que llevó a un progresivo endeudamiento del gobierno, limitando así su autonomía y su iniciativa al momento de construir nueva infraestructura.

En los años treinta se inició la construcción de carreteras, muchas de las cuales se hicieron por donde ya existían líneas férreas; en vez de buscar complementar el sistema que ya existía, las carreteras empezaron a competir con los ferrocarriles. La construcción de carreteras resultaba menos costosa y se adaptaban mejor a la topografía difícil de las montañas; poco a poco el transporte de carga y pasajeros estuvo a cargo de los nuevos vehículos que usaban las carreteras, agudizando aún más la crisis de las empresas férreas.

En 1954 se creó la empresa de Ferrocarriles Nacionales con el objetivo de integrar las distintas empresas férreas departamentales, sin embargo la empresa resultó ser ineficiente en el manejo de los ferrocarriles y fue liquidada finalmente en julio de 1992, después de un proceso que duró más de un año. Desde este momento la actividad férrea en el país quedó al cuidado de dos empresas: la Empresa Colombiana de Vías Férreas (Ferrovías) y la Sociedad de Transporte Ferroviario (STF). (El Tiempo, 1992)

En 1996, debido al riesgo que corría la infraestructura férrea, luego de la liquidación de la Empresa de Ferrocarriles Nacionales mediante Decreto 746 del 24 de abril de 1996, se declaró Monumento Nacional, hoy Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional, el Conjunto de las Estaciones del Ferrocarril existentes en el país. Sin embargo no se valoraron adecuadamente las distintas estructuras que conforman la red férrea nacional, ocasionando un vacío que lo hace un instrumento insuficiente para manejar un conjunto tan amplio. Además, la declaratoria no constituye un instrumento eficaz para lograr la conservación de las estaciones de ferrocarril. Cabe destacar que el corredor férreo Facatativá – Girardot – Cundinamarca, fue declarado Bien de Interés Cultural de carácter nacional por el Ministerio de Cultura, mediante Resolución 0800 del 31 de Julio de 1998, pero esta declaratoria tampoco ha sido un instrumento eficaz para lograr su protección.

2. Capítulo 2. El Turismo, una alternativa viable para la preservación del patrimonio

El turismo es un recurso significativo del cual disponen las comunidades para el intercambio cultural, puesto que representa la posibilidad de viajar y de conocer otros sitios y culturas, al mismo tiempo que promueve el acercamiento entre los pueblos, el conocimiento de otras formas de vida, de otras tradiciones y prácticas sociales y culturales, y es una de las formas de ejercer el derecho de los ciudadanos al ocio y al descanso. Es un recurso que puede ayudar a la conservación de la naturaleza puesto que contribuye a generar fondos para protegerla, exige la educación de la comunidad, tanto anfitriones como visitantes, con el objetivo de cuidarla y favorece la creación de políticas que la protegen. Es un recurso que ayuda a conservar el patrimonio natural y cultural y, en general, la cultura de un lugar, al crear conciencia de su valor y exigir el respeto y el cuidado de éstos, manteniendo su integridad y sus características auténticas. “Dentro de las tendencias del desarrollo sostenible de los territorios, así como el establecimiento de industrias culturales en ellos, el turismo está llamado a ser un proceso social, que crea espacios de interacción entre los visitantes y las comunidades receptoras, en los aspectos ambientales, económicos y culturales de las sociedades.

Así mismo, de esta interacción permanente y dinámica entre el turismo y la cultura, dadas las implicaciones como hecho social que tiene la actividad turística para la humanidad, se concluye que todo desplazamiento turístico tiene una implicación cultural: sin la cultura no se explica el turismo.” (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; Ministerio de Cultura, 2007, pág. 4)

Gestionado adecuadamente puede constituirse en un importante factor de desarrollo para una nación o región determinada. El turismo es considerado como “un fenómeno de alcance mundial que implica las más altas y profundas aspiraciones de los pueblos, constituyendo un importante elemento para el desarrollo social, económico y político de muchos países.” (Conferencia Mundial de Turismo Sostenible, 1995, pág. 3).

Pero a pesar de que puede llegar a proporcionar grandes ventajas en el aspecto social, económico y cultural, también puede constituirse en una amenaza que puede causar la degradación del medio ambiente y puede llevar a la pérdida de la identidad local, si no se le maneja adecuadamente.

Por eso, el turismo debe ser, ante todo, responsable y sostenible. Debe salvaguardar el medio ambiente y los recursos naturales con miras a un crecimiento constante y duradero, de modo que tanto en el momento inicial como en el futuro se puedan generar los resultados esperados. Esto implica establecer normas de conducta para el cuidado del ambiente y de los recursos, para todos los actores del proceso del turismo.

El turismo no puede ser desbordado, porque un número excesivo de visitantes puede producir un impacto negativo en el patrimonio, en la ecología, en el transporte o en el bienestar social, económico o cultural de los habitantes del lugar visitado. El turismo debe integrarse al contexto social, cultural y humano del lugar y a su biodiversidad. La infraestructura que requiera no debe reñir con las tradiciones, materiales o estilos de la localidad. Además debe contribuir a mejorar la calidad de vida de la población visitada, a su enriquecimiento sociocultural y a la apropiación de su patrimonio, como también a la ampliación del conocimiento de los visitantes sobre el patrimonio que visitan.

2.1 Potencial turístico de la región. El patrimonio natural y arquitectónico brinda la infraestructura necesaria para retomar la actividad turística de la región.

La actividad turística en el país a principios de siglo XX transformó completamente el territorio nacional. De la mano del ferrocarril, las actividades de recreo se extendieron desde los principales centros urbanos hacia el territorio apenas explotado previamente, conformando nuevas poblaciones y tejiendo nuevas relaciones entre las regiones, que perduran incluso hoy en día.

Marino Camacho, en su documental “El Camino de la Esperanza al Ocaso” dice que el ferrocarril no solo se usó con fines de industria, sino para la movilización de pasajeros y para el turismo; que se convirtió en uno de los medios de transporte de pasajeros más utilizado a principios de siglo, un símbolo de la modernización, fundamental para las actividades sociales del país.

Es posible reconocer aquellos territorios que sufrieron una transformación radical durante el periodo referido, y que se convirtieron en testimonio fundamental del proceso de la colonización durante la época Republicana, además, que son testigo de las relaciones sociales, políticas y culturales que se dieron en este tiempo y que se ven aún hoy reflejadas en las expresiones materiales que perduran en dichos lugares.

Un área que se vio particularmente afectada por este fenómeno, durante este periodo, fue la que se encuentra al Occidente de la ciudad de Bogotá, en la falda occidental de la cordillera oriental, zona que por la cercanía a la ciudad de Bogotá se convirtió en el lugar adecuado para el desarrollo de las actividades de recreo de los bogotanos, especialmente aquellas áreas, que se encontraban “a medio camino”, entre la ciudad y el Río Magdalena, río que fue el principal eje de transporte y comunicación del país hasta el desarrollo de los ferrocarriles y las carreteras en el territorio nacional.

Teniendo en cuenta que la zona del valle del Río Bogotá fue una de las zonas turísticas por excelencia de los bogotanos a finales del Siglo XIX, es allí donde se habían desarrollado la mayor parte de las poblaciones de la región; luego, en la primera mitad del siglo XX, algunas de estas poblaciones fueron incorporadas al recorrido del Ferrocarril de Girardot, potenciando aún más la vocación turística que habían tenido hasta este momento.

Las poblaciones con un mayor desarrollo para finales del siglo XIX, se encontraban en la zona baja del río Bogotá, y de su afluente el río Apulo. Poblaciones como Juntas de Apulo, Tocaima, Anapoima, e incluso, La Mesa se encontraban sobre la ruta que conducía del río Magdalena hacia Bogotá, ya sea por la ronda del río Bogotá o por la ronda del río Apulo. Éstos eran los lugares ideales para el veraneo, por sus climas cálidos; por otra parte, en las zonas más altas, de clima templado, predominaban las grandes haciendas cultivadas en café o caña de azúcar, que con el paso del ferrocarril

y a través del tiempo, se fueron dividiendo, conformando nuevos poblados y favoreciendo también la actividad del turismo, con varias casas quintas en todo el recorrido de la vía férrea.

Hoy se conserva gran parte de la infraestructura para el turismo que se construyó en la primera mitad del Siglo XX en esta región y esto representa un valioso potencial para la actividad turística en la actualidad. Algunos de estos bienes en evidente estado de deterioro y otros en regular o buen estado de conservación, brindan una posibilidad de aprovecharlos adecuadamente, con fines económicos y culturales. Además, y para contribuir al potencial turístico de la zona en mención, actualmente se cuenta con algunas iniciativas privadas que ofrecen turismo ecológico y de aventura. Sin embargo estas iniciativas son dispersas y no han logrado tener un gran impacto significativo en la región.

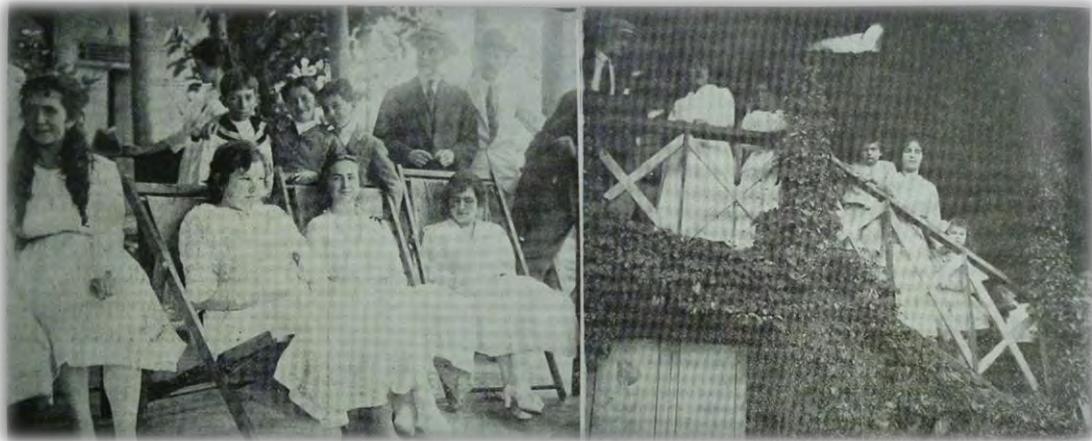


Ilustración 17 En la enervadora calma de La Esperanza la chaise-lounge es una forjadora de esperanzas. Tomado de Cromos Bogotá Febrero 02 de 1918 N. 100 V V

Actualmente la población que habita los cinco municipios involucrados –La Mesa, Anolaima, Cachipay, Zipacón y Bojacá-, se dedica principalmente a la agricultura, en pequeños cultivos de frutas, café, hortalizas y flores. Existen unas pocas haciendas en dónde hay ganadería o agricultura en mediana escala. Zipacón, Anolaima y Cachipay tienen una población ubicada, en su mayoría, en la zona rural, asentada en predios pequeños; son pocas las haciendas grandes y se dedican principalmente a los cultivos de flores, frutas y hortalizas; estos municipios tienen alguna población flotante, cada vez mayor, que ubica sus segundos hogares en ellos. La Mesa y Bojacá, por otra

parte, son municipios con mayor población ubicada en los cascos urbanos. El municipio de La Mesa es el que crece más rápido, debido a que, por su clima y a las facilidades de acceso desde Bogotá y desde Girardot, ha acogido una gran cantidad de población que llega allí, principalmente de Bogotá, en busca de un segundo hogar, población que se constituye en un gran potencial para el desarrollo del municipio.

La cercanía de estos municipios a Bogotá y el gran potencial turístico que representan los importantes vestigios de un pasado floreciente y la belleza del presente de esta región, pueden convertirlos en el destino predilecto de los capitalinos, y del público en general, para sus actividades de ocio y recreación.

Los municipios mencionados se regulan mediante EOT, en los que se dejan planteados los criterios bajo los cuales se llevará a cabo el tratamiento de su patrimonio natural y cultural. Los EOT muestran que ninguno de estos municipios tiene claro cuál es su patrimonio inmueble; todos ellos enfocan la conservación hacia el patrimonio natural y pocos proponen algo con respecto al patrimonio inmueble, el cual tiene un gran valor histórico, simbólico y estético y constituye un recurso importante que puede ser aprovechado para el beneficio de la comunidad.



Ilustración 18 Camino Real Bojacá - El Ocaso, a altura de San Cayetano.

Bojacá, en el Documento Técnico del Esquema de Ordenamiento Territorial, le apuesta al turismo, integrando su municipio a los planes departamentales y nacionales de fomento turístico, planteando la creación del Parque Regional de los Caminos Reales, aprovechando los caminos reales Bojacá – Zipacón; Bojacá – El Ocaso; Bojacá – Laguna de Pedro Palo. “Se busca con este programa, la integración regional a partir de la tradición, recuperando el sistema de pertenencia y la cultura local autóctona

mediante la definición de recorridos efectuados por nuestros antepasados, a lomo de mula y hoy como cabalgatas o caminatas dirigidas”. (Municipio de Bojacá, 2000, pág. 8) Este Esquema de Ordenamiento Territorial contempla también la utilización del Tren de Cercanías como un medio de transporte efectivo, que puede usarse para resolver los actuales problemas de movilidad de la región, integrándose a los sistemas que existen actualmente y sirviendo también como una herramienta que permita el crecimiento turístico.



Ilustración 19 Puente del Ferrocarril de Girardot en Cachipay, cerca de Petaluma.

La Mesa, por su parte, tiene establecido dentro de su patrimonio cultural los caminos reales, la línea férrea Girardot-Bogotá, con las estaciones que se encuentran en su territorio, e incluye también dentro de su patrimonio aquella infraestructura que fue utilizada en el pasado para el turismo, como el Hotel de La Esperanza. En el documento del Plan Básico de Ordenamiento Territorial del Municipio de La Mesa, se recomienda la conservación de los sitios de interés Histórico – Cultural, como las estaciones de tren y sus campamentos.

Cachipay, Anolaima y Zipacón por su parte, tienen en cuenta en sus EOT la importancia de los caminos reales y las estaciones de ferrocarril y todos plantean el inventario de su patrimonio para poder llegar a una correcta protección del mismo.

En general, los municipios involucrados han reconocido como su patrimonio la riqueza natural y los caminos reales y plantean su protección e integración dentro de las políticas culturales. Esto puede deberse a que, durante las últimas décadas, el turismo

que se presenta en la región está constituido especialmente por aquellos viajeros que recorren los caminos reales y buscan sitios con gran belleza natural para pasar un rato de esparcimiento; principalmente el gran número de quebradas y el río Apulo son los objetivos de quienes visitan la zona los fines de semana.



Ilustración 20 Línea ferrea en Cachipay, entre estación de Petaluma y Cachipay.

La población reconoce así el gran valor natural que posee el lugar y promociona lugares como el puente colgante del camino real sobre el río Apulo, el salto de Monjas, los pozos de agua naturales que se forman en el río Apulo, como Paz del Río, –que turistas y lugareños convierten en sitios de baño y de recreo- y algunas pequeñas quebradas, así como los recorridos por los caminos reales o ciertas rutas veredales, desde los cuales existen miradores naturales de los nevados y de los valles de los ríos Apulo y Bajamón.

Sin embargo otros bienes patrimoniales, como los de los ferrocarriles, los hoteles, y las casa quintas, se encuentran menos reconocidos y por lo tanto menos integrados dentro de las políticas de los municipios. En el caso del patrimonio relacionado con el ferrocarril, desde que este proyecto fue abandonado, ha sido una “carga” para los municipios, quienes no tienen la capacidad para su mantenimiento, ni lo aprovechan. Salvo algunas acciones aisladas, como por ejemplo la recuperación de la Estación de Cachipay, en donde actualmente funciona la Casa de la Cultura, en general, las estaciones del tren y la línea férrea se encuentran abandonadas por parte de los municipios. Y por otra parte, los hoteles y las casa quintas, en su mayoría, pertenecen a particulares que en algunos casos los mantienen en buen estado, pero en otros casos los han abandonado, condenando a estos bienes a un avanzado estado de deterioro.

Existen algunas iniciativas privadas que han aprovechado el patrimonio natural y cultural del lugar y ofrecen algunos servicios turísticos, sin embargo no han tenido los

resultados esperados, debido a la falta de organización entre los distintos actores y la falta de difusión de las distintas actividades y servicios que prestan.

Uno de estos casos es el de la Hacienda Las Mesitas de Santa Inés, ubicada sobre la carretera que de Cachipay conduce a Peña Negra, donde se ofrece un recorrido por la hacienda, principalmente a grupos escolares, donde muestra cómo fue su actividad cafetera en el pasado, los cultivos de café que tienen actualmente, los edificios para el beneficio del café, los establos, la casa principal, la piscina y el lago, los jardines y el museo, donde reposa maquinaria y elementos muy preciados propios de la actividad cafetera, que fue la actividad principal de la hacienda hasta hace unos años.



Ilustración 21 Hacienda Las Mesitas de Santa Inés.

En un artículo del El Tiempo, a propósito de la apertura de esta hacienda para el turismo en 2008, la columnista menciona sobre la hacienda:

“Hoy sus puertas se abren definitivamente al público.

Del primer Juan Valdez quedan una foto autografiada y un mensaje de gratitud a los dueños de la hacienda por prestarla para la campaña y un sustituto, Juan Mesitas, un

campesino que viste de sombrero, poncho y carriel para recibir a los turistas y guiarlos por el lugar.

Quedan intactos, la casa principal -de estilo colonial, de 250 años de existencia y 18 habitaciones- y el beneficiadero con sus máquinas para escoger el café y 'descerezarlo' (pelarlo), traídas desde Inglaterra y Estados Unidos, a finales del siglo XIX y principios del siglo pasado. Curiosidades como una fotocopidora de 1850 y el libro de contabilidad de la hacienda de 1878. Y una tienda de artesanías, llamada la Tienda del Café, que vende jarras, pocillos y cucharas hechas en guadua.

En este sitio, el esplendor, el brillo de los pisos de la casa principal, los muebles franceses, vieneses e italianos, que relucen como si fuesen recién comprados, así como el verde de las siete hectáreas de jardines son parte de un recuerdo que se sirve humeante y no huele a viejo, solo sabe café.” (RODRÍGUEZ, 2008)

La hacienda, que también es conocida por ser el escenario de grabación de la novela 'Café con Aroma de Mujer', en los años 90 se dedica al cultivo de flores y de 'Baby Banana', y actualmente mantiene las puertas cerradas al público en general y solo ofrece sus servicios con cita previa a grupos.

En La Esperanza, con ayuda de la Hacienda de Monjas, se ha intentado configurar el Eco-parque Salto Las Monjas, que ofrece un recorrido partiendo desde la población de La Esperanza, pasando por La Hacienda San José y Las Monjas, hasta el Salto de Las Monjas, que es como se le conoce a la cascada de 30 metros de altura, aproximadamente, que el río Apulo tiene en este lugar. Este es uno de los lugares más visitados en la región y es ampliamente promocionado; sin embargo, otras actividades como el recorrido de la hacienda y la visita a los cafetales que aún quedan o a los cultivos de 'Baby Banana', se hacen solo en grupos, con cita previa.

El hotel de La Esperanza fue remodelado y abrió sus puertas en 2013 bajo el nombre Finca Hotel Paraíso Terrenal. Allí ofrece paquetes de estadía en el Hotel y planes como caminatas ecológicas, de distinta dificultad, aptas para todo tipo de públicos. Por su parte el Hotel de La Capilla es uno de los centros de formación de la Central de Juventudes. Allí la comunidad realiza retiros espirituales y diferentes eventos sociales y culturales.



Ilustración 22 Mural Eco-parque Salto Las Monjas.

También, hace unos años, se llevó a cabo un proyecto llamado Tren de la Montaña que consistía en recorrer el trayecto Facatativá – Cachipay, por la línea férrea, en un carro adaptado para transitar por la vía del ferrocarril; el recorrido incluía distintas actividades antes de llegar a Cachipay y se demoraba alrededor de 3 horas. El Ingeniero Daniel Castelblanco, quien era responsable de la idea se encargaba del mantenimiento de la línea y esperaba que su proyecto ayudara a que la gobernación y los municipios se apropiaran de este patrimonio, sin embargo, aunque el recorrido atraía el público suficiente, las dificultades económicas y administrativas de la empresa hicieron que abandonaran la idea.

En el periódico El Tiempo del 1 de abril de 2005 publica un artículo donde se describen las actividades y el recorrido que se hacían:

“El Tren de la Montaña sale de Faca a las 10:00 de la mañana y su recorrido incluye tramos empinados, planos y hasta un túnel al interior del cual nos permitieron tirar del cordel para oír el pito ensordecedor del aparato.

El plan incluyó también dejarnos caer por la montaña rusa más grande del mundo, es decir, nos deslizamos monte abajo sobre una especie de trineo que pasa a toda velocidad sobre los rieles del sector.

Luego nos detuvimos en Tablanca a tomar jugo de mora y comprar granadillas y, después de dos horas de contacto con la naturaleza, llegamos a Cachipay, en donde vivimos full plan con almuerzo, caminata por finca cafetera y una buena piscineada.”
(PRECIADO, 2005)

Hasta ahora, las iniciativas turísticas que se han tenido en la región han sido aisladas y no han logrado posicionar la región de una manera adecuada dentro de las ofertas turísticas del centro del país, pese a que gran parte de la infraestructura necesaria para lograr una buena oferta está disponible. Sin embargo, aún se carece de un soporte adecuado para la actividad turística, como puntos de información, restaurantes, estaciones de servicio, baños públicos, etc., lo que hace difícil para el viajero hacer sus recorridos, especialmente para los visitantes esporádicos. Es por esto que la mayoría de los turistas son personas que tienen sus segundos hogares allí, o aquellos que viajan en alguna caminata organizada por algún particular.

A pesar de esto, la región está llena de posibilidades para el turismo porque dispone de gran cantidad de lugares, casa quintas, estaciones de ferrocarril y hoteles llenos de historia y belleza, con una arquitectura muy particular producto de las distintas influencias que llegaban con los viajeros, que iban y venían, desde la Europa, la costa Atlántica y Bogotá, por el tren de Girardot. Hay lugares extraordinarios donde el observador puede apreciar desde una flor, un ave, una montaña, o una quebrada hasta un paisaje lejano en el que puede contemplar los nevados de la cordillera Central, un hermoso atardecer en El Ocaso, o el canto arrullador del Apulo por entre los cafetales. Son posibilidades que vale la pena aprovechar.

2.2 Itinerarios Culturales y Paisajes Culturales, figuras que permiten la recuperación integral del patrimonio cultural y natural.

Durante el Siglo XX se produjo una importante evolución con respecto a la conceptualización y la valoración del patrimonio a nivel mundial, que fue producto de los distintos cambios sociales, políticos, económicos y culturales que se presentaron en este periodo, especialmente como consecuencia de las guerras que se disputaron en él. Además de esto, por la interrelación entre distintas disciplinas, que enriquecieron la visión del patrimonio cultural e hicieron posible la inclusión de nuevos elementos de valoración, logrando cada vez un concepto de patrimonio más global e incluyente para las distintas culturas a nivel mundial.

Es por esto que desde inicios de siglo XX se han desarrollado nuevas formas de apreciación del patrimonio. La evolución va desde el concepto del monumento, ampliando la mirada y reconociendo el contexto en el cual se inscriben los bienes de valor cultural, más allá de solo el reconocimiento del valor cultural del objeto en sí mismo. Se logra cada vez una visión más amplia e interdisciplinar que permite estudiar y valorar las diferentes relaciones entre el hombre y su territorio. Se abre así la posibilidad de reconocer y valorar arquitecturas no monumentales y valores contextuales y paisajísticos, permitiendo la creación de nuevas categorías, como la de Paisajes Culturales, en 1992.

La inclusión del patrimonio natural dentro del patrimonio mundial ha permitido el reconocimiento de nuevos patrimonios, buscando siempre que el patrimonio de la humanidad sea lo más incluyente posible y representativo de las distintas culturas del mundo.

Debido a los cambios que se han experimentado en periodos recientes, en las últimas décadas ha crecido la preocupación por el medio ambiente y por su acelerado deterioro en los últimos siglos. Esta preocupación ha llevado, en gran parte, a un cambio en la apreciación del patrimonio, extendiéndose hacia nuevos campos y con ayuda de diferentes disciplinas, como la geografía, la cual ha avanzado en temas como el estudio del territorio y la relación del hombre con su entorno natural.

En consecuencia, en 1972, se llevó a cabo en París, la 17a Conferencia General de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, que se denominó, "Convención Sobre la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural". Ésta convención fue durante muchos años la principal guía, a nivel mundial, en este tema, y a partir de la convención se fueron desarrollando nuevos instrumentos para la valoración y protección del patrimonio natural y cultural, pautas que son determinantes para la comprensión actual del patrimonio.

Una de las preocupaciones que quedan planteadas en la convención de 1972, es la vulnerabilidad del patrimonio cultural y natural, y su constante desaparición debido al rápido cambio de las condiciones en que se había desarrollado y mantenido hasta el momento: "Constatando que el patrimonio cultural y el patrimonio natural están cada vez más amenazados de destrucción, no solo por las causas tradicionales de deterioro sino también por la evolución de la vida social y económica que las agrava con fenómenos de alteración o de destrucción aún más temibles." (UNESCO, 1972), a esto añade posteriormente, "Considerando que el deterioro o la desaparición de un bien del patrimonio cultural y natural constituye un empobrecimiento nefasto del patrimonio de todos los pueblos del mundo" (UNESCO, 1972), se plantea la necesidad de protección del patrimonio natural, siendo éste tan importante como el patrimonio cultural, para el desarrollo de los pueblos.

La convención de 1972 brindó la posibilidad de estudiar, valorar y proteger el patrimonio natural, reconoció la importancia de la relación del patrimonio cultural con el patrimonio natural, identificando que en ciertos casos es necesaria la protección de uno para la preservación del otro. Los planteamientos de esta convención fueron durante muchos años el referente mundial para tomar decisiones con respecto a la protección del patrimonio natural. La convención definió el patrimonio cultural y el natural de la siguiente forma:

"A los efectos de la presente Convención se considerará "patrimonio cultural":

- los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos

de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,

- los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,
- los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico.

A los efectos de la presente Convención se considerarán "patrimonio natural":

- los monumentos naturales constituidos por formaciones físicas y biológicas o por grupos de esas formaciones que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico,
- las formaciones geológicas y fisiográficas y las zonas estrictamente delimitadas que constituyan el hábitat de especies, animal y vegetal, amenazadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico,
- los lugares naturales o las zonas naturales estrictamente delimitadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la ciencia, de la conservación o de la belleza natural," (Naciones Unidas, 1972, pág. 2)

El siguiente escenario, en donde se discute acerca de la importancia del patrimonio natural es en 1992, cuando se realiza la llamada "Cumbre de la tierra", producto de la preocupación de las naciones por el creciente deterioro de la calidad del hábitat natural, y es uno de los primeros esfuerzos de carácter mundial para enfrentar el calentamiento global, la pérdida de la biodiversidad y de la calidad ambiental en el planeta. Dentro de los factores estudiados en la cumbre de la tierra es muy importante la relación del hombre con su entorno natural y el impacto que las actuaciones del hombre han tenido sobre el medio ambiente en los últimos siglos.

Como producto de la "Cumbre de la tierra", se avanzó en el desarrollo de varios temas como la pérdida de la biodiversidad, y la necesidad de proteger aquellas especies en peligro de extinción, junto a sus hábitats naturales. Además se planteó la necesidad de implementar estrategias para garantizar la sostenibilidad, tanto ambiental como

cultural, si se quiere lograr la conservación de las especies y de los bienes culturales que se encuentran en peligro de desaparecer.

Para este mismo año el Comité de patrimonio mundial de la humanidad aprobó las directrices para la inclusión de la categoría de paisajes culturales dentro de la valoración del patrimonio de la humanidad. Esta categoría se incluye tomando en cuenta que los paisajes culturales son expresiones de la interacción del hombre con su entorno natural, y en estos paisajes podemos leer las huellas que han dejado las distintas sociedades que han pasado por un territorio.

“Los paisajes culturales representan la obra combinada de la naturaleza y el hombre definida en el artículo 1 de la Convención. Los mismos ilustran la evolución de la sociedad y los asentamientos humanos en el transcurso del tiempo, bajo la influencia de las restricciones físicas y/o las oportunidades presentadas por su ambiente natural y de las sucesivas fuerzas sociales, económicas y culturales, tanto internas como externas. Los paisajes culturales deberán seleccionarse sobre la base de su valor universal sobresaliente y de su representatividad en términos de una región geo cultural claramente definida y, en consecuencia, por su capacidad para ilustrar los elementos culturales esenciales y distintivos de dichas regiones.” (Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO, 2008, págs. 95-96)

Los Paisajes Culturales son una de las categorías que se apartan de la visión tradicional del patrimonio cultural y se involucran con el componente territorial; va más allá de la valoración del patrimonio cultural y reconoce también el natural y el mixto. En parte, esta categoría se da gracias a la contribución que hace el trabajo teórico desarrollado por los geógrafos durante el siglo XX. El estudio de los paisajes culturales implica el análisis de las sociedades humanas, en una escala territorial, sus interacciones con el medio natural y con las poblaciones vecinas, además de la evolución de su cultura a lo largo de ciertos periodos de tiempo, todo esto determinado por la interacción con su entorno natural.

“Los paisajes culturales se dividen en tres categorías principales:

(i) El más fácil de identificar es el paisaje claramente definido, concebido y creado intencionalmente por el hombre. Comprende los paisajes de jardines y parques

creados por razones estéticas, que con frecuencia (pero no siempre) están asociados a construcciones o a conjuntos religiosos o monumentales.

(ii) La segunda categoría es la del paisaje que ha evolucionado orgánicamente. Es fruto de una exigencia originalmente social, económica, administrativa y/o religiosa y ha alcanzado su forma actual por asociación y, como respuesta a su entorno natural. Estos paisajes reflejan este proceso evolutivo en su forma y su composición. Se subdividen en dos categorías:

- un paisaje relicto (o fósil) es aquel que ha experimentado un proceso evolutivo que se ha detenido en algún momento del pasado, ya sea bruscamente o a lo largo de un periodo. Sus características esenciales siguen siendo, empero, materialmente visibles;

- un paisaje vivo es el que conserva una función social activa en la sociedad contemporánea, estrechamente vinculada al modo de vida tradicional, y en el cual prosigue el proceso evolutivo. Al mismo tiempo, presenta pruebas materiales manifiestas de su evolución en el transcurso del tiempo.

(iii) La última categoría comprende el paisaje cultural asociativo. La inscripción de este tipo de paisaje en la Lista del Patrimonio Mundial se justifica por la fuerza de evocación de asociaciones religiosas, artísticas o culturales del elemento natural, más que por huellas culturales tangibles, que pueden ser insignificantes o incluso inexistentes.” (Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO, 2008, pág. 96)

“El término paisaje cultural abarca una diversidad de manifestaciones de las interacciones entre la humanidad y su ambiente natural.” (Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO, 2008, pág. 96), las categorías que involucran las relaciones del hombre con su territorio, incluyen también variables de las relaciones humanas, por eso son producto de relaciones económicas, sociales, políticas, religiosas, que constituyen la expresión de las sociedades humanas.

Existe una categoría en particular, que involucra las relaciones que se van tejiendo entre distintas culturas, que se conectan debido a la movilidad de ciertos individuos que se trasladan a través del territorio y modifican el paisaje. Son los Itinerarios culturales, los cuales reconocen estos procesos de movimiento de los hombres, que dejan expresiones culturales particulares dentro de un territorio y que expresan esas relaciones dinámicas entre distintas poblaciones. Estos desplazamientos ayudan al

intercambio cultural entre los distintos poblados y dejan huellas en el espacio, alrededor de aquellos bienes e infraestructuras que ayudan en su comunicación: caminos, carreteras, líneas férreas, estaciones, hoteles, puertos, mercados, centros de culto, entre otros, y hacen parte de las expresiones de estos intercambios culturales.

Los itinerarios culturales se definen como “toda vía de comunicación terrestre, acuática o de otro tipo, físicamente determinada y caracterizada por poseer su propia y específica dinámica y funcionalidad histórica al servicio de un fin concreto y determinado, que reúna las siguientes condiciones:

- a) Ser resultado y reflejo de movimientos interactivos de personas, así como de intercambios multidimensionales, continuos y recíprocos de bienes, ideas, conocimientos y valores entre pueblos, países, regiones o continentes, a lo largo de considerables períodos de tiempo.
- b) Haber generado una fecundación múltiple y recíproca, en el espacio y en el tiempo, de las culturas afectadas que se manifiesta tanto en su patrimonio tangible como intangible.
- c) Haber integrado en un sistema dinámico las relaciones históricas y los bienes culturales asociados a su existencia” (ICOMOS, 2008, pág. 2)

“Los itinerarios culturales no son, por tanto, simples vías históricas de comunicación que incluyan o conecten diversos elementos patrimoniales, sino singulares fenómenos históricos que no pueden crearse con la imaginación y la voluntad de establecer conjuntos asociativos de bienes culturales que posean rasgos comunes.” (ICOMOS, 2008, pág. 1)

“Los Itinerarios Culturales representan procesos interactivos, dinámicos, y evolutivos de las relaciones humanas interculturales que reflejan la rica diversidad de las aportaciones de los distintos pueblos al patrimonio cultural.” (ICOMOS, 2008, pág. 1)

Tanto para los Paisajes Culturales, como para los Itinerarios Culturales, es importante el carácter dinámico que tienen, puesto que dependen de la evolución de las sociedades que los crearon, y aunque algunos pueden darse por acciones intencionales sobre el territorio, están sujetos a la libre evolución y cambio de las condiciones en las cuales se concibieron y desarrollaron.

Aunque tanto para los Itinerarios Culturales, como para los Paisajes Culturales, el componente territorial es decisivo y también la interacción de las sociedades con su entorno natural, los Itinerarios Culturales surgen del movimiento de personas, por un camino, o vía de comunicación, e involucran todos aquellos bienes que en conjunto participan en el proceso, sin embargo, no engloban los procesos regionales que se dan paralelos a éstas vías de comunicación; por eso, los Paisajes Culturales son los más apropiados para entender ese tipo de relaciones, de modo que son los que resultan más adecuados, para la valoración del patrimonio que se ha venido estudiando.

La categoría Paisaje Cultural establece una profunda relación entre el territorio y el patrimonio, no solo implica el reconocimiento de los valores materiales sino también de los inmateriales y del patrimonio natural; además, la preservación de este patrimonio puede ser un instrumento para mantener el equilibrio natural de las regiones y proteger la calidad de vida de los habitantes.

La protección de los paisajes culturales permite la sostenibilidad ambiental, social y económica de las regiones a las que pertenecen, por esta razón es importante su estudio, para llegar a una mejor comprensión, debido a su carácter territorial y dinámico.

“Los paisajes culturales con frecuencia reflejan técnicas específicas de uso sostenible de la tierra, teniendo en cuenta las características y límites del ambiente natural en el que están establecidos, y una relación espiritual específica con la naturaleza. La protección de los paisajes culturales puede contribuir a las técnicas modernas de uso sostenible de la tierra y puede mantener o mejorar los valores naturales en el paisaje. La existencia continuada de formas tradicionales de uso de la tierra da soporte a la diversidad biológica en muchas regiones en el mundo. La protección de los paisajes culturales tradicionales es, por tanto, útil en el mantenimiento de la diversidad biológica.” (Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO, 2008, pág. 96) Por esta razón la integración de la comunidad es fundamental para la protección del paisaje. No solo se deben proteger los bienes materiales, sino también los saberes tradicionales y el patrimonio inmaterial que está ligado a él.

Los elementos que conforman los Paisajes marcan una diferenciación del espacio y determinan una identidad espacial en sus habitantes. Esto es fundamental al momento de comprender el paisaje, puesto que la comprensión de éste, por parte de sus habitantes, está determinada por factores históricos, culturales, políticos, medioambientales sociales y económicos, factores que crean distintas relaciones humanas en el espacio y que se ven reflejadas físicamente en el paisaje

Los paisajes también existen en los recuerdos y las imaginaciones de la gente y están vinculados a los nombres de lugares, mitos, ritos y al folklore. En la mente de la gente rara vez hay una clara distinción entre lo visible y lo invisible - o tangible e intangibles -, ambos, componentes de los paisajes. Historias y mitos ofrecen a los paisajes significados que trascienden lo observable y por lo tanto ayudan a crear en las personas "mapas mentales", o lo que podemos llamar conciencia de lugar. (MITCHELL, RÖSSLER, & TRICAUD, 2009, pág. 22) Los paisajes culturales se pueden considerar entonces, como el depositario de la memoria colectiva.

En el contexto específico de los paisajes culturales, la integridad es el grado en que la evidencia histórica de capas, los significados y las relaciones entre los elementos se mantiene intacta y se pueden interpretar en el paisaje. Es también la integridad de la relación del hombre con la naturaleza, no la integridad de la naturaleza en sí misma. Si un paisaje claramente definido, diseñado e intencionalmente creado por el hombre permanece tal como fue creado, sin modificaciones sustanciales, cumpliría las condiciones de integridad. (MITCHELL, RÖSSLER, & TRICAUD, 2009, pág. 25) Por otra parte, los paisajes continuos reflejan un proceso de evolución en su forma y características, es por esto que se pueden leer como documentos; en este caso su condición de integridad histórica también se puede determinar por la continuidad de las funciones tradicionales y la relación de las partes con todo el paisaje

Debido a la complejidad en el estudio de los Paisajes Culturales, cada vez es más importante el trabajo interdisciplinar, para llegar a una comprensión más completa del patrimonio; por esta razón, la integración de distintas disciplinas puede ayudar a la comprensión del Paisaje. La geografía, por ejemplo, contribuye a la comprensión del territorio y de aquellos factores humanos que alteran el entorno físico.

La geografía ha realizado un gran esfuerzo para llegar a la definición del paisaje cultural, considerando las variables que se presentan entre las distintas relaciones que se dan entre el hombre y su entorno físico, una relación que es dinámica a través de la historia, en donde el entorno natural determina los asentamientos humanos y estos, a la vez, modifican el territorio que ocupan; de esta manera se van creando capas de distintas modificaciones al entorno natural.

El uso de las herramientas que brinda la geografía es fundamental para el análisis de aquellos patrimonios que tienen un gran componente territorial, puesto que se derivan de la interacción del hombre con su entorno natural, y de aquellas acciones que las sociedades realizan sobre su entorno para adaptarlo a su estilo de vida. Los paisajes no solo reflejan las relaciones de producción, también son testigo de las expresiones estéticas, religiosas, sociales y culturales de una población.

Existe un concepto relacionado con el Paisaje Cultural que es importante para comprender su dimensión. Es el concepto de territorio, muy útil debido a que el territorio es un constructo humano perteneciente a una población. El territorio engloba aspectos simbólicos porque es el espacio en el que se desarrolla el imaginario de una comunidad, pero a la vez tiene límites físicos determinados por la misma población, que pueden ser cambiantes en el tiempo, y son el espacio que nace de la apropiación social. "No hay territorio sin sujeto de ésta apropiación -sujeto en posesión y en posición- y no hay territorio sin otro. Territorio es en esta perspectiva, realidad estructurada por el campo simbólico y, así como el espacio es dominio de lo real, supuesto pero inalcanzable en sí, solo accesible en los formatos de la fantasía le permite asumir -entendiendo como concreciones del imaginario espacial de una época y cultura los lenguajes de la arquitectura y el urbanismo, los circuitos recurrentes de la trashumancia individual o colectiva, y los paisajes a que nos apegamos- el territorio es la dimensión económico-política de esta realidad imaginaria...". (SEGATO, 2006, pág. 77).

Las sociedades están íntimamente ligadas a su espacio, pero sin la actuación de las sociedades no existiría el territorio, es por esta razón que el territorio se debe tener en cuenta al momento de estudiar el patrimonio de un lugar, porque es aquel espacio que

contiene el patrimonio, y a la vez es el espacio que garantiza su supervivencia en el tiempo.

La geografía también ha teorizado sobre el tipo de relaciones que se tejen entre la sociedad y su espacio, “de esta forma, las teorías espaciales expresan las teorías sociales y las estructuras espaciales realizan las estructuras sociales... Admitiendo estos planteamientos de partida, los geógrafos han tratado de ampliarlos en el sentido de que las estructuras sociales no pueden ser practicadas sin estructuras espaciales y viceversa. Lo que lleva a Milton Santos a rebautizar a la formación social como formación social y espacial, y a Soja, a hablar de dialéctica socio-espacial...” (GOMEZ MENDOZA, 1986, pág. 25). La relación espacio-sociedad, es el motivo del estudio de los Paisajes Culturales, donde ambas variables no pueden ser estudiadas por separado, puesto que, en un espacio alterado por una sociedad, son dependientes una de la otra.

La región por su parte, también es producto de la actuación del hombre sobre un territorio, por lo tanto, es un producto social que se caracteriza por ciertos rasgos que marcan la diferenciación del espacio y determinan una identidad espacial. La región puede tener dentro de sí distintas unidades con características propias, y es una forma en la que las sociedades ordenan su territorio.

“El hombre es capaz de organizar un mundo socio-espacial partiendo de dos elementos: el espacio ecológico y la cultura; su combinación origina el espacio humanizado, objetivo del geógrafo, que no debe estudiarlo como una mera localización de los hechos humanos, sino como una construcción de la sociedad” (MOLINA IBÁÑEZ, 1986, pág. 69)

2.3 Gestión y manejo de Paisajes Culturales

Para poder establecer la forma en que se deben manejar y gestionar adecuadamente los Paisajes Culturales es necesario comprender, en primer lugar, que los factores que conforman el patrimonio cultural son dinámicos, es por esto que el patrimonio también va evolucionando y cambiando. En segundo lugar, se debe tener en cuenta que, en

este patrimonio en particular, la participación de la comunidad es fundamental para su conservación debido a la profunda relación que debe existir entre el hombre y su entorno para que se puedan conformar los Paisajes Culturales.

En su libro “Itinerarios Culturales y Patrimonio Mundial”, Alberto Martorell habla sobre la condición dinámica de los bienes que parten del componente territorial, como lo son los Itinerarios y los Paisajes Culturales, y expresa que la forma como se tratan estos bienes usualmente, que es la misma en que se trataría otro bien patrimonial, resulta ineficaz y por lo tanto fracasa en el objetivo de protegerlos. “El valor cultural se extiende progresivamente también a la actividad de interés cultural... De ahí la necesidad de que una visión orgánica de los bienes culturales y ambientales considere no sólo las cosas sino también aquellas actividades económicas y aquellas manifestaciones o ‘testimonios que tengan valor de civilización’ y que son reconducibles a expresiones de la vida humana. En consecuencia, resulta evidente la necesidad de pasar de una tutela estática a una regulación dinámica del sector.” (MARTORELL CARREÑO, 2010, pág. 50). Por esa razón las leyes y mecanismos jurídicos que busquen proteger estos patrimonios tienen que tener en cuenta esta condición –dinámica- para poder ser efectivos en la tutela del patrimonio.

También es fundamental tener en cuenta la relación entre el territorio y la comunidad que lo habita, por esta razón es necesaria la integración de las comunidades dentro de los programas de manejo y protección de éste patrimonio, buscando el mutuo beneficio para ambas partes: la participación activa de la comunidad puede ayudar a la sostenibilidad del patrimonio, y a la vez éste puede ser un medio para el desarrollo de la población. Así como lo afirma el Consejo de Europa en el “Convenio Europeo del Paisaje”: “Convencidos de que el paisaje es un elemento clave del bienestar individual y social y de que su protección, gestión y ordenación implican derechos y responsabilidades para todos...” (Consejo de Europa, 2000, pág. 1). El paisaje es un recurso importante para el desarrollo de las comunidades.

Sobre el manejo y gestión de los Paisajes culturales se han tenido diversas experiencias. Desde que se incluyó, en 1992, la categoría de Paisaje Cultural dentro del Patrimonio de la Humanidad, se han declarado cerca de 90 paisajes culturales (UNESCO, 2014), y se han realizado diversos encuentros para discutir las experiencias

relacionadas con éstos, además se han escrito varios artículos y libros donde se discute sobre el tema. En el libro “World Heritage Cultural Landscapes A Handbook for Conservation and Management”, se fijan 6 principios para el manejo de los paisajes culturales, que son relevantes, debido a que establece los distintos actores y condiciones a tener en cuenta al momento de plantear un plan de Gestión y Manejo:

Principio 1: La población asociada con el paisaje cultural debe ser el actor principal de la administración y los profesionales deben actuar, más que como administradores, como mediadores; de esta forma se protege la participación de la comunidad y sus tradiciones y se garantiza la participación de las siguientes generaciones.

Principio 2: El manejo exitoso es inclusivo y transparente y la administración debe ser llevada mediante el diálogo entre las partes a quienes interese el patrimonio en cuestión.

Principio 3: El valor de paisaje cultural está basado en la interacción entre el hombre y la naturaleza, por esta razón el manejo debe estar basado en esta relación.

Principio 4: Debido a que los principios sobre los que se crea el Paisaje Cultural están en constante cambio, tanto las sociedades como el medio natural están también en constante transformación, entonces el manejo debe direccionar ese cambio, de tal forma que puedan ser conservados los valores del paisaje cultural.

Principio 5: Los Paisajes Culturales se integran dentro de un contexto cultural y natural mucho más amplio, por ejemplo, un paisaje, o parte de él, puede pertenecer a un área de protección natural y no hay que desconocer esto al momento de plantear su gestión y manejo. Es por esto que es necesario tener en cuenta escalas locales, regionales, nacionales e incluso internacionales, en algunos casos, e integrar otros posibles planes que existan sobre ese lugar.

Principio 6: La gestión debe contribuir a la sostenibilidad de la sociedad que afecta, para esto debe ser ecológica, cultural y económicamente sostenible, además debe ser equitativa para contribuir al desarrollo de la población y su crecimiento económico, y en ciertos casos debe ser un recurso para aliviar la pobreza. (MITCHELL, RÖSSLER, & TRICAUD, 2009, págs. 35-36)

El plan de gestión debe cumplir ciertos objetivos, en primer lugar reconocer y divulgar el patrimonio existente, debe ser un instrumento mediador entre los intereses de los distintos grupos involucrados con el patrimonio y concertar las acciones que se

tomarán con respecto al mismo. El plan de gestión debe ser un instrumento para el desarrollo económico y cultural de la población, garantizando la sostenibilidad del patrimonio.

Como se plantea en la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. “Todos los Estados y todas las personas deberán cooperar en la tarea esencial de erradicar la pobreza como requisito indispensable del desarrollo sostenible, a fin de reducir las disparidades en los niveles de vida y responder mejor a las necesidades de la mayoría de los pueblos del mundo” (Naciones Unidas, 1992). De esta forma el paisaje debe ser un recurso para el desarrollo y la reducción de la desigualdad en las comunidades dueñas de este patrimonio.

Para llegar a proponer un Plan de Gestión y Manejo de un Paisaje Cultural, en primer lugar es necesario reconocer el paisaje. La geografía tiene herramientas que sirven para realizar los estudios necesarios al paisaje. Una de ellas, que es usada frecuentemente en la elaboración de Planes de Gestión, Planes Territoriales o distintos instrumentos normativos que involucren el paisaje, es la Unidad de Paisaje, la cual ayuda a reconocer y definir el paisaje cultural.

La geógrafa Emma Pérez-Chacón en su trabajo “Unidades de Paisaje: Aproximación Científica y Aplicaciones”, ayuda a la definición de la unidad de paisaje. En primer lugar, parte de la definición de paisaje, vista desde la dimensión “geográfica del paisaje”. “Este enfoque concibe el paisaje como un objeto concreto, porción de un territorio real caracterizado por un sentido unitario, fruto de la compleja interacción de los elementos que lo integran y que, como toda estructura, está afectada por una componente evolutiva tremendamente dinámica. El paisaje, así entendido, representa un concepto que permite integrar conjuntamente las variables naturales y antrópicas y, sobre todo, la dimensión espacial de las mismas. Este último enfoque es el que centra lo expuesto en esta ponencia, desde la que se aborda el concepto de “unidad de paisaje”, considerada una herramienta conceptual y metodológica básica de los estudios sistémicos del paisaje” (PÉREZ-CHACÓN ESPINO, 2002, pág. 1)

La unidad de paisaje tiene una doble función dentro de los análisis del paisaje: calificar y clasificar, por ello es capaz de identificar la estructura y el funcionamiento de un

paisaje, además de reconocer los elementos antrópicos que determinan la morfología del paisaje, pero a la vez es capaz de clasificarlo, para identificar ciertas pautas comunes del territorio. (PÉREZ-CHACÓN ESPINO, 2002, pág. 3)

La unidad de paisaje es una herramienta que ayuda a realizar un análisis sistemático, es capaz de leer, no solo los elementos que conforman un paisaje, sino también las relaciones que se tejen entre estos. Para definir una unidad de paisaje se deben combinar el estudio de los elementos que conforman el paisaje, o sea su estructura, y la dinámica del paisaje, o sea su función.

Para ello el “análisis sistémico del espacio” usa una secuencia que identifica, en primer lugar, los elementos que constituyen el paisaje, ya sea de forma individual, o en subsistemas – abiótico (litología, hidrografía), biótico (vegetación, fauna), antrópico (coberturas del suelo)- para poder analizar así la estructura del paisaje. La estructura del paisaje se centra en el análisis de las interrelaciones de los elementos y también identifica las jerarquías y la organización entre ellos. (PÉREZ-CHACÓN ESPINO, 2002, pág. 5)

Luego, se caracteriza la dinámica del paisaje; es allí donde aparece el componente evolutivo en el paisaje; el tiempo y la evolución del paisaje a través de él, ayudan a determinar su funcionamiento y sus relaciones. El análisis de cómo ha cambiado el paisaje puede ser realizado a distintas escalas de tiempo. Finalmente es posible establecer también, aunque sea una aproximación, la forma cómo se podría transformar el paisaje. (PÉREZ-CHACÓN ESPINO, 2002, págs. 6-7)

El método por el cual se ha realizado éste análisis, en la mayoría de los casos ha sido empírico, generalmente con base en la observación; aún no se ha desarrollado una metodología precisa para la identificación de las unidades de paisaje. Sin embargo, la unidad de paisaje es un instrumento muy utilizado para el estudio del paisaje, teniendo en cuenta que solo cuando se conoce el funcionamiento de éste, cuando se conocen sus potencialidades, las leyes que lo rigen y la mejor forma en que puede ser utilizado, es posible ordenarlo adecuadamente.

A continuación se presenta un ejemplo de planes territoriales que utilizan la unidad de paisaje como instrumento para el estudio del paisaje.

Estudio de Caso: Plan Insular de Ordenación de Lanzarote 2007-2010.

Promotor: Cabildo de Lanzarote

Director: José María Ezquiaga

Lanzarote es una de las islas del Archipiélago Canario, la más septentrional, y cuenta con una superficie de 862 km², que se incrementa hasta los 905 km² si se consideran también los islotes.

El Plan Insular de Ordenación de Lanzarote fue ordenado por el cabildo de Lanzarote con el fin de actualizar el plan de ordenamiento que existía hasta el momento. El plan se establece con base en el “Texto refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de Mayo, y la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación de Turismo de Canarias.” Por esto, el plan se diseña para que sea un instrumento de ordenación de los recursos naturales, el territorio y el espacio urbano, que defina un modelo de organización y utilización del territorio que garantice un desarrollo equilibrado y sostenible. (EZQUIAGA, 2009, pág. 5)

“El PIOL replantea el modelo de desarrollo territorial y económico de la isla de cara a rebajar su dependencia del exterior. Para ello, se formula sobre tres ejes desde una lectura contemporánea del paisaje: la protección del territorio y su puesta en valor, criterio articulador de la ordenación; la diversificación económica, a partir de la gestión económica y creativa de los recursos naturales y la cualificación del turismo; y la suficiencia energética, reduciendo la huella ecológica, potenciando la creación de energía dentro de la isla y creando medios de obtención de agua dulce. El modelo territorial se basa en la evaluación de la “capacidad de carga” del medio.

También promueve la contención del crecimiento urbano encaminado a la calidad de vida, potenciando la estructura tradicional de centralidades y concentrando la actividad en la costa sureste.” (EZQUIAGA, Ezquiaga: Homepage Site, s.f.)

El proyecto, en su primera etapa de formulación incluye los siguientes documentos: Memoria de Información Territorial, Planos de Información, Memoria de Ordenación, Planos de Ordenación, Esquema de la Normativa básica aplicable y el Documento de inicio (Evaluación Ambiental), dado que esta evaluación tiene como fin la evaluación del impacto ambiental de la implementación de los planes de ordenación territorial, analizando y valorando los posibles impactos y afectaciones, y es uno de los indicadores que se tienen en cuenta en las etapas siguientes a la formulación.

El documento inicia con un reconocimiento de los elementos que constituyen el paisaje: las bases físicas y biológicas (clima, hidrología, geología, edafología, biodiversidad), la evaluación de la “Red canaria de espacios protegidos”, el reconocimiento de las áreas de sensibilidad ecológica, y los usos del suelo. Luego, procede a identificar y caracterizar las unidades de paisaje, que se establecieron, mayormente, mediante el recorrido y la observación del territorio.

“Considerando el protagonismo que el PIOL le otorga al paisaje, se procede a caracterizar con cierta minuciosidad las distintas unidades de paisaje, incidiendo en las cuestiones relativas a su estado de conservación y dinámicas.” (EZQUIAGA, 2009, pág. 47)

“Lanzarote es un territorio de dimensiones reducidas pero que cuenta con un mosaico de paisajes rico, diverso, dinámico y, en general, con un grado de conservación e integridad muy apreciables. Durante el desarrollo de los trabajos propios del PIOL, para la elaboración de su documento de Avance, se realizó un estudio de paisaje exhaustivo en el que se delimitaron cartográficamente y analizaron 30 unidades de paisaje, que expresan la mencionada riqueza y diversidad. Realizando un ejercicio de sistematización, en relación con la naturaleza y el carácter de las distintas unidades de paisaje, se puede establecer la siguiente tipología:” (EZQUIAGA, 2009, pág. 45)



Ilustración 23 Unidades de paisaje delimitadas y caracterizadas en el Avance del PIOL Tomado de Ezquiaga 2009

- Paisajes de dominante natural:

Risco de Famara (1)

Cuestas y malpais de la Corona y Punta Mujeres (2)

El Jable (3)

Paisajes del vulcanismo histórico (4)

Coladas Históricas del centro insular (5)

Los Ajaches (6)

Llanos esteparios del Rubicón y litoral de Los Charcones (7)

La Graciosa y Los Islotes (8)

- Paisajes agrícolas singulares:

Vegas del norte y valle de Tabayesco (9)

Rampas y Vegas de Guatiza y Mala (10)

La Geria (11)

Vegas de Uga y Yaiza (12)

- Paisaje con valor patrimonial:

Salinas de Janubio (13)

- Paisajes de las rampas:

Llanos litorales de Arrieta (14)

Rampas de Güime, San Bartolomé, Arrecife y Llano Costero (15)

Rampas y Litoral de Puerto del Carmen y Puerto Calero (16)

Rampa de Las Breñas (17)

Caldera de Santa Bárbara y Rampa de Teguisse (18)

- Paisajes de las lomas, cuchillos y barrancos:

Lomas y valles de Órzola (19)

Lomas, cuchillos y barrancos entre Guinate y Los Valles (20)

Altos de la Ermita de las Nieves y bancales de Los Valles (21)

- Paisajes de los Llanos:

Llanos y conos de Teguisse, Teseguite y El Mojón (22)

Llanos de la Hondura, Montaña de Saga y Montaña Corona (23)

Llanos de Jable de San Bartolomé (24)

Llanos litorales de La Santa y Caleta de Caballo (25)

Llanos y calderas de Tinajo, Mancha Blanca y La Vegueta (26)

Llanos Vitícolas y calderas de Masdache y La Florida (27)

- Paisaje de las medianías:

Medianías de Tías, La Asomada, Tegoyo y Conil (28)

- Paisajes de los conos y calderas:

Calderas y montañas entre Uga y San Bartolomé (29)

Conos de Montaña Minas y Montaña de Zonzamas (30)

3. Capítulo 3. Identificación del Paisaje Cultural.

El paisaje cultural surge de la interacción del hombre con su entorno natural, en un proceso determinado tanto por factores naturales, como por las actuaciones del hombre sobre ese territorio natural; los paisajes son una expresión de las distintas culturas a través del tiempo. Por esta razón, para entender el paisaje es necesario comprender las relaciones entre los factores que influyen en su formación y de esta manera se obtienen las herramientas necesarias para protegerlos adecuadamente.

Los paisajes son un elemento dinámico, que se encuentra en constante transformación, y es fundamental tener esto en cuenta al momento de su estudio, para poder abarcar los diferentes factores que contribuyen a definirlo.

3.1 Factores Naturales.

El Paisaje Cultural del Veraneo se ubica en la falda occidental de la Cordillera Oriental, en una franja entre los 1000 m.s.n.m. y 2400 m.s.n.m. El relieve en esta zona conforma dos ámbitos distintos, el primero, que está ubicado en la zona más alta, donde se encuentran las haciendas de Sebastopol, Arabia y Nebraska, zona que se caracteriza por ser un terreno con pendientes relativamente bajas y que está delimitado por las fuertes pendientes de las colinas cercanas.



Ilustración 24 Paisaje típico de las Grandes Haciendas



Ilustración 25 Valle del río Bajamón. Tomado de Google Earth 2014

El segundo territorio, que se encuentra más bajo, tiene pendientes mayores con respecto al anterior. Hacia el oriente, está limitado por colinas con fuertes pendientes que constituyen un telón natural para el paisaje de éste lugar. Hacia el Occidente, el paisaje se abre, dejando ver la cadena montañosa que desciende hacia el río Magdalena; aparecen también ciertas colinas bajas que ayudan dirigir la visual del observador y constituyen parte importante del paisaje.



Ilustración 26 Valle del Río Apulo. Tomado de Google Earth 2014

Gracias a esta topografía es posible tener en esta zona tres niveles de paisaje. El primero es el paisaje cercano, el que está inmediato al observador, es un paisaje sorpresivo, en donde las distintas masas vegetales y los cuerpos de agua aparecen y desaparecen a medida que se recorre el terreno, produciendo diversas experiencias sensitivas. El segundo nivel es el paisaje de las colinas, los campos y las poblaciones cercanas. Las elevadas pendientes que definen el paisaje constituyen un telón de

fondo común para éste, que obliga a contemplarlo hacia el Oriente. Debido a la altura en que se encuentra y a la inclinación del terreno es posible apreciar un paisaje lejano, constituido por las cadenas montañosas más lejanas, donde incluso es posible ver el Nevado del Tolima, el del Ruiz y el Santa Isabel.



Ilustración 27 Paisaje Característico de la zona de La Florida, donde es posible apreciar las tres escalas de paisaje.

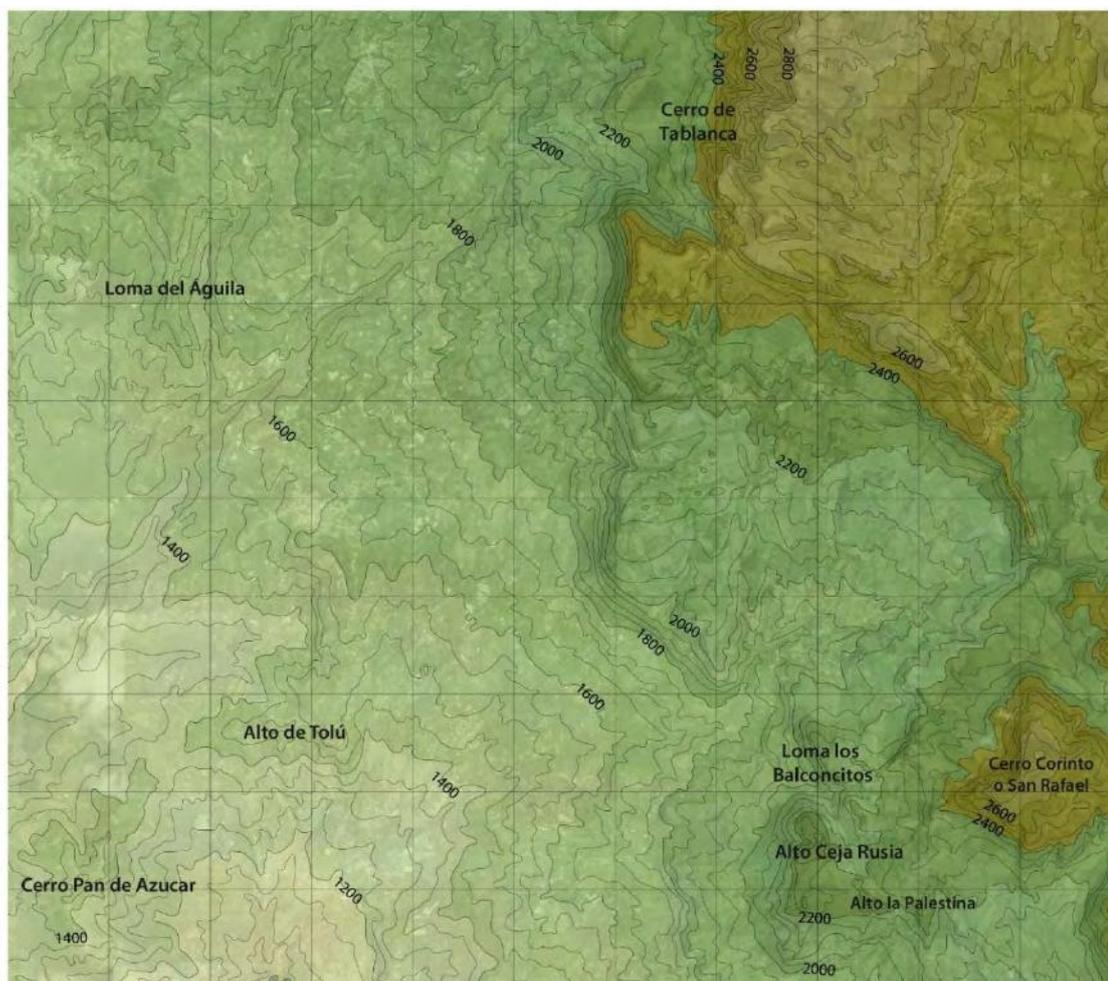


Ilustración 28 Topografía del lugar.



La altura a la que se encuentra el lugar determina su clima. La zona más alta tiene un clima frío semihúmedo, con una intensa neblina, en horas de la mañana especialmente, una característica que es relevante para la apreciación de éste paisaje. La zona más baja, desde los 2000 m.s.n.m., hasta los 1000 m.s.n.m. se encuentran en el rango de clima templado húmedo, según lo define el Instituto Agustín Codazzi (Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 2007, pág. 47)

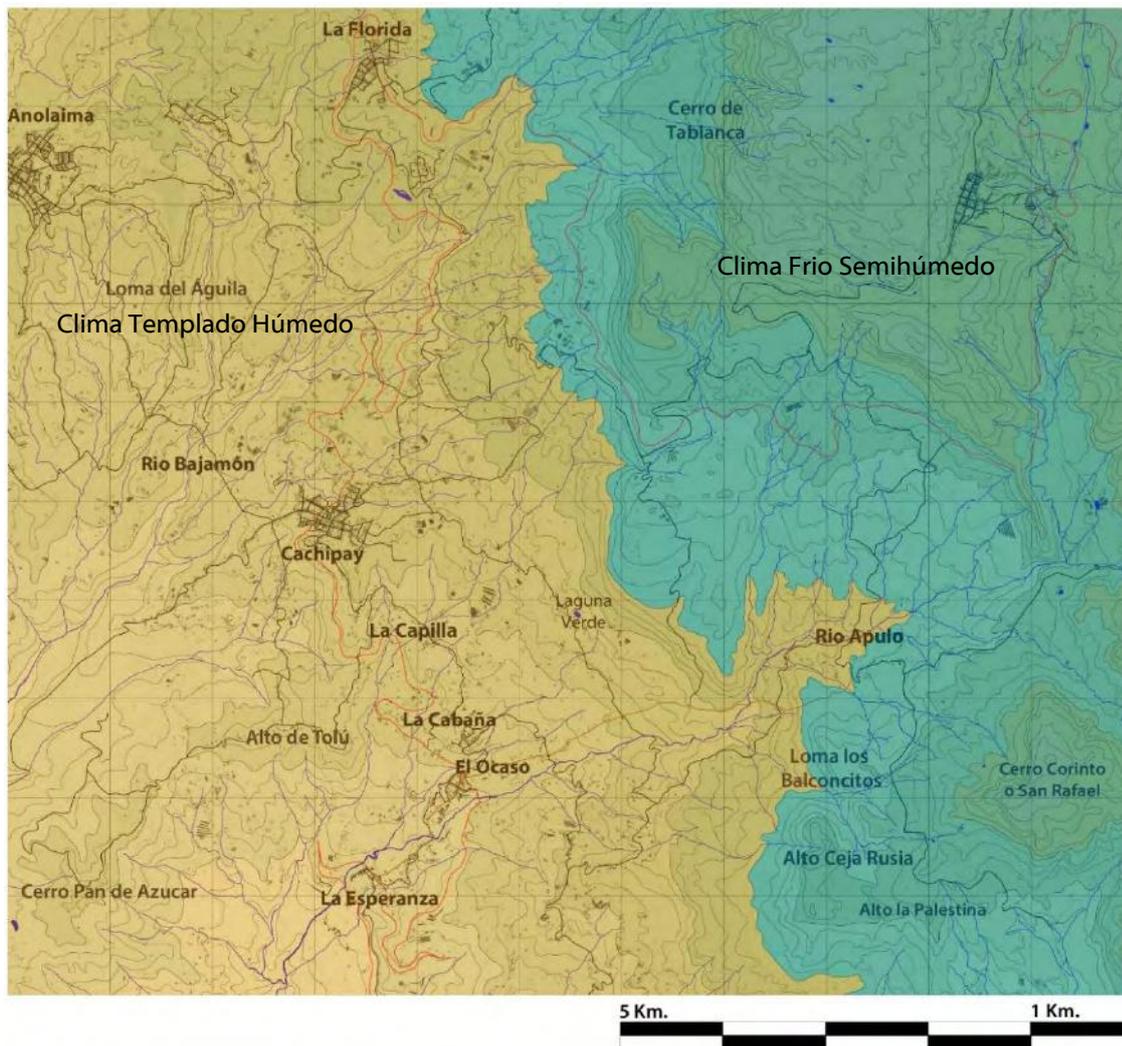


Ilustración 29 Diferenciación climas presentes en la zona

Dos ríos recorren este territorio, el Apulo y el Bajamón, que están separados por El Alto de Tolú, el Cerro Pan de Azúcar y el Alto El Frisol. Sin embargo, más abajo, en el municipio de La Mesa, se unen. Ambos ríos, determinan la conformación del paisaje; las distintas quebradas y arroyos que bañan la región desembocan en alguno de estos dos ríos y las poblaciones se desarrollan alrededor de ellos. La comunicación entre

esas poblaciones genera relaciones sociales, económicas y movimientos de personas que determinan dicho paisaje.

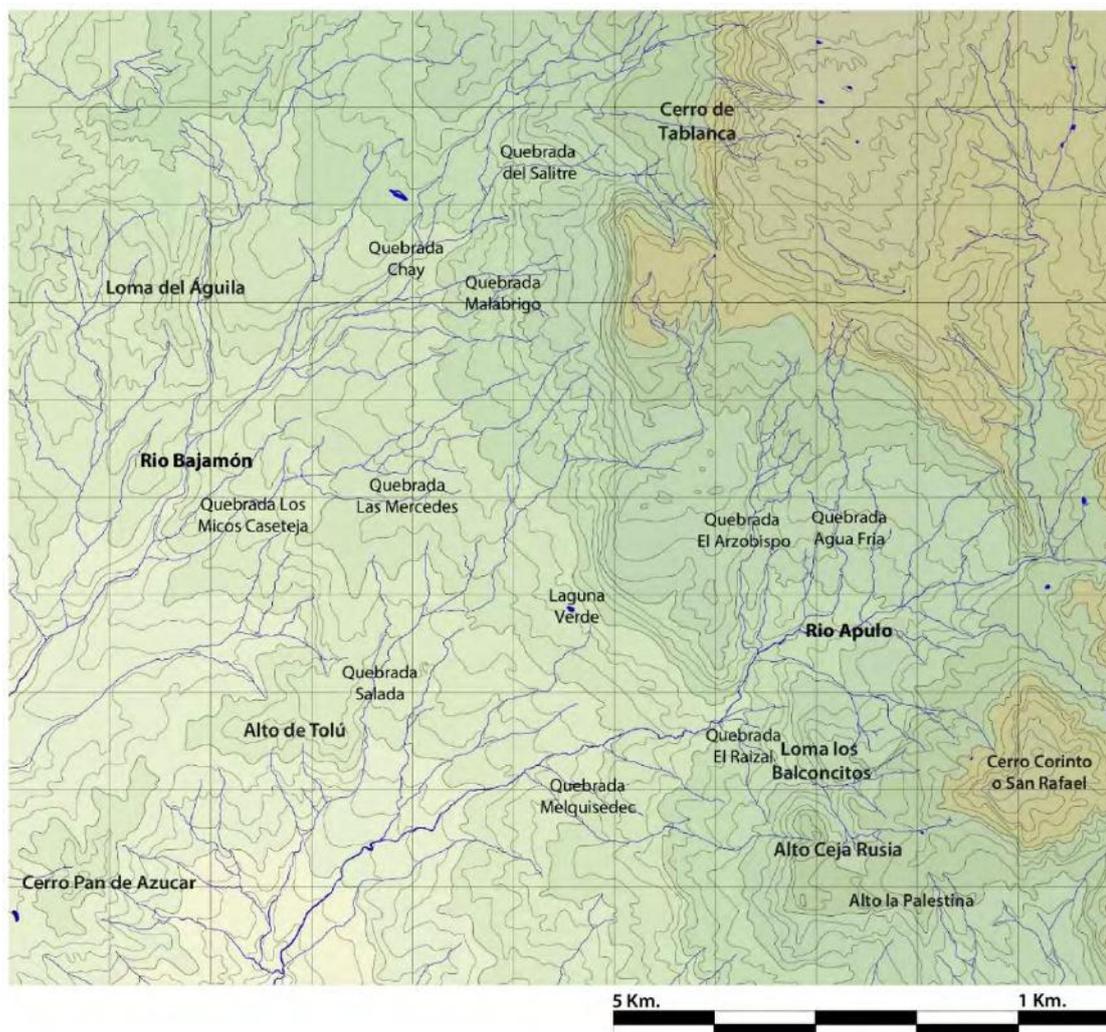


Ilustración 30 Estructura hídrica de la región

3.2 Factores Humanos.

Distintos factores humanos modelaron, durante siglos, el paisaje que actualmente se conoce; las distintas poblaciones que han habitado este lugar han dejado vestigios de su paso, mediante distintas expresiones que alteraron el territorio. Por esta razón es posible encontrar desde restos arqueológicos hasta infraestructuras diversas como caminos, puentes, líneas férreas, carreteras y poblados que corresponden a distintas épocas y que constituyen parte importante del actual paisaje cultural.



Ilustración 31 "El país de los Chibchas", en "Las piedras sagradas de los Chibchas". Tomado de El Gráfico Bogotá Enero 31 de 1920

A la llegada de los españoles a éste territorio, Zipacón formaba parte de la confederación de Bacatá, como lo menciona Correal Urrego & Pinto Nolla. Zipacón era una de las guarniciones fronterizas del territorio Muisca, donde se habían construido fortalezas para protegerse de sus enemigos (CORREAL URREGO & PINTO NOLLA, 1983, pág. 29). Durante este periodo este territorio fue escenario de diversas luchas entre Muisca y Panches. “Ésta era una de las más importantes posesiones chibchas en la frontera con los panches, quienes por allí solían invadir las tierras de la Sabana, por lo cual el Zipa estableció una guardia permanente de güechas para que los vigilase y desterrase. Por el llamado “Boquerón de Zipacón”, formado por una depresión de la cordillera, y siguiendo el mismo camino de los indios, los españoles descendieron a los dominios de los Panches cuyo pueblo más cercano era Tocarema,

ruta que luego se convirtió en el camino real de Santa Fe a la Mesa, bordeando en parte el río Apulo, “que también llamaron Rionegro los españoles”. Otro camino había por el lado de “Boca del Monte”, el más transitado, que daba salida a Bojacá a Tenasucá o Tena” (VELANDIA, 1982, pág. 2637). En los territorios más bajos habitaban poblaciones Panches.

Gran parte de la toponimia actual del lugar, proviene de los pueblos indígenas que habitaban en este lugar, algunos de ellos son: Cachipay, Anatolí, Anolaima, Tolú, Tocarema, Cayundá, Calandaima y Chilcal.

Por la presencia de pueblos indígenas en el periodo prehispánico en este territorio, es posible encontrar actualmente diversos vestigios de la presencia de estos pueblos, vestigios estudiados por algunos arqueólogos, entre ellos por Álvaro Botiva Contreras, Gonzalo Correal Urrego y María Pinto Nolla. Es posible encontrar petroglifos y pictogramas en toda la región, algunos de los cuales se conservan aún dentro de las distintas fincas y haciendas de la región. “Indicio de haber sido asentamiento de tribus indígenas son jeroglíficos que se encuentran a sus alrededores y los petroglifos de la quebrada Ocotá por los lados de la “Hacienda Mesitas de Santa Inés”” (VELANDIA, 1982, pág. 2850)

A la llegada de los españoles a América fueron colonizadas las tierras antes mencionadas; para 1561 ya existía el pueblo de Zipacón; sin embargo fue hasta en 1601 cuando se contrata la construcción de la iglesia para el nuevo pueblo, según la orden de la Real Audiencia, por el Oidor Diego Gómez de Mena, a quien se le había encomendado poblar a los indios de Cipacón. (VELANDIA, 1982, págs. 2639-2640) En 1775 el pueblo de Zipacón fue extinguido por orden del Fiscal Francisco Antonio Moreno y Escandón – autor de la Real cédula de 3 de agosto de 1774 sobre supresión y reintegración de pueblos y corregimientos –, debido a que había muy pocos indios que tributaban y no se alcanzaba el sostenimiento del pueblo; sus indios fueron agregados a Bojacá. Más tarde el pueblo se convirtió en parroquia. (VELANDIA, 1982, pág. 2645)

Se conoce que las tierras de Cachipay y Anolaima pertenecieron a Zipacón, pese a la distancia que los separa. (VELANDIA, 1982, pág. 2646). Por su parte las tierras de

Anolaima fueron descubiertas por Jiménez de Quesada en su expedición hacia los dominios de Tocarema. En 1541 Fray Lope de Acuña fundó la doctrina de Anolaima, en jurisdicción de la Encomienda de Mesa de Cayenda y dependiente del curato de Tocarema. Posteriormente se suprimió la vicaría de Tocarema y Anolaima ascendió a curato. No se conoce la fecha de fundación del actual poblado. (VELANDIA, 1971, pág. 144)

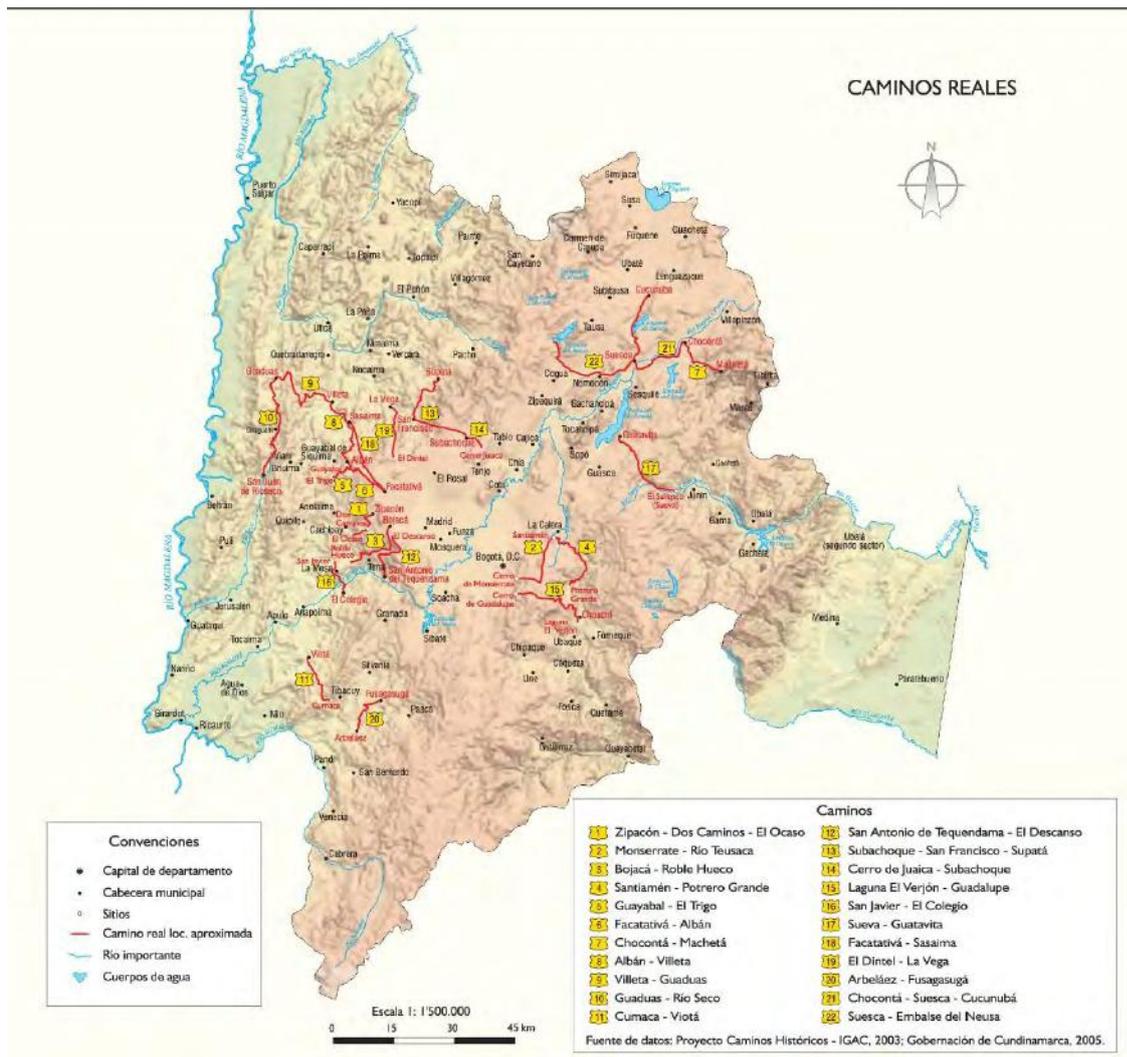


Ilustración 32 Caminos Reales de Cundinamarca. Tomado de Atlas de Cundinamarca 2007

Durante la colonia y hasta principios del siglo XX el camino real que comunicaba a Bogotá con la población de La Mesa, y con el río Magdalena, fue el principal medio de transporte tanto de carga como de pasajeros de esta región. En ese entonces había en la región varias haciendas, de grandes extensiones, que se dedicaban al cultivo de caña de azúcar principalmente y la única forma que tenían de sacar sus productos era

a través de los caminos reales que existían. Por mucho tiempo, incluso cuando el ferrocarril que comunicaba con Girardot empezó a recorrer este lugar, centenares de mulas transportaban la carga proveniente de estas haciendas.

Para finales del Siglo XIX, cuando se inició la construcción del Ferrocarril de Girardot, el territorio seguía dominado por grandes haciendas, que provenían de aquellas que habían existido en la colonia. Fue con el paso del ferrocarril por estas tierras que se aceleró el proceso de subdivisión de aquellas grandes haciendas, algunas en haciendas más pequeñas, y otras, las más cercanas al ferrocarril, en predios más pequeños donde se ubicaron las casa quintas de veraneo, y donde se conformaron los nuevos poblados.

El comercio que se generó en la región como resultado del paso del tren fue notable y esto llevó a una considerable prosperidad económica para estas poblaciones. Los propietarios de hacienda convirtieron, entonces, las casas y trapiches que hasta ahora habían servido para las actividades agropecuarias de sus fincas, en fastuosas casa quintas destinadas al recreo, en hoteles, ancianatos, clínicas u



Ilustración 33 Conferencia de La Capilla Tomado de Cromos Bogotá Marzo 11 de 1933 N. 855 VXXXV

otros sitios de retiro, los cuales empezaron a ser los lugares favoritos para el descanso de las gentes más importantes de la capital. Igualmente, se convirtieron en los sitios predilectos para llevar a cabo reuniones de índole política, a los más altos niveles. Así, a principios de siglo, se dio inicio a lo que luego se llamó la arquitectura del veraneo y que constituyó una época muy importante en la vida de esta región.

Fue en las primeras décadas del Siglo XX, por acción del ferrocarril, que se conformaron las poblaciones de La Esperanza, El Ocaso, La Capilla, Cachipay y La Florida. La región estaba organizada en 4 municipios, a diferencia de los 5 existentes en la actualidad, Bojacá, Zipacón, La Mesa y Anolaima; el actual municipio de Cachipay, era una inspección de policía perteneciente a Anolaima.

En estos primeros años se crean las Inspecciones Departamentales de Policía, para organizar el territorio; en 1923 la Inspección Departamental de Policía de Cachipay y en 1936 la Inspección Departamental de Policía de La Florida, ambas en el municipio de Anolaima; en 1948 se creó la Inspección Departamental de Policía de El Ocaso – antes nombrada corregimiento en 1929-, perteneciente al municipio de Zipacón; en 1937 se creó la Inspección Departamental de Policía de La Esperanza, en el municipio de La Mesa. Estas inspecciones reflejan la forma como se habían establecido las relaciones funcionales en el territorio.

El historiador Roberto Velandia en 1971 hace una reconstrucción de los límites de los distintos municipios de Cundinamarca para mediados de siglo, además de algunas de las Inspecciones Departamentales que existían. En estas delimitaciones realizadas por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi aún se percibe la predominante división por haciendas que había en este periodo.

Para la Inspección Departamental de El Ocaso se fijan los siguientes límites: “Partiendo de la desembocadura de la quebrada Ciega o del Arzobispo en el río Apulo, se sigue por los cerros de El Topacio y Zelandia hasta el sitio denominado Alto de Las Escaleras; de aquí se sigue en dirección sur-oeste hacia el Alto de Tolú, punto divisorio entre los municipios de La Mesa, Anolaima y Zipacón; desde este punto y en dirección oriente se continúa por el límite de la hacienda La Esperanza hasta encontrar el río Apulo, de este punto se sigue por el río Apulo hacia arriba hasta la desembocadura de la quebrada ya mencionada.⁸” (VELANDIA, 1982, pág. 2881)

Esta inspección está conformada por las veredas de El Ocaso, Cartagena, Laguna Verde, Tolú, La Capilla, La Flecha, Zelandia, La Unión, La Dorada y San Cayetano, pero

⁸ Por Ordenanza 31 de 10 de mayo de 1929, se autorizó a la gobernación a crear el corregimiento de El Ocaso. Por ordenanza 5 de 17 de noviembre de 1948, se creó la Inspección Departamental de Policía de El Ocaso. Finalmente en la Ordenanza 16 de 22 de noviembre de 1961 se creó nuevamente la Inspección de El Ocaso, que debió entrar en funcionamiento desde el 1° de enero de 1962 y se definen sus límites, que son los que se mencionan.

gracias a las relaciones económicas y sociales existentes, se agregan al Ocaso las veredas Anatolí, Betania y Buenavista, del municipio de La Mesa y la vereda Chircal de Zipacón. (VELANDIA, 1982, pág. 2881)

Para la Inspección de La Esperanza se fijan los siguientes límites: “Partiendo de la desembocadura de la quebrada denominada La Laja en el río Apulo, siguiendo la misma quebrada arriba hasta dar a la terminación del lindero con la hacienda de Florián, de allí en línea recta por todo el filo de un cerro, hacia arriba, hasta dar al picacho llamado Alto de San Juan, donde se encuentra el primer lindero de la hacienda Buenavista en la parte Sur; de este punto, lindero de Buenavista arriba hasta llegar al lindero de la Hacienda de La Laguna, siguiendo de este punto hasta encontrar la quebrada que divide los municipios de Bojacá y La Mesa; de ahí quebrada abajo hasta su desembocadura en el río Apulo hacia abajo hasta dar al lindero que divide los municipios de Zipacón y La Mesa, de éste en línea recta hasta dar al camino que conduce de San Javier a Anolaima; por el mismo camino abajo hasta dar al puente que queda sobre el río Apulo y de ahí río arriba hasta encontrar la desembocadura de la quebrada La Laja, punto de partida.”⁹ (VELANDIA, 1982, pág. 2905).

Para las inspecciones de Cachipay y La Florida no se tienen sus límites definidos por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi¹⁰.

El turismo, que había sido prospero, decayó desde mediados de siglo, principalmente por la violencia que se presentó a raíz del 9 de abril de 1948, además de otros factores como la decadencia de la empresa férrea y por la construcción de carreteras que abrieron posibilidades de turismo hacia nuevos y más apartados lugares, entre otros. En 1968 se presentó un proyecto de Ordenanza para la creación del Municipio de Cachipay, pero fue hasta 1982 que se erigió como tal, desprendiéndose de los

⁹ La inspección departamental de policía de La Esperanza se crea por Ordenanza 36 de 7 de julio de 1937, en ella se definen sus límites.

¹⁰ Por Ordenanza 9 de 16 de abril de 1923 se creó la Inspección Departamental de Policía de Cachipay, y por Ordenanza 41 de 14 de mayo de 1936 se crea la Inspección Departamental de Policía de La Florida. (VELANDIA, 1982, págs. 2850, 2906)

municipios de Zipacón y Anolaima (Sitio oficial de Cachipay en Cundinamarca, Colombia, 2014). Así se estableció la organización actual de los municipios.

Actualmente, la región estudiada, comprende 5 municipios: Zipacón, Cachipay, La Mesa, Anolaima y Bojacá, en el Departamento de Cundinamarca.

Municipio	Altitud casco urbano	Temperatura media	Extensión	Límites del municipio
Anolaima	1900 m.s.n.m.	19° C	118,8 Km2	Limita por el norte con los municipios de Guayabal de Siquima y Albán, por el oriente con los municipios de Facatativá y Zipacón, al sur con el municipio de Cachipay y al occidente con el municipio de Quipile y Bituima.
Bojacá	2598 m.s.n.m.	14° C	109 Km2	Limita por el Norte con los municipios de Zipacón, Madrid y Facatativá, por el este con los municipios de Madrid y Mosquera, por el Sur con Soacha y San Antonio del Tequendama y por el Oeste con los municipios de Tena, La Mesa y Zipacón.
Cachipay	1600 m.s.n.m.	18-24° C	53.8 Km2	Limita al norte con el municipio de Quipile, al sur con el municipio de Zipacón, al oriente con el municipio de Anolaima y al occidente con el municipio de La Mesa
La Mesa	1200 m.s.n.m.	22° C	148 Km2	Limita al norte con los municipios de Quipile, Cachipay y Zipacón, por el este con Bojacá y Tena, por el sur con El Colegio y Anapoima

				y por el oeste con Anapoima y Quipile.
Zipacón	2500 m.s.n.m.	14-22° C	54.6 Km2	Limita por el norte con el municipio de Facatativá, por el occidente con el municipio de Anolaima y Cachipay, por el oriente con el municipio de Bojacá y por el sur con el municipio de La Mesa.

Tabla 1 Características físicas de los municipios

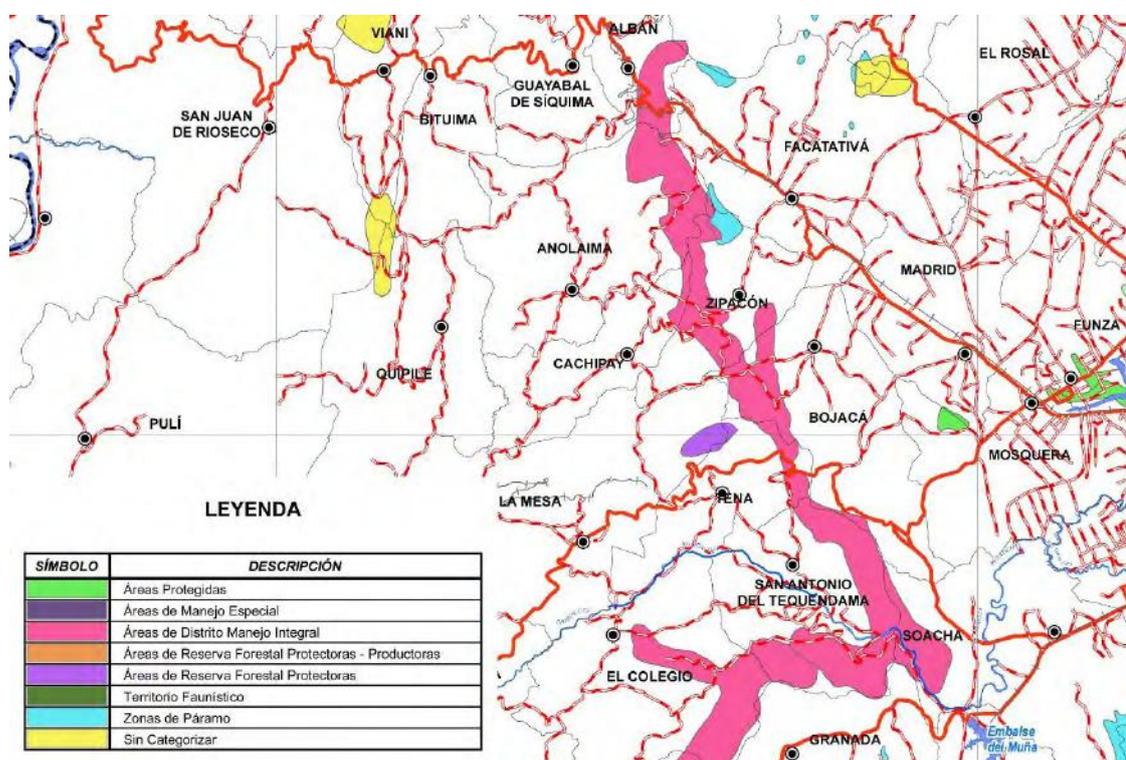


Ilustración 34 Localización Distrito de Manejo Integrado Sector Salto del Tequendama Cerro Manjuí. Tomado de Mapa de Reservas Naturales, Gobernación de Cundinamarca, 2007.

Una parte del paisaje cultural se encuentra dentro del área del Distrito de Manejo Integrado Sector Salto del Tequendama Cerro Manjuí, establecido por la CAR, y contiene los bosques de las zonas altas y algunas de las grandes haciendas. El DMI afecta a los municipios de Anolaima, Zipacón, Bojacá y Cachipay, por esta razón, es importante tener en cuenta que el DMI, plantea zonas de protección, preservación, recuperación y producción para la protección de los recursos naturales presentes en

la reserva, y cualquier proyecto que esté dentro de ella debe acogerse a sus condiciones de manejo.

Actualmente esta zona sigue siendo un importante productor agrícola, aunque con diversos problemas causados por la dificultad y los altos costos en el transporte, además por la falta de incentivos entre los productores debido a los precios bajos de venta de sus productos y a las escasas políticas de crédito para la producción. Tanto la agricultura como el turismo se han visto afectados por la mala condición de las vías de comunicación que desde Bogotá conducen a estas poblaciones, que en su mayoría son de carácter municipal o veredal.

A pesar de esto, la región se constituye en un importante productor de flores, que por su alta calidad y variedad van a los mercados internacionales. En el municipio de Cachipay, principalmente, se encuentran grandes extensiones de tierra con cultivos de flores y plantas decorativas. Dentro de la región predominan los cultivos transitorios, y se destaca también la producción de café, de maíz, frutales, caña de azúcar y hortalizas.

Sin embargo, no hay modelos de agricultura intensiva que permitan altos niveles de producción debido, en gran parte, a la falta de infraestructura adecuada para la comercialización de los productos y a la tendencia que se ha presentado en los últimos años de subdividir grandes predios, creando minifundios incapaces de alcanzar niveles representativos de producción. Igualmente, poco a poco se han ido acabando las formas de vida determinadas por la cultura agrícola del café, la cual producía significativas migraciones hacia la región en las épocas de cosecha, lo cual representaba un estímulo a la actividad económica de la región y exigía, además, tener la infraestructura necesaria para la permanencia de los trabajadores temporales.

Aun así, en tres de los cinco municipios, Anolaima, Zipacón y Cachipay, la población se ubica en la zona rural, especialmente. En La Mesa y Bojacá la población se concentra principalmente en el casco urbano.

Municipio	Número de habitantes (Censo 2005)	División Política	Provincia
Anolaima	13 310	Anolaima se encuentra dividido catastralmente en 12 veredas, el casco urbano, dos inspecciones – La Florida y Reventones – y dos corregimientos. (Municipio de Anolaima, 2002, pág. 17)	Tequendama
Bojacá	8 879	El municipio de Bojacá se divide en 9 veredas.	Sabana Occidente
Cachipay	9 995	El municipio se divide en 10 Veredas, y los cascos urbanos de Cachipay y Peña Negra. (Municipio de Cachipay, 1999, pág. 10)	Tequendama
La Mesa	27 165	El municipio de La Mesa, cuenta con 20 barrios en el sector urbano, 3 Inpecciones (San Joaquin (10 Veredas), San Javier (7 Veredas) y La Esperanza (8 Veredas). (Sitio oficial de La Mesa en Cundinamarca, Colombia, 2014)	Tequendama
Zipacón	5 016	El municipio se divide según catastro en 6 veredas, de las cuales 3 – Pueblo Viejo, El Chuscal y Rincón Santo – están en la parte superior y central – zona fría– y las otras tres – Paloquemao, Chircal y El Ocaso – están en la parte inferior –zona templada–. Contiene la Inspección de Policía de El Ocaso. (Municipio de Zipacón, 2000, pág. 14)	Sabana Occidente

Tabla 2 División política y población

La administración de estos municipios responde a los planes y objetivos fijados en el Plan de Desarrollo 2012- 2015 de cada municipio, y sus planes de ordenamiento territorial. La mayoría de los Planes de Desarrollo y Planes de Ordenamiento Territorial que se han llevado a cabo en esta década, parten de objetivos comunes de las distintas administraciones, que priorizan temas como el mejoramiento de los servicios de educación y salud, el cumplimiento de las metas del milenio y la reducción de la pobreza. Además de esto, es importante el ordenamiento del suelo de sus territorios, mediante la delimitación de usos y sectores de crecimiento, así como el fortalecimiento de la agricultura.

La administración departamental ha planteado desde el 2004 una serie de directrices que guían la formulación de los EOT y los Planes de Desarrollo Municipales, que a grandes rasgos, buscan consolidar una imagen de departamento y determinar las acciones a seguir para solucionar los problemas de cada región. También se busca la recuperación del patrimonio regional y su integración dentro de las nuevas dinámicas económicas, sociales y culturales que se pretende crear y consolidar para el departamento.

Con respecto a la red de caminos, prioriza el reconocimiento, valoración, preservación y utilización de los Caminos reales, la disponibilidad de Caminos contemporáneos como parte integrante del sistema vial de los municipios y subregiones. Expresa preocupación por el deterioro, invasión y falta de uso de los caminos reales y la no disponibilidad de caminos contemporáneos en el sistema vial de los municipios y subregiones. Plantea “integrar la red de caminos de la subregión al circuito turístico. Al 2020 recuperar un tramo de 30km de caminos con el siguiente criterio: Que integre



Ilustración 35 Camino Real Bojacá - Dos Caminos - El Ocaso. A la altura de Bojacá

preferiblemente dos de los denominados polos, subpolos y nodos. Que tenga alguna belleza natural o hito que lo hagan especial. Que esté integrado a la red ferroviaria.” (Unión Temporal Posada Mariño y Cia LTDA. - Procálculo Prosis S.A., 2004, págs. 41-42)

Se busca la consolidación de una imagen turística de Cundinamarca en la que se especialice el turismo, en tres modalidades, “agro ecoturismo, turismo de aventura y turismo medicinal, mediante acuerdos o alianzas estratégicas entre el Departamento y la Nación, los municipios, otros entes territoriales, el Distrito Capital, el sector privado y la academia, teniendo en cuenta las ventajas comparativas que presenta el Departamento en cada una de sus provincias.” (Unión Temporal Posada Mariño y Cia LTDA. - Procálculo Prosis S.A., 2004, pág. 124)

El departamento de Cundinamarca busca la consolidación del turismo en cada una de las regiones que cuenten con este potencial. Para ello incentiva el reconocimiento de las posibilidades turísticas, entre las que se encuentra el patrimonio, y la elaboración de un plan para que pueda ser integrado al circuito turístico que plantea. “Diseñar un plan estratégico que fije los lineamientos de política y determine las acciones a seguir, en temas como la organización de la superestructura turística, levantamiento del inventario turístico, adecuación de los atractivos, capacitación del recurso humano, conformación de empresas, mejoramiento de la infraestructura, atracción de inversión privada, promoción y mercadeo, señalización, servicios turísticos complementarios y seguridad, en aras de contar con un instrumento que permita impulsar y especializar la economía de este sector. Al plan estratégico se articulará el impulso de los trenes turísticos, las estaciones férreas y se elaborará una visión de desarrollo turístico del tramo Girardot–Puerto Salgar y de los diversos caminos del Departamento que cuenten con este potencial.” (Unión Temporal Posada Mariño y Cia LTDA. - Procálculo Prosis S.A., 2004, pág. 124)

Se incentiva la industria del turismo en Cundinamarca, principalmente en la Subregión de Alto Magdalena y Tolima y Magdalena Centro y Tolima en los polos de Girardot y nodo principal de La Mesa. Cachipay y Anolaima se plantean como parte del circuito de municipios turísticos que están en el eje ferroviario Girardot - Facatativá.

En términos de producción agrícola establece que en esta región se deben plantar, en las áreas de actividad agrícola de ladera, en los climas medios, árboles frutales y especies maderables para incrementar la producción y reducir el riesgo por remoción en masa. Se deben replantar y proteger las zonas de ronda de ríos y quebradas, garantizar el mantenimiento y evolución del balance hídrico que permita incentivar la actividad agrícola. Se desestimula la crianza y levante de animales, favoreciendo la agricultura intensiva.

En general las directrices que da Planeación de Cundinamarca, que se reflejan en los EOT de los municipios, buscan el restablecimiento de las actividades económicas que han caracterizado la región, así como el fortalecimiento de la cultura integrada a estos planes y el desarrollo del turismo.

3.3 Unidades de Paisaje

La unidad de paisaje corresponde a un área con un carácter paisajístico diferenciado (MUÑOZ CRIADO, 2012, pág. 66) y más o menos homogéneo, ya sea desde la apreciación del observador, o desde el análisis de las distintas relaciones que se tejen en el territorio. La unidad de paisaje es una herramienta que nos ayuda a comprender con una mayor profundidad el paisaje, entendiéndolo como el producto de múltiples relaciones y factores que se integran en un territorio determinado.

En el caso del presente paisaje cultural, que ha surgido como producto de distintos proyectos cuyo fin era el movimiento de personas: el camino real, el Ferrocarril de Girardot, y posteriormente las carreteras, es posible percibir cómo estas actuaciones en el territorio influyeron en la determinación del paisaje actual.

Para determinar las unidades de paisaje, en primer lugar, se reconocen los elementos que constituyen el paisaje, tanto naturales como antrópicos. En este caso, se identifica, en primer lugar, la topografía, y así se puede apreciar que existen algunas montañas con pendientes altas, que delimitan el campo visual del observador. También, se identifican dos valles, el del río Apulo y el del río Bajamón, éste último mucho más marcado y perceptible a simple vista que el primero, debido a la topografía que recorre, y ambos fundamentales en la estructuración del paisaje, puesto que son ellos los que recogen las aguas de todas las quebradas y riachuelos que riegan el lugar.

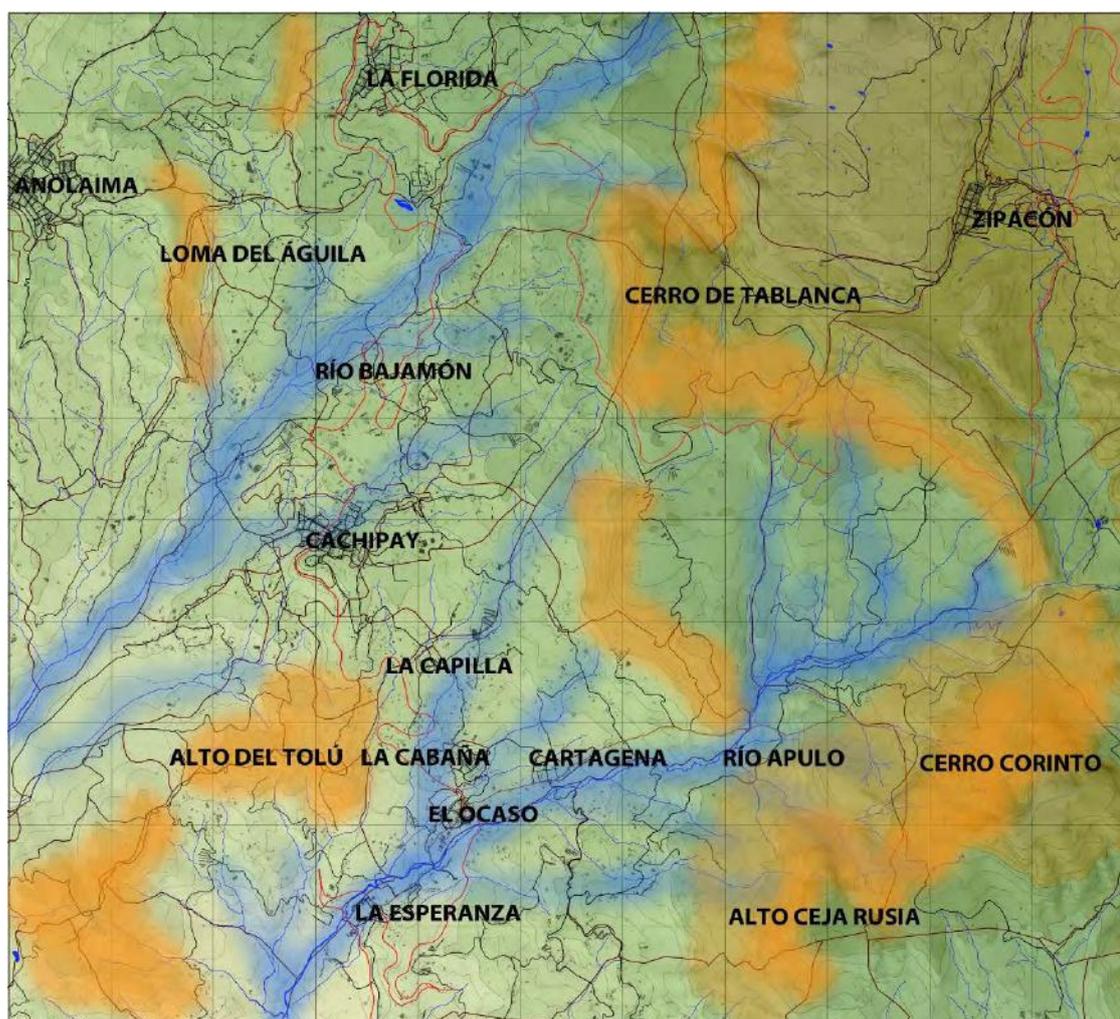


Ilustración 36 Determinantes naturales

En segundo lugar, se reconocen aquellos elementos construidos por el hombre que han determinado la transformación del paisaje cultural. El camino real que va de Bojacá a El Ocaso es un fragmento, que se ha conservado, de los caminos que conducían de Santa Fe al río Magdalena. Su emplazamiento hace evidente que estuvo determinado por la topografía de la zona puesto que si ésta se analiza, es perceptible que el valle que forma el río Apulo es el mejor punto para descender a través de esta formación montañosa en este lugar.

Otro elemento que modificó el paisaje y que es el responsable del mayor cambio que se ha producido en el territorio es el Ferrocarril de Girardot. El ferrocarril iniciaba su recorrido en Bogotá y pasando por la población de Facatativá, se dirigía a Zipacón. En

este trayecto alcanzaba su altura máxima en el sitio conocido como El Chuscal a 2729 m.s.n.m., en donde iniciaba luego el descenso hasta la población de Girardot.

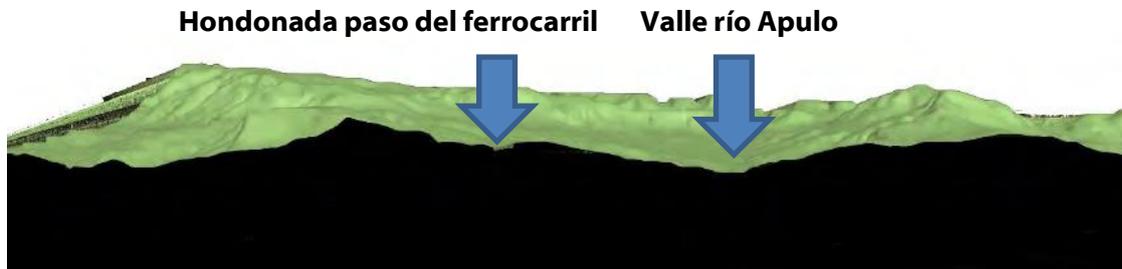


Ilustración 37 Corte que muestra el valle del río Apulo, en donde se localiza el Camino Real

Hay que tener en cuenta que la línea férrea debe mantener una pendiente más o menos constante, que para el caso del Ferrocarril de Girardot, no debía superar el 4%. Por esta razón, esta línea férrea va descendiendo gradualmente por las faldas de las montañas, alterando el paisaje, generando cortes en el terreno y formando taludes y terraplenes a lo largo de la vía. En el tramo entre Zipacón y Sebastopol, debe cruzar la formación montañosa así que se dirige a uno de los puntos en donde la montaña se hace más delgada y la cruza a través de un túnel de 155.5 metros de longitud.

Después de atravesar el túnel, continúa el descenso por la falda sur de la montaña, dirigiéndose siempre al occidente, hasta un punto en donde la formación montañosa desciende levemente, formando una pequeña hondonada, que es un paso natural, permitiendo el paso del ferrocarril a la cara occidental de la montaña. Desde este punto se dirige hacia el norte, pasando por La Florida, donde nuevamente cambia el sentido de su recorrido y se dirige hacia el sur, para pasar por Cachipay, La Capilla y el Ocaso, sitio donde se encuentra con el río Apulo.

Considerando que el ferrocarril fue construido desde Girardot hacia Bogotá, primero siguiendo la ronda del río Bogotá y luego, desde Juntas de Apulo, siguiendo la ronda del río Apulo, hay que considerar que en el tramo entre La Esperanza y El Ocaso, cuando el río está cercano a su nacimiento, tiene unas pendientes muy altas para que el ferrocarril pudiera seguir su recorrido, es por esto que se hace el gran rodeo por La Florida, al que se ha hecho referencia. Además, para poder sortear la pendiente del río, se ha utilizado el conocido Switch Back en La Esperanza.

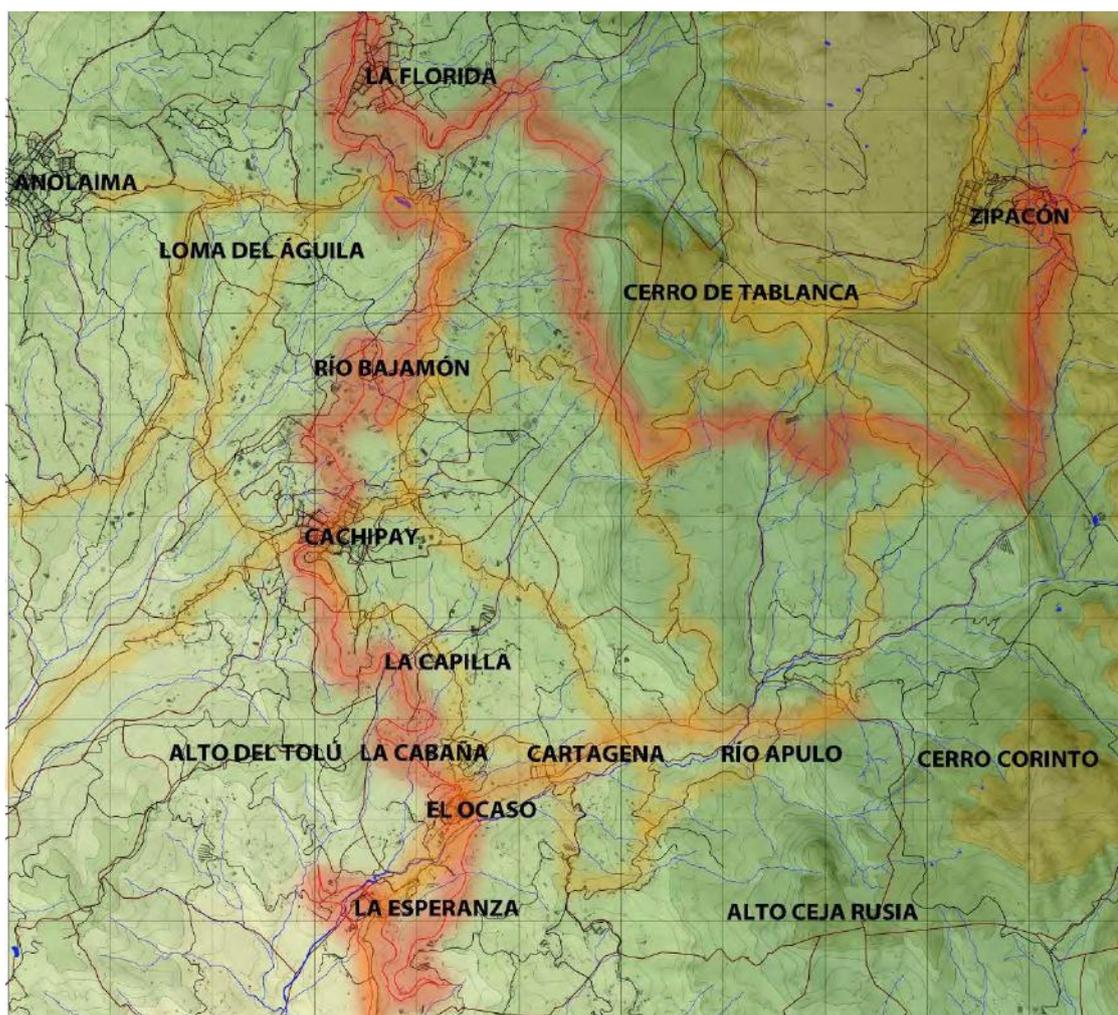


Ilustración 38 Determinantes culturales

A raíz del paso del ferrocarril se originaron las poblaciones de La Florida, Cachipay, La Capilla, El Ocaso y La Esperanza; Zipacón y Anolaima ya existían previamente. Otros pequeños caseríos como La Cabaña, Cartagena, Laguna Verde, Anatolí, se conformaron en épocas más recientes, gracias a las carreteras y caminos vehiculares que se han construido en la segunda mitad del Siglo XX. Tanto las poblaciones, como los caminos y carreteras, son elementos fundamentales que determinan el Paisaje.

Dentro de las características antrópicas hay que tener en cuenta la transformación de la cobertura vegetal del lugar, ya sea por causa de las actividades productivas – la agricultura, la ganadería, la tala de bosques –, o por la introducción de especies foráneas. Por esto, las distintas masas vegetales ayudan en la comprensión y la diferenciación del paisaje.

Mediante el análisis de los elementos se han determinado cinco unidades de paisaje. La primera corresponde a las Grandes Haciendas de la zona alta, que como característica especial están rodeadas por grandes montañas que delimitan su paisaje; la segunda unidad, llamada Camino Real, corresponde a aquella que tiene estrecha relación con éste y con el río Apulo.

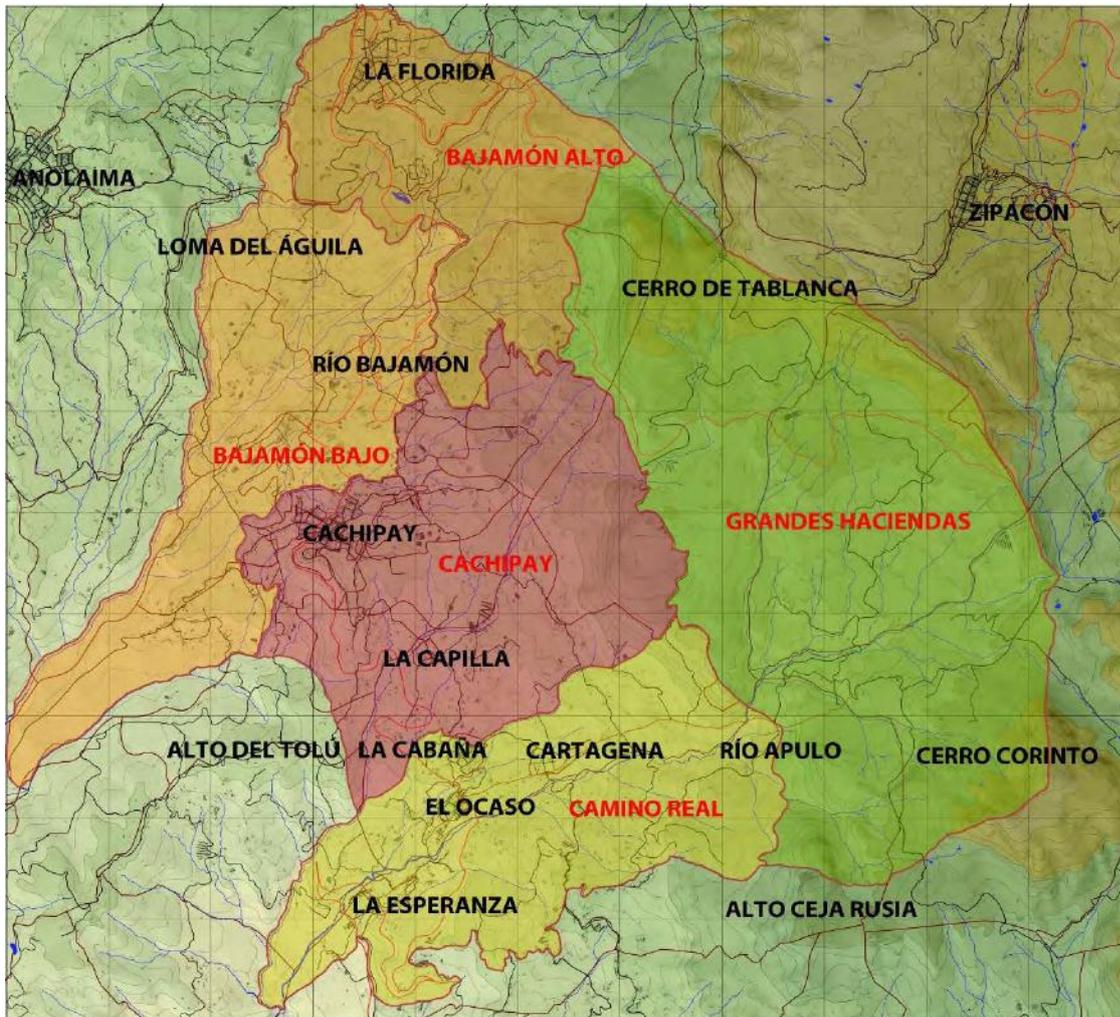


Ilustración 39 Unidades de paisaje

La tercera unidad de paisaje corresponde a una unidad que en cierta medida articula todas las otras unidades y se encuentra en medio de los dos ríos; por allí pasan la gran mayoría de los caminos que comunican los poblados cercanos al Apulo y los cercanos al Bajamón, debido a que está limitada por el oriente y por el occidente por la pendiente de las montañas cercanas.

La cuarta y quinta unidades de paisaje, están determinadas por la relación con el río Bajamón, una en la zona alta, que tiene un clima más frío y está más poblada, y la otra en zona más baja, con un clima más cálido y con la población más dispersa en el territorio.

3.3.1 Grandes Haciendas

Municipios y veredas: Municipio de Zipacón: Veredas Paloquemao y Chircal; Municipio de Bojacá: Vereda Chilcal; Municipio de La Mesa: Vereda Anatolí.

La densa niebla en las mañanas lleva al visitante a vivir una experiencia singular al recorrer los distintos senderos rurales que atraviesan el lugar. Su clima frío de montaña permite realizar largas y agradables caminatas y disfrutar del paisaje de las haciendas.

Elementos que constituyen el paisaje:

Esta unidad de paisaje se encuentra en la zona alta rodeada por las montañas, en un área comprendida entre los 1900 m.s.n.m. y los 2600 m.s.n.m., el clima corresponde a un clima frío semihúmedo, caracterizado por una temperatura media que varía entre 12 y 18°C. (Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 2007, pág. 45); como rasgo particular, esta unidad de paisaje se caracteriza por la neblina que se concentra en el lugar, generalmente en horas de la mañana, sin embargo, dependiendo de la época del año, algunas veces puede estar presente también en horas de la tarde.



Ilustración 40 Paisaje de la Hacienda Arabia

Su topografía es levemente ondulada, enmarcada por grandes montañas, con fuertes pendientes, que constituyen un marco natural. El sur de esta unidad es recorrido por

el río Apulo, muy cerca de su nacimiento, por esta razón es una zona con una alta concentración de quebradas y arroyuelos, que alimentan el río. Se destacan las quebradas Agua Fria, El Arzobispo, La Esmeralda y El Raizal.



Ilustración 41 Topografía ondulante del lugar, al fondo se aprecian las montañas que enmarcan el paisaje.

Alrededor de estas vertientes de agua se desarrolla la vegetación propia del lugar, como siete cueros, nogales, robles, cedros, arrayanes, saucos, sauces y helechos, entre otros, aunque también hay una gran presencia de eucaliptos. Fuera de la ribera del río Apulo, predominan los grandes pastizales para cría de ganado y algunos pocos cultivos de legumbres y leguminosas. Existen varios bosques de eucaliptos, algunos sembrados para la extracción de madera, otros simplemente porque después de que se introdujera esta especie en el medio natural del lugar, se ha expandido, colonizando nuevas tierras y alterando el paisaje natural.

El cultivo legumbres y otras plantas de porte bajo se da especialmente al sur, cerca al río Apulo y al camino real, donde más se han subdividido las grandes haciendas, por lo cual hoy es la zona más poblada y con un paisaje más variable, debido a los distintos cultivos y a las zonas boscosas que acompañan los recorridos de agua; además que es una zona de transición entre el paisaje de las haciendas y el del río Apulo en la zona baja.



Ilustración 42 Cultivo de arveja, al lado de bosque nativo y de eucaliptos. Al fondo se puede apreciar la casa de la Hacienda Sebastopol.

En esta zona se han encontrado algunos grabados y pinturas rupestres, que son una prueba de la población que habitó este territorio en época prehispánica.

Cercano a la ronda del río Apulo se encuentra el trazado del camino real que comunica con El Ocaso; sin embargo, debido a la aparición de carreteras en los últimos años, el trazado se ha ido perdiendo, quedando solo algunos tramos, que en muchos casos son difíciles de distinguir. Así, actualmente, el camino real pierde su continuidad cuando lo atraviesa la carretera que conduce de Bojacá a Roblehueco –Ubicado en el municipio de Bojacá- , pero más adelante se conecta nuevamente.

La unidad se encuentra atravesada por la carretera Zipacón – Tres Esquinas-Cachipay, Tres Esquinas - La Florida, que es la principal vía de comunicación de la región con Facatativá y Bogotá. También existen algunas carreteras menores, de carácter veredal que comunican las distintas haciendas con los poblados más cercanos. Una de ellas es la carretera Sebastopol – Anatolí, que parte de la carretera central que comunica a Zipacón con Cachipay, sobre la que se desarrollan algunos

caseríos, aunque con baja densidad de población, y alrededor de la cual hay principalmente fincas medianas dedicadas a la producción agrícola y ganadera. Otra Carretera es la que comunica el Alto de las Escaleras, pasando por Zelandia, con El Camino Real a la altura de San Cayetano. Esta carretera se constituye en el límite occidental de la unidad de paisaje, al estar en el filo de la montaña. Una tercera carretera es la que comunica a Bojacá con la vereda Chilcal para luego unirse con la que va de Sebastopol a Anatolí.



Ilustración 43 Paso elevado del Ferrocarril de Girardot. Tomado de Libro Azul de Colombia 1918

Esta unidad también es atravesada por el Ferrocarril de Girardot. Dentro de las obras de la línea férrea se destaca el túnel del ferrocarril, cerca de la estación de Sebastopol y el paso elevado sobre la carretera que conduce desde Zipacón hasta Cachipay, cerca de la hacienda Paloquemao y próximo al Alto de Las Escaleras.

Inmuebles de interés:

Se destaca la estación de Sebastopol, construida a principios de siglo, ubicada en la hacienda del mismo nombre y ahora usada como bodega de la misma hacienda. También son de interés las casas de hacienda de Sebastopol, Arabia, Nebraska y El Trébol, que son edificaciones sencillas aunque de buena calidad arquitectónica, de un

solo piso, en adobe y bahareque, ubicadas generalmente en zonas altas de sus haciendas, desde donde se puede tener un gran dominio del paisaje. Estas edificaciones se complementan, generalmente, con otras edificaciones aledañas que albergan los establos y otros servicios de la casa principal. Aunque no se conoce el momento en el que fueron construidas, se estima que fue en la segunda mitad del Siglo XIX, puesto que las haciendas ya existían cuando se construyó la línea férrea. Se encuentran en buen estado de conservación y en servicio para los habitantes de las haciendas.

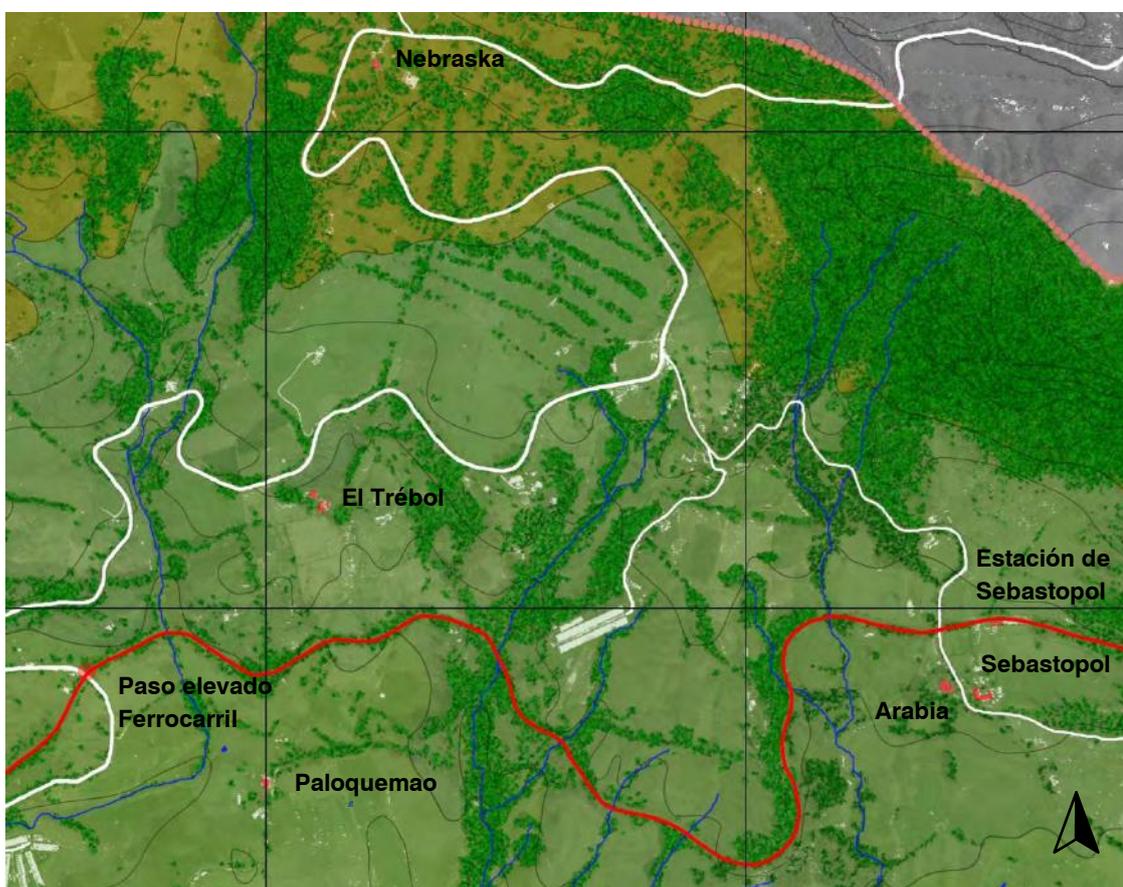


Ilustración 44 Ubicación de Casas de Hacienda - Unidad de Paisaje "Grandes Haciendas"



Ilustración 45 Casa de la Hacienda Sebastopol

Evolución histórica del paisaje:

Los pictogramas rupestres que se encuentran en la zona son una evidencia de las poblaciones indígenas que habitaron la región. Desde la colonia hasta las primeras décadas del Siglo XX y aún incluso después de construirse el Ferrocarril de Girardot, el camino real fue una importante ruta de transporte de carga y pasajeros que se dirigían hacia Bogotá. Sirvió de salida para los



ZIPACÓN PETROGLIFO PIEDRA N° 6

Ilustración 46 Petroglifo Zipacón. Tomado de (BOTIVA CONTRERAS , 2000)

productos que se producían en las grandes haciendas del sector, en donde, por su clima frío predominaba la actividad ganadera en sus tierras.



Ilustración 47 Casa de la Hacienda Arabia

A comienzos del Siglo XX se inició la actividad férrea en la región, la cual ayudó al crecimiento económico de las haciendas. En el siglo XX comenzó la división de estas grandes haciendas en predios más pequeños; las Haciendas Perico, Nápoles y El Nogal, entre otras, que estaban ubicadas en la zona sur, más cercana al camino real, han sido las que más se han dividido; las que están al norte, sobre la carretera que conduce de Zipacón a Cachipay, como las Haciendas Nebraska, Arabia y Sebastopol, se han conservado con pocas divisiones de sus predios; sin embargo las haciendas El Trébol y Paloquemao, que están en la zona más baja, también se han subdividido en predios menores.

Dinámica actual del paisaje:

Las haciendas que se conservan se dedican principalmente a la producción láctea y a la cría de ganado, por eso mantienen relación con las poblaciones de Zipacón y Facativá, para la comercialización de sus productos. En estas haciendas el paisaje corresponde a grandes zonas de pastoreo para ganado y se mantienen zonas de bosque natural en las partes altas y que son de difícil utilización para la actividad

ganadera. Últimamente también se han explotado algunos bosques, sin embargo, debido a que estos están dentro del área del Distrito de Manejo Integrado Sector Salto del Tequendama Cerro Manjuí, no lo pueden hacer en forma intensiva, ya que las actividades que puedan arriesgar la conservación del medio ambiente están restringidas.



Ilustración 48 Hacienda Sebastopol

Por otra parte, las fincas medianas están dedicadas principalmente a la agricultura y la ganadería, es por esto que el paisaje que se ha conformado es muy variado. Existen cultivos de bajo porte como legumbres, verduras y algunos frutales, combinados con zonas de prado para el ganado, y zonas boscosas que generalmente se ubican sobre los cauces de los cuerpos de agua. La población que habita allí depende de las relaciones que tienen con Zipacón y Facatativá, pero también han desarrollado relaciones con Cachipay y los poblados que hay en las zonas bajas, debido a su cercanía.

Debido al atractivo natural de la zona, se ha fomentado el ecoturismo como actividad productiva, complementando la agricultura y ganadería tradicional.

Valores paisajísticos:

El paisaje tiene un gran valor natural; allí se mantienen varios bosques nativos y es el lugar de nacimiento de muchos de los ríos y quebradas que alimentan toda la región. Gran parte de estos bosques constituyen reservas naturales. Además, la niebla que envuelve el lugar en horas de la mañana, especialmente, es un recurso que otorga una característica especial al lugar. A pesar de que el paisaje, en ciertos puntos, puede ser irregular, la neblina que se posa sobre él ayuda a unificarlo.



El camino real en esta zona tiene una gran belleza debido a su entorno natural; a diferencia del tramo de la zona baja, en este lugar el camino tiende a escalonarse e integrarse más con su entorno.

Ilustración 49 Bosque nativo. Se destaca la gran cantidad de helechos que se encuentran en la zona

Posibles riesgos:

El principal riesgo que enfrenta la unidad de paisaje es la subdivisión de las haciendas y en general de los predios que la conforman. La unidad se caracteriza por tener una baja densidad de población que se encuentra dispersa en el territorio; sin embargo, la aparición de caseríos puede cambiar esta condición y alterar el paisaje. Además de esto, las haciendas necesitan un mínimo espacio para su funcionamiento, debido a su actividad ganadera, y la desaparición de estas haciendas alteraría el paisaje, además que dejaría desprotegido y vulnerable el ambiente natural que resguardan y sus casas de hacienda, las cuales podrían desaparecer, como ha sido el caso de la Hacienda El Trébol, en la parte baja.

Otro riesgo para el paisaje es el reciente cultivo de bosques para la extracción de madera, puesto que se han sembrado especies como eucaliptos y pinos para este fin los cuales afectan la calidad de la tierra y ponen en riesgo la preservación de los nacimientos y cursos de agua. Esto, sumado a la reducción de los bosques nativos con el fin de ampliar el espacio para la ganadería, ha causado que desaparezcan varios arroyos y quebradas en las últimas décadas.



Ilustración 50 Potreros Hacienda Nebraska

Áreas e inmuebles con valores especiales a proteger:

Es fundamental la protección de los bosques, debido a que allí se encuentran los nacimientos de muchas de las quebradas y arroyos que suministran agua a toda la región. Además guardan muchas especies nativas, tanto vegetales como animales, que están en riesgo.



Ilustración 51 Túnel de la línea férrea

También se debe proteger la línea férrea y su infraestructura: el túnel, la estación de Sebastopol, el paso elevado del ferrocarril, y los puentes sobre las quebradas; esto debido a que el tren tiene un gran valor histórico y simbólico, no solo para esta región en particular, sino para todo el país.

Además, las casas de hacienda son dignas de proteger, debido a su integración en el paisaje y a que constituyen un buen ejemplo de la arquitectura de una época y lugar. También es necesaria la protección del camino real; se debe evitar que su trazado se siga afectando por el cruce de carreteras y se debe propender por su buena conservación.



Ilustración 52 Viaducto ferrocarril, al fondo casa de hacienda Paloquemao

3.3.2 Bajamón Alto

Municipios, veredas: Municipio de Anolaima: Veredas La Esperanza, Los Balsos, Caprea; Municipio de Cachipay: Veredas El Retiro, Petaluma Alta, Petaluma Baja y Tocarema Alta.

En el recorrido del Ferrocarril de Girardot, esta unidad constituye el punto de transición entre las regiones de clima frío y templado, es el tránsito entre la zona de grandes haciendas y la aparición de las casa quintas de veraneo.

Elementos que constituyen el paisaje:

Esta unidad de paisaje se encuentra cercana al nacimiento del río Bajamón, en una altura comprendida entre los 1800 m.s.n.m. y los 2200 m.s.n.m.; el clima varía entre el templado húmedo y el frío húmedo, caracterizado por una temperatura media que varía entre los 12°C y 24°C. (Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 2007, pág. 45). Debido a su localización en la falda del Cerro de Tablanca y en la zona alta del valle del río Bajamón, tiene un gran dominio visual del valle y de la Cordillera central. Al occidente tiene como límite visual la Loma del Águila, la cual contribuye a que se identifique más fácilmente la ronda del río Bajamón y a que se constituya ésta en el elemento visual que predomina en el paisaje.



Ilustración 53 Loma del Águila desde el poblado de La Florida

El principal cuerpo de agua de la zona es el río Bajamón, aunque también se destacan las quebradas El Salitre, La Iquita y Chay. Existen zonas de bosque natural y de bosque de eucaliptos concentrados, principalmente, en la zona alta hacia el Cerro de Paloquemao y la Loma del Águila; el bosque se alterna con grandes zonas de pastos para ganado, similares a las que se encuentran en la unidad de paisaje de las “Grandes Haciendas”. En la zona más baja, por debajo de los 2000 m.s.n.m., se aprecian diversos cultivos, entre los que predominan los de café y plátano y algunos frutales como aguacates, naranjos y mandarinos.

Dentro de esta unidad de paisaje se incluye el casco urbano de La Florida, que pertenece al municipio de Anolaima. Este poblado, como muchos otros de la región, nació a partir del paso del ferrocarril; por esta razón, la línea férrea con sus puentes, especialmente el puente sobre el río Bajamón de 8 metros de longitud, son un elemento importante en la conformación del paisaje.



Ilustración 54 Hotel de La Florida

Otra infraestructura determinante en el paisaje es la carretera Cachipay – Anolaima, de la cual se deriva la que conduce a La Florida y desde allí a Facatativá, además algunas

carreteras de carácter veredal como la que conduce de Zipacón a la hacienda Nebraska.

Inmuebles de interés:

El ferrocarril, en su recorrido desde Bogotá hacia Girardot, a la salida del túnel de Zipacón, empieza a descender a través de un territorio de clima frío, pasando por varias haciendas, como Tablanca, e introduciéndose gradualmente en un clima más templado. La población de La Florida marca el punto desde el cual se empiezan a encontrar distintas casa quintas de veraneo a lo largo de la línea férrea. Se destacan en su casco urbano el Hotel de La Florida, la Estación de La Florida, también conocida como Estación de Anolaima, y algunas casa quintas ubicadas sobre la línea férrea, como San Antonio, y algunas sobre la carretera Anolaima – La Florida – Nebraska.

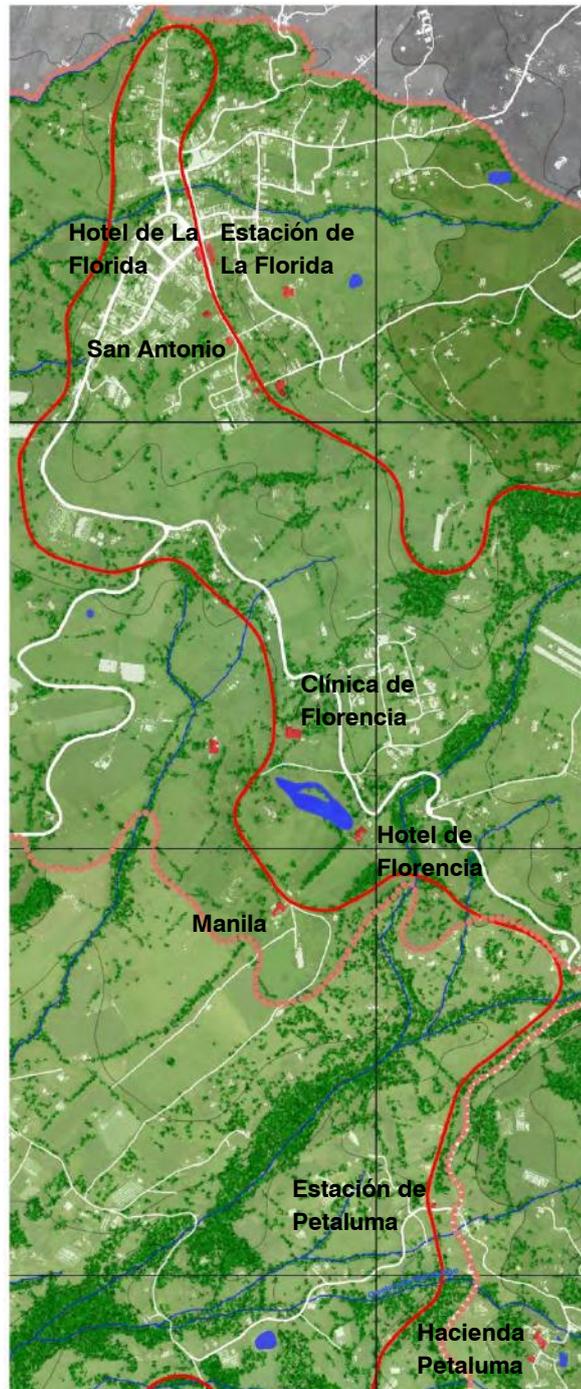


Ilustración 55 Ubicación inmuebles en Unidad Bajamón Alto



Ilustración 56 Casa quinta en La Florida

Pasando el poblado de La Florida, el ferrocarril empieza a descender en dirección Sur–occidente, dirigiéndose hacia Cachipay. En este tramo se ubicaron algunas Haciendas como Manila, Petaluma y Nazareth, y se encuentran algunos otros inmuebles de interés como la Clínica de Salud Florencia y su hotel contiguo.



Ilustración 57 Estación de La Florida

Evolución histórica del paisaje:

El paisaje como actualmente lo conocemos se conformó debido a la subdivisión de grandes haciendas, producto de la construcción del Ferrocarril de Girardot, que llevo a que algunas casa quintas de veraneo se establecieran a su paso y a que se formara la población de La Florida.



Ilustración 58 Aerofotografía población de La Florida 1940

Con respecto a ésta población, Roberto Velandia afirma que “en predios de la antigua hacienda de Máxima se formó el actual poblado a comienzos del siglo XX, a raíz de la

construcción del ferrocarril de Girardot a Facatativá. En 1905 Víctor Bohórquez Zamora levantó las tres primeras casas: en una de ellas vivía y estableció una panadería que atendía su esposa Enriqueta Martínez de Bohórquez. Luego hizo una de ladrillo, grande, que fue después el Hotel La Florida.

Otros primeros pobladores fueron Juan Cárdenas, María Antonia y Salustiana García.” (VELANDIA, 1982, pág. 2906)

Dinámica actual del paisaje:

En la actualidad la unidad de paisaje mantiene en su mayor extensión los cultivos tradicionales de plátano, café y algunos frutales, acompañados de ciertas zonas de pastos y bosque nativo, logrando un paisaje más o menos homogéneo, en el que se encuentran, de forma complementaria, las actividades de recreo y turismo, en especial en lugares ubicados sobre la carretera que conduce a Anolaima.

La construcción, en los últimos años, de algunas casas de veraneo y condominios cerca de La Florida, sobre la carretera, indica que la actividad turística que caracteriza otras unidades de paisaje se empieza a desarrollar también allí y que comienza a convertirse en un importante determinante para la futura dinámica y conservación del paisaje.

Valores paisajísticos:

La homogeneidad actual del paisaje constituye un valor estético por su unidad; así mismo el equilibrio entre el uso de zonas para cultivo y la preservación de algunos bosques nativos, lo hacen un ecosistema ideal para la preservación de algunas especies de fauna y flora. La gran cantidad de nacimientos y quebradas que recorren el territorio constituyen un valor ambiental para el lugar, no solo desde el punto de vista ecológico o productivo, sino también como un elemento que enriquece la contemplación del paisaje.



Ilustración 59 Valle del río Bajamón, en la izquierda se puede ver la Clínica de Salud Florencia

Su posición privilegiada, sobre la falda del Cerro Tablanca, le da un gran dominio visual sobre el valle del río Magdalena y parte de la Cordillera Central, razón por la cual el paisaje lejano se convierte en uno de los encantos de esta unidad. Además del paisaje lejano, el paisaje cercano del valle del río Bajamón complementa la experiencia visual del lugar.

Posibles riesgos:

Una de las acciones recientes que podrían alterar la homogeneidad del paisaje es la subdivisión de predios en unidades más pequeñas para actividades de recreo. Aunque actualmente no constituye una gran amenaza, esta actividad debe ser controlada para preservar los valores del paisaje, sin que se limite del todo esta actividad en la región. Un riesgo mayor, para la integridad del paisaje, lo constituyen los invernaderos y diferentes cultivos con “malla sombra” que se han establecido en el lugar. Aunque el número de cultivos de este tipo no es grande en la actualidad, deben ser restringidos, debido a la gran contaminación visual que causan en el paisaje.

De la misma forma que en las otras unidades de paisaje, las haciendas ubicadas allí tienden a subdividirse, formando predios cada vez más pequeños, insuficientes para desarrollar de manera eficiente las actividades propias de la hacienda y amenazando su supervivencia y la preservación de los inmuebles ligados a ellas.

Áreas e inmuebles con valores especiales a proteger:

Los bosques y la vegetación nativa existentes en la unidad constituyen un importante recurso fundamental para la preservación del ecosistema nativo, por esta razón deben ser protegidos, junto a los cuerpos de agua presentes. Además de esto, los cultivos tradicionales deben ser protegidos también, puesto que son una parte importante del ecosistema que se ha generado en la región y son, además, parte de la identidad del lugar.

También las haciendas presentes en el lugar tienen valores históricos, estéticos y arquitectónicos que deben ser conservados, protegiendo no solo las edificaciones existentes, sino también la hacienda en sí misma.

3.3.3 Bajamón Bajo

Municipios, veredas: Municipio de Cachipay: Veredas Tocarema Alta, Tocarema Baja, Cayundá, Petaluma Baja, San José, San Mateo y Mesitas de Santa Inés

Elementos que constituyen el paisaje:

Esta unidad de paisaje se encuentra sobre el valle del río Bajamón, en una altura comprendida entre los 1200 m.s.n.m. y los 1800 m.s.n.m.; el clima es templado húmedo, caracterizado por una temperatura media que varía entre los 18°C y 24°C. (Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 2007, pág. 45). El río Bajamón en este punto forma una cuenca marcada, que determina fuertemente la topografía de la unidad. Varias quebradas alimentan el río Bajamón en su recorrido por la unidad, entre las que se destacan las quebradas Chay, Malabrigo, de La Miquita, Los Micos Caseteja y Ocota.

Es en esta unidad en donde se encuentra la mayor cantidad de cultivos tanto de frutales como de flores, de todo el paisaje cultural; sin embargo, esto se convierte en un problema debido a que existen grandes extensiones de invernaderos y cultivos con “malla sombra” que rompen fuertemente la unidad del paisaje y generan una gran

contaminación visual. La unidad se caracteriza por la gran variedad de cultivos que allí se desarrollan, que conforman un paisaje lleno de texturas.



Ilustración 60 Paisaje desde la línea férrea, al fondo es posible apreciar algunos cultivos con malla sombra

El cauce del río Bajamón se encuentra enmarcado, en la mayor parte de su trayectoria, por bosque nativo principalmente, lo que lo convierte en un claro referente dentro del paisaje.

En esta unidad también se encuentran algunas grandes haciendas, entre las que se destaca, por su importancia dentro de la región, la de Mesitas de Santa Inés.



Ilustración 61 Valle del río Bajamón desde la carretera que conduce a Peña Negra

La línea férrea Girardot – Bogotá recorre la unidad en su parte alta y, complementándola, una serie de caminos y carreteras también la recorren, determinando su crecimiento, ligado a ciertas infraestructuras, como la línea férrea o la carretera que conduce de Cachipay a Peña Negra. Dentro de estas carreteras se

destacan las que comunican los cascos urbanos de Cachipay y Anolaima, y la ya mencionada, que comunica el casco urbano de Cachipay con Peña Negra.

Inmuebles de interés:

En la unidad de paisaje existen algunas casa quintas ubicadas principalmente en las cercanías a la línea férrea. Sin embargo, la hacienda Las Mesitas de Santa Inés se ubica sobre la carretera que de Cachipay se dirige a Peña Negra. Esta hacienda se destaca dentro de la región por su valor estético, histórico y simbólico. Mesitas de Santa Inés en la actualidad conserva la casa de hacienda y las diferentes estructuras para el beneficio del café que se fueron construyendo con el paso de los años, a medida que su producción de café aumentaba. Esta hacienda fue uno de los factores del crecimiento de la región y de Cachipay, especialmente. Paralela al turismo, la producción cafetera estimuló el crecimiento de las haciendas de la región.



Ilustración 62 Estación de Petaluma, transformada en vivienda.

Dentro de la unidad se encuentra también la Estación de Petaluma, que actualmente está utilizada como vivienda, y algunos puentes de mediana dimensión a lo largo de la línea férrea.

Evolución histórica del paisaje:

La unidad de paisaje está determinada principalmente por la relación que existe entre el casco urbano de Cachipay, el de Anolaima y el de Peña Negra. Peña Negra, al occidente de Cachipay, fue la hacienda del expresidente Rafael Núñez, desde donde gobernó en algunas ocasiones en las últimas dos décadas del Siglo XIX.



Ilustración 63 Aerofotografía hacienda Las Mesitas de Santa Inés 1940

Sobre la carretera que conduce a Peña Negra se asentó, a principios de siglo, la hacienda Las Mesitas de Santa Inés, propiedad de los señores Belisario Gonzales y Harry Koppel, quienes eran dueños también del Hotel de Cachipay.

En los años 50 Mesitas de Santa Inés fue elegida por la Federación Colombiana de Cafeteros como la hacienda piloto para el procesamiento de café a gran escala, con fines de exportación. Entre los años 1960 y 1990 se recogían allí 10000 sacos de café,

empleando alrededor de 1000 trabajadores. La hacienda, con su intensa actividad cafetera, se convirtió en el escenario de la publicidad de Juan Valdez y en un lugar muy visitado, incluso hoy en día, por varias personalidades del país.



Ilustración 64 Hacienda Las Mesitas de Santa Inés.

Dinámica actual del paisaje:

Actualmente el cultivo de flores y frutales es la actividad predominante en la región. Ha tomado fuerza el cultivo de banana baby para exportación, que ha remplazado los tradicionales cultivos de café. Además de esto, la construcción de casas de recreo ha ido en aumento en los últimos años. Es importante resaltar la vocación productiva de esta unidad, que no queda relegada a pesar del potencial turístico del lugar.

Sobre las carreteras que van de Cachipay a Anolaima y Peña Negra, es donde se ha desarrollado en una mayor proporción la construcción de casas de recreo, convirtiéndose, por tramos, en lugares bastante poblados.

Valores paisajísticos:

Se destaca el valor paisajístico del valle del río Bajamón, que además de ser un referente visual, constituye un recurso sensitivo único: el susurro del agua, la brisa que conduce el río, y el verde de la vegetación, lo hacen un atractivo para los turistas que visitan los distintos pozos naturales que se forman a lo largo del río. Los cultivos existentes conforman un paisaje lleno de texturas, en donde resaltan los Ocobos y los Cámbulos, que sobresalen sobre el verde predominante.

Es importante resaltar el valor natural del río y sus quebradas afluentes, además de las distintas especies de aves, reptiles e insectos que se encuentran en la unidad.

Posibles riesgos:

Dentro de los principales riesgos que amenazan la integridad de la unidad se encuentra la utilización de invernaderos y mallas para la producción agrícola. Últimamente se ha extendido el uso de estos elementos, que afectan la continuidad visual del paisaje y su ecosistema.

Además, la división de las haciendas es una amenaza constante para su conservación, y los caseríos que se forman en sus alrededores pueden afectar los valores

paisajísticos de las mismas, además que su división en predios muy pequeños dificulta la producción agrícola y ganadera a mediana o gran escala.

Áreas e inmuebles con valores especiales a proteger

Se deben proteger las grandes haciendas, debido al importante papel que cumplen en la economía de la región y al valor simbólico e histórico que tienen para sus habitantes. Las haciendas deben protegerse, logrando que se mantengan los requisitos mínimos que garanticen su subsistencia.

El río y los distintos cursos de agua, son un elemento importante para el equilibrio del ecosistema existente en la región, además de ser fuente de abastecimiento para las poblaciones que allí se ubican. Su cuidado es fundamental para la conservación del paisaje cultural. Junto a los ríos, los bosques nativos que los acompañan deben ser protegidos y restaurados en los casos en que han sido devastados.



Ilustración 65 Pesebrera y Casa de Hacienda Mesitas de Santa Inés.

3.3.4 Cachipay – La Capilla – Laguna Verde

Municipios y veredas: Municipio de Zipacón: Veredas El Ocaso y Paloquemao;
Municipio de Cachipay: Veredas Puerto López, San Pedro, El Progreso, Petaluma Alta, Petaluma Baja, San José y San Mateo.

Elementos que constituyen el paisaje:

La unidad de paisaje se encuentra entre los 1400 m.s.n.m. y los 2100 m.s.n.m.; el clima corresponde a un clima templado húmedo, caracterizado por una temperatura media que varía entre 18 y 24°C. (Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 2007, pág. 45). Se

encuentra en la zona comprendida entre el valle del río Apulo y el Valle del río Bajamón; limita al oriente con las “Grandes Haciendas” y al occidente con el Alto de Tolú.



Ilustración 66 Paisaje típico de la unidad, al fondo es posible ver la población de La Mesa

Debido a su posición, se encuentra atravesada por diversas quebradas y arroyos que descienden hacia el río Apulo y hacia el río Bajamón, entre los que se encuentran las quebradas El Zurrón, Salada, Agua Regada, San Miguel y Las Mercedes. En la zona alta de la unidad se encuentra Laguna Verde, laguna que le da el nombre al lugar donde se ubica.



Ilustración 67 Laguna Verde



Ilustración 68 Puente de la línea férrea sobre la Quebrada San Miguel en La Capilla

En esta zona predominan las fincas medianas y pequeñas dedicadas a la agricultura especialmente; aunque existen algunas zonas de grandes potreros en la parte alta, predominan los cultivos medianos de café, plátano, cítricos, tubérculos como yuca y arracacha, legumbres y verduras. En las zonas más bajas se asientan en mayor medida las fincas y casas de recreo, que tienen una vegetación caracterizada por el predominio de palmas, árboles frutales y plantas ornamentales, aunque también en ésta zona baja, especialmente en La Capilla, existe bosque natural acompañado con algunos cultivos como café, frutales, caña panelera, plátano, cacao, rastrojo y pastos. (Municipio de Zipacón, 2000, pág. 54)

Dentro de las infraestructuras que tiene la unidad de paisaje, se destaca la carretera Cachipay – La Gran Vía, puesto que se ha convertido en principal elemento de articulación de esta zona y ha atraído sobre su margen la mayor densidad de población. Varias poblaciones se encuentran sobre ésta carretera: La Capilla, Puerto López y Cachipay, ésta última, una de las poblaciones más grandes de la región. También existen otras carreteras, de carácter veredal, que recorren este lugar, como la carretera Cachipay – Laguna Verde – Anatolí y la carretera Tenche – Cartagena – Anatolí – Puerto Lleras.

La línea férrea Girardot – Bogotá es otra de las infraestructuras que ha determinado el territorio y ha cambiado su fisonomía. Actualmente se mantiene la línea férrea con sus puentes, las estaciones de ferrocarril de Cachipay y La Capilla, la primera actualmente convertida en Casa de la Cultura y la segunda en vivienda, ambas en un buen estado de conservación.



Ilustración 69 Estado actual estación de La Capilla

Inmuebles de interés:

Las casas y quintas de veraneo se encuentran en mayor proporción a medida que se descende – y a medida que el clima se hace más cálido–, concentrándose especialmente sobre la carretera Cachipay – La Gran Vía y sobre la línea férrea. Es posible encontrar casa quintas dispersas a lo largo de la línea férrea, pero en una cantidad menor a la que se encuentra sobre el camino real al que se ha hecho referencia en la unidad de paisaje anterior. Son casa quintas ubicadas en predios más grandes, donde la casa se encuentra al interior, rodeada de jardines y zonas boscosas. También existen casa quintas apartadas de la línea férrea, hacia la carretera Cachipay – La Gran Vía, que coinciden con las características de las anteriores, ubicadas al interior de grandes predios, rodeadas de jardines y bosques, algunas veces con varias edificaciones complementarias.

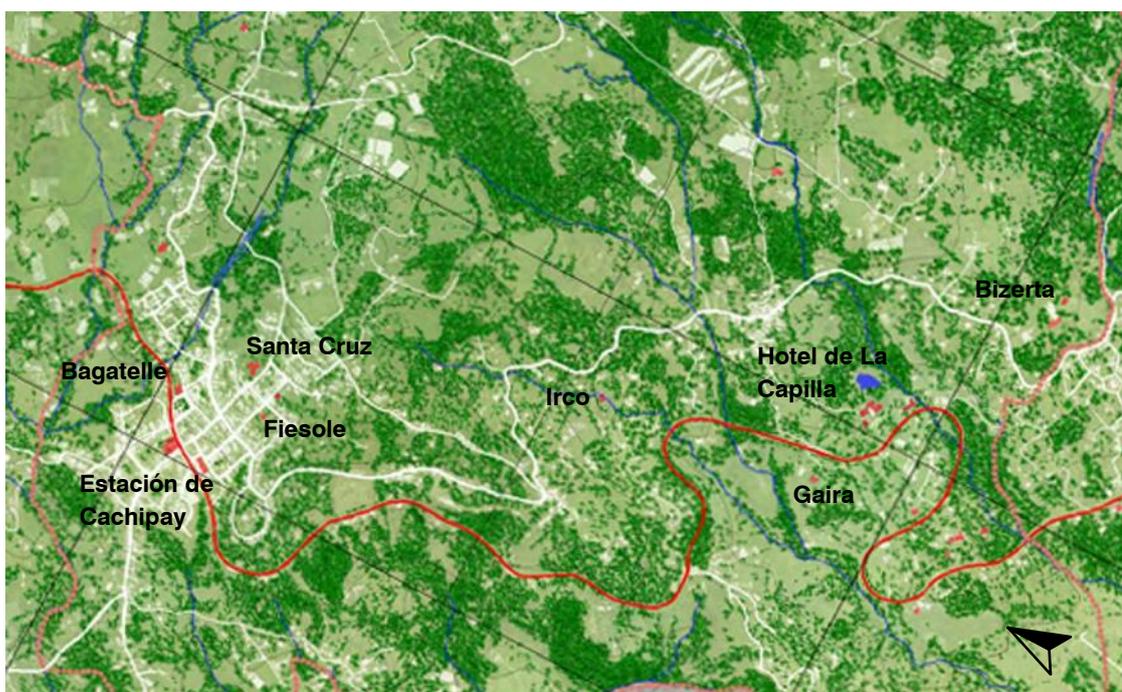


Ilustración 70 Ubicación inmuebles Cachipay y La Capilla

También existen algunas casa quintas dentro del casco urbano de Cachipay, que se construyeron durante la época del auge de los ferrocarriles y que han quedado dentro de la trama urbana del poblado.



Ilustración 71 Casa quinta Fiesole en Cachipay

Evolución histórica del paisaje:

El poblamiento de este lugar se inició con el paso del ferrocarril por esta zona; varias casa quintas se fueron construyendo en lo que anteriormente eran grandes haciendas y se fue conformando un paisaje producto de la actividad del turismo, especialmente; como lo menciona Roberto Velandia, “no se tiene noticia precisa de la fundación del actual pueblo, cuya consolidación como tal puede atribuirse a tres factores: el mercado agrícola, la construcción del ferrocarril de Girardot a comienzos de este siglo y su clima y atractivos turísticos. De esta época fue el “Gran Hotel Cachipay”, muy pintoresco por su estilo arquitectónico, caracterizado por el colorido del tejado de zinc, veletas y miradores, y amplios corredores circundantes, construido en madera dentro de un marco de flores tropicales.” (VELANDIA, 1982, pág. 2850)



Ilustración 72 Aerofotografía población de Cachipay en 1940

El caserío de Cachipay se fue conformando debido a la presencia de algunas personalidades y del desarrollo de proyectos como el del Hotel de Cachipay, como lo escribe Gabriel Guzmán en su relato de abril 10 de 1971. “Debo anotar que el Cachipay

que yo conocí era muy despoblado y no existían sino unas 10 semicasas, o mejor dicho ranchos, no habiendo sino cuatro construcciones aceptables, que eran Bagatelle, de don Carlos Cock, situada al occidente de la plaza; la que más tarde fue Hotel Cachipay, bien espaciosa y hecha construir por el doctor N. Gamboa y que en el año de 1920 en un rato de ocio y estando en compañía de Alexander Koppel, que era su vecino y un tahúr empedernido le propuso a Gamboa que echaran por medio de una parada de dados el edificio; aceptada la propuesta se la ganó Koppel. Más tarde este se la vendió a Plantallar Moore. La casa de don Joaquín Salazar que existe todavía y que dicho sea de paso este caballero fue uno de los más propulsores del engrandecimiento de esta localidad. La de don Guillermo Borrález también muy interesado en el ensanche de la población.

En esta forma dejo enumeradas las cuatro casas que se puede decir dieron comienzo de lo que es hoy esta bella región ocupada por 7.000 habitantes, con rentas suficientes para atender en forma amplia los gastos que demande el municipio. Sobre los detalles anteriores debo agregar que Cachipay se hizo de 1921 a 1930 y que no se pudo extender más debido a la crisis que se presentó en 1929 y que afectó en forma inclemente toda la estructura nacional” (GUZMÁN, 1971)

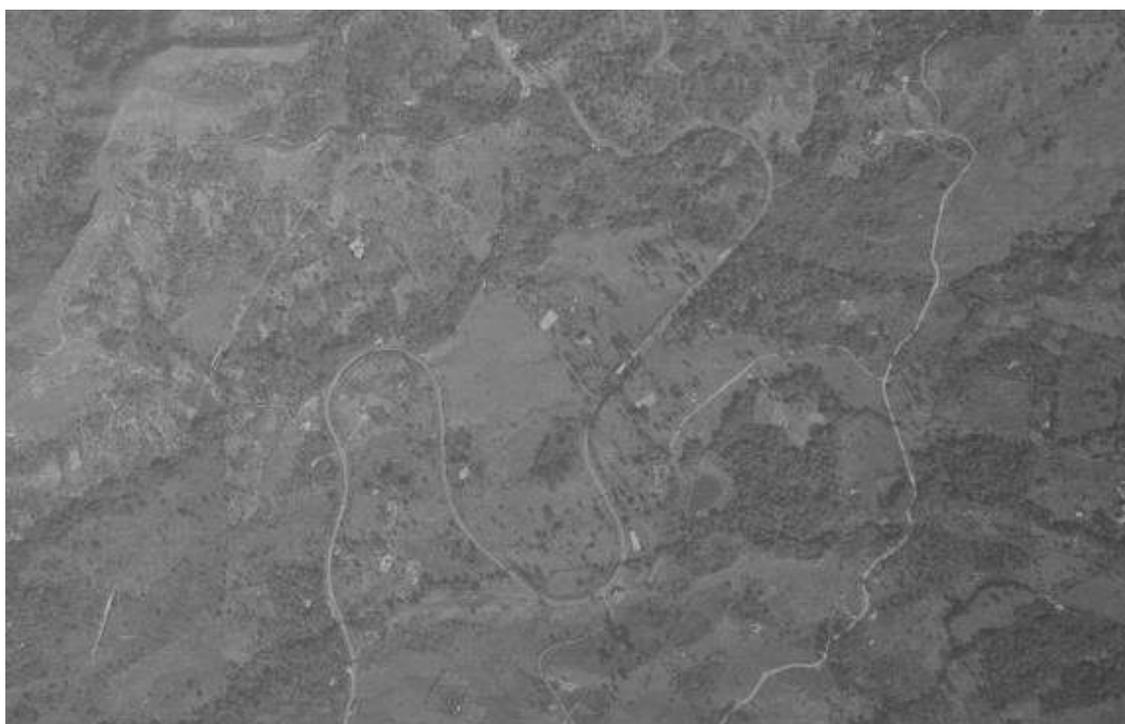


Ilustración 73 Aerofotografía La Capilla 1940, se distingue claramente el trazado de la línea férrea

Tanto Cachipay como La Capilla se crearon gracias al paso del ferrocarril y a la actividad del turismo en la región; sin embargo, la actividad cafetera, que se concentró en Cachipay, ayudó también al rápido crecimiento del poblado. Las grandes fincas cafeteras de los alrededores, como la de las Mesitas de Santa Inés, llevaban sus producciones hasta la estación férrea ubicada en este lugar; incluso después de la desaparición del ferrocarril, la producción cafetera siguió siendo la principal actividad económica en este lugar hasta finales de siglo, cuando la caída del precio del café hizo que se le reemplazara por otro tipo de cultivos, como flores y frutales.

Dinámica actual del paisaje:

Se destaca dentro de la unidad el casco urbano de Cachipay, que es el centro administrativo del municipio y donde se concentran la mayor parte de las actividades comerciales y culturales de la región. Se ha convertido en un importante polo de desarrollo, en conexión con las poblaciones de Zipacón, La Mesa y Anolaima. Allí se concentran la mayoría de las actividades comerciales, culturales, políticas y sociales de la región, siendo un importante punto de conexión.



Ilustración 74 Casa Quinta Gaira en La Capilla

Actualmente es muy importante la relación que se establece entre Cachipay y La Mesa por medio de la carretera Cachipay – La Gran Vía – La Mesa, es por esto que a lado y lado de ella se ha desarrollado la mayor concentración de poblados y caseríos de la región. Además, las fincas y casas de recreo en esta zona son un componente importante en la dinámica del lugar y predominan en las zonas más bajas de la unidad, en La Capilla, especialmente; y en las zonas altas se pueden encontrar algunos cultivos transitorios en pequeña escala.

Valores paisajísticos:

Este lugar posee una gran biodiversidad; existen aún algunas zonas de bosque natural en donde se pueden apreciar especies endémicas del lugar como palmas, bromelias y orquídeas; además cuenta con una gran variedad de animales silvestres como artrópodos, reptiles y aves especialmente. Por su topografía, posee un gran dominio visual del paisaje tanto del valle del río Apulo como del río Bajamón. Es posible apreciar desde allí, a lo lejos, la población de La Mesa y la cadena montañosa que desciende hacia el río Magdalena.

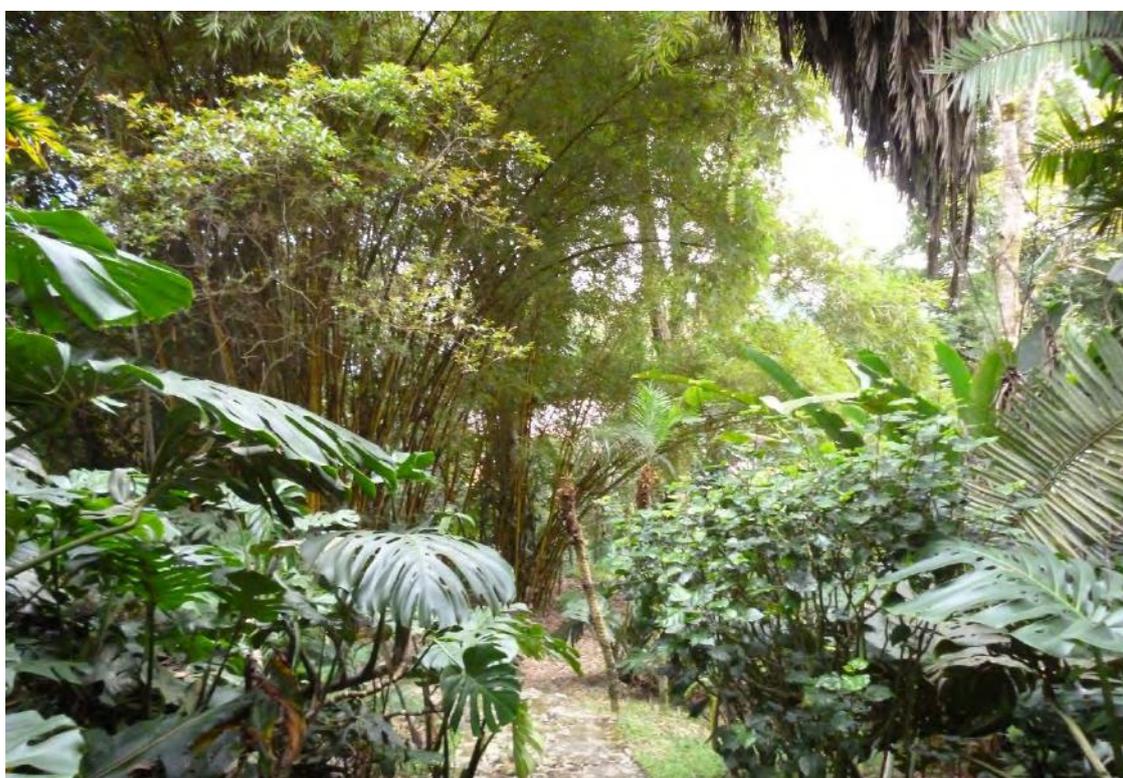


Ilustración 75 Bosque típico que rodea las casa quintas de veraneo.

La vegetación del lugar armoniza con las casas de verano ubicadas principalmente sobre la línea férrea. Los jardines que las rodean contienen gran cantidad de palmas y flores, de modo que es posible encontrar en ellos buganvillas, jazmines, cayenos, magnolios, azucenas, orquídeas, dalias, copas de oro, gardenias, bromelias y muchas más. Esto, a pesar que en algunos lugares la sobrepoblación ha afectado la calidad del paisaje. Las edificaciones e infraestructuras en el lugar guardan un especial significado para sus habitantes debido a que tanto las estaciones férreas y puentes, como las casas de verano están ligadas a la memoria del ferrocarril.

Existen algunos cultivos de café y de frutales como naranjos, mandarinos, guayabos, nísperos, mangos, pomarrosas, mararayes, limatones y otros, que aunque no se realizan a una gran escala, constituyen un importante recurso económico para los habitantes del lugar.

Posibles riesgos:

Dentro de las grandes amenazas para el paisaje, en la actualidad, se encuentra el rápido poblamiento del lugar que amenaza la calidad paisajística, poniendo en riesgo la preservación de los recursos naturales y la integridad de sus cualidades visuales; además la subdivisión de predios en unos muy pequeños limitan la capacidad productiva de la región y de sus habitantes.

Otra gran amenaza, especialmente para la integridad visual del paisaje, es la creciente presencia de invernaderos en los cultivos de flores y de algunos frutales, debido a que se convierten en elementos extraños en el paisaje, que afectan la homogeneidad y belleza del mismo.

Áreas e inmuebles con valores especiales a proteger:

Es importante proteger la integridad visual de los elementos que constituyen el paisaje, en especial aquellos en donde predomina el paisaje natural. Es por esto que el Alto del Tolú y los valles de los ríos Apulo y Bajamón deben ser protegidos para evitar la degradación de sus cualidades visuales e impedir cualquier actuación que pueda afectar la homogeneidad del paisaje que se ha constituido.

También es necesario proteger la Laguna Verde, la cual es muy importante dentro del paisaje, no solo por sus cualidades visuales, sino porque suministra agua a gran parte de las veredas próximas.



Ilustración 76 Hotel de La Capilla

Además de esto existen algunos inmuebles con especial valor que merecen ser protegidos, como el Hotel de La Capilla, algunas casa quintas en La Capilla como Gaira e Irco, y el paisaje del centro urbano de Cachipay, en donde existen varios inmuebles y casa quintas relacionados con la actividad férrea, que constituyen testimonio importante para el Paisaje Cultural del Veraneo.

3.3.5 Camino Real

Municipios y veredas: Municipio de Zipacón: Veredas Paloquemao y El Ocaso; Municipio de La Mesa: Veredas Anatolí, La Esperanza y Campo Santo

Esta unidad está determinada por dos elementos principalmente: el Camino Real que conduce desde la población de Bojacá hasta El Ocaso y el Ferrocarril de Girardot, elementos que han determinado el turismo en este lugar. La gran mayoría de las casa quintas de la zona se concentran sobre el Camino Real, por esta razón esta unidad de paisaje lleva este nombre.

Elementos que constituyen el paisaje:

Esta unidad de paisaje se encuentra sobre el valle del río Apulo, en una altura comprendida entre los 1100 m.s.n.m. y los 2000 m.s.n.m.; el clima corresponde a un clima templado húmedo, caracterizado por una temperatura media que varía entre 18 y 24°C. (Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 2007, pág. 45). Al encontrarse sobre el valle del río Apulo, el mayor determinante natural que posee es el río mismo, que se desplaza desde el Nororiente hacia el Suroccidente. Además de este río, sus múltiples afluentes modelan el territorio; en su mayoría son pequeñas quebradas y arroyos, aunque también se encuentran algunas quebradas de mayor



Ilustración 77 Línea férrea a la altura de El Ocaso

caudal entre las que se destacan: La Salada, San Miguel, La Jaula, El Zurrón, Adobera, Melquisedec y El Raizal. La unidad tiene como límites cercanos varias colinas que determinan su campo visual: al margen sur del Apulo, en la zona alta se encuentra la Loma Los Balconitos y el Alto Ceja Rusia, más abajo, al costado norte se encuentra el Alto de Tolú y el Cerro Pan de Azúcar, que ayudan a dirigir la visual lejana hacia el suroriente.

Debido a la riqueza hídrica de la región, la vegetación que se encuentra es exuberante, las riberas del río y sus quebradas albergan varias especies nativas y otras introducidas en la región, entre las que se destacan árboles de gran porte como, robles, ocobos, arrayanes, naranjos, mandarinos, guayabos, nísperos, yarumos, cajetos, balues, palmas, etc.; arbustos como el café y diversidad de plantas ornamentales y flores de todo tipo. Por su belleza, se destacan la gran variedad de orquídeas que se encuentran de forma natural en la zona. La presencia de frutales favorece la permanencia de distintos tipos de aves en todo el lugar y se convierte en

una característica del espacio el canto de las aves junto al del agua que corre, ya sea la de los pequeños arroyos o la del río Apulo.



Ilustración 78 Cultivo de café con sombrío

Los cultivos ubicados en esta unidad son de una escala pequeña; un gran porcentaje de este territorio está dedicado al recreo, por lo que es común encontrar jardines y pequeños cultivos de frutales y flores. Como característica particular se pueden encontrar varios tipos de palmas en los jardines y acompañando los caminos, y se constituyen en un elemento que ayuda a dar identidad al lugar, en especial al camino real.

Un elemento fundamental, de carácter antrópico, que define el paisaje es el camino real El Ocaso - Dos Caminos, que va desde la población de La Esperanza, continua hacia El Ocaso, aunque por tramos se pierde por la carretera, y continúa hasta el sitio denominado Dos Caminos, donde se pierde nuevamente en la carretera para conectarse posteriormente con el camino que desciende desde Bojacá.



Ilustración 79 Camino Real entre San Cayetano y Cartagena

A lado y lado de éste camino se asentaron los pobladores de la región. En la parte alta de la unidad de paisaje la ocupación es baja, sin embargo a medida que se va descendiendo, en especial desde el lugar conocido como San Cayetano, en el cruce del camino real con la carretera Cachipay – Laguna Verde – Anatolí, la ocupación a lado y lado del camino es mayor formándose un caserío a lo largo del mismo. A medida que se desciende la ocupación se hace más densa, encontrando su máxima concentración en el lugar conocido como Cartagena.



Ilustración 80 Quinta San Cayetano

También se han ido conformando caseríos a lo largo de las carreteras veredales, de las cuales Anatolí y Laguna Verde son las más grandes. A lo largo de la carretera Cachipay – La Gran Vía también se han ocupado los predios aledaños, conformando incluso el casco urbano de La Cabaña, contiguo a El Ocaso.

En el cruce de la carretera Cachipay – La Gran Vía con el camino real se ubica El Ocaso, y más abajo La Esperanza, ambos atravesados por la línea férrea Girardot – Bogotá. Tanto la línea férrea como la carretera son determinantes antrópicas de la Unidad, que marcaron el nacimiento y posterior crecimiento de las poblaciones ya mencionadas.

Esta unidad también está recorrida por la línea férrea, y en ella se ubican varios de los puentes que tiene la línea; el primero, en sentido Bogotá – Girardot, en el casco urbano de El Ocaso, pocos metros después de la estación de El Ocaso, sobre la quebrada El Zurrón, de 8 metros de longitud; el segundo, sobre el río Apulo, con luz de 12 metros, entre las estaciones de El Ocaso y La Pesquera; hubo otro puente sobre el río Apulo, después de la estación de La Esperanza, que tenía 12 metros de longitud, pero una creciente del río lo arrasó, al igual que a una casa construida por la empresa de los ferrocarriles en la orilla sur, contigua al hotel de La Esperanza. Queda un tercer puente sobre el Apulo, de 25 metros de longitud, ubicado después de la estación de La Salada. (Ministerio de Obras Públicas, 1909)

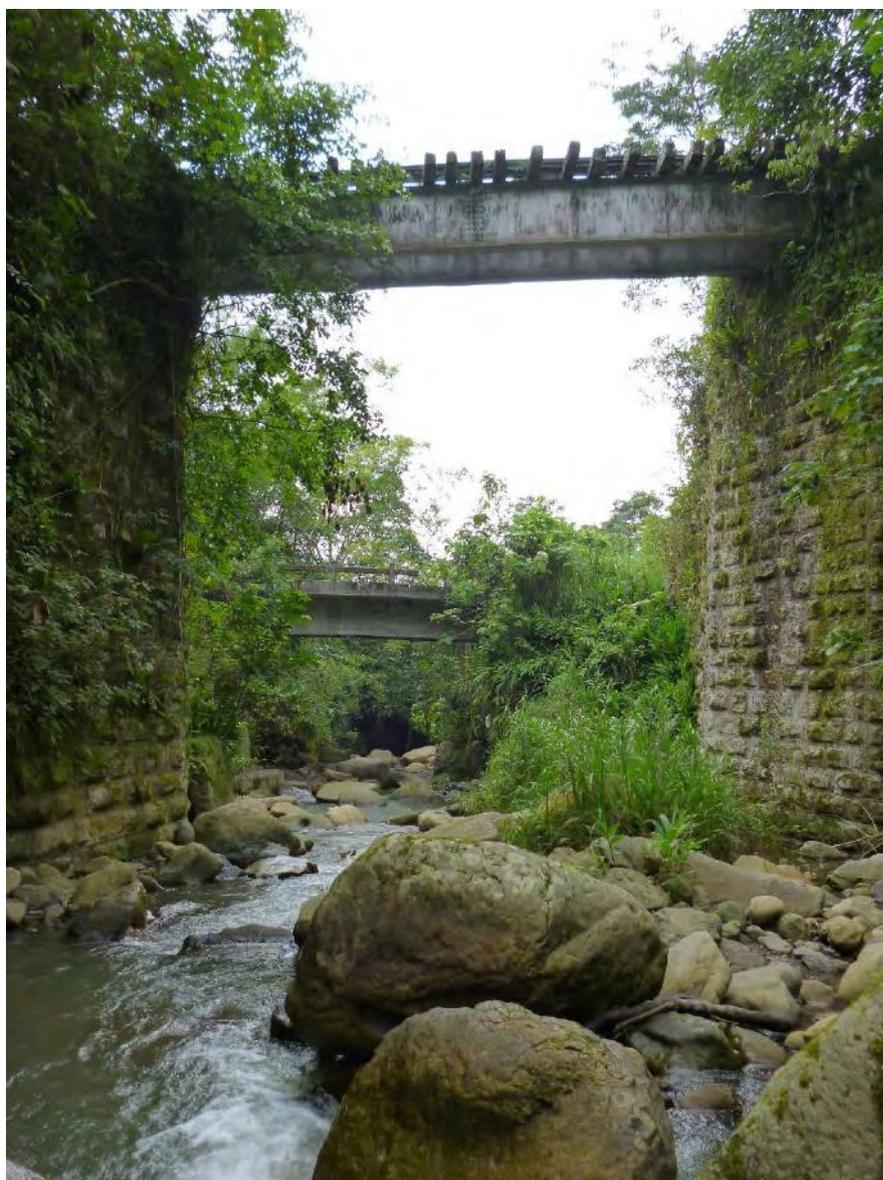


Ilustración 81 Puente sobre río Apulo en El Ocaso

Como característica especial de la infraestructura del tren en esta unidad de paisaje cabe mencionar que entre las estaciones de La Pesquera y La Salada se encontraba el Switch Back que permitía sortear, para el ferrocarril, la gran pendiente que se presenta en este sector.

Inmuebles de interés:

La gran mayoría de los inmuebles de interés de la unidad se encuentran ubicados sobre el Camino Real y son, principalmente, casa quintas ubicadas en predios medianos o pequeños, que generalmente tienen una portada sobre el Camino Real la cual marca el camino hacia la casa, ubicada en el interior del predio. También en la unidad de paisaje existen algunas casa quintas que guardan mayor relación con la línea férrea, por su cercanía a ella, como Arcadia en El Ocaso. Existen también algunas haciendas dentro de la unidad de paisaje: Monjas y San José en La Esperanza y El Nogal, en la zona alta, en la vereda Anatolí, son un ejemplo de ellas.

Dentro de los inmuebles de interés también se destacan las estaciones del ferrocarril de El Ocaso, La Salada, La Pesquera y La Esperanza y el Switch Back, el cual se encuentra entre las estaciones de La Pesquera y La Salada.

Evolución histórica del paisaje:



Ilustración 82 Ubicación de casa quintas en la unidad Camino Real

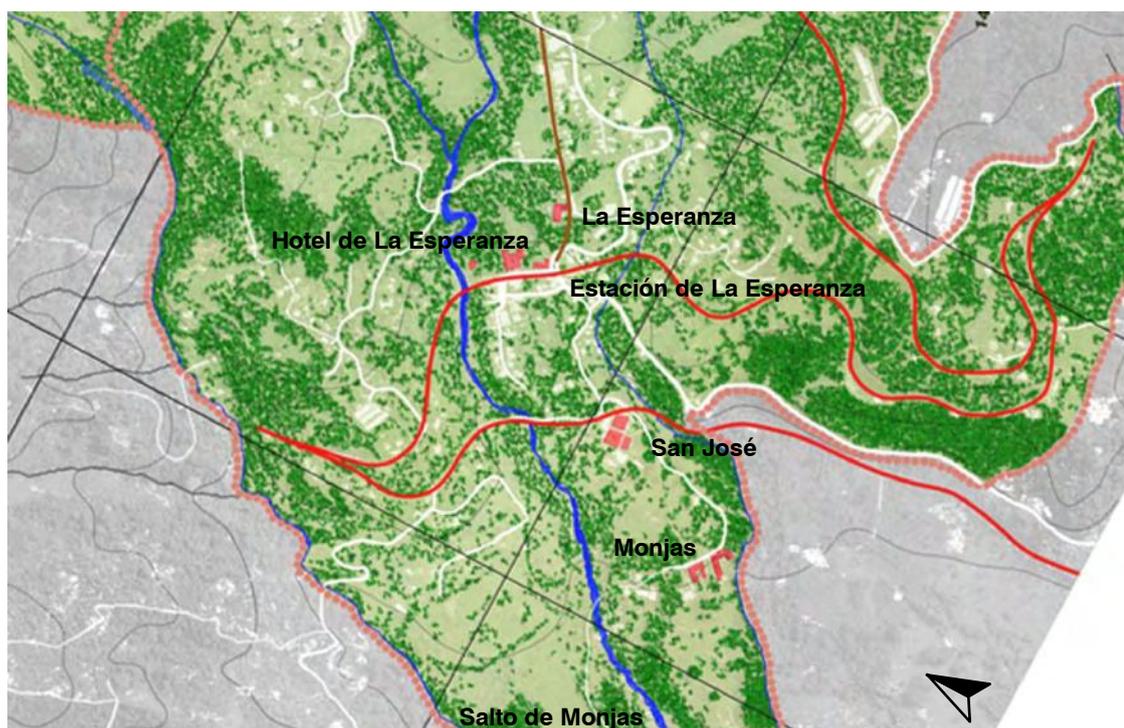


Ilustración 83 Ubicación casa quintas y haciendas unidad Camino Real

La cuenca del río Apulo ha sido históricamente una de las rutas de comunicación entre el río Magdalena y la ciudad de Bogotá; es por esto que allí se trazó el camino real que comunicaba a La Mesa con Bogotá. Alrededor del camino se ubicaron grandes haciendas que producían principalmente caña de azúcar y posteriormente cultivaron también café, producto que sería muy importante para la economía y la cultura de la región. Entre las haciendas que se ubicaban en esta unidad se destacan La Esperanza, El Ortiz, Anatolí, El Nogal y El Ocaso, antes llamada Guayabal.



Ilustración 84 Hacienda y Salto de Monjas en La Esperanza



Ilustración 85 Quinta de El Ocaso

Con la construcción de la línea férrea Girardot – Bogotá en la primera década del Siglo XX las grandes haciendas que había en la zona se dividieron, dando origen a las nuevas poblaciones de La Esperanza y El Ocaso; además de esto, la actividad turística que se generó favoreció la ocupación del territorio, determinando una estructura de población que define su actual fisonomía.

“El caserío de El Ocaso se empezó a formar por el año de 1915 a raíz del establecimiento de la estación de ferrocarril denominada El Ocaso, en la hacienda del mismo nombre, el cual tomó finalmente, pues en ese entonces se llamaba Guayabal. Era propietario de ella don Salvador Camacho Roldan, Presidente de la República quien allí murió el 19 de junio de 1900.

Entre los primeros pobladores o fundadores se encuentran Benedicto, Emeterio y Francisco Garzón, Nemesio Pachón y Agripina Moreno.



Ilustración 86 Aerofotografía de El Ocaso y el camino real 1940

Por la bondad y belleza de sus tierras se convirtió en uno de los sitios preferidos de veraneo. En sus alrededores se encuentra la histórica quinta de Bizerta del expresidente Eduardo Santos, y La Arcadia de la familia del expresidente Laureano Gómez” (VELANDIA, 1982, pág. 2881)

Pocos años antes que El Ocaso, se había establecido el pueblo de La Esperanza. “El caserío se formó a raíz de la construcción del “Hotel La Esperanza”, en 1911, por Aparicio Hermanos, sociedad propietaria de la hacienda “La Esperanza”, de 500 fanegadas.

En este sitio la línea del ferrocarril de Girardot vence la empinada cuesta haciendo una “Z”.” (VELANDIA, 1982, pág. 2905)

En los años 40’s se construyeron las primeras carreteras, y durante todo el siglo XX se fueron construyendo otras más, facilitando el acceso a nuevos lugares, lo que ha favorecido la ocupación del lugar y contribuido también a la subdivisión de las grandes haciendas.

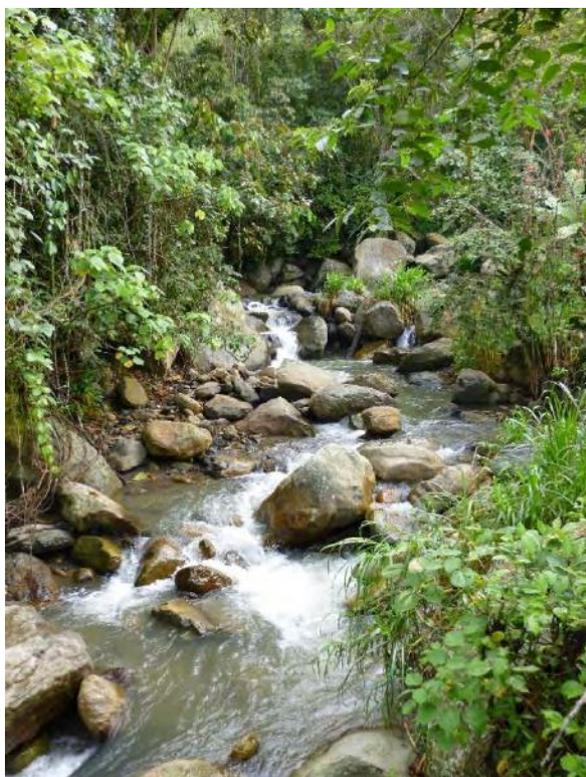


Ilustración 87 Río Apulo

Dinámica actual del paisaje:

Actualmente el territorio en el que se ubica la unidad de paisaje se encuentra bastante poblado, la gran mayoría de los predios que la conforman son pequeños y están dedicados a la actividad del recreo, son casas y fincas de veraneo, o son pequeñas granjas con producciones bajas. La población flotante de este sector es alta, constituida principalmente por los dueños de las casas y fincas de recreo que pasan allí sus vacaciones y fines de semana. Por esta razón tiene una fuerte relación con la ciudad de Bogotá, que es de donde provienen la gran mayoría de los visitantes. Además, por ser éste un lugar de tránsito entre Cachipay y La Gran Vía, se presenta un gran flujo de personas por este lugar.



Ilustración 88 Quinta la Granja San José

Valores paisajísticos:

Dentro de los valores de la unidad de paisaje se destaca el valor natural que tiene; la riqueza hídrica de la zona hace que exista una gran cantidad de flora y fauna. Los cursos de agua, las cascadas y el recorrido entre las grandes piedras que se

encuentran en el curso, hacen dignos de contemplación los distintos cuerpos de agua que atraviesan el lugar. Además de esto es fácil apreciar gran variedad de aves, reptiles e insectos. El conjunto de las casa quintas sobre el camino real, junto a la vegetación que las acompaña: palmas, frutales, flores, crean un paisaje con valores estéticos que vale la pena conservar, además que gran parte de las casa quintas, hoteles y estaciones de tren que se encuentran allí tienen gran valor histórico como testigos de un momento de la historia del país, así como un valor simbólico para los habitantes del lugar.

En el Ocaso se encuentra el conjunto de Nazareth, que más allá del valor histórico y simbólico que posee, tiene un valor religioso para los habitantes del lugar, puesto que es una de las iglesias más importantes de la zona.

Posibles riesgos:

Uno de los riesgos que pueden alterar gravemente el paisaje es la subdivisión de los predios a lo largo del Camino Real, en predios cada vez más pequeños, lo que lleva a progresivamente el camino se encuentre más urbanizado; además, se han construido casas a la orilla del camino real, que se encuentran cada vez más cercanas unas de las otras, cambiando la percepción espacial del camino real.

Otra de las amenazas es el abandono de las casa quintas, debido a que gran parte de las familias que las habitaban las han vendido o las han abandonado, y por esto varios de estos inmuebles se encuentran un grave estado de deterioro, incluso algunas ya se encuentran en ruina.

Áreas e inmuebles con valores especiales a proteger:

Es necesario reglamentar la construcción a lo largo del Camino Real, debido a sus valores paisajísticos y a la gran cantidad de inmuebles con valores patrimoniales que se encuentran a lo largo del camino. También deben ser protegidas las casa quintas de la región, especialmente la quinta de El Ocaso, el Hotel de La Esperanza y las estaciones de tren, debido a que en conjunto tienen un gran valor histórico, estético y

simbólico; al ser testigos de la actividad del veraneo en la primera mitad del siglo XX, son expresión de esa época.

4. Capítulo 4. Proyecto Regional

Con base en el estudio de las unidades de paisaje, donde se reconoce y valora el paisaje cultural del veraneo, es posible establecer directrices que son pautas para la formulación de un futuro plan especial de manejo y protección del paisaje cultural. Con la realización proyectos semilla se dispone de herramienta que permite fijar planes enmarcados dentro de estos parámetros, que puedan dar solución a ciertas problemáticas del paisaje.

4.1 Área afectada y zonas de influencia.

4.1.1 Área afectada

Dentro de las unidades de paisaje que se reconocieron, se identifica un paisaje cultural amplio y diverso, pero a la vez se reconocen características y problemáticas comunes para las cinco unidades de paisaje.

En general, en el Paisaje Cultural del Veraneo predomina el paisaje natural en continua transformación por el hombre. Predominan los campos de pastos y gran variedad de cultivos: flores, palmas, frutales, café, acompañados por zonas de arbustos y rastrojos además del bosque nativo que generalmente se encuentra en las rondas de los ríos y quebradas. Estos elementos hacen un paisaje variado, en donde predomina el color verde de la vegetación, salpicado con las texturas de los cultivos, los jardines y las edificaciones.

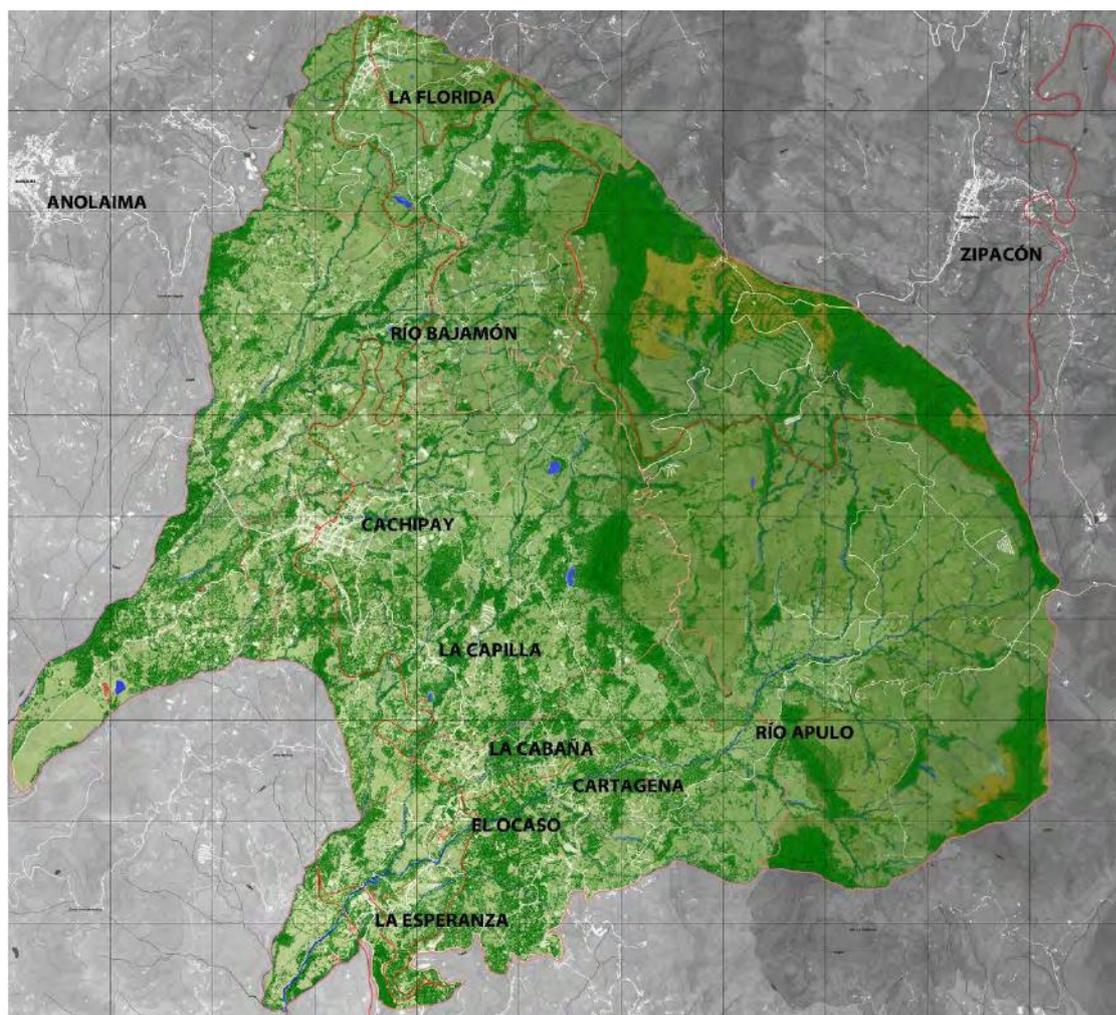


Ilustración 89 Área Afectada Paisaje Cultural del Veraneo

También existen gran cantidad de ríos, quebradas, riachuelos y distintos cuerpos de agua que recorren las cinco unidades de paisaje. Estas quebradas, que alimentan a los ríos Bajamón y Apulo, son fundamentales tanto para la conservación del equilibrio natural, como para el abastecimiento de las poblaciones y cultivos ubicados en el paisaje, además de constituir un importante recurso perceptivo, para el disfrute de propios y turistas.

Existen áreas en donde predomina el paisaje natural, entre las cuales se encuentran aquellas que corresponden al Distrito de Manejo Integrado Cerro Manjúi, en la parte alta de paisaje, en la unidad de paisaje de Grandes Haciendas. Dado que el Distrito de Manejo Integrado se ha creado para proteger el patrimonio ecológico de esta zona y proteger los nacimientos de la gran mayoría de los cursos de agua que recorren la

cordillera oriental, es importante reconocer su valor y educar a la comunidad, tanto local como foránea, acerca de la importancia del cuidado de estos nacimientos y quebradas. Se reconoce que en esta zona la reserva permite actividades de recreación pasiva, agricultura y ganadería, que no afectan la integridad ambiental del lugar; sin embargo, en la actualidad existen aún actividades de tala de bosques y siembra de especies foráneas que dañan el equilibrio ecológico. También existen ciertas especies de animales que constituyen un gran recurso ecológico, como reptiles, aves, insectos y algunos mamíferos, como el oso perezoso, que se encuentra en peligro de extinción y cuya supervivencia depende del cuidado de su hábitat.

En este contexto se encuentran ubicadas varias de las casas de hacienda que se identifican con valor arquitectónico en el paisaje. La relación de estas casas con las grandes extensiones de tierra que las rodean es fundamental para mantener la integridad visual del paisaje y para garantizar el funcionamiento mínimo de las haciendas.

Existen otras áreas en donde predomina el paisaje dominado y transformado por el hombre y se ubican a lo largo de las grandes infraestructuras que determinan la región: el camino real y la línea férrea Bogotá – Girardot. Sobre estas vías se han desarrollado los poblados y la actividad cultural de la región. El continuo movimiento de viajeros y las actividades turísticas y recreativas que se desarrollaron a lo largo de estas dos vías fueron las que determinaron la organización y actividad de la población. Entre estas áreas están los cascos urbanos de La Florida, Cachipay, La Capilla, El Ocaso y La Esperanza, en donde la densidad de población es mayor y aumenta a medida que el clima se hace más cálido.

En estas áreas es en donde se sitúan la gran mayoría de las casa quintas de veraneo y donde se concentra la infraestructura existente para el turismo. Es un paisaje en donde las quintas de veraneo, los hoteles y demás inmuebles se alternan en el paisaje, junto a las quebradas, bosques y jardines. Es un paisaje, en donde el color verde, predominante en toda la región, se combina con los colores de las flores y las edificaciones del paisaje antrópico.

4.1.2 Zona de Influencia

Para la conservación del paisaje cultural es necesaria la protección de aquellos bosques en las zonas altas que brindan un marco visual y son un telón de fondo. Es allí donde nacen la mayoría de los ríos y quebradas que recorren el paisaje cultural. El bosque de niebla, en la parte alta, constituye un ecosistema frágil que se encuentra protegido por el Distrito de manejo Integrado Salto del Tequendama Cerro Manjúi, el cual consta de 11.000 ha. de las cuales 2000 ha. son de obligatoria conservación y el resto se recomiendan para actividades de bajo impacto, como la recreación pasiva. También se considera como área de influencia la Reserva Forestal Protectora Productora llamada Laguna de Pedro Palo, la cual tiene 124 ha. (Higuerilla & Reyes Bonilla, 2010, pág. 5)

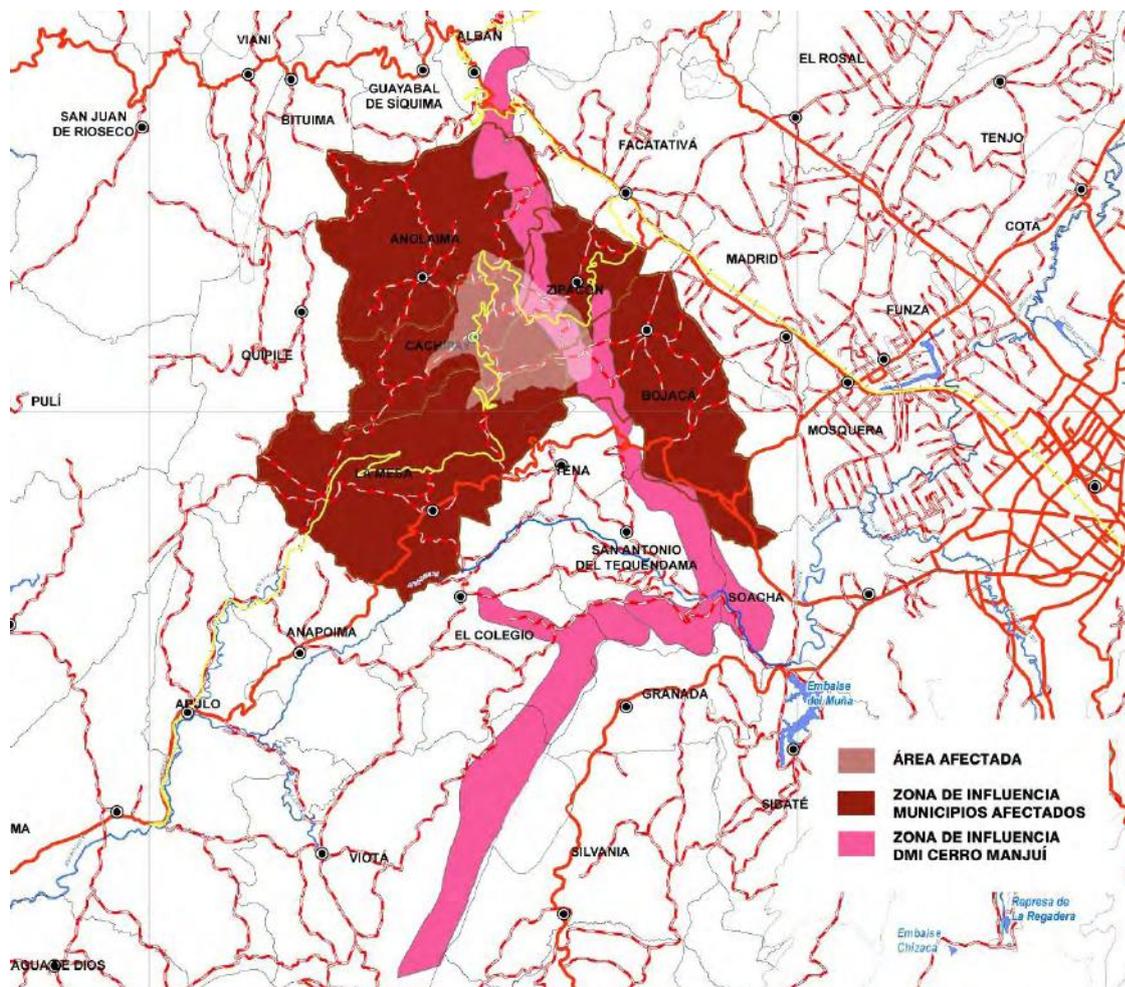


Ilustración 90 Área afectada y zona de influencia Paisaje Cultural del Veraneo

Teniendo en cuenta que el paisaje se emplaza dentro del territorio de cinco municipios: Bojacá, Zipacón, Anolaima, Cachipay y La Mesa, el área de influencia del paisaje cultural corresponde también a estos municipios involucrados, que son los responsables, administrativamente, de este lugar.

4.2 Estrategias para direccionar el desarrollo del Paisaje Cultural

A partir del reconocimiento del Paisaje Cultural del Veraneo por medio de la identificación de las unidades de paisaje que lo conforman, se observa que es un paisaje dinámico, que se desarrolló a partir del turismo y del comercio a lo largo de la historia. Ha sido un paisaje dinámico desde tiempos precolombinos en los que, en esta zona, se ubicaba la frontera entre Chibchas y Panches, quienes sostenían guerras continuas por el control del territorio; posteriormente, en tiempos coloniales se formaron allí varias haciendas que, por su actividad productiva, fomentaron el comercio entre Bogotá y el río Magdalena, a través de los distintos caminos reales; y luego, a finales de siglo XIX e inicios del XX, el fenómeno del veraneo, impulsado por los habitantes de Bogotá, transformó la región dejando como máxima expresión de la colonización de estas tierras, durante éste periodo, el Ferrocarril de Girardot.

Teniendo en cuenta que el turismo y la actividad agropecuaria coexisten hoy en día conformando el paisaje cultural, es necesario plantear directrices que reconozcan esta doble vocación del lugar y que puedan direccionar el desarrollo futuro de la región, de forma en que se proteja el patrimonio natural y cultural existente y que además sea aprovechado para el desarrollo de la población.

El elemento que determinó la transformación del paisaje que actualmente conocemos fue la construcción del ferrocarril de Girardot, por esto, tanto la línea férrea como las estaciones y demás componentes de dicha infraestructura –puentes, paraderos, tanques, etc.- son elementos fundamentales para entender y organizar el territorio, además que constituyen un punto de articulación entre los distintos elementos que conforman el paisaje cultural. Existen también otros tipos de inmuebles importantes para la comprensión del paisaje como las haciendas, las casa quintas y hoteles,

elementos que no pueden entenderse individualmente si no como un todo, no pueden concebirse sin la referencia de los demás elementos que constituyen el paisaje ya que si se modifica alguno se afecta el valor del conjunto.

Las haciendas están ligadas a la producción agrícola y ganadera, varias de ellas existían previamente a la construcción de la línea férrea e incluso determinaron el trazado y las estaciones de la misma. Las casa quintas y hoteles están ligados a la actividad turística, son contemporáneas o posteriores a la construcción del ferrocarril y son expresión del tránsito de viajeros; en su estética se reflejan las distintas influencias e ideas que se producían a partir del turismo. Con la llegada del ferrocarril el lugar se convirtió no solamente en un lugar de recreo, sino que fue también un importante centro político en la primera mitad del siglo XX.



Ilustración 91 El camino real es un lugar adecuado para la observación de fauna silvestre.

Esta diversidad de factores que afectan el paisaje deben ser tenidos en cuenta al formular las estrategias para el tratamiento de este paisaje cultural, de modo que sea

adecuado el manejo de los distintos valores, naturales y culturales que posee el lugar. Es necesario plantear unas directrices básicas para gestionar el desarrollo futuro del Paisaje Cultural, de tal forma que se protejan y a la vez se aprovechen sus valores.

Debido a que la vocación de las unidades de paisaje ubicadas bajo los 2000 m.s.n.m. radica en la actividad turística, es allí donde se concentra la mayoría de segundos hogares existentes en la zona y por esta razón, predominan los predios pequeños, que favorecen las estadías cortas, pero restringen el desarrollo de gran parte de otras actividades productivas.

Por esta última razón se debe regular la subdivisión de los predios en las áreas rurales, con el objetivo de proteger la calidad paisajística del lugar; sin embargo es necesario incentivar programas de segunda vivienda en las cercanías de los cascos urbanos ya existentes y consolidarlos en las zonas donde ya predomina la segunda vivienda y las actividades recreativas y de descanso. Para este fin sí se debe permitir la subdivisión de predios en unos más pequeños, más adecuados para esta función. No obstante, es necesario realizar, previamente, estudios para determinar la capacidad de carga turística del lugar, que ayuden a definir hasta qué punto se debe permitir la subdivisión predial sin que se afecte la calidad del paisaje ni el patrimonio natural del lugar.

Es importante brindar una infraestructura más adecuada para la actividad del turismo, puesto que las personas que en la actualidad visitan el lugar deben abastecerse de provisiones ya sea en Bogotá o en poblaciones más grandes como La Mesa. Para desarrollar la actividad turística en la región es necesario disponer de una infraestructura adecuada que proporcione los elementos necesarios para los visitantes. Actualmente esta infraestructura es escasa y no satisface siquiera las necesidades de la actual población, la cual debe desplazarse a poblaciones como La Mesa o Anolaima para acceder a servicios de salud, cultura y en algunos casos educación, recreación o abastecimiento. Al mejorar este tipo de infraestructura se espera promover la llegada de nuevos visitantes a la región y la mayor permanencia de aquellos que tienen propiedades allí.

Además de esto, es importante que tanto los municipios como la gobernación mejoren las condiciones de accesibilidad, mejorando las vías existentes en la región. También

es importante identificar los lugares en los que existen fallas geológicas para realizar control y mantenimiento permanente de las vías en estos puntos.

La oferta cultural y recreativa que existe actualmente es insuficiente para consolidar la imagen del lugar como un destino turístico atractivo, más allá de sus valores naturales y culturales. Por esta razón se debe promover la creación de nuevos espacios para la cultura, como teatros, cines, bibliotecas, casas de la cultura, etc. El patrimonio cultural existente y la memoria histórica relacionada con la actividad férrea son un recurso que puede ser aprovechado para la realización de actividades culturales. Las estaciones de ferrocarril y algunas de las casa quintas pueden ser adecuadas para este fin.

Además, la zona estudiada carece de espacios deportivos suficientes, y los pocos espacios públicos existentes y algunos privados se encuentran deteriorados; por esta razón es necesario adecuar nuevos espacios para tal fin y recuperar aquellos que se encuentran abandonados.

Bajo los 2000 m.s.n.m. se encuentran las zonas donde el turismo y las actividades de descanso se desarrollan simultáneamente con la agricultura y ganadería. Pese a que la mayoría de las actividades de agricultura y ganadería que se presentan en esta zona no se realizan a gran escala, constituyen la principal actividad económica de los habitantes de la región. Por esta razón se debe fortalecer y apoyar el desarrollo de estas actividades productivas, que se pueden acompañar de actividades relacionadas con el ecoturismo. Además, se puede incentivar la segunda vivienda sin que ésta se constituya en una amenaza para el paisaje. En estas zonas se debe regular la subdivisión de terrenos en predios muy pequeños.

En las áreas cercanas a la línea férrea, especialmente en las unidades de paisaje relacionadas con el río Bajamón, se presenta una difícil problemática debido a la gran cantidad de invernaderos que se han establecido allí. Estas construcciones ocupan grandes extensiones de tierra, convirtiéndose en elementos llamativos en el paisaje, razón por la cual es conveniente restringir el uso de estos invernaderos, lo mismo que de galpones, porque deterioran la calidad paisajística y el equilibrio ecológico del lugar.

En las zonas altas, sobre los 2000 m.s.n.m. especialmente, se presentan actividades de cultivo de especies foráneas maderables como pinos y eucaliptos, para la producción de madera; aunque este tipo de bosques ya se encuentran integrados al paisaje, constituyen una actividad que debe ser limitada y preferiblemente reemplazada, al constituirse en una potencial amenaza para el equilibrio ambiental del lugar por el efecto adverso que estas plantaciones ocasionan en la fertilidad del terreno.



Ilustración 92 Hacienda Paloquemao

Se hace necesario entonces proponer actividades alternativas que se enfoquen en la agricultura y la ganadería sostenible y aprovechar las posibilidades que ofrece el lugar para el ecoturismo y el turismo pasivo.

Los cultivos tradicionales como el café con sombrío, los frutales, las flores exóticas, las palmas decorativas, las hortalizas y leguminosas, entre otros, son alternativas para reemplazar actividades potencialmente dañinas y para conservar el actual paisaje cultural. Este tipo de cultivos pueden convertirse en un potencial para el desarrollo de la región, ya que pueden manejarse de forma tal que se obtengan productos que actualmente son altamente deseados por los consumidores, como aquellos llamados orgánicos o exóticos. Además, puesto que los predios son relativamente pequeños, se facilita el manejo de este tipo de cultivos. La comercialización puede hacerse a través de las nuevas formas de comercio existentes en la actualidad, como el comercio electrónico, que facilita la mediación entre el productor y el consumidor final, reduciendo los intermediarios. Sin embargo, para lograr esto es necesario que la

comunidad tenga capacitación en estas tecnologías y que se asocie en la forma más adecuada para que puedan usar conjuntamente este tipo de comercio.

Se puede fomentar el turismo gastronómico, el cual puede ir ligado a la producción agropecuaria.

Es necesario crear centros de investigación y formación para mejorar las prácticas agrarias y ganaderas en la región. Estos centros de investigación y formación pueden contar con la colaboración del SENA, la Federación Nacional de Cafeteros, las Umata (Unidad Municipal de Asistencia Técnica Agropecuaria) de los distintos municipios y las universidades que ofrezcan carreras relacionadas con estas actividades.

Los centros de investigación tienen aquí un amplio campo de acción, teniendo en cuenta la riqueza natural del lugar, en donde se pueden encontrar diversas especies animales y vegetales, algunas de ellas en peligro de extinción.

Para la preservación de la riqueza natural del lugar es fundamental que se garantice el cuidado de las rondas hídricas y de los nacimientos y también que se garantice la reforestación y la recuperación de especies nativas y del bosque de niebla, con sus características perceptivas únicas.

Teniendo en cuenta que en la zona del bosque de niebla se encuentran ubicadas grandes haciendas, es deseable que se regule la división del terreno en predios pequeños, los cuales son difíciles de manejar y de integrar a los planes de producción agrícola o ganadera a gran escala. Es preciso que se determine cuál debería ser la extensión mínima necesaria para garantizar el correcto funcionamiento de la hacienda, o de las nuevas unidades productivas, para que puedan ser sostenibles.

4.3 Proyecto Ecoturístico regional

El turismo es una actividad que puede generar recursos para la comunidad anfitriona, y bien gestionado puede ser un instrumento para el desarrollo y la conservación del

lugar; la cultura, al igual que los recursos naturales, puede ser considerada como un producto de consumo que complementa la experiencia del visitante.

Como lo menciona Clara Inés Sánchez Arciniegas, “el turismo ético, como su nombre lo indica, vincula al turista con la otra comunidad, la otra relación social que sustenta el producto que consume el viajero, a quien hay que involucrar en la vida del anfitrión, o, lo que es lo mismo, en la sucesión de hechos, usos, costumbres, ferias, fiestas y rituales que constituyen el alma del acontecimiento que visita o la historia del monumento que toca sus itinerarios o la tradición oral que ilustra su diversión; implica otra actividad geográfica y social, como es la de ubicarlo en el conjunto de usos locales de lo cotidiano y de lo institucional, dando sentido a lo que ve en ciudades y pueblos relacionados con otros por sus semejanzas y diferencias, resaltando los elementos que simultáneamente presentan desplazamientos turísticos, con su propia historia, si los hay, o con el desenvolvimiento histórico regional o nacional.” (SÁNCHEZ ARCINIEGAS, 2000, págs. 92-93)

En el caso del Paisaje Cultural del Veraneo, el patrimonio inmaterial existente se relaciona con la forma en que la población se ha relacionado con el territorio que lo rodea. Es por esto que se realizan festividades en torno a las frutas, como en Anolaima, en torno a celebraciones religiosas, o se celebran festividades que conmemoran la fundación de estos poblados a raíz del paso del ferrocarril. Sin embargo uno de los patrimonios inmateriales más relevantes son los mitos y leyendas que se han construido en el lugar y que revelan la forma en que la población concibe el territorio. Son historias en las cuales el medio geográfico cobra una gran importancia y por esta razón contribuyen a la construcción de la identidad espacial de la población.

Partiendo de la noción como el habitante comprende su territorio, se busca transmitir esta conciencia espacial al visitante para que pueda comprender el paisaje cultural en su complejidad. Este paisaje surge de una serie de relaciones sociales, políticas, económicas y culturales que se han dado sobre un espacio físico y lo han alterado, conformando poblados, el camino real, la línea férrea, las casa quintas, los hoteles y las haciendas. A partir de esta comprensión, el visitante puede sentirse parte del constante proceso de construcción del paisaje cultural, mejorando su experiencia.

El proyecto regional para éste Paisaje Cultural debe buscar la consolidación de la imagen misma del paisaje, para que pueda ser reconocido y valorado, tanto por sus habitantes como por los visitantes. Por esto se hace necesario partir del conocimiento profundo de los valores del paisaje cultural, tanto materiales como inmateriales, incentivando y generando programas de investigación de los inmuebles que hacen parte del paisaje y también de los valores naturales y de los inmateriales.

También es necesario que se consolide una imagen de región, para que se le dé un valor agregado a los distintos productos que se puedan producir allí, tanto turísticos como agropecuarios. Esta es una alternativa que se brinda a los propietarios de haciendas y casa quintas para que puedan integrarse a estas actividades y que sean un medio para explotar sus inmuebles de la mejor manera.

Teniendo en cuenta que la comunidad propia del lugar es la responsable del cuidado de su patrimonio, se deben realizar programas educativos dirigidos a los habitantes del lugar, para que reconozcan y se apropien del patrimonio existente, siendo éste un primer paso para desarrollar la gestión en conjunto con la comunidad del lugar. Existen algunos organismos ya establecidos que pueden ayudar a organizar estos programas, tales como los vigías del patrimonio de Zipacón, la Casa de la Cultura en Cachipay, y en general las alcaldías de los municipios involucrados.

En este lugar es muy importante la participación de los propietarios privados, puesto que la gran mayoría del patrimonio cultural se encuentra en poder de particulares. Se deben brindar espacios para que estos puedan desarrollar y divulgar sus proyectos, tanto los que existen actualmente – como los proyectos turísticos manejados en las haciendas de Monjas y Mesitas de Santa Inés –, como los que se puedan plantear con otros inmuebles existentes. El lugar cuenta actualmente con un buen potencial de alojamiento, si se toman en cuenta las distintas casa quintas que pueden servir para éste fin; sin embargo, debido a la falta de visión y de voluntad de sus propietarios, en muchos casos las casas son abandonadas y se desaprovechan las posibilidades que ofrecen a nivel turístico.

Para ayudar a la organización del paisaje y direccionar las distintas acciones que se deben llevar a cabo, el proyecto regional plantea también unas pautas para el

ordenamiento del territorio, como respuesta a las problemáticas identificadas. Se plantean ocho áreas físicas, con distintas vocaciones que buscan responder a las principales problemáticas del lugar.

Estas áreas son: de protección ambiental, protección de cuerpos hídricos, protección del ferrocarril, desarrollo turístico, desarrollo cultural – ecológico, desarrollo mixto, remplazo de cultivos y haciendas.

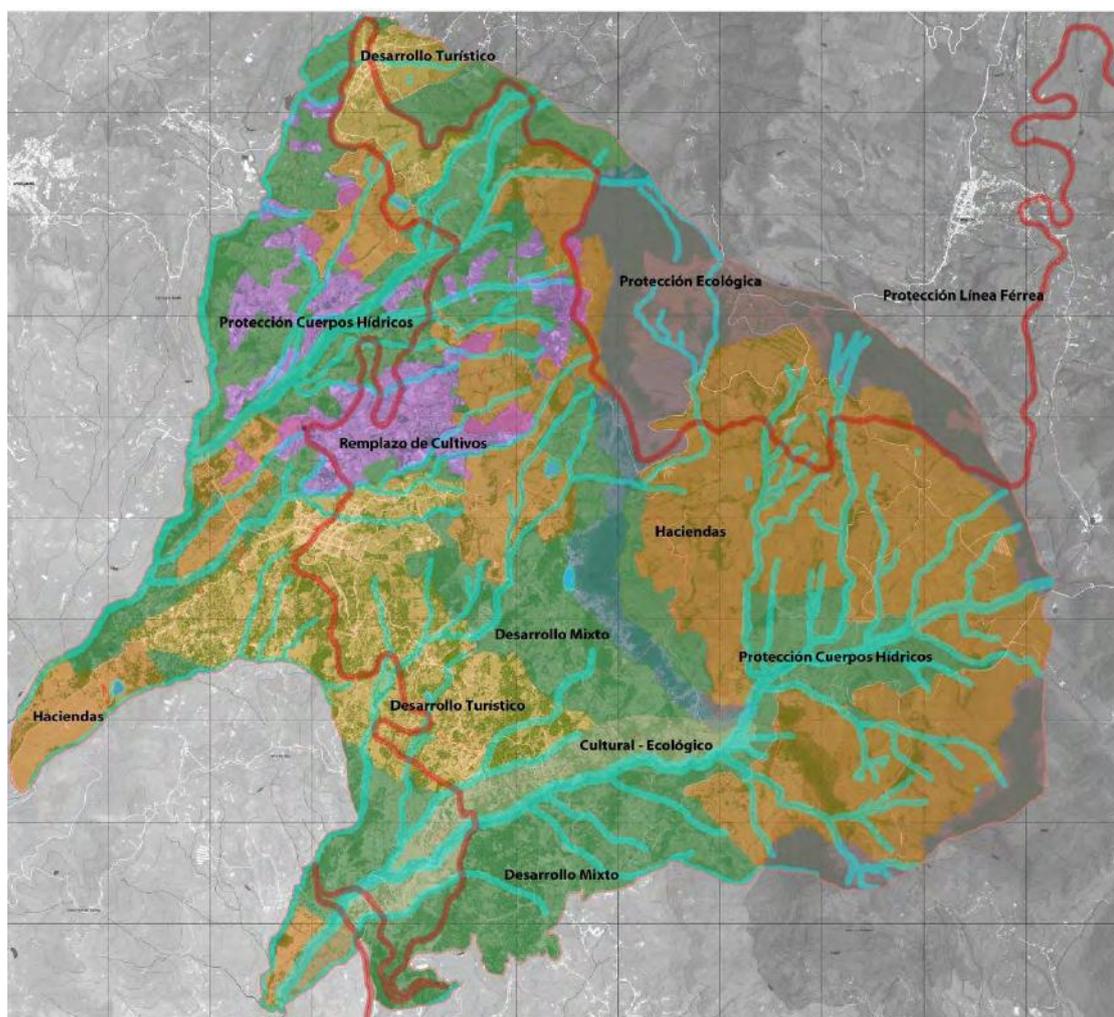


Ilustración 93 Áreas de actuación propuestas

El área de protección ambiental atiende a las partes altas, en donde se encuentran grandes extensiones de bosque natural, que debe ser conservadas para proteger los valores naturales que posee, incluyendo la protección de varios de los nacimientos de los ríos y quebradas que recorren la región, además de la diversidad de fauna propia

del lugar. En esta área se debe restringir todo tipo de actividad que pueda dañar el equilibrio ambiental, proponiendo actividades de recreo pasivo en lugares controlados y actividades de investigación ambiental. Además con la protección del bosque se garantiza la conservación del “telón de fondo” natural, que define visualmente las unidades de paisaje.

El área de protección de los cuerpos hídricos, está constituida por la ronda de ríos y quebradas, en donde se ha de recuperar la vegetación nativa que comúnmente rodea estas cuencas. La recuperación de la vegetación contribuye a la preservación de los cuerpos de agua, además de recomponer visualmente el paisaje, en ciertos lugares donde este tipo de vegetación se ha perdido. Dependiendo de la magnitud del río o quebrada, el área protegida alrededor de éste puede ser variable, y debe estar sujeta a estudios ambientales. También se incluyen los distintos lagos y lagunas que existen en el paisaje, algunos de los cuales necesitan ser limpiados y restaurada su vegetación.

La línea férrea constituye un elemento único que recorre el paisaje, es la única infraestructura de éste paisaje que posee declaratoria de patrimonio nacional, por lo que cuenta con protección administrativa. Dentro del proyecto regional, se establece un área de protección alrededor de la línea férrea, para evitar cualquier tipo de invasión o afectación de su integridad. Esta área debe tener mantenimiento constante, para evitar la invasión de vegetación y contrarrestar a tiempo cualquier falla geológica o movimiento de tierra que amenace la estabilidad del tendido férreo. Se deben considerar dentro de esta área los taludes y terraplenes que dan forma a la línea férrea.

Existen otras áreas en que se debe estimular el desarrollo, de acuerdo a la vocación de cada una. En la parte baja existen áreas que principalmente deben tener un desarrollo enfocado al turismo. Estas áreas se concentran alrededor de las poblaciones de La Florida, Cachipay, La Capilla y La Cabaña, siendo éstos los lugares donde actualmente se concentra la mayor cantidad de segundos hogares y gran parte de las casa quintas de la región. Teniendo en cuenta que la ocupación está en constante crecimiento en esta zona, se debe dirigir y regular este crecimiento, buscando consolidar los poblados existentes, mejorando y complementando la infraestructura que hace falta, como zonas de abastecimiento, puestos de salud,

equipamientos culturales y estaciones de policía, entre otros; y regulando también la división en predios muy pequeños en el resto de la zona.

Además es importante que se organice la actividad turística, que actualmente es llevada a cabo por particulares, de forma independiente, de modo que las casa quintas y hoteles disponibles para albergar turistas, como Gaira y La Capilla, tengan una oferta amplia de atractivos turísticos y equipamientos culturales y deportivos cercanos que puedan ponerse al servicio de los visitantes.

Sobre el camino real se ubica la mayor parte de las casa quintas de la región, lo que conforma un paisaje particular que se complementa con la ronda del río Apulo y la belleza natural que le acompaña. Este espacio constituye el área de desarrollo cultural – ecológico, y permite disfrutar del patrimonio natural del lugar además de poder visitar o admirar las quintas que se ubican a lado y lado del camino real, desde su intersección con el río Apulo, en la parte alta, hasta El Ocaso y La Esperanza.

Se propone que en el camino se regule la ocupación, para no alterar el perfil del camino real ni el contexto de las casa quintas. Además, estas últimas pueden llegar a albergar hoteles u otro tipo de actividades, como centros de investigación u observación de la biodiversidad. Dentro de las casa quintas existen algunas que tienen un gran valor histórico y estético, como la casa quinta de El Ocaso, antigua propiedad de Salvador Camacho Roldan y lugar de veraneo de varios expresidentes de la República, la cual merece ser restaurada y recuperarse la memoria histórica que alberga, historia que es de gran importancia para toda la nación.

En esta zona baja se define otra área, que se denomina de desarrollo mixto, debido a que integra tanto la producción agropecuaria como las actividades de descanso. En esta zona se ubican predios medianos, con actividades agrícolas principalmente, que son susceptibles de ser mejoradas con la ayuda de instituciones como el Sena, las Umata y la Federación Nacional de Cafeteros. Es en estas zonas donde se propone la recuperación de cultivos tradicionales, que puedan convertirse en parte de la identidad del paisaje.

Junto a esta zona, en el área de influencia del río Bajamón se encuentra el área de remplazo de cultivos, que es donde actualmente se han desarrollado una gran cantidad de invernaderos y cultivos con malla sombra que afectan la calidad visual del paisaje y su integridad ecológica.

Finalmente se destaca el área donde se encuentran aún las grandes haciendas de la región, ubicadas principalmente hacia la periferia del paisaje cultural. Es fundamental que se conserve la integridad de las haciendas y que puedan seguir funcionando correctamente. Es deseable que la disposición de las haciendas se mantenga, con el objeto de no afectar la calidad del paisaje. Por ejemplo, las haciendas de la parte alta, dedicadas principalmente a la ganadería y producción de leche, están constituidas por una casa de hacienda sencilla, de un solo piso, rodeada por potreros, debidamente separados, y algunas infraestructuras adicionales como caballerizas o pequeñas edificaciones para la recolección de la leche.

Debido a la actividad ganadera, estas haciendas necesitan conservar su extensión para seguir siendo productivas. Sin embargo no se descarta que puedan realizar también actividades dirigidas al ecoturismo y recreación pasiva, aprovechando las condiciones físicas que poseen.

Las haciendas de la parte baja, dedicadas a la agricultura, poseen edificaciones más elaboradas, en algunos casos de dos pisos, como Monjas, que incluyen la casa de hacienda y edificaciones complementarias a la actividad agrícola, como beneficiaderos, bodegas, campamentos, entre otros. Estas haciendas, al estar en la zona más cálida tienen mayor riesgo de ser divididas, debido a la vocación turística del lugar. Para ellas se proponen actividades agrícolas conjuntas, de forma que puedan llegar a niveles de producción importantes, suficientes para que sean sostenibles cada una de ellas y para que se proteja y se aproveche de alguna manera toda la infraestructura que acompañó a la producción cafetera y panelera en el pasado, ya sea reutilizándola en actividades productivas o como un recurso pedagógico para enseñar al visitante las actividades de la hacienda.

4.4 Proyectos semilla del proyecto regional.

El paisaje cultural del veraneo comprende un amplio territorio y está determinado por una compleja serie de factores medioambientales, políticos, económicos y sociales, entre otros. Para formular un plan de manejo y protección de este paisaje se requiere conformar un equipo interdisciplinar que pueda estudiar los diferentes aspectos que hacen parte del paisaje cultural. El presente trabajo establece unas directrices básicas para orientar el manejo de este patrimonio.

Por esta razón, se plantea el uso de proyectos semilla, como un instrumento que permita realizar actuaciones sobre el paisaje, enmarcadas dentro de los parámetros establecidos anteriormente. Se proponen actuaciones que puedan contribuir a organizar el paisaje, ayudar a la conservación de sus valores o resolver problemáticas específicas.

Para ejemplificar la comprensión de los proyectos semilla se desarrolla un caso, que se considera prioritario para la protección de los valores del paisaje. Considerando la actual vulnerabilidad del patrimonio arquitectónico existente y la constante amenaza para su desaparición, planteo un proyecto semilla que tiene como objetivo estimular la recuperación, la apropiación, la protección y la utilización del patrimonio arquitectónico existente.

En el paisaje cultural del veraneo la línea férrea fue el elemento que articuló los distintos componentes del paisaje y sus estaciones se convirtieron en nodos a partir de los cuales se generaron las distintas relaciones de la región: la estación de La Esperanza, en el lugar para “destemperar”, con su hotel y ligado a la vez a la producción de las haciendas cercanas: Monjas, San José y La Esperanza; la estación de El Ocaso, ligada al Camino Real; la de La Capilla, junto a las casa quintas que se desarrollaron a lo largo de la línea férrea y el poblado del mismo nombre; la de Cachipay, el punto de embarque de la producción de Mesitas de Santa Inés; la de Petaluma, ligada a la hacienda del mismo nombre; la de La Florida, el punto donde el clima cambia y se encuentran las casa quintas a mayor altitud; y finalmente las estaciones de Tablanca y Sebastopol, ligadas a las haciendas de la parte alta.

Es por esta razón que las estaciones se convierten en elementos importantes dentro del territorio, debido a su posición y a las relaciones que tienen con la región. Por esto son instrumentos determinantes que pueden contribuir al desarrollo y son la base del planteamiento del proyecto semilla. Además, las estaciones de ferrocarril son los únicos inmuebles en la región que cuentan con la protección de la declaratoria como Bienes de Interés Cultural de carácter nacional, lo que las hace unas infraestructuras susceptibles de ser intervenidas y reguladas en cuanto a su conservación.

De acuerdo con su ubicación las estaciones pueden albergar diversos tipos de proyectos, Las que se encuentran ubicadas en la parte alta, Sebastopol y Tablanca, tienen la vocación de ser centros de investigación agropecuario y ecológico gracias a la proximidad de las haciendas respecto a los bosques y zonas protegidas. La posición en la que éstas se encuentran facilita la observación y el estudio del entorno natural.

La estación de La Florida, debido a su ubicación en el centro del poblado del mismo nombre, puede albergar algún tipo de equipamiento cultural, como una biblioteca o una casa de la cultura, de forma en que se puedan estimular las actividades culturales en el poblado de modo que se mejore así la actividad y el flujo de personas, que actualmente es escaso en comparación con las poblaciones vecinas.

La estación de Petaluma actualmente se encuentra transformada en vivienda, por lo tanto no se incluye dentro de los proyectos semilla y se aconseja que sea excluida de la lista de patrimonio cultural inmueble debido a las transformaciones muy fuertes que ha sufrido.

La estación de Cachipay alberga actualmente la casa de la cultura de esta población, por lo que puede ser integrada fácilmente al proyecto. La estación de La Capilla se encuentra ocupada por particulares; sin embargo por su localización es ideal para instalar un proyecto que impulse y apoye la actividad turística. La estación podría contribuir a esta finalidad constituyéndose en un punto de información turística o en una zona de abasto, tan necesaria e inexistente en el lugar, donde hay varias casa quintas susceptibles de ser arrendadas a turistas en cualquier época del año.

La estación de El Ocaso también puede ser habilitada para el turismo, sin embargo debido a su cercanía a la población del mismo nombre y su conexión con el camino real tiene condiciones distintas a la de La Capilla. El camino real posee la mayor concentración de casa quintas de la región, debido a la demanda de segunda vivienda en esta zona específica. La mayoría de éstas quintas se encuentran ocupadas y se encuentran en un buen estado de conservación, son pocas las que están deterioradas o en peligro. Debido al carácter de este lugar, la estación de ferrocarril podría prestar un soporte a las actividades realizadas en esta unidad de paisaje, ya sean de tipo ecológico, en relación con el valle del río Apulo y su biodiversidad, o de tipo cultural, relacionado con las casa quintas y el gran valor histórico que poseen.

La estación de La Esperanza se encuentra en un sitio primordialmente turístico. En su cercanía, el Hotel de La Esperanza y la hacienda de Monjas han desarrollado algunos proyectos que han fomentado el turismo en el lugar, como lo son el planteamiento del eco-parque de Monjas o las distintas caminatas que realiza el Hotel periódicamente. La estación debe ser un punto que contribuya a este desarrollo turístico.

Las estaciones de La Pesquera y La Salada, son los puntos extremos del Switch Back y su importancia radica en que éste constituye una infraestructura única en el país; sin embargo las estaciones son de una arquitectura modesta y se encuentran en puntos apartados. Por esta razón pueden llegar a servir como soporte de las actividades agropecuarias del lugar, o adecuadas para enseñar al visitante la singularidad del recurso usado en este punto para salvar la fuerte pendiente del lugar. Cabe resaltar que el recorrido desde la estación de La Pesquera hasta La Salada se ve interrumpido pocos metros después de pasar la estación de La Esperanza por la pérdida del puente sobre el río Apulo, por lo que se hace importante restablecer el paso, así sea a nivel peatonal, para reanudar la relación entre éstos puntos.

Las estaciones son nodos que articulan distintos elementos del paisaje cultural, como las casa quintas, las haciendas, los hoteles y las poblaciones. Así, las actuaciones que se realizan en estos puntos o nodos integran todos los elementos asociados a ellas.

Se han reconocido cuatro inmuebles sobre los que se debe tener especial cuidado dentro del proyecto semilla: las haciendas de Mesitas de Santa Inés y la de Monjas, el

Hotel de La Capilla y La Casa Quinta de El Ocaso, debido a que, por sus valores históricos, simbólicos y estéticos son aptos para ser considerados Bienes de Interés Cultural de carácter nacional. Estos inmuebles fueron el escenario de distintos eventos políticos y sociales en la historia del país, como la conferencia de La Capilla; además de haber sido propiedad de importantes personalidades en la historia nacional, como Salvador Camacho Roldan, dueño de El Ocaso, o la familia López Michelsen, propietarios de Monjas.

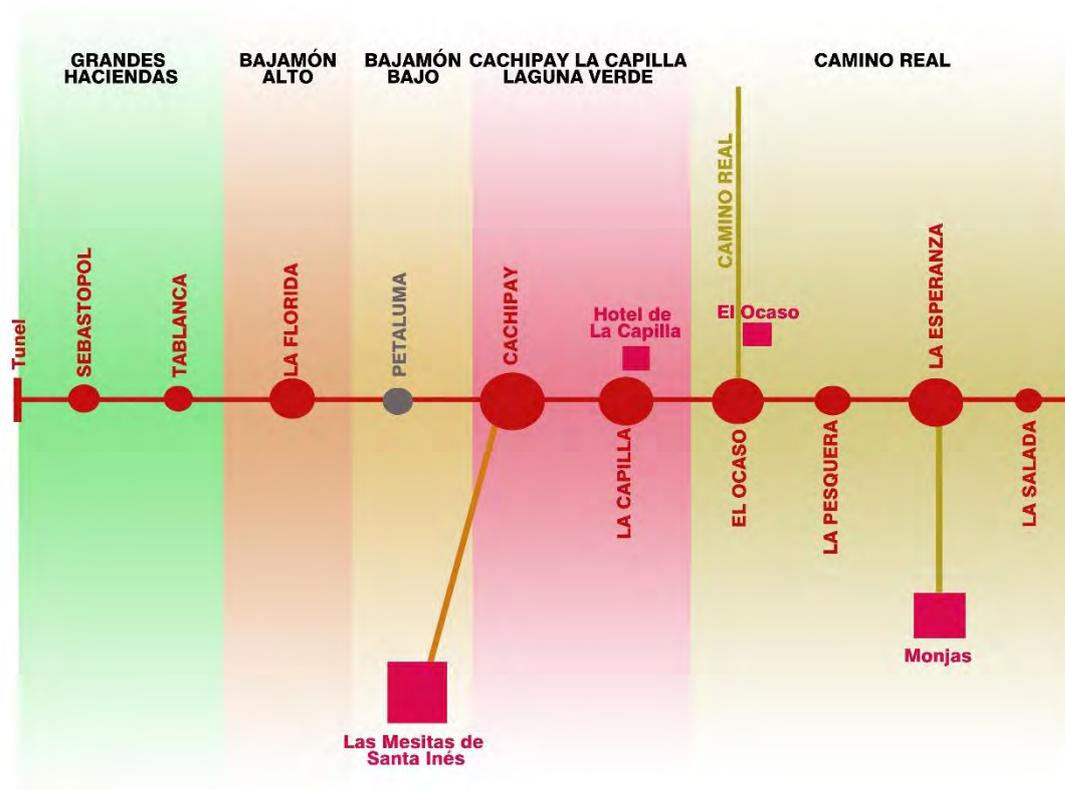
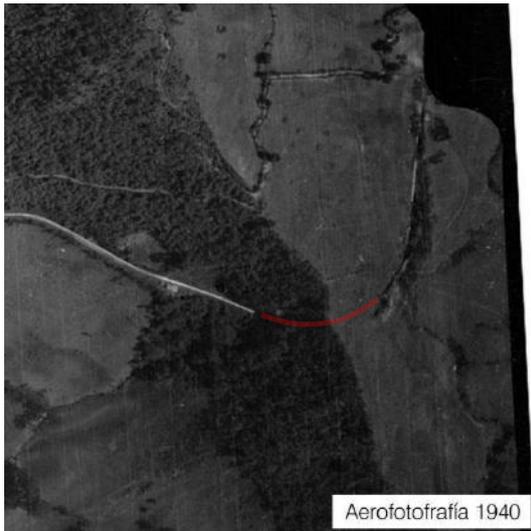


Ilustración 94 Nodos articuladores del paisaje

Con el reconocimiento de estos inmuebles dentro del proyecto semilla, se busca que se dé inicio al proceso por el cual pueda obtenerse una protección legal para estos y se pueda iniciar su recuperación, ya que algunos de ellos – El Ocaso y Monjas – se encuentran bastante deteriorados y requieren de una intervención prioritaria para garantizar su conservación.

A. Anexo: Fichas de inventario unidades de paisaje.

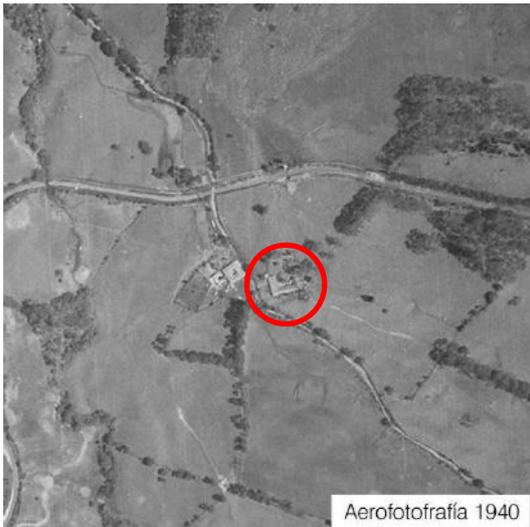
Se anexan las siguientes fichas en las que se incluyen inmuebles representativos de las cinco unidades de paisaje. Es de anotar que no se han incluido algunos inmuebles que también podrían estar dentro de éste inventario, debido a la dificultad para acceder a ellos.

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Grandes Haciendas			
Nombre: Túnel			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	Chircal – Rincón Santo
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
			
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Obra de ingeniería
Categoría:	Infraestructura	Subcategoría:	Túnel
Información Jurídica			
Propietario:			
Protección Legal:	Declarado BIC por el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 “por el cual se declara Monumento. Nacional el conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia”		
Descripción del Inmueble			
<p>El túnel de 155 metros de longitud, localizado en el kilómetro 114, 3 de la línea férrea Girardot – Bogotá se ubica en el punto más estrecho de la formación montañosa. El túnel construido en piedra, tiene una leve curvatura que impide ver los extremos del túnel desde cualquiera de los accesos.</p> <p>Durante el recorrido desde Bogotá el túnel marcaba el punto en el que se dejaba la sabana y el clima comenzaba a ser más cálido.</p>			
Información gráfica			
			



PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Grandes Haciendas			
Nombre: Estación de Sebastopol			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	Chircal
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
 <p style="text-align: center;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: center;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura para el transporte
Categoría:	Estación del Ferrocarril	Subcategoría:	Terminal de Pasajeros
Información Jurídica			
Propietario:	Gobernación de Cundinamarca		
Protección Legal:	Declarado BIC por el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 “por el cual se declara Monumento. Nacional el conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia”		
Descripción del Inmueble			
<p>El conjunto de la estación de Sebastopol se compone de dos cuerpos. Uno es una edificación alargada, de planta rectangular, hecho en piedra y adobe, con cubierta metálica. El extremo oriental evidencia un cambio en la cimentación y en la materialidad, puesto que es en ladrillo; también en este volumen anexo la cubierta se encuentra más baja. El otro cuerpo es el que corresponde al baño y está ubicado al otro lado de la línea férrea, en frente de la anterior edificación.</p>			
Información gráfica			
			

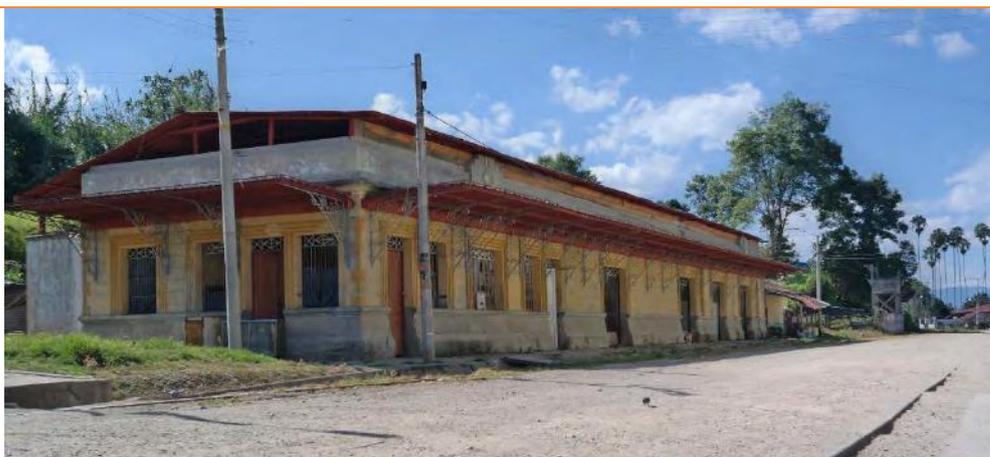
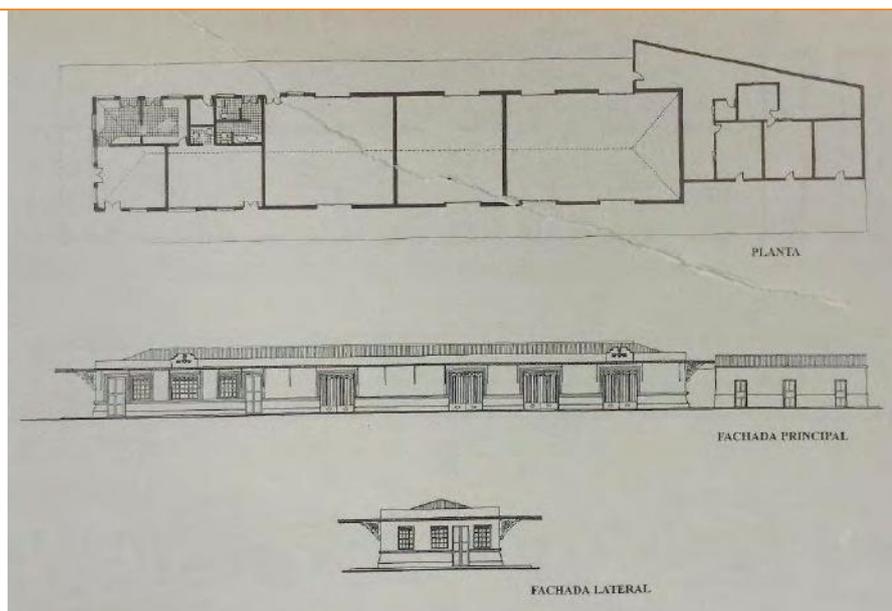


PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Grandes Haciendas			
Nombre: Hacienda Sebastopol			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	Chircal
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Casa de hacienda
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>La casa de la hacienda Sebastopol es una edificación en L, de un solo piso, construida en adobe, con cubierta metálica y columnas en madera. Un rasgo particular en la cubierta es que en el extremo oriente de la edificación, la cubierta gira, evidenciando una tercera crujía desaparecida, que conformaba una edificación en C. En este lugar se ha construido un volumen independiente, de un solo piso también, en donde se ubica la zona de servicios de la casa. Existen otras edificaciones cercanas: una caballeriza construida al oriente de la casa, en una zona más baja y un mirador construido en el lado sur de la edificación.</p>			
Información gráfica			
			



PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Grandes Haciendas			
Nombre: Estación de Tablanca			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	Petaluma Alta
Municipio:	Cachipay	Contexto:	Rural
 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía actual</p>			
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura para el transporte
Categoría:	Estación del Ferrocarril	Subcategoría:	Terminal de Pasajeros
Información Jurídica			
Propietario:	Gobernación de Cundinamarca		
Protección Legal:	Declarado BIC por el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 “por el cual se declara Monumento. Nacional el conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia”		
Descripción del Inmueble			
“El Conjunto se compone de dos edificios alineados, paralelos a la vía férrea, el principal con planta rectangular y cubierta inclinada y uno menor, casi que ubicado sobre la misma línea de fachada del anterior y a pocos metros de distancia, con planta en L y cubierta a dos aguas; se encuentran también dos tanques balos, uno adjunto al edificio menor y otro en un terreno más alto ubicado al otro lado de la carrilera.” (MELO RODRÍGUEZ, 2011, pág. 197)			
Información gráfica			
			
Tomado de MELO RODRÍGUEZ 2011			

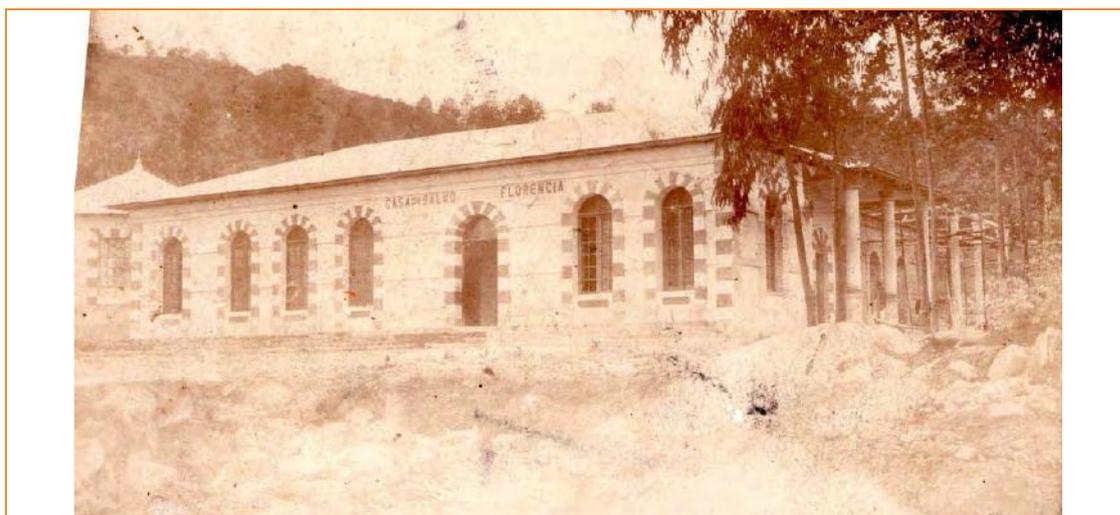
PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Bajamón Alto			
Nombre: Estación de La Florida			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	La Esperanza
Municipio:	Anolaima	Contexto:	Urbano
 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura para el transporte
Categoría:	Estación del Ferrocarril	Subcategoría:	Terminal de Pasajeros
Información Jurídica			
Propietario:	Gobernación de Cundinamarca		
Protección Legal:	Declarado BIC por el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 "por el cual se declara Monumento. Nacional el conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia"		
Descripción del Inmueble			
<p>La estación es de un solo piso tiene una planta rectangular, alargada, con una cubierta metálica a dos aguas. Y un volumen más bajo, adosado en su costado sur. La estación tiene bastante ornamentación, que se encuentra en buen estado después de haber sido restaurada en el programa de reciclaje de estaciones de ferrocarril. En la actualidad se encuentra desocupada, pero en buen estado.</p>			
Información gráfica			
			

**Planimetría**

Tomado de (Instituto Colombiano de Cultura, 1994)

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Bajamón Alto			
Nombre: Hotel La Florida			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	La Esperanza
Municipio:	Anolaima	Contexto:	Urbano
 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Hospedaje	Subcategoría:	Hotel
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>El hotel se levantó sobre la casa de ladrillo que había hecho Víctor Bohórquez Zamora a principios del siglo XX. El hotel, ubicado enfrente de la estación férrea, es un edificio de dos pisos, con galerías hacia la calle, que se conserva en buen estado y en funcionamiento en la actualidad.</p>			
Información gráfica			
			

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Bajamón Alto			
Nombre: Clínica de Florencia			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	La Esperanza
Municipio:	Anolaima	Contexto:	Urbano
 <p style="text-align: right;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: right;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura institucional
Categoría:	Centro hospitalario y asistencial	Subcategoría:	
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>La clínica fue construida hacia 1930, en cercanías de La Florida y administrada por el doctor Ernesto Gutiérrez Samper. La edificación, de dos pisos, tiene planta en forma de C, construida en adobe y con cubierta metálica.</p> <p>En la actualidad está en mal estado de conservación debido a la falta de uso y de mantenimiento.</p>			
Información gráfica			
			



Clínica de Salud Florencia en los años 1950 tomado de (Panoramio, s.f.)



Clínica de Salud Florencia tomado de (Panoramio, s.f.)

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Bajamón Bajo			
Nombre: Estación de Petaluma			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	El Retiro
Municipio:	Cachipay	Contexto:	Rural
 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura para el transporte
Categoría:	Estación del Ferrocarril	Subcategoría:	Terminal de Pasajeros
Información Jurídica			
Propietario:	Gobernación de Cundinamarca		
Protección Legal:	Declarado BIC por el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 “por el cual se declara Monumento. Nacional el conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia”		
Descripción del Inmueble			
La estación se compone de una edificación de planta rectangular y cubierta a cuatro aguas, con otra pequeña que corresponde al baño. En la actualidad sirve de vivienda y se encuentra bastante modificada.			
Información gráfica			
			

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Bajamón Bajo			
Nombre: Hacienda Las Mesitas de Santa Inés			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	Mesitas de Santa Inés
Municipio:	Cachipay	Contexto:	Rural
			
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Casa de hacienda
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>La hacienda Las Mesitas de Santa Inés se encuentra al oriente de la población de Cachipay, sobre la carretera que conduce a Peña Negra. La casa de hacienda fue construida en el siglo XIX, sin embargo el crecimiento de la hacienda se presentó en la primera mitad del Siglo XX, gracias a la actividad cafetera y la relación con el Ferrocarril de Girardot. En las primeras décadas del siglo XX, tuvo una importante relación con el poblado de Cachipay por dos razones principalmente. La primera es que sus propietarios tenían en el pueblo el Hotel de Cachipay y éste dependía de la hacienda para su funcionamiento; un ejemplo de ello es que la planta eléctrica de la hacienda suministraba energía eléctrica al hotel. La segunda razón es que la gran producción cafetera era llevada a lomo de mula hasta la estación de Cachipay en donde se embarcaba hacia Bogotá, o hacia el río Magdalena.</p> <p>De esta intensa actividad se construyeron en la primera parte del siglo XX diversas estructuras complementarias a la producción cafetera: beneficiaderos, campamentos para los recolectores de café, caballerizas, un edificio administrativo, además de algunas edificaciones para el recreo. Todas estas edificaciones se encuentran actualmente en buen estado de conservación y albergan en su interior diversas maquinarias que también tienen valor patrimonial.</p>			

A pesar que su actividad cafetera se terminó a finales del siglo XX, la hacienda mantiene su organización espacial, los cultivos se han remplazado, pero aún es posible comprender las relaciones que estos tenían con la zona de beneficio.

El conjunto se compone de una casa principal, que es una edificación sencilla en adobe, de dos pisos, con un patio central y un volumen adjunto para el baño. El edificio administrativo es una de las primeras edificaciones que se construyó. Es un edificio sencillo de un solo piso, al que se le adosa otro edificio, de dos pisos, que contiene la rueda Pelton que alimentaba de energía eléctrica a la hacienda. El beneficiadero, contiguo a estos, evidencia haber sido construido en distintas etapas, puesto que se compone de distintos cuerpos y crujías que se adosan uno al otro conformando finalmente tres patios. La altura de estos volúmenes varía entre uno y dos pisos.

Adicionalmente hay un edificio de dos pisos junto al lago y la piscina, que se usa con fines sociales y evidencia haber sido construido en una última etapa en la segunda mitad del siglo XX. Existen también otras edificaciones más pequeñas cercanas a las zonas de cultivo, que complementaban el funcionamiento de la hacienda.

La hacienda posee valor histórico debido a que constituye un testimonio de la actividad cafetera a nivel nacional, además de ser un actor importante en la historia de la región. También tiene valor estético debido a que es un ejemplo arquitectónico único dentro de la región. Posee valor simbólico debido a que a través de la historia fue imagen de la marca Juan Valdez, sitio de encuentro de grandes personalidades nacionales y escenario de la novela “Café con aroma de mujer” y en 2014, de la película “Out of the Dark”.

Información gráfica



Zona de beneficiadero y administrativa.



Rueda Pelton



Información adicional.

Sobre la hacienda Eduardo López escribe en 1921 para Cromos: “Pero los señores González y Koppel han ido aún mucho más lejos en su deseo de darle intensa vida a esa pintoresca región. Quien se aparte un poco de la carrilera, tomando hacia el sur el fácil camino de herradura, y vaya a la hacienda de Las Mesitas. Podrá darse cuenta de la magnitud de las empresas allí establecidas.

Tienen por el momento los señores González y Koppel ciento cincuenta mil matas de café, ya productoras. A este ramo de la hacienda corresponde un grupo de máquinas que benefician el grano, descerezándolo y pilándolo en locales adecuados.

Hay en la hacienda trabajos muy interesantes en la preparación de ciento cincuenta fanegadas para cañaduzales. Se debe ello al montaje, llevado a cabo en los últimos meses de 1920, de un potente ingenio que irá a aumentar, de manera considerable, la producción del azúcar en el interior y aun para la exportación. La maquinaria es de lo más fino y moderno

que se puede traer para producir un artículo digno de competir con los mejores de su clase. Y como el ingenio queda tan cercano a la línea del ferrocarril, la movilización de la carga se hará, sin obstáculo alguno, para largas distancias. Pero lo que quizás debe considerarse de mayor importancia en la hacienda de Las Mesitas, es la planta eléctrica que sus dueños montaron al lado del ingenio de azúcar y al mismo tiempo que éste. Se ha aprovechado para el efecto el caudal del río Bajamón o Luchitá, que es aprovechado para el efecto el caudal del río Bajamón o Luchitá, que es muy grande, y baja, sonoro y agitado, por una larga pendiente. La caída de agua entubada tiene cincuenta metros de desnivel, en una longitud de ciento veinte metros. Hay tres tuberías, de las cuales dos están destinadas al funcionamiento de la planta; la otra mueve la rueda Pelton del ingenio. La planta tendrá fuerza para la producción de ocho mil lámparas, de veinticinco bujías cada una, y podrá enviar luz hasta Facatativá, a veinte kilómetros de distancia.

En Cachipay se ha venido utilizando de un tiempo a esta parte la luz eléctrica producida por otra Empresa, más en pequeño; pero cuando empiece a moverse la planta de los señores González y Koppel, se podrá poner allí y en los contornos tanta luz como la que quisieran para sí muchas ciudades. El hotel de Cachipay será entonces el foco de los focos, para mayor entusiasmo de los veraneantes, puesto que al tomar la corriente de la nueva Empresa, aumentará naturalmente, hasta rayar en un derroche de lujo, su servicio de alumbrado.

Contigua a los edificios de la planta sobresale en la hacienda, en el lomo de una suave colina, una fila de veinte casas para obreros. Allí éstos tienen centralizados sus hogares, y como es en un alto, pueden ver, desde el sitio de su trabajo, el humo anunciador de la candela que congrega a las esposas y a los hijos en la preparación del diario sustento. Nado es triste ni árido alrededor, porque en los cuevas cascajosas que reducen el horizonte se dilatan las plantaciones de pino, cubriendo primero de risueña verdura los ásperos desfiladeros, y mostrando luego una cosecha tan dulce como el placer de haberla deseado y tan amarilla como el oro que la espera en el mercado

No escasean las notas de arte en la hacienda de Les Mesitas. Como los empresarios son personas previsoras, han formado un gran lago de reserva, un lugar estratégico, con el objeto de que si llegare a presentarse una escasez de agua en el río, sea posible sin tardanza evitar la paralización de las maquinarias, haciendo llegar a las tuberías el agua de ese depósito. El lago permanece siempre lleno, ofreciendo su móvil superficie al silencioso y tranquilo deslizamiento de los patos y reflejando en su transparencia la blancura de unas bellísimas casitas vecinas y las sombras de la montaña.

La casa principal de la hacienda también guarda tesoros de comodidad y de buen gusto que resaltan a primera vista. Su fachada ostenta un fresco telón de floridas enredaderas, y en el corredor apacible, al cual abren sus puertas las habitaciones, de papeles dorados, y de finos muebles, unas sillas en torno de una mesa de té convidan al descanso y al ensueño. A un lado, junto a un rústico kiosco de recreo, unos árboles que han entrelazado fraternalmente su ramaje, muestran en el tronco las señales de la hamaca que a su amparo se ha mecido en las horas de siesta. Atrás, un bosque frutal inclina sus gajos maduros y fragantes, como pidiéndole a la tierra que reciba, convertidos en almíbar, los jugos que ella le prestara."

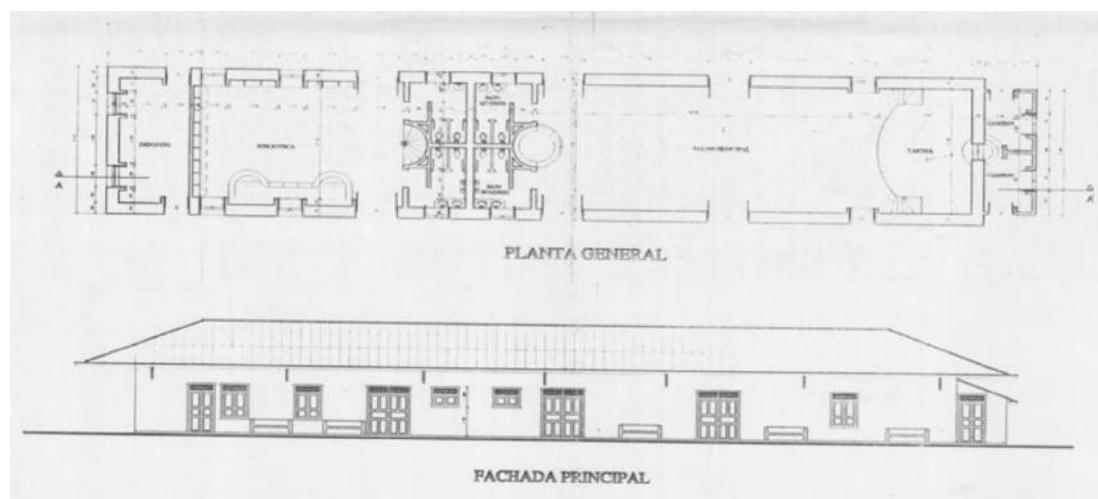
(LÓPEZ E. , 1921)

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEIO			
Inventario Unidad de Paisaje Cachipay – La Capilla – Laguna Verde			
Nombre: Estación de Cachipay			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	Casco urbano
Municipio:	Cachipay	Contexto:	Urbano
 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura para el transporte
Categoría:	Estación del Ferrocarril	Subcategoría:	Terminal de Pasajeros
Información Jurídica			
Propietario:	Gobernación de Cundinamarca		
Protección Legal:	Declarado BIC por el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 “por el cual se declara Monumento. Nacional el conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia”		
Descripción del Inmueble			
La estación de Cachipay tiene planta rectangular y es de un solo piso, con cubierta a cuatro aguas. Fue restaurada y actualmente contiene la casa de la cultura y la piscina municipal.			
Información gráfica			
			
Desde la carrera 4 solo es posible ver la cubierta de la estación.			



Veraneantes bogotanos en Cachipay, tomada de Cromos 12 de julio de 1919

Planimetría



Propuesta de intervención Estación de Cachipay. Tomado de MELO RODRÍGUEZ, 2011

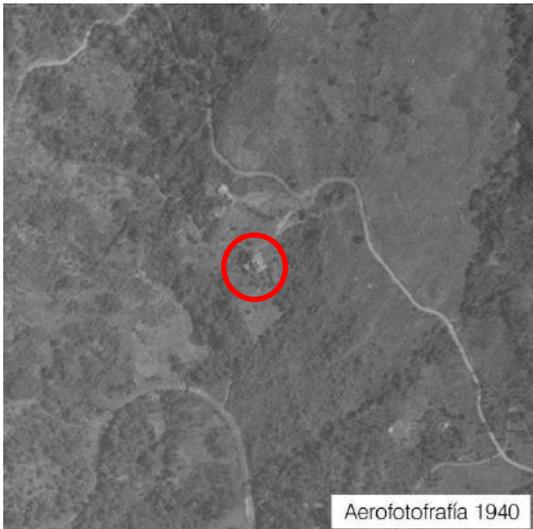
PAISAJE CULTURAL DEL VERANEIO			
Inventario Unidad de Paisaje Cachipay – La Capilla – Laguna Verde			
Nombre: Quinta Bagatelle			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	Casco urbano
Municipio:	Cachipay	Contexto:	Urbano
 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Quinta
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:	ARTÍCULO 71: ZONA HISTÓRICA Y CULTURAL. ACUERDO No. 015 – 2000		
Descripción del Inmueble			
<p>La quinta Bagatelle ubicada en la calle 5 3-98 fue construida por encargo del señor Carlos Cook, en la esquina norte de la plaza principal de Cachipay, en límites de la línea férrea. Es una casa de dos pisos, de planta rectangular, en la que sobresalen un par de aleros en la fachada sur y occidente. En la parte posterior se encuentra un cuerpo de servicios.</p>			
Información gráfica			
			

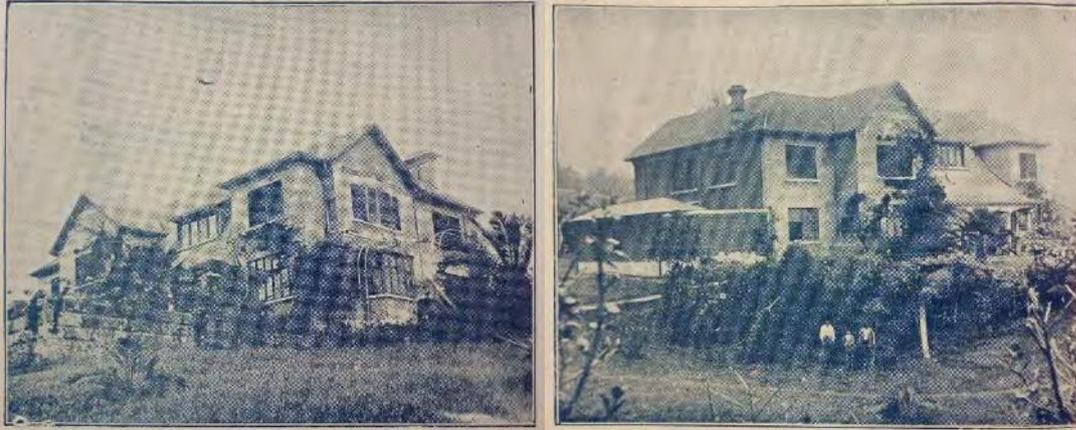


Bagatelle tomada de Habitar 8 de junio 1985

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Cachipay – La Capilla – Laguna Verde			
Nombre: Quinta Fiesole			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	Casco urbano
Municipio:	Cachipay	Contexto:	Urbano
 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Quinta
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:	ARTÍCULO 71: ZONA HISTÓRICA Y CULTURAL. ACUERDO No. 015 – 2000		
Descripción del Inmueble			
<p>La quinta Fiesole, ubicada en la Carrera 2 2-27 en el casco urbano de Cachipay, fue construida por encargo del señor Aldo Faccio Cottino, un representante de firmas italianas y francesas casado con María Josefa Rocha (Cachipay, la tierra de ensueños, s.f.). La quinta, de dos pisos tiene una planta rectangular en la que sobresale un semicírculo de un solo piso en la fachada occidental.</p>			
Información gráfica			



PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Cachipay – La Capilla – Laguna Verde			
Nombre: Quinta Irco			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	Puerto López
Municipio:	Cachipay	Contexto:	Rural
 <p style="text-align: center;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: center;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Quinta
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>No se tiene claridad del estado actual de la casa, debido a la dificultad de acceso al predio, sin embargo se conoce que fue construida por A. Manrique Martin y Cía., empresa de ingeniería fundada en 1912 (POSADA CALLEJAS, 1918, pág. 430). La construcción de Irco fue encargada a esta empresa por el señor Francisco Rocha Vargas, esposo de Cecilia Kopp Castello, hija de Leo Siegfried Kopp Koppel.</p>			
Información gráfica			



Residencia del señor Francisco Rocha "Irco" en La Capilla, construida por A. Manrique Martín y cía. Tomado de Cromos 14 de Enero de 1933



"La intensa actividad política y gubernamental que caracterizó a "La Ruta del Veraneo" en los años 30, tuvo muchas veces como escenario esta bellísima quinta construida en 1914 por don Leo Kopp, pionero de la industria cervecera en Colombia. El presidente Olaya Herrera fue con frecuencia invitado de honor en prolongadas temporadas de descanso o trabajo, interrumpidas a veces por visitas de personajes ilustres a quienes recibía con su fría y media amabilidad.

La casa muestra una curiosa mezcla de estilos y materiales, como salida de diferentes arquitectos. Mientras uno de sus costados ostenta un pórtico solemne de acceso enmarcado por ladrillo a la vista, el otro presenta muros blancos con ventanas contrastantes en rojo, inspirado en más modernas corrientes.

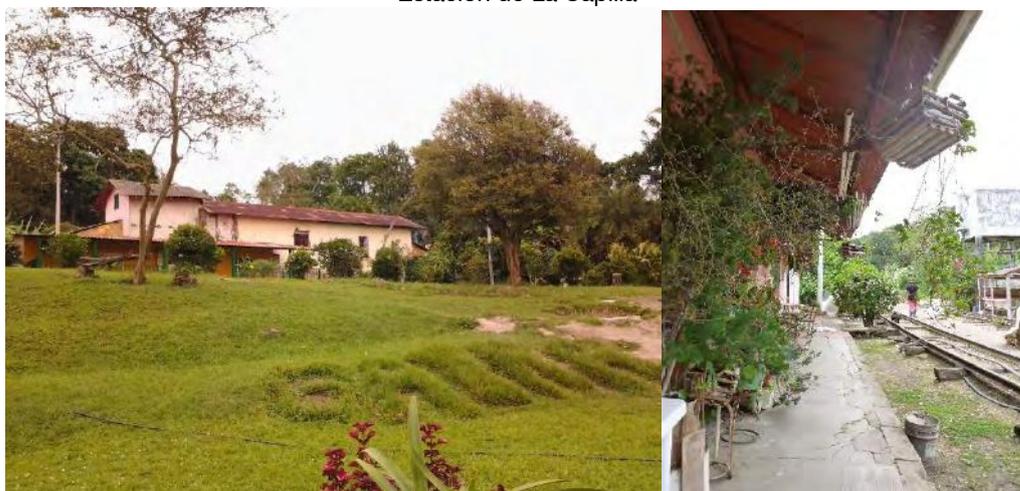
El interior es suntuoso y evocador. Pisos en baldosín de cuidadosa factura, papeles importados de colgadura y mobiliario cubista y toda una historia galante en sus muros en grabados europeos.

Hoy la finca es cuidadosamente cuidada por la familia Uribe, muy consciente de su belleza y valor histórico. Algún importante documento del gran guatecano, hoy enmarcado en sitio de honor de la casa, lleva el nombre de la declaración de Irco." (CORREA MUÑOZ & VALLEJO DE CHAMORRO, 1985)

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Cachipay – La Capilla – Laguna Verde			
Nombre: Estación de La Capilla			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	El Ocaso
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
			
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura para el transporte
Categoría:	Estación del Ferrocarril	Subcategoría:	Terminal de Pasajeros
Información Jurídica			
Propietario:	Gobernación de Cundinamarca		
Protección Legal:	Declarado BIC por el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 “por el cual se declara Monumento. Nacional el conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia”		
Descripción del Inmueble			
La estación es una sencilla edificación de planta rectangular, alargada, en adobe, con cubierta metálica a dos aguas. Volumétricamente es evidente que se le han adicionado distintos cuerpos en sus extremos a lo largo del tiempo. Actualmente se usa como vivienda y está en buen estado de conservación.			
Información gráfica			



Estación de La Capilla



Izquierda: Vista posterior de la estación.

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Cachipay – La Capilla – Laguna Verde			
Nombre: Quinta Gaira			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	El Ocaso
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
 <p style="text-align: right;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: right;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Quinta
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>Tiene una gran riqueza volumétrica; en la fachada que da hacia la línea férrea, se pueden leer tres planos, formados por el retroceso del plano de la fachada, que marca el punto de acceso de la casa. En la esquina sur del primer plano, en el tercer piso se ubica un mirador de planta cilíndrica y techumbre cónica, que complementa la composición de la fachada. En la fachada sur, que es por la cual se accede, se destaca la escalera en concreto que conduce al recibidor de la casa.</p> <p>Dentro del predio se ubica también una piscina, y otras pequeñas edificaciones que sirven de apoyo a la piscina y a la propiedad en general, como la casa del vigilante.</p>			
Información gráfica			
			



PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Cachipay – La Capilla – Laguna Verde			
Nombre: Hotel de La Capilla			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	El Ocaso
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
			
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Hospedaje	Subcategoría:	Hotel
Información Jurídica			
Propietario:	Central de Juventudes		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>El conjunto del hotel está compuesto por una primera edificación de dos pisos que es la que recibe al visitante, ésta se conecta con una de un solo piso, con planta en cruz, que es donde se encontraba el restaurante de madame Daguet. Al fondo se encuentra una capilla que se edificó recientemente. Dentro del predio se destacan los jardines, con distintas especies frutales y palmas, el corredor de acceso desde la línea férrea, rodeado de árboles y un lago. El hotel era frecuentado por distintas personalidades de la vida nacional, que se hospedaban allí o visitaban al restaurante de madame Daguet. Allí se celebró la Conferencia de La Capilla en 1933, puesto que el expresidente Enrique Olaya Herrera la utilizó como lugar de residencia en este tiempo.</p>			
Información gráfica			
			



Entrevista de La Capilla, en la izquierda Enrique Olaya Herrera con el General Vásquez Cobo. Tomado de Cromos 11 de marzo de 1933.



Entrevista de La Capilla. Tomado de Cromos 11 de marzo de 1933.

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Cachipay – La Capilla – Laguna Verde			
Nombre: Quinta Bizerta			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	El Ocaso
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
			
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Quinta
Información Jurídica			
Propietario:	Carlos Upegui Zapata		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>La quinta fue propiedad del expresidente Eduardo Santos y fue comprada en los años 70 por el empresario Carlos Upegui Zapata. Se desconoce el estado actual de la casa, debido al difícil acceso al predio. Se incluye en este inventario debido a la importancia que tuvo y al valor histórico y simbólico de la casa.</p>			
Información gráfica			
		<p>Jorge Gaitán Cortés, su esposa Emma Villegas y sus hijos: Claudia, Adriana, Jorge, Benjamín, José María y María Emma en brazos 1961. Finca Bizerta Sabana de Bogotá. (GUTIÉRREZ, 2011, págs. 32-33)</p>	

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: Quinta Arcadia.			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	El Ocaso
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
			
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Quinta
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>La quinta Arcadia fue propiedad del expresidente Laureano Gómez. Es una casa de dos pisos, de planta rectangular, con cubierta a dos aguas. La fachada es simétrica y se encuentra modulada en tres partes. En el costado noroccidente tiene un volumen anexo, de un solo piso. Sobresale en el conjunto el pilar en ladrillo encargado de elevar el tanque de agua de la casa.</p> <p>La casa se encuentra bastante deteriorada debido a la falta de mantenimiento por parte de sus actuales dueños.</p>			
Información gráfica			



Grupos de veraneantes en La Arcadia. Tomado de Cromos 27 de enero de 1917

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: Estación de El Ocaso			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	El Ocaso
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
			
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura para el transporte
Categoría:	Estación del Ferrocarril	Subcategoría:	Terminal de Pasajeros
Información Jurídica			
Propietario:	Gobernación de Cundinamarca		
Protección Legal:	Declarado BIC por el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 "por el cual se declara Monumento. Nacional el conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia"		
Descripción del Inmueble			
<p>La estación, de un solo piso, parte de una planta rectangular, a la cual se le hacen un par de variaciones, un volumen que sale en la fachada principal, resaltando la división en tres de dicha fachada, y otro, un cilindro que se intersecta en la esquina derecha del edificio. El edificio está hecho en piedra y ladrillo con cubierta metálica y cerchas tipo rey. Tiene un volumen aparte de servicios, que es un edificio sencillo con cubierta metálica a una sola agua.</p> <p>En años recientes ha sido usada como vivienda en distintas ocasiones, y uno de estos habitantes construyó dos espacios en la parte posterior de la edificación.</p> <p>En la actualidad se encuentra deteriorada por la falta de mantenimiento, principalmente y por las distintas intervenciones que le han realizado sus habitantes.</p>			

Información gráfica



PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: Quinta de El Ocaso			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	El Ocaso
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
			
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Quinta
Información Jurídica			
Propietario:	Alcaldía de Zipacón		
Protección Legal:	Acuerdo No. 008 (Mayo 31 de 2013) "por medio del cual se declaran patrimonio cultural- ambiental del municipio de Zipacón Cundinamarca algunos inmuebles"		
Descripción del Inmueble			
<p>La casa quinta de El Ocaso, que fue propiedad de Salvador Camacho Roldán, se compone por varias edificaciones, que se ubican dentro del predio que comprende el área entre el camino real y el río Apulo y la carretera Cachipay – La Gran Vía y la quinta Santa Mónica, que fue propiedad de Gabriel Camacho.</p> <p>La casa quinta es un edificio de dos pisos: la planta principal y un semisótano. Está construida principalmente en adobe y piedra con columnas perimetrales en madera, sin embargo en el primer nivel existen algunos machones en ladrillo y algunas vigas en concreto. La cubierta es metálica, con cerchas en madera y cielo rasos en malla metálica y barro. Los entresijos son en madera y las paredes están recubiertas de varias capas de papel de colgadura.</p> <p>En la parte posterior tiene un volumen externo a la edificación, en piedra y ladrillo, que contiene los baños.</p> <p>La casa se encuentra en un avanzado estado de deterioro principalmente por la caída de la cubierta y algunos muros en la parte posterior, además por el avanzado deterioro de las maderas de entresijos, vigas y columnas. Es prioritaria su restauración, teniendo en cuenta su gran valor histórico y simbólico.</p>			

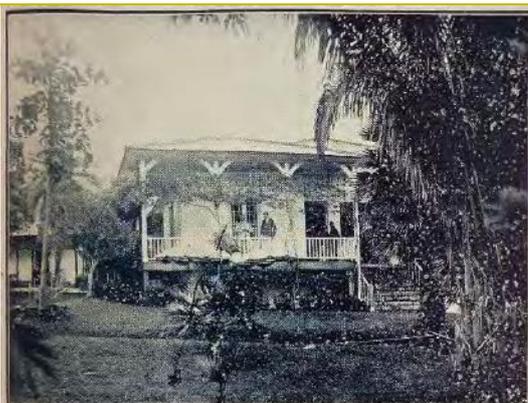
Al lado de la casa se ubica un edificio más bajo, de un solo piso, en forma de L, conectado a la casa por un corredor cubierto. Es un edificio en adobe y columnas en madera con cubierta metálica y cerchas tipo rey en madera. Este edificio contiene pequeños espacios que sirvieron para ubicar la zona administrativa de la quinta. Ambas edificaciones conforman un patio cuyo piso es en piedra, al igual que todos los corredores.

Contiguo a este último edificio hay otro en adobe y cubierta metálica, en donde viven los vigilantes de la quinta.

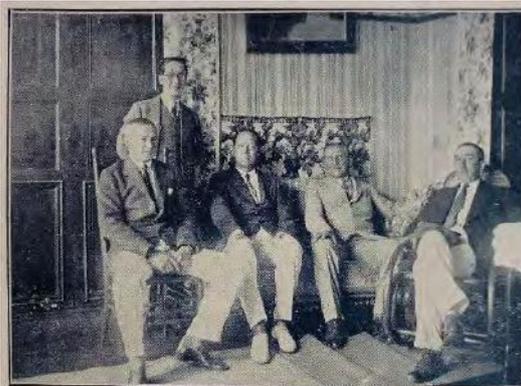
Continuando hacia el oriente del predio se ubica una piscina pequeña en piedra, acompañada de algunas pequeñas edificaciones y una más grande, igualmente en piedra, casi en los límites con Santa Mónica. Los jardines que rodean la casa contienen distintas especies frutales y florales y están recorridos por pequeños canales empedrados que constantemente conducen agua hacia algunos posos construidos o hacia el río Apulo.

Información gráfica

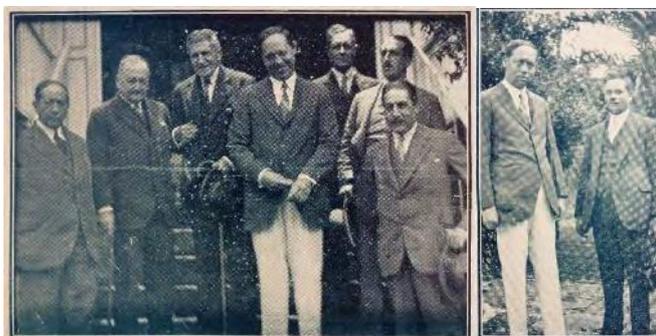




La quinta de "El Ocaso", fue escogida por el Presidente electo de la República, doctor Enrique Olaya Herrera para pasar su convalecencia. En la quinta, en el sótano, en medio de enredaderas y de palmeras, aparece el doctor Olaya Herrera en compañía de don Gabriel Camacho. (Foto Schimmer, especial para GROMOS).



En la sala de la quinta de "El Ocaso" posan ante el fotógrafo el doctor Olaya Herrera y un grupo de amigos. En la fotografía aparecen, sentados, de izquierda a derecha: don Carlos Reyes, Patria, el doctor Olaya Herrera, don Gabriel Camacho y don Luis Escobar Arocha. De pie, el gerente de la United Press en Colombia, don Guillermo Pérez Sarmiento. (Fotografía Schimmer, especial para GROMOS).



Tomado de Cromos 22 de marzo de 1930



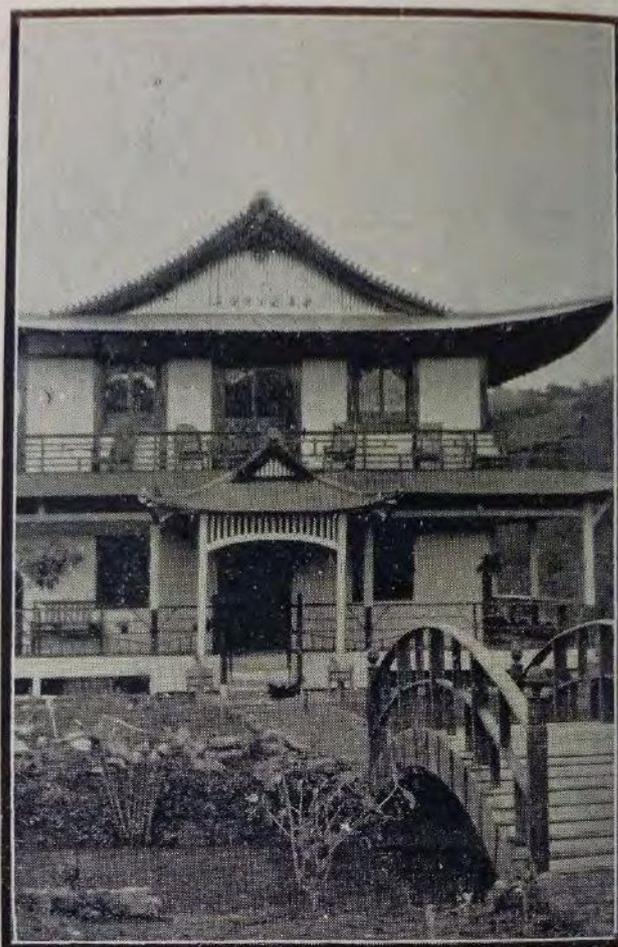
"EL OCASO"
Quinta que fue de don Salvador Camacho Roldán y que su familia conservó hasta finales de la década del 60. Allí se refugió con frecuencia el doctor Enrique Olaya Herrera, antes y después de su Presidencia. En sus salones se gestaron muchas de las decisiones importantes de su gobierno.

Tomado de Habitar 8 de Junio de 1985

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: Quinta La Aurora			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	El Ocaso
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
 <p style="text-align: center; font-size: small;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: center; font-size: small;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Quinta
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>La casa quinta se conforma por una crujía perpendicular al camino real, que se intersecta simétricamente con otra paralela al camino. Es una edificación de dos pisos en piedra, adobe y bahareque, con cubierta metálica. Se destaca la escalera en concreto que tiene en el extremo occidental, en el volumen paralelo al camino. Actualmente, la mitad cercana al camino de la crujía perpendicular ha desaparecido y fue construida una casa prefabricada en su remplazo. El resto de la edificación se encuentra amenazado debido en muy mal estado de conservación.</p>			
Información gráfica			
			



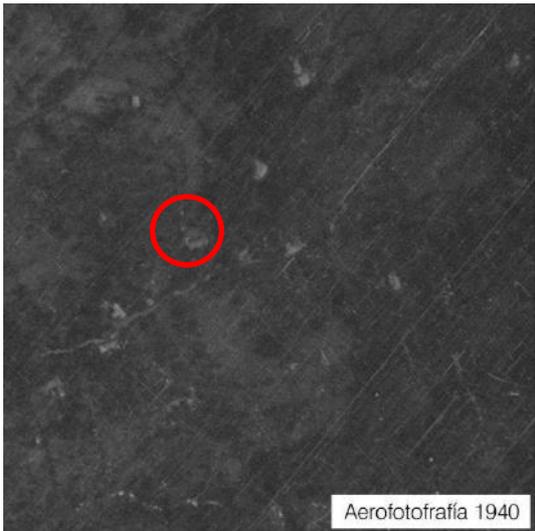
PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: Quinta La Gueisha.			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	El Ocaso
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
			
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Quinta
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>La Gueisha fue la primera casa de tipo japonés construida en Colombia (CROMOS, 1928), levantada por Jorge Enrique Hoshino. Es una casa de dos pisos, de planta rectangular, que inicialmente estaba rodeada por jardines de estilo japonés. En la actualidad a casa se conserva, pero se le han cambiado las cubiertas características de estilo japonés que poseía, además el pequeño pórtico que marcaba el acceso también ha desaparecido; solo se conservan las barandas de estilo japonés.</p>			
Información gráfica			



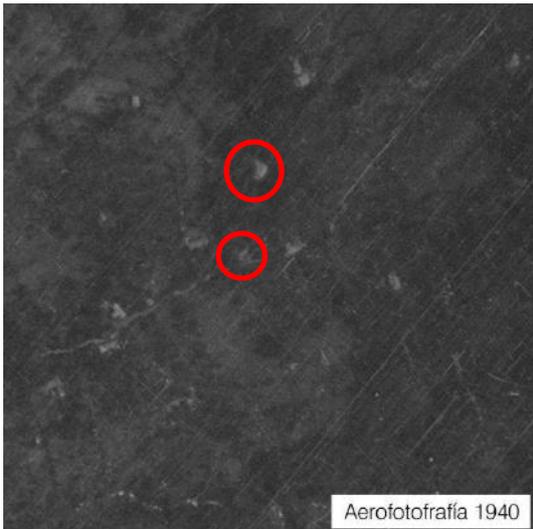
Quinta "La Gueisha", en la región de El Ocaso, propiedad del señor Jorge Enrique Heshino, es la primera quinta de puro estilo japonés construída en Colombia.

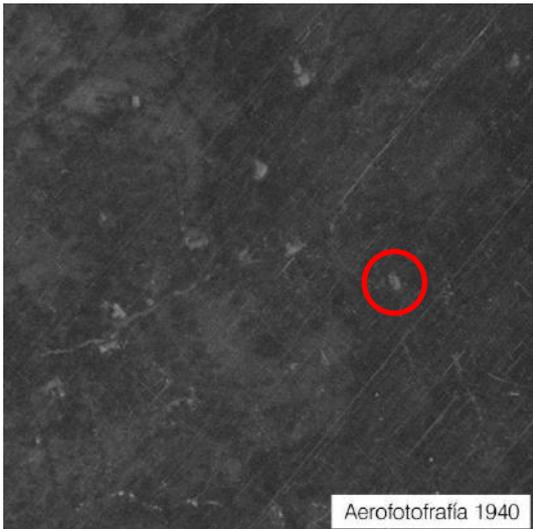
Tomado de Cromos 2 de Junio de 1928

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: Quinta Bethel			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	El Ocaso
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
 <p style="text-align: center;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: center;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Quinta
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>Es una edificación de un solo piso en adobe, con cubierta metálica. La planta es rectangular, con un volumen adosado en la parte posterior. Se destaca un pilar construido en ladrillo, encargado de elevar el tanque de agua de la casa, que es un recurso observado en varias de las casa quintas del lugar.</p>			
Información gráfica			
			

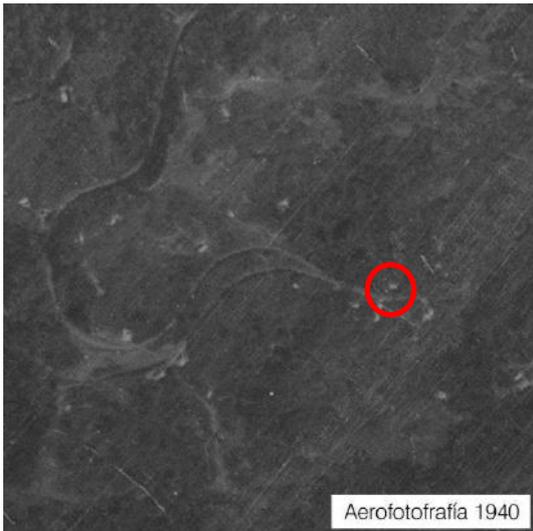
PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: Quinta La Granja San José			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	El Ocaso
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Quinta
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>La casa quinta es una sencilla edificación en piedra y adobe con columnas en madera, de un solo piso, con cubierta metálica, de planta rectangular alargada, con galerías perimetrales. La casa está acompañada de una piscina con pañete en cemento y otra casa más pequeña en donde habitan los vigilantes. Se encuentra en regular estado de conservación, debido a que el terreno a cedido ocasionando grietas y fisuras en algunas paredes y pisos.</p>			
Información gráfica			
			



PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: Quinta La Irlanda			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	El Ocaso
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Quinta
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
El conjunto está conformado por una casa sobre el camino real que marca el acceso a la propiedad. Al interior se encuentra la casa quinta de dos pisos, acompañada por campos deportivos.			
Información gráfica			
			

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: Quinta San Cayetano			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	El Ocaso
Municipio:	Zipacón	Contexto:	Rural
 <p style="text-align: center;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: center;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Quinta
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>Es una edificación de un piso con un semisótano en la parte posterior de la casa. Construida en piedra y adobe, ha sido reforzada con vigas de concreto. Parte de una planta rectangular a la que se le adosa una sección de octógono regular en la fachada principal, y un cuadrilátero en la fachada occidental, contiguo a la galería lateral, cuya cubierta se intersecta con la cubierta a cuatro aguas de la edificación. En la fachada lateral oriente sobresale un alero que conforma un pequeño mirador, contiguo a la galería lateral.</p> <p>Se encuentra en un buen estado de conservación aunque necesita mantenimiento de las cubiertas y algunas carpinterías.</p>			
Información gráfica			
			



PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: Estación de La Pesquera			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	La Esperanza
Municipio:	La Mesa	Contexto:	Rural
			
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura para el transporte
Categoría:	Estación del Ferrocarril	Subcategoría:	Terminal de Pasajeros
Información Jurídica			
Propietario:	Gobernación de Cundinamarca		
Protección Legal:	Declarado BIC por el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 “por el cual se declara Monumento. Nacional el conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia”		
Descripción del Inmueble			
“El conjunto original se compone por tres volúmenes, el principal destinado a bodega y taquillas, una casa para el jefe de estación, y un volumen de baño. El edificio principal del paradero se basa en una planta rectangular con cubierta a dos aguas, muy al estilo de los paraderos o estaciones básicas de la línea.” (MELO RODRÍGUEZ, 2011, pág. 232)			
Información gráfica			
  			
Tomado de MELO RODRÍGUEZ 2011			

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: Estación de La Esperanza			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	La Esperanza
Municipio:	La Mesa	Contexto:	Urbano
			
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura para el transporte
Categoría:	Estación del Ferrocarril	Subcategoría:	Terminal de Pasajeros
Información Jurídica			
Propietario:	Gobernación de Cundinamarca		
Protección Legal:	Declarado BIC por el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 "por el cual se declara Monumento. Nacional el conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia"		
Descripción del Inmueble			
<p>La estación es una edificación de planta en L; en el lado más largo, sobre la línea férrea se distinguen claramente tres cuerpos en la fachada principal, cuerpo central tiene dos pisos, mientras que los volúmenes de los lados son de un sólo piso. Uno de éstos conforma la L y corresponde a lo que fue la bodega de la estación. El edificio es en ladrillo con cubierta metálica, con estructura en cerchas tipo rey. En las últimas décadas ha tenido algunas intervenciones y reforzamientos en concreto que han alterado seriamente el edificio, principalmente porque se ha removido la cubierta del segundo piso, dejando expuesto el edificio.</p> <p>Actualmente se encuentra vacío, aunque ocasionalmente, sin permiso de las autoridades, es ocupado por particulares</p>			

Información gráfica



Estación "La Esperanza"—"La Esperanza" Station
Tomado de POSADA CALLEJAS 1918

Planimetría

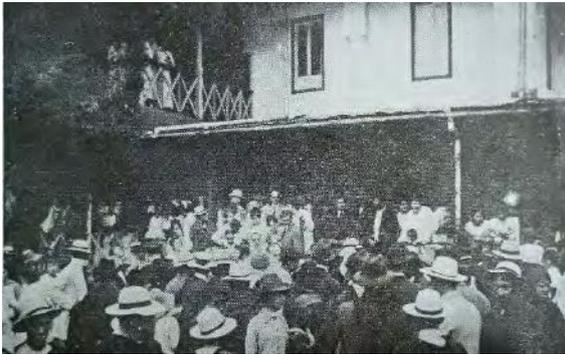


Tomado de Restauración v Recuperación Estación del Tren Estación de La Cultura La Esperanza. 2006

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: Hotel de La Esperanza			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	La Esperanza
Municipio:	La Mesa	Contexto:	Urbano
 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: right; font-size: small;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura para el transporte
Categoría:	Estación del Ferrocarril	Subcategoría:	Terminal de Pasajeros
Información Jurídica			
Propietario:	Privado		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>El hotel de La Esperanza fue uno de los hoteles más importantes de la región durante la primera mitad del siglo XX, propiedad de la familia Aparicio. Originalmente tenía tres pisos, sin embargo a mediados de siglo se quemó la estructura original y fue reconstruido en dos pisos, como se conoce hoy en día. Actualmente el edificio fue restaurado y está en buenas condiciones de mantenimiento, y funciona allí el Hotel Paraíso Terrenal.</p>			
Información gráfica			
			



Hotel de La Esperanza. La foto de la derecha es tomada de El Gráfico 14 de Mayo de 1921



Izquierda: Veraneantes en La Esperanza, tomada de Cromos 18 de enero de 1919. Derecha: Hotel de La Esperanza con tres pisos antes del incendio, tomada de Habitar 8 de junio 1985



Hotel de La Esperanza. Aguardando la llegada del tren.



Una instantánea durante el almuerzo.

Tomadas de Cromos 27 de Enero de 1917



La magnífica piscina, la más grande del país, inaugurada en los días pasados en La Esperanza, tomada de Cromos 28 de Enero de 1933

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: “Casa del Ingeniero”			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	La Esperanza
Municipio:	La Mesa	Contexto:	Urbano
			
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura para el transporte
Categoría:	Estación del Ferrocarril	Subcategoría:	Casa de ingenieros
Información Jurídica			
Propietario:			
Protección Legal:	Declarado BIC por el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 “por el cual se declara Monumento. Nacional el conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia”		
Descripción del Inmueble			
No se conoce con seguridad el origen o la función de esta casa que se encuentra abandonada y que identificada en el estudio realizado por Anzola en 2003. Se trata de una casa de un piso, que se encuentra en avanzado estado de deterioro, debido a que el río Apulo arrasó su parte posterior, no mismo que al puente del ferrocarril sobre el río que se encontraba cerca a ésta casa.			
Información gráfica			
			

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: Estación de La Salada			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	Campo Santo
Municipio:	La Mesa	Contexto:	Rural
			
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura para el transporte
Categoría:	Estación del Ferrocarril	Subcategoría:	Terminal de Pasajeros
Información Jurídica			
Propietario:	Gobernación de Cundinamarca		
Protección Legal:	Declarado BIC por el Decreto 746 del 24 de abril de 1996 “por el cual se declara Monumento. Nacional el conjunto de las Estaciones de Pasajeros del Ferrocarril en Colombia”		
Descripción del Inmueble			
<p>“El conjunto del paradero se compone de tres volúmenes alineados: el principal que albergaba una mini bodega y la habitación del jefe de estación, otro pequeño donde funcionaba la cocina, y el volumen de baños el edificio principal tiene planta rectangular y cubierta a dos aguas, y es el que más próximo se ubica a la línea férrea. La composición de la estación se asemeja a la de La Pesquera y corresponde a la tipología de parador.” (MELO RODRÍGUEZ, 2011, pág. 244)</p>			
Información gráfica			
			
Tomado de MELO RODRÍGUEZ 2011			

PAISAJE CULTURAL DEL VERANEO			
Inventario Unidad de Paisaje Camino Real			
Nombre: Hacienda de Monjas			
Localización:			
Departamento:	Cundinamarca	Vereda:	La Esperanza
Municipio:	La Mesa	Contexto:	Rural
 <p style="text-align: center;">Aerofotografía actual</p>		 <p style="text-align: center;">Aerofotografía 1940</p>	
Clasificación Tipológica			
Grupo:	Arquitectónico	Subgrupo:	Arquitectura habitacional
Categoría:	Vivienda rural	Subcategoría:	Casa de hacienda
Información Jurídica			
Propietario:	Familia López Michelsen		
Protección Legal:			
Descripción del Inmueble			
<p>La hacienda, que se dedicaba en el pasado a la producción cafetera, tiene en su interior varias edificaciones para el funcionamiento de la misma. Desde sus orígenes ha sido propiedad de la familia del expresidente Alfonso López Pumarejo. Allí realizó algunos consejos de ministros durante su presidencia, y se reunía frecuentemente con Laureano Gómez y Eduardo Santos, que también tenían casas en la región: La Arcadia y Bizerta.</p> <p>La casa de hacienda conforma una C, un poco abierta, que refleja distintas etapas de construcción. Se leen tres volúmenes de dos pisos cada uno, construidos a distintos niveles, debido a la inclinación del terreno en el cual se emplaza.</p> <p>La casa se encuentra en mal estado de conservación debido a la falta de mantenimiento.</p> <p>Al lado de la casa existe otra edificación también en forma de C, de un solo piso, en ladrillo y adobe, en un estado de deterioro mayor que la anterior, en especial las etapas construidas en adobe.</p> <p>Existen algunas otras edificaciones en la hacienda para los trabajadores.</p> <p>Actualmente la hacienda se dedica al cultivo de frutas y café tipo exportación, de forma sostenible, siendo certificada por Rainforest Alliance.</p>			

Como característica especial el río Apulo, en su paso por la hacienda, tiene una caída de agua de alrededor 35 metros, conocida como Salto de Monjas, que es uno de los atractivos turísticos de la región y ha servido para organizar un parque ecológico en la hacienda.

Información gráfica



Casa de Hacienda Monjas



Salto de Monjas

B. Anexo: Planimetría unidades de paisaje.

Se anexan los planos de las cinco unidades de paisaje en Escala 1:10000, como apoyo para la comprensión del territorio en estudio.



Edificación de interés.



Sitio arqueológico



Edificación existente



Línea férrea



Camino real



Carretera existente



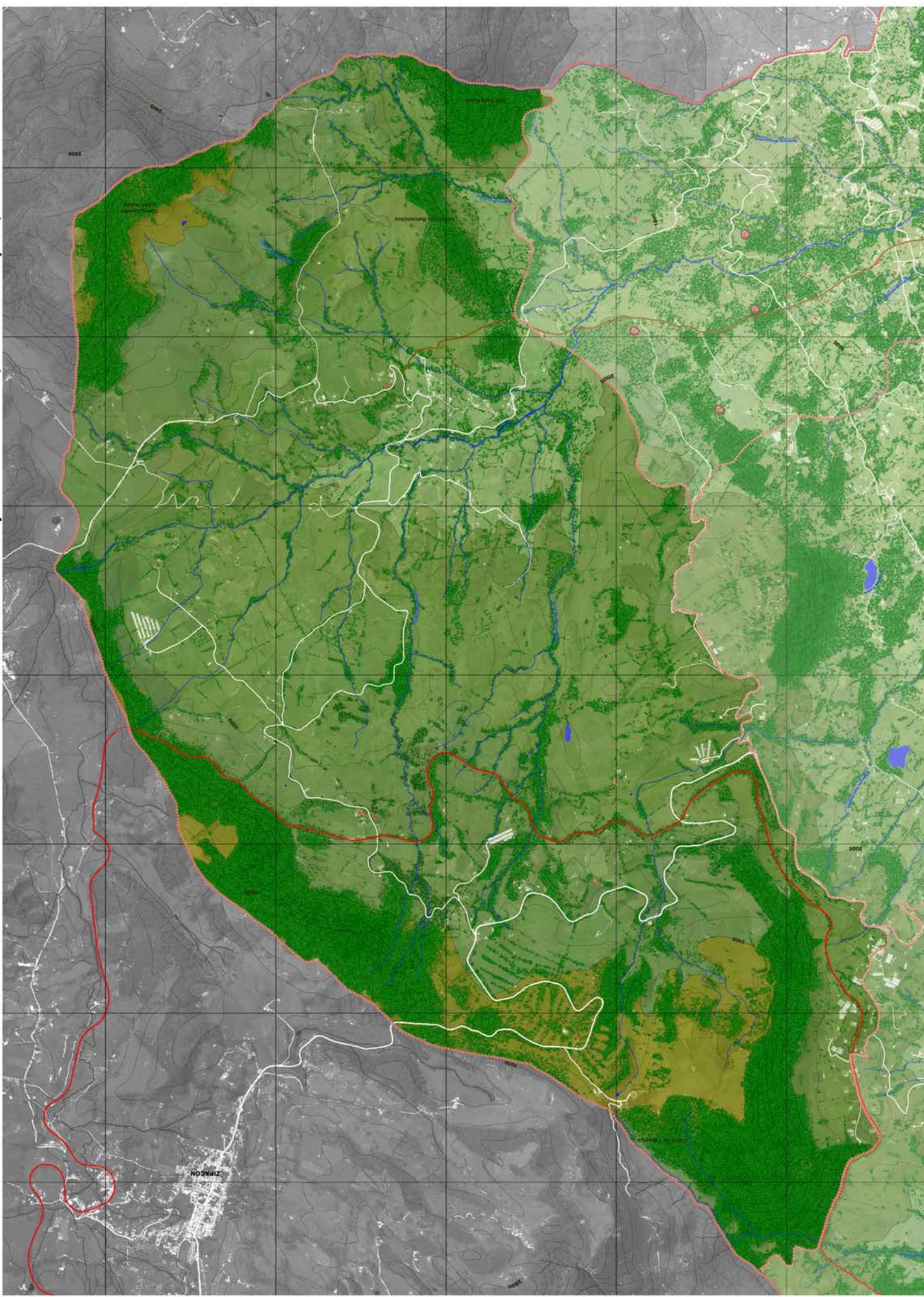
Límite unidad de paisaje

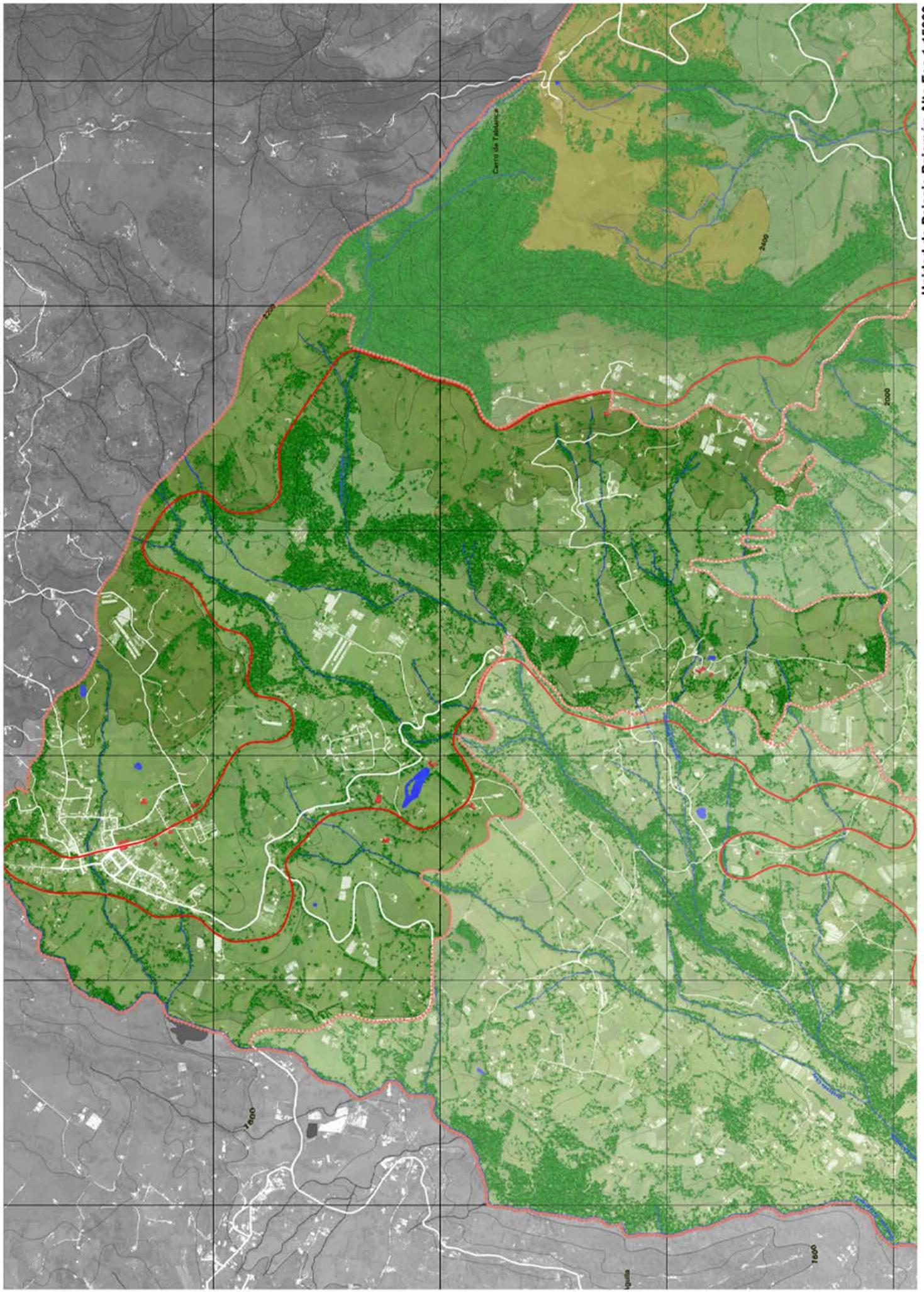


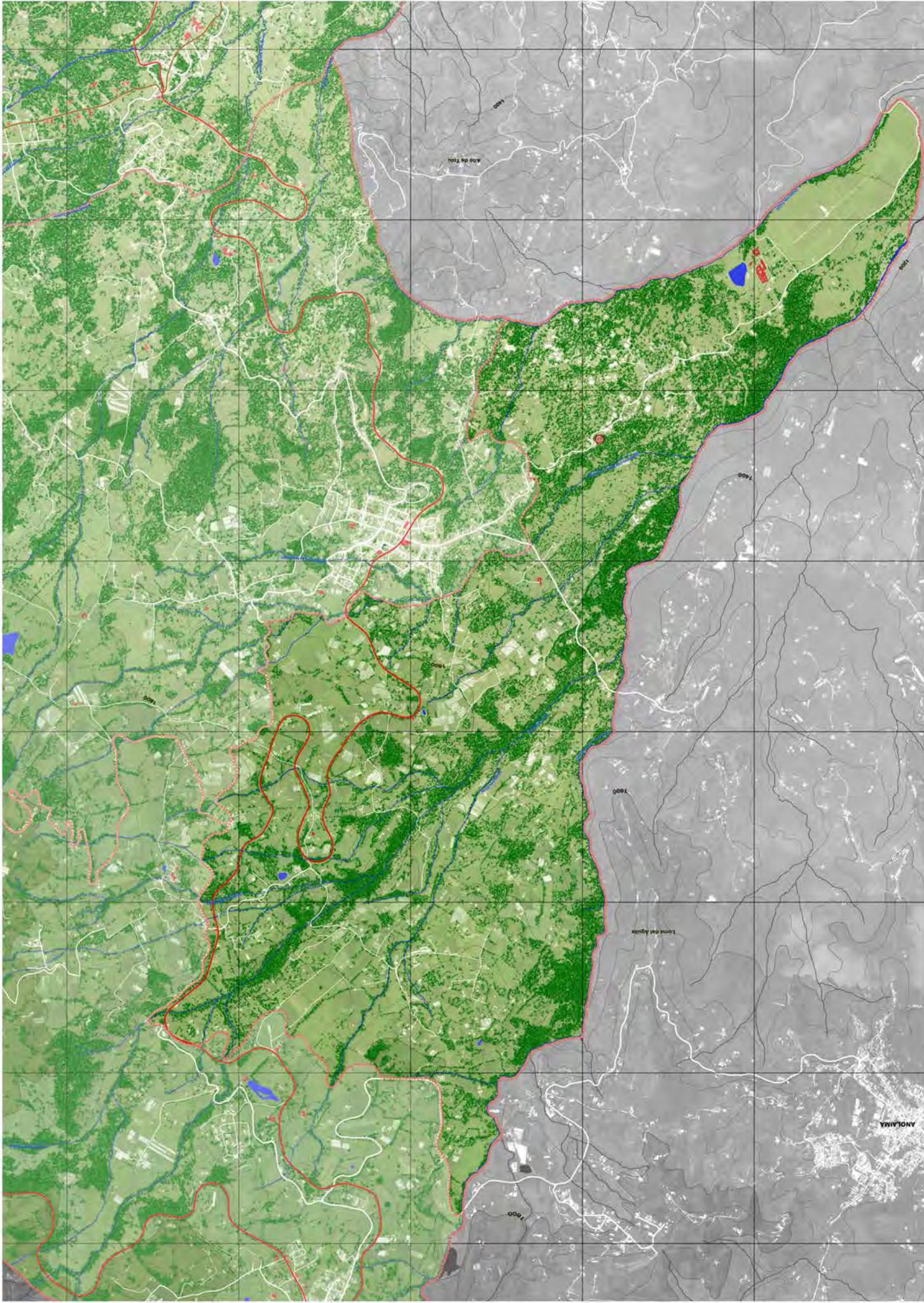
Cuerpo de agua

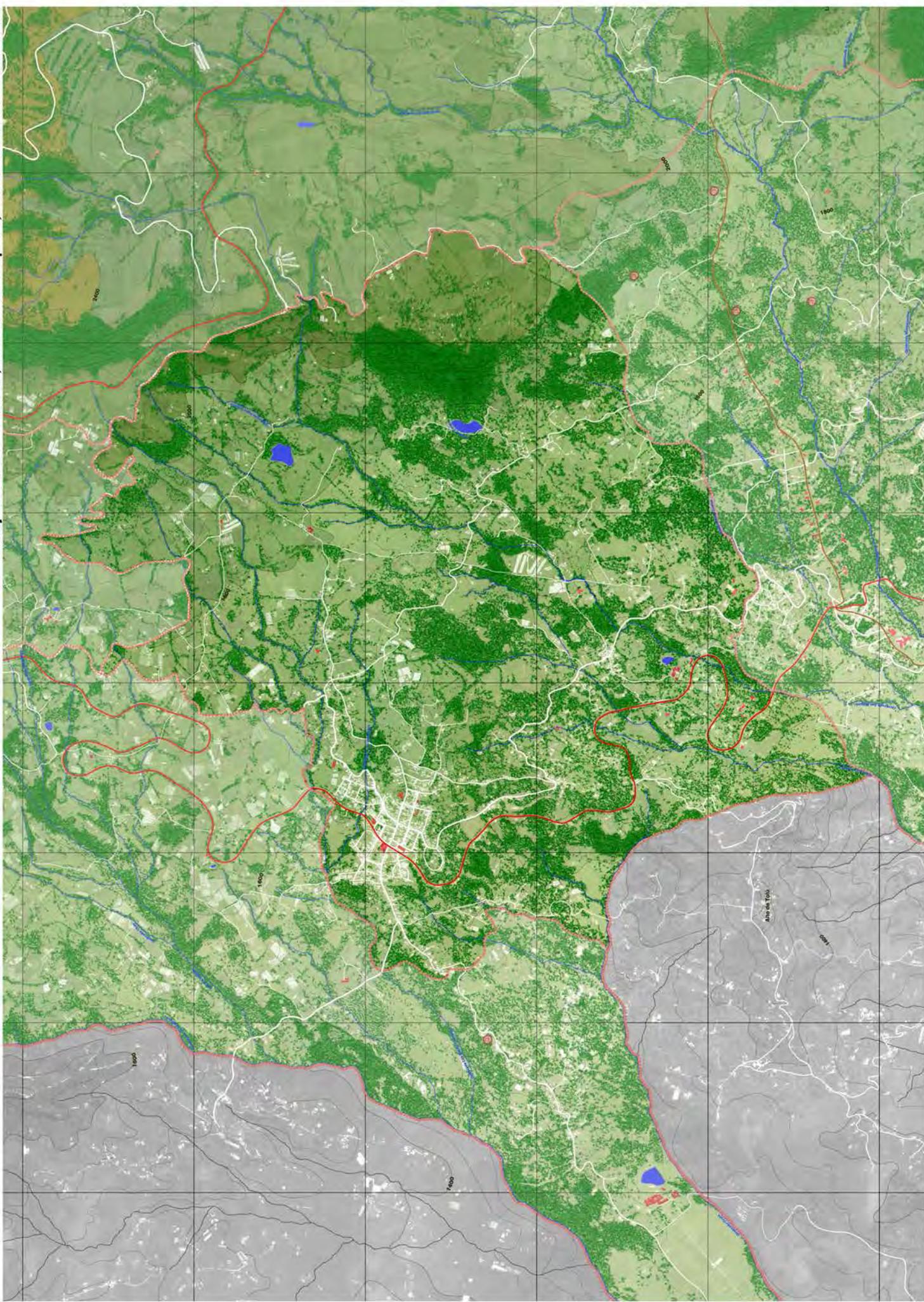


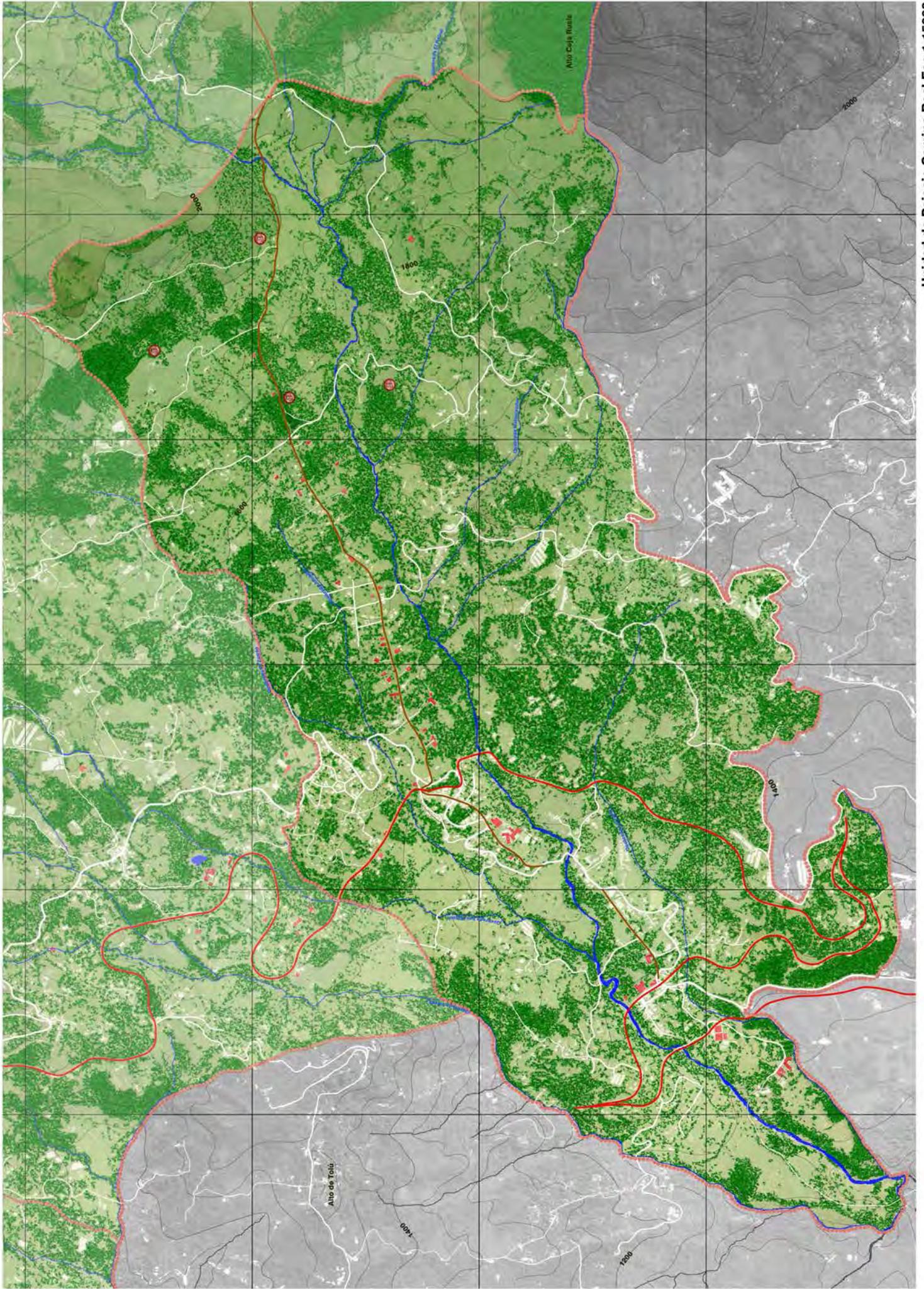
Masa de árboles











Bibliografía

ALPÍZAR, A. (1930). El desarrollo de Colombia y su probable futuro. *Anales de Ingeniería*, XXXVIII(444).

Anales de Ingeniería. (1914). Notas Varias. Ferrocarril de Girardot. *Anales de Ingeniería*, XXI(251 y 252), 198-199.

ARCILA URIBE, A. (1941). Los Ferrocarriles Colombianos. *Anales de Ingeniería*, VL(556).

BETANCUR Belisario, Z. O. (1995). *El tren y sus gentes, los ferrocarriles en Colombia*. Bogotá: El Navegante Editores.

Biblioteca Departamental Jorge Garces Borrero. (s.f.). *Biblioteca Departamental Jorge Garces Borrero*. Obtenido de Hotel Estación, construido por la Compañía del Ferrocarril del Pacífico en los años 1920:
http://bibliotecadigital.icesi.edu.co/biblioteca_digital/handle/10906/24625

Biblioteca Virtual Banco de la República. (s.f.). *Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República*. Recuperado el 2014, de Hotel Magdalena Puerto Berrio: http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/exhibiciones/monu/mn_95.htm

Biblioteca Virtual Banco de la República. (s.f.). *Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República*. Recuperado el 2014, de Corredor Ferreo Facatativá -

Girardot:

http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/exhibiciones/monu/mn_94.htm

BOTIVA CONTRERAS, Á. (2000). *Arte rupestre en Cundinamarca. Patrimonio Cultural de la Nación*. Bogotá: Gobernación de Cundinamarca; ICANH.

Cachipay, la tierra de ensueños. (s.f.). Obtenido de
http://cachipay.jimdo.com/relatos_historicos.php

Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO. (2008). *Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial*. París. Obtenido de
<http://whc.unesco.org/archive/opguide08-es.pdf>

Conferencia Mundial de Turismo Sostenible. (1995). Carta del Turismo Sostenible. Lanzarote, Islas Canarias. Obtenido de
<http://www.datosdelanzarote.com/Uploads/doc/20051226123220895CartaTurismoLanzarote.pdf>

Consejo de Europa. (2000). Convenio Europeo del Paisaje., (pág. 8). Florencia. Obtenido de <http://www.cidce.org/pdf/Convenio%20Paisaje.pdf>

CORREA MUÑOZ, F., & VALLEJO DE CHAMORRO, G. (11 de Mayo de 1985). La ruta del ferrocarril y la arquitectura del veraneo: esplendor, ruina y nostalgia de una época. *Habitar*(19), 4-17.

CORREA MUÑOZ, F., & VALLEJO DE CHAMORRO, G. (8 de Junio de 1985). La ruta del ferrocarril y la arquitectura del veraneo: esplendor, ruina y nostalgia de una época. *Habitar*(20), 21-25.

CORREAL URREGO, G., & PINTO NOLLA, M. (1983). *Investigación Arqueológica en el Municipio de Zipacón Cundinamarca*. Bogotá: Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales del Banco de la República.

CORREAL URREGO, G., & PINTO NOLLA, M. (1983). *Investigación Arqueológica en el Municipio de Zipacón Cundinamarca*. Bogotá: Banco de la República.

CROMOS. (4 de Agosto de 1923). *CROMOS*, XVI(365).

CROMOS. (2 de Junio de 1928). *Cromos*, XXV(611).

DAGUET, J. (1954). *Cocina de "La Capilla"*. Bogotá: Aguilar.

El Gráfico. (7 de Marzo de 1914). "El Paraiso" Linda estación veraniega. *El Gráfico*(168 y 169), 179-183.

El Tiempo. (17 de Julio de 1992). Murieron Ferrocarriles Nacionales de Colombia. *El Tiempo*. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-159677>

EZQUIAGA, J. M. (2009). *Plan Insular de Ordenación de Lanzarote (PIOL). Evaluación Ambiental Estratégica. Documento de Inicio*.

- EZQUIAGA, J. M. (s.f.). *Ezquiaga: Homepage Site*. Obtenido de PIO LANZAROTE:
<http://ezquiagaarquitectura.com/2007/plan-insular-de-ordenacion-de-lanzarote/>
- FERREIRA, R. (1916). Nacionalización de nuestros ferrocarriles. *Anales de ingeniería*, XXV(285-286).
- GALLO MARTINEZ, L. (2011). *Inmigrantes a Colombia. Personajes extranjeros llegados a Colombia*. Bogotá: Luis Alvaro Gallo Martínez .
- GOMEZ MENDOZA, J. (1986). Geografías del presente y del pasado. Un itinerario a través de la evolución reciente del pensamiento en Geografía Humana (1970-1985). En *Teoría y Práctica de la Geografía*. España: Alhambra Universidad.
- GUTIÉRREZ, N. (2011). *La casa de Jorge Gaitán Cortés en Bogotá*. Bogotá: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.
- GUZMÁN, G. (10 de Abril de 1971). *El Cachipay que yo conocí*. Obtenido de Cachipay, la tierra de Ensueños:
http://cachipay.jimdo.com/relatos_histyricos.php
- Higuerilla, D., & Reyes Bonilla, M. (2010). El caso de los bosques de niebla de la falla del Tequendama: Cundinamarca - Colombia. *Cuadernos digitales del Observatorio de Medio Ambiente del Grupo de Estudios en Economía Política y Medio Ambiente*, 1-9. Obtenido de
<http://www.usergioarboleda.edu.co/medioambiente/bosque-niebla-tequendama.pdf>
- ICOMOS. (2008). Carta de Itinerarios Culturales., (págs. 1-6). Québec, Canada. Obtenido de http://www.international.icomos.org/charters/culturalroutes_sp.pdf
- Instituto Colombiano de Cultura. (1994). *Programa reciclaje de las estaciones del ferrocarril*. Bogotá: Colcultura Organización de los Estados Americanos.
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (2007). *Atlas de Cundinamarca*. Bogotá: IGAC.
- KALMANOVITZ, S. (1994). *Economía y Nación una breve historia de Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo.
- La ciudad y el valle del Apulo y el Ferrocarril de Girardot*. (1906). Bogotá: Imprenta Nacional.
- LÓPEZ, A. (1930). Concesiones ferroviarias. *Anales de Ingeniería*, XXXVIII(445).
- LÓPEZ, E. (22 de Enero de 1921). En Cachipay. La Hacienda de "Las Mesitas". *Cromos*, XI(242), 30.
- MARTÍNEZ POLO, L. (28 de Junio de 2009). Libro "Cocina de la Capilla", joya de la literatura de cocina colombiana, es reeditado. *El Tiempo*.
- MARTORELL CARREÑO, A. (2010). *Itinerarios Culturales y Patrimonio Mundial*. Lima: Universidad de San Martín de Porres.

- MAYER, J. (1893). Ferrocarriles, su historia, construcción y explotación. *Anales de Ingeniería*(71 y 72).
- MELO RODRÍGUEZ, S. (2011). *Memorias y Patrimonio del Tren de Girardot. El Itinerario Cultural como Alternativa de Sostenibilidad del Conjunto Patrimonial*. Bogotá.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; Ministerio de Cultura. (2007). *Política de turismo cultural: Identidad y desarrollo competitivo para el patrimonio*.
- Ministerio de Obras Públicas. (1909). *Informe que rinde el Ministro de Obras Públicas ante el Exelentísimo Señor Designado Encargado del Poder Ejecutivo*. Bogotá: Imprenta Eléctrica.
- Ministerio de Obras Públicas. (1913). *Memoria del Ministro de Obras Públicas al Congreso de 1913*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Ministerio de Obras Públicas. (1918). *Informe que rinde el Ministro de Obras Públicas ante el excelentísimo Señor Designado 1918*. Bogotá: El Ministerio.
- Ministerio de Obras Públicas. (1925). *Informe que rinde el Ministro de Obras Públicas ante el Exelentísimo Señor Designado Encargado del Poder Ejecutivo*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- MITCHELL, N., RÖSSLER, M., & TRICAUD, P.-M. (2009). *World Heritage Cultural Landscapes A Handbook for Conservation and Management*. París: UNESCO.
- MORALES R, E., DUSSÁN CANALS, B., & ZAPATA, F. (1914). Ferrocarril de Girardot. *Anales de Ingeniería*, XXI(251 y 252), 200-204.
- Municipio de Anolaima. (2002). *Acuerdo No. 008 de 2002 - Anolaima Diagnóstico*.
- Municipio de Bojacá. (2000). *Documento Técnico. Esquema de Ordenamiento*.
- Municipio de Cachipay. (1999). *Esquema de Ordenamiento Territorial del Municipio de Cachipay*.
- Municipio de Zipacón. (2000). *Esquema de Ordenamiento Territorial Municipio de Zipacón*.
- MUÑOZ CRIADO, A. (2012). *Guía Metodológica. Estudios de Paisaje*. Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.
- Naciones Unidas. (1972). Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural. París. Obtenido de <http://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>
- Naciones Unidas. (1992). Declaración de Río Sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. Río de Janeiro. Obtenido de <http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/riodeclaration.htm>

- NIÑO MURCIA Carlos, H. V. (1996). Los ferrocarriles en Colombia, genealogía de un fracaso. En Instituto de Investigaciones Estéticas, *Ensayos 1995* (págs. 195-220). Bogotá: Imprenta Patriótica del Instituto Caro y Cuervo.
- ORTEGA, A. (1911). Ferrocarril de Girardot. Ministerio de Obras Públicas Bogotá, Enero 11 de 1911. *Análes de Ingeniería, XVIII*, 209-214.
- ORTEGA, A. (1932). *Ferrocarriles Colombianos. La última experiencia ferroviaria del país*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- Panoramio*. (s.f.). Obtenido de Clínica de Salud Florencia:
<https://ssl.panoramio.com/photo/61834629>
- PEDRAZA, P. (1909). *República de Colombia, Excursiones Presidenciales. Apuntes de un Diario de Viaje*. Norwood, Massachusetts: The Plimpton Press.
- PÉREZ ÁNGEL, G. (2008). *Nos dejó el tren. La historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. Colombia: Cisnecolor.
- PÉREZ-CHACÓN ESPINO, E. (2002). Unidades de paisaje: aproximación científica y aplicaciones. En F. ZOIDO NARANJO, & C. VENEGAS MORENO, *Paisaje y Ordenación del Territorio*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes y Fundación Duques de Soria. Obtenido de http://www.paisajeyterritorio.es/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=36&Itemid=95&lang=es
- POSADA CALLEJAS, J. (1918). *Libro azul de Colombia. Blue book of Colombia*. New York: J. J. Little & Ives company.
- POVEDA RAMOS, G. (2010). *Carrileras y locomotoras historia de los ferrocarriles en Colombia Gabriel*. Medellín : Universidad Eafit.
- PRECIADO, S. (1 de Abril de 2005). Cachipay: A todo tren! *El Tiempo*. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1629081>
- RODRÍGUEZ, L. (10 de Septiembre de 2008). Mesitas de Santa Inés, cuna de grandes historias con sabor a café. *El Tiempo*. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4522804>
- SALAZAR MONTOYA, J. (2000). *De la mula al camión. Apuntes para una historia del transporte en Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo S.A.
- SÁNCHEZ ARCINIEGAS, C. I. (2000). *Patrimonio cultural y turismo ético en América Latina y Colombia*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- SEGATO, R. L. (2006). En busca de un léxico para teorizar la experiencia territorial contemporánea. En D. HERRERA GOMEZ, & C. E. PIAZZINI SUAREZ, *(Des) territorialidades y (No) lugares: Procesos de configuración y transformación social del espacio*. Medellín : La Carreta Editores.

- Sitio oficial de Cachipay en Cundinamarca, Colombia.* (2014). Obtenido de http://www.cachipay-cundinamarca.gov.co/informacion_general.shtml
- Sitio oficial de La Mesa en Cundinamarca, Colombia.* (2014). Obtenido de http://www.lamesa-cundinamarca.gov.co/informacion_general.shtml
- UNESCO. (1972). *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural.* París.
- UNESCO. (2003). *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial.* París. Obtenido de <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001325/132540s.pdf>
- UNESCO. (2003). *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial.* París.
- UNESCO. (2005). *Reunión de Expertos sobre Paisajes Culturales en el Caribe: Estrategias de identificación y salvaguardia.* Santiago de Cuba. Obtenido de whc.unesco.org/uploads/pages/documents/document-299-2.doc
- UNESCO. (2014). *Cultural Landscapes.* Obtenido de <http://whc.unesco.org/en/culturallandscape/>
- UNESCO World Heritage Centre. (1999). *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention.* París.
- Unión Temporal Posada Mariño y Cia LTDA. - Procálculo Prosis S.A. (2004). *Propuesta de articulación de los planes de ordenamiento territorial de los municipios del departamento de Cundinamarca y el diseño, implementación y puesta en marcha del sistema de información geográfica regional, Informe final Tomo I.* Obtenido de http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/tomo%20i_%20manta_pot.pdf
- Unión Temporal Posada Mariño y Cia LTDA. - Procálculo Prosis S.A. (2004). *Propuesta de articulación de los planes de ordenamiento territorial de los municipios del departamento de Cundinamarca y el diseño, implementación y puesta en marcha del sistema de información geográfica regional, Informe final Tomo II.* Obtenido de http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/tomo%20ii_manta_pot.pdf
- United Press International . (25 de Mayo de 1972). In Brazil's economy, government Japanese become a force. *Boca Raton News*, pág. 7.
- VEATCH, A. (1917). *Quito to Bogotá.* New York: George H. Doran Company.
- VELANDIA, R. (1971). *Historia geopolítica de Cundinamarca ; departamento-municipios-inspecciones departamentales de policia.* Bogotá: Imprenta Departamental.

VELANDIA, R. (1982). *Enciclopedia Histórica de Cundinamarca* (Vol. 3). Bogotá: Cooperativa Nacional de Artes Gráficas.

VELANDIA, R. (1982). *Enciclopedia Histórica de Cundinamarca* (Vol. 5). Bogotá: Cooperativa Nacional de Artes Gráficas.