



TRANSFORMACIONES EN EL PAISAJE DEL VALLE DEL RÍO MAGDALENA: GIRARDOT Y APULO, ALLÁ DONDE LA MODERNIDAD LLEGÓ POR LOS RÍOS

María Loreto Moya, Lina Mayorga, Camilo Rojas

Universidad Nacional de Colombia, Universidad Nacional de Colombia, Pontificia Universidad Javeriana

RESUMEN

Este artículo analiza los cambios en el paisaje cultural del Valle del Magdalena, específicamente en los municipios de Girardot y Apulo, desde la época precolombina hasta la modernidad. Se explora la transformación del paisaje a lo largo de tres momentos clave: el contexto histórico y geográfico del Valle de la Magdalena y la época prehispánica, la época colonial y el desarrollo urbano de Girardot y Apulo, y durante el período de la llegada y el auge de la modernidad, analizando cómo esta transforma y modela el territorio. Desde el análisis de diferentes épocas y escalas, se busca comprender cómo la llegada de la modernidad dejó su huella, transformándolo en un paisaje cultural ribereño de la modernidad, una modernidad que llegó a través de los ríos hasta el interior de la cordillera de los Andes y conformó un paisaje cultural industrial.

Palabras Clave: Río, valle, transformación, modernidad, movilidad, transporte, paisaje cultural.

ABSTRACT

This article analyses the changes in the cultural landscape of the Magdalena Valley, specifically in the municipalities of Girardot and Apulo, from pre-Columbian times to modernity. The transformation of the landscape is explored throughout three key moments: the historical and geographical context of the Magdalena Valley and the pre-Hispanic era, the colonial era, and the urban development of Girardot and Apulo, and during the period of arrival and departure. rise of modernity, analysing how it transforms and shapes the landscape. From the analysis of different periods and scales, it seeks to understand how the arrival of modernity left its mark on the landscape, transforming it into a cultural landscape bordering on modernity, a modernity that reached through the rivers to the interior of the mountain range of the Andes and shaped an industrial cultural landscape.

Keywords: River, valley, transformation, modernity, mobility, transport, cultural landscape

1. Introducción

El Río Magdalena, considerado el río más importante de Colombia, se ha dividido en tres regiones dada su extensión navegable: Alto Magdalena comprende el trayecto entre Neiva y Honda, el Magdalena Medio entre Honda y Barrancabermeja, y el Bajo Magdalena, hasta su desembocadura en Barranquilla. Por otra parte, el Río Bogotá; cuyo nacimiento se ubica en el municipio de Villapinzón en el páramo de Guacheneque, y su desembocadura en el río Magdalena, en el municipio de Girardot; se encuentra dividido en dos subcuencas: Alta, que comprende su nacimiento en el páramo de Guacheneque, hasta su paso por las localidades de Bogotá, Media y Baja, que comprende el tramo desde los Cerros de Boquerón, hasta su desembocadura en el Río Magdalena. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2008: 13).

El Valle del Magdalena está ubicado entre la cordillera central y oriental. Entre Girardot y Apulo el valle se encuentra atravesado por el Río Magdalena y el Río Bogotá. Ambos lugares, ubicados en el interior del valle, tuvieron un desarrollo particular desde mediados del siglo XIX, relacionado con la cercanía a la ciudad de Bogotá. Con el descenso de la montaña al interior del valle, Girardot y Apulo se ubican en lugares cálidos cercanos a la ciudad, con asentamientos contiguos al río, características que los convirtieron en sitios de gran importancia comercial y turística e impulso de un auge atípico durante la modernidad.

De acuerdo con Sauer, “Los trabajos del hombre se expresan en el paisaje cultural. (...) En cada caso, se derivan del paisaje natural, en cuanto el hombre ocupa su lugar en la naturaleza como un agente distintivo de modificación. (...) En ese momento, el paisaje cultural se ve sujeto a cambios tanto por el desarrollo de una cultura como por un reemplazo de culturas.” (Sauer, 1925: 11). Esta definición permite describir las transformaciones en el paisaje del Valle del Magdalena, teniendo en cuenta que el paisaje natural es el soporte para los cambios que desarrollaron los distintos grupos, pobladores y culturas que han habitado el valle entre Girardot y Apulo. Desde la época precolombina hasta la llegada de la modernidad, este ha sido un paisaje cultural ribereño cambiante.

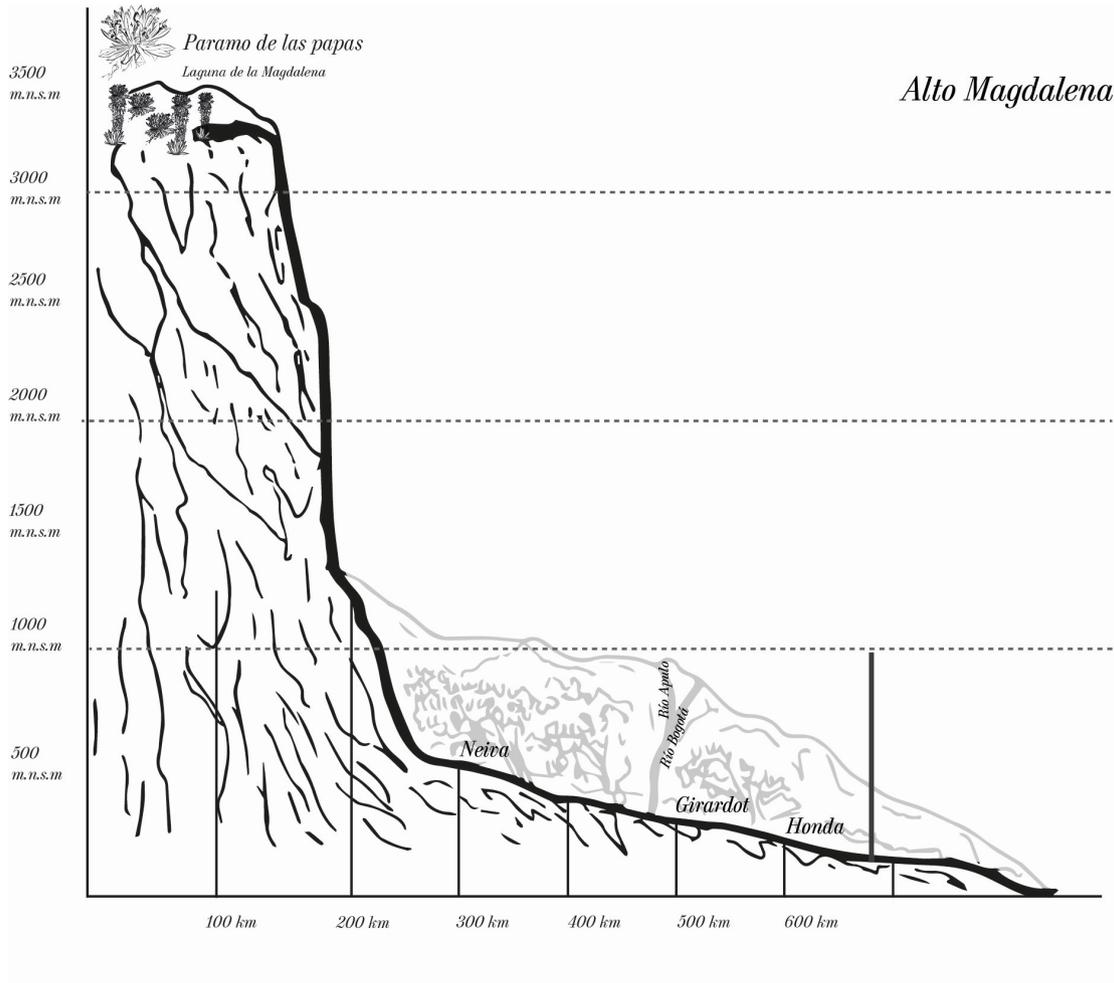
Así, el objetivo de este artículo es analizar los cambios en el paisaje cultural del Valle del Magdalena entre Girardot y Apulo. Para ello, consideramos los cambios producidos en épocas y escalas diferentes, nos centraremos en tres momentos clave: en primer lugar, describimos el contexto geográfico del valle y la importancia del Río Magdalena y el Río



Bogotá, sus características visuales y morfológicas, así como las características del paisaje en la época prehispánica. En segundo lugar, se aborda la época colonial y los cambios que empezaron a dar lugar al desarrollo urbano de Girardot y Apulo, destacando la importancia de la cercanía con la ciudad de Bogotá y la relación con el río. En tercer lugar, analizaremos llegada de la modernidad a los municipios, que tenazmente, tuvo efectos sobre el paisaje; identificamos como hito catalizador de transformaciones en el paisaje cultural, el avance tecnológico de infraestructuras de transporte: los vapores por el Magdalena y el ferrocarril de occidente posteriormente. Por último, examinaremos el período de auge de la modernidad, analizando cómo ésta transforma y modela el paisaje. Desde la arquitectura hasta el desarrollo y la morfología de la traza urbana, exploramos cómo la modernidad dejó su huella en el paisaje. El artículo busca describir y comprender la transformación del paisaje cultural del Valle del Magdalena y su transformación en un paisaje ribereño de la modernidad.

Consideramos que el ordenamiento territorial de nuestro país debe sanarse mediante la

Fig. 01 Imagen panorámica del Valle del Río Magdalena. Fuente: Instituto Humboldt Colombia



relación respetuosa y armoniosa con el Río Magdalena, en la medida que es la columna vertebral que cose el territorio nacional. Por ello queremos ofrecer una síntesis de aquellos elementos que consideramos valiosos para replantear la manera de hacer ciudad y relacionarnos como comunidad, con el paisaje.

Fig. 01 Perfil del Río Magdalena. Imagen elaborada a partir de datos del libro *Convivir, conocer, conservar*. Manual Ilustrado para guías de turismo del Río Magdalena

2. Alto Magdalena entre la cordillera: Girardot y Apulo en el Valle del Magdalena

El Río Magdalena nace en la laguna del Magdalena a 3.500 metros sobre el nivel del mar y desde allí emprende su trayecto desde lo alto de la cordillera de los Andes hasta su desembocadura en el Mar Caribe, en Bocas de Ceniza. A lo largo de su recorrido, el río modela el paisaje de la cadena montañosa de los Andes, atravesando páramos, bosques, valles interandinos, ciénagas y llanuras costeras antes de llegar al mar. La primera región del río es el Alto Magdalena, donde el perfil de la cordillera desciende 3.000 metros desde el páramo de las Papas, mientras se abre paso por un amplio valle conocido como el Valle del Magdalena, ubicado entre la cordillera central y la oriental. Este valle marca el inicio del corredor navegable del río y finaliza en la ciudad de Honda, a una altitud de 200 metros sobre el nivel del mar.

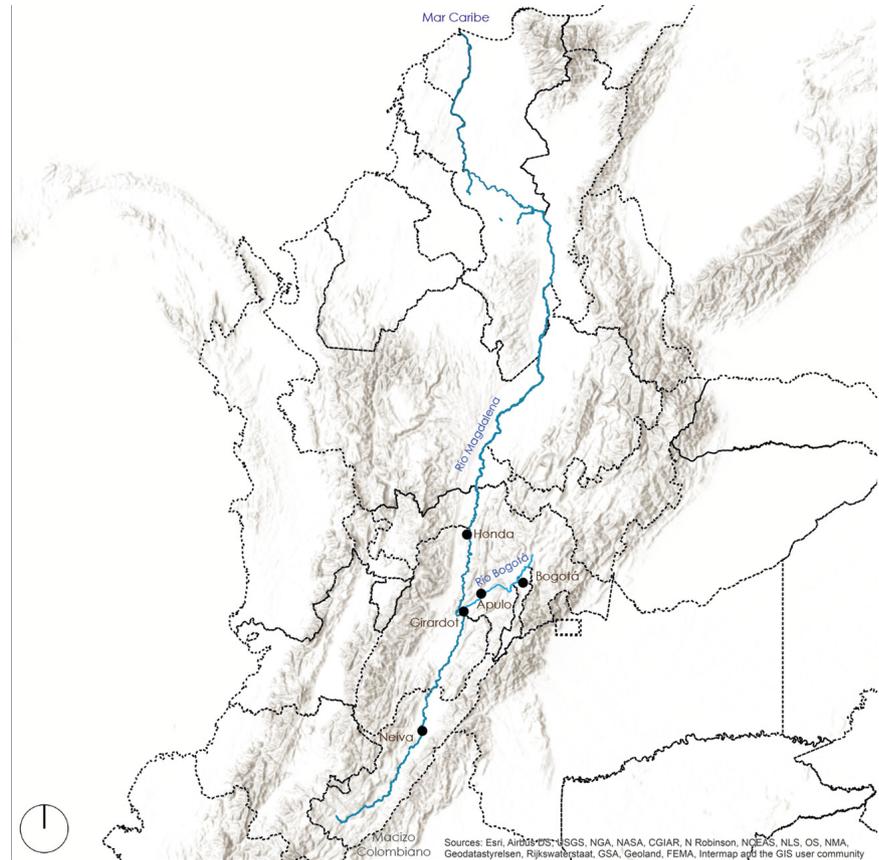
El paisaje del Alto Magdalena se caracteriza por la presencia de valles y montañas, bosques de niebla, bosques secos e incluso un desierto en la zona de Neiva. El río fluye con fuerza a través de bosques altoandinos, bosques bajos, bosques secos e incluso el desierto de la Tatacoa. “Cuando llega al valle, entendemos que, con su tarea milenaria, ha separado las cordilleras.” (Procolombia, 2014: 55). A lo largo de este valle, el río atraviesa “la tierra caliente” y crea un ecosistema de Bosque Seco Tropical a medida que desciende de la montaña. Un ecosistema caracterizado por tener tierras fértiles para el cultivo, un factor determinante para el desarrollo económico de las poblaciones ancladas al río.

Encuentro de los ríos: Girardot y Apulo unidos por el río Bogotá

En Girardot, los ríos Magdalena y Bogotá se encuentran. Desde su nacimiento en el páramo Guacheneque, el Bogotá desciende la cordillera oriental y en su camino en la cuenca baja encuentra la “tierra caliente”¹, pasando por 15 municipios, entre ellos Apulo hasta su desembocadura en el Magdalena en Girardot. El encuentro de ambos ríos, se da en el valle del Magdalena, donde a 200 metros sobre el nivel del mar se encuentra Girardot.

“En una curva excepcional del Magdalena, donde el río toma sorpresivamente dirección hacia el occidente, se encuentra ubicada al norte, la población de Girardot. Su posición

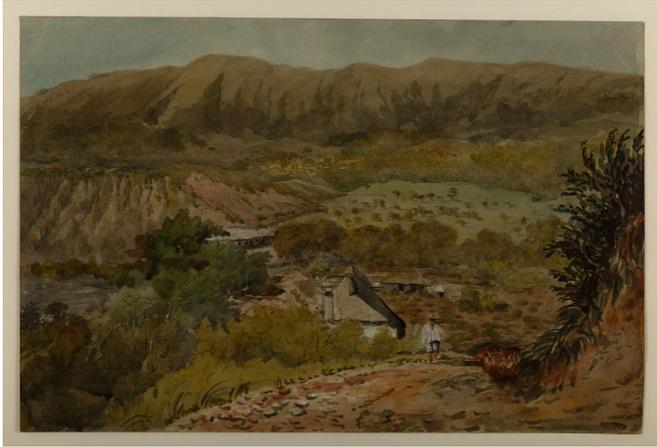
¹Tierra caliente: Concepto utilizado por los habitantes de tierra fría, en especial provenientes de Bogotá, para definir lugares en una altitud menor a los 1.200 metros, con temperaturas entre los 20 y los 27 grados. Existe, como se comenta más adelante, una relación entre el concepto de “tierra caliente” y los lugares cálidos para vacacionar cerca de Bogotá.



privilegiada en la esquina del departamento de Cundinamarca ha estado dada por su vocación de antiguo paso a la región del actual Tolima y por estar en relativa cercanía a la ciudad de Bogotá” (Procolombia, 2014: 108).

Ambos ríos en el Valle del Magdalena han estado habitados desde épocas prehispánicas y aún se pueden encontrar vestigios de sus primeros pobladores y asentamientos, que posteriormente se establecieron como pueblos durante la colonia, aprovechando los caminos y los conocimientos del valle de los antiguos pobladores indígenas. Entre Apulo y Girardot, hasta Honda, se ubicaron “Los Panches”, una gran tribu indígena asentada en esta región conectada por los ríos y la cordillera. El río como un eje articulador del hábitat y el intercambio comercial y cultural en el valle, determinó oficios que desarrollaron como la

Fig. 03 Recorrido del Río Magdalena desde su nacimiento en el Macizo Colombiano hasta su desembocadura en el Mar Caribe. Elaboración propia



orfebrería, la cerámica y la agricultura, oficios relacionados con la cercanía al río. El Valle del Magdalena entre Apulo y Girardot conforma una región conectada mediante los ríos y la montaña, comunicando el interior del valle con la Sabana de la ciudad de Bogotá.

3. El paisaje que no conoció la modernidad: Primer momento de desarrollo urbano. Asentamiento prehispánico y recibimiento de la modernidad

El recorrido histórico es básico para analizar las transformaciones del paisaje, por ello, y para identificar elementos característicos en el paisaje del Valle del Magdalena, al que también pertenece el Bogotá, buscamos un primer momento de desarrollo urbano, en el que sea posible identificar la influencia de los pobladores prehispánicos y premodernos, en el paisaje ribereño.

Este artículo se basa en que la modernidad aterrizó en los dos municipios precisamente por su condición de puertos, por su relación con la hidrografía de Colombia. A Girardot llegó por su proximidad con Bogotá y a Apulo, por su relación con el Magdalena, además de la cercanía con la capital del país. En ese sentido, se considera un primer momento de establecimiento prehispánico de los municipios y el salto que los llevó a la premodernidad, para posteriormente, en una tercera parte, analizar cómo la modernidad llegó por el río y los efectos que trajo para su paisaje.

Fig. 04 Vista del valle de Bogotá. "Las juntas, Apulo provincia de Bogotá" Price, Henry.1850. Fuente: Banco de la República

Fig. 05 Vista del valle del Magdalena desde el alto del Sargento. Gutierrez de Alba José 1822-1897. Fuente: Banco de la República.



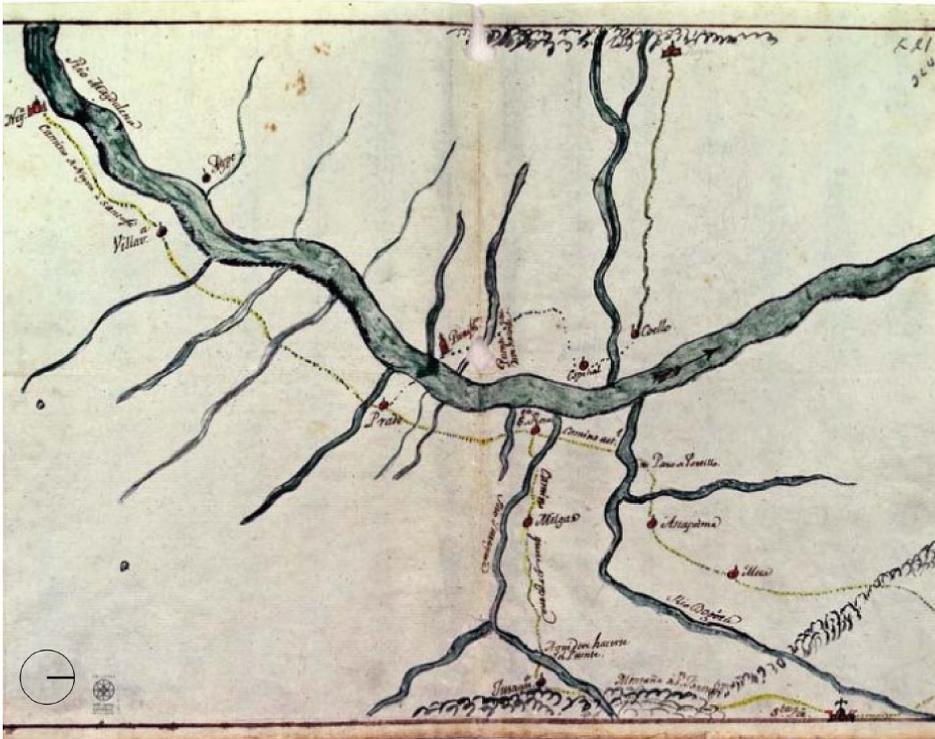
Entender no sólo la conformación geográfica de los municipios, sino también su relación articulada por el paisaje de valle y montaña, permite vislumbrar cómo llegó la modernidad a Girardot y a Apulo a finales del siglo XIX, con el desarrollo del ferrocarril de occidente y con el transporte de vapores por el Magdalena, pero cuya cúspide se produjo durante la primera mitad del siglo XX, a partir de los avances y nuevas tipologías arquitectónicas que ésta trajo consigo.

3.1 Girardot: De La Chivatera a ciudad pre-moderna

Inicialmente, debe tenerse en cuenta que, el municipio portuario ribereño, actualmente ocupado por diversos hitos de arquitectura moderna, no siempre tuvo la misma importancia en el contexto nacional, pese a su relación con el río Magdalena.

La Chivatera fue el nombre del asentamiento indígena, que posteriormente tomó el nombre de Girardot. Aunque no se conoce con precisión la fecha de su fundación, se intuye que dicho primer asentamiento, tuvo lugar sobre el río Magdalena, a la altura de los actuales municipios Flandes y Girardot. Desde ese primer momento de fundación, el río adquiere carácter ordenador, puesto que, aquellos primeros pobladores prehispánicos, indígenas Panches de familia Caribe, lo denominaron Yuma, en su lengua, y organizaban sus

Fig. 06 Juntas de Apulo. Confluencia de este río con el Bogotá. Gutiérrez de Alba, José María. 1822. Fuente: Banco de la República

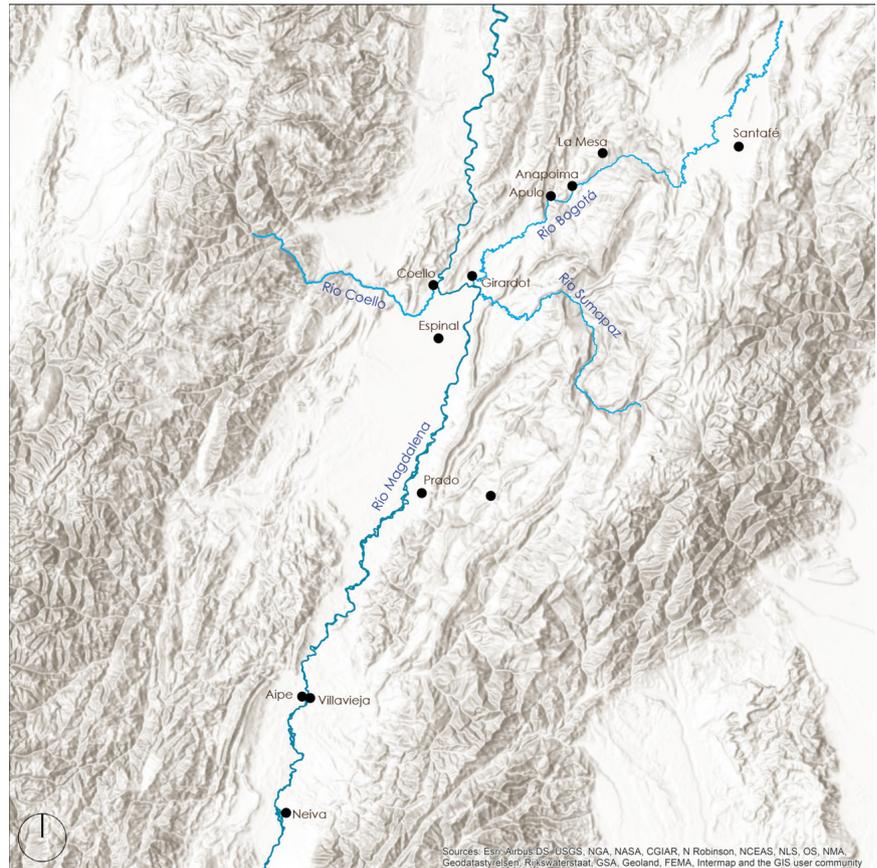


actividades de hábitat en torno a éste. Posteriormente, durante el siglo XVI, el asentamiento toma el nombre de Puerto Canoas. Además, se sabe que,

“ Antes de la llegada de los conquistadores existía, entre otros, un camino secundario de Tocaima hacia el Sur, cruzando el Magdalena, por donde hoy se encuentra la Ciudad de Girardot. Así se deduce del hecho de que, en 1545, los hombres al mando de Martín Yáñez Tafur, subalternos del Mariscal Hernán Vanegas Carrillo, llegaron a un puerto del Magdalena, que llamaron “de las canoas”, por donde los indígenas cruzaban el Río, o sea que ellos “ ya tenían establecido ese paso”, este el primer vínculo entre Girardot y el Río. Allí está el germen de la futura Ciudad.” (Alcaldía Municipal de Girardot, 2020: 10)

Aunque Puerto Canoas no estaba consolidado como un asentamiento propiamente dicho,

Fig. 07 Mapa de las riberas del Río Magdalena, con el camino que une a Neiva con Santafé, 1805. Fuente: Archivo General de la Nación, mapoteca 4, ref. 294A.



fue el lugar en el que Pastor Montero, un campesino tocaimuno, prestaba servicios de cruce de pasajeros sobre el río. Inicialmente, se conocía aquel sitio, como “El Paso de Flandes”. La popularidad del Paso de Flandes creció y Pastor Moreno construyó una enramada para prestar servicios de alimentación y posada. Esta primera construcción dio paso posteriormente al caserío conocido como “La Chivatera”, cuyos habitantes se dedicaron a la agricultura. Su nombre proviene de lo usual que era para esas familias, criar cabras o chivos.

Fig. 08 Reinterpretación cartográfica del Mapa de las riberas del Río Magdalena (Figura 7). Elaboración propia

Luis Álvarez en su ensayo “La categoría del paisaje cultural” afirma que,

“El análisis del paisaje, entendido como un resultado de prácticas sociales, como una construcción social, nos permite mostrar la acción del hombre a lo largo del tiempo y reconocer aspectos de nuestra historia en el paisaje actual. Como testimonio de la acción humana y de las formas de vida que lo ha modelado, el paisaje forma parte intrínseca de la identidad cultural, y al conservar las huellas y trazas de nuestra civilización, constituye un patrimonio de gran valor”. (Álvarez, 2011: 60)

Comprender la evolución de métodos y técnicas constructivas que acompañaron los procesos de hábitat en diferentes etapas, es parte de analizar las transformaciones en el paisaje. Por ello, nos propusimos imaginar, pese a las escasas fuentes bibliográficas, el hábitat prehispánico de los municipios del paisaje de valle y montaña. Para ello, intuimos desde un recorrido por municipios de la cuenca baja del Bogotá: Apulo-Tocaima y Girardot, que las viviendas rurales de muros de carga en tierra y cubierta a 4 aguas con techo de paja, se mantienen como pistas de lo que fue la tipología arquitectónica y constructiva, posiblemente desde que los Panches habitaron la zona.

Para el momento de la fundación de Girardot, a mediados del siglo XIX, pese a ser un pueblo a la orilla del río, que ya para entonces transportaba la mercancía proveniente de Europa al interior del país, y pese a su cercanía geográfica con Santafé de Bogotá, el puerto fluvial importante del país era Honda, porque desde su fundación en la Colonia, se consolidó como la puerta y conexión con Europa, de la Nueva Granada.

A partir de la cartografía levantada por Diego Martín Franco en 1805, previa a la fundación del Distrito Parroquial de Girardot, se puede entender la relación geográfica entre Girardot, Apulo y Santafé de Bogotá, dada por los ríos Magdalena y Bogotá. El mapa muestra al Magdalena en su trayecto desde Neiva, cuyo paso reconoce la desembocadura del Bogotá a la altura de Girardot, y su conexión con Apulo y con Santafé mediante éste.

La siguiente imagen es una adaptación cartográfica de la figura 7, que da cuenta de la desembocadura de los ríos Bogotá, Sumapaz y Coello; en el Magdalena.

3.2 Las Juntas de Apulo: El asentamiento Panche pre-hispánico que se transformó en centro vacacional

Aunque Apulo se encuentra ubicado a aproximadamente 33 kilómetros en línea recta desde el río Magdalena en su paso por Girardot, y no tiene relación geográfica directa con éste, forma parte del mismo paisaje de valle y montaña. Aparecen entonces, elementos ordenadores y articuladores entre ambos municipios: ramificaciones de la Cordillera Oriental y el río Bogotá, que recorre el valle hasta encontrarse con el Magdalena en Girardot.

Apulo es un municipio joven, que tiene origen en la cultura indígena Panche, que habitó la falda del cerro Guacaná y la laguna de Salcedo; y que, a través del proceso de crecimiento y desarrollo moderno, y la estabilización de una vocación generalizada para el recreo y ocio del distrito capital en épocas posteriores, dejó consigo relictos que hoy en día afectan el paisaje urbano cultural y, consecuentemente, la identidad propia del municipio y sus habitantes. Sin embargo, esto se dio progresivamente con el paso del tiempo y el cambio en las dinámicas comerciales del siglo XIX. En realidad, lo particular en la composición del paisaje cultural de Apulo se explica por la convergencia de dos paradigmas arquitectónicos y urbanísticos que se implantan en una misma ubicación geográfica con la llegada de los exploradores españoles en el transcurso del siglo XVI. Éstos vieron en aquel lugar una oportunidad de asentamiento, pues el estrecho donde llega el río Apulo al Bogotá representaba un paso obligado en el trayecto entre el Magdalena y el camino real, pasando por Tena, La Mesa y Anapoima (Alcaldía Municipal de Apulo, 2008), de acuerdo con la figura 7. Este primer asentamiento se llamó “Las Juntas de Apulo” y a través de los relatos escritos en las crónicas de Medardo Rivas “Los Trabajadores de Tierra Caliente”, podemos conocer las características materiales y estéticas de las viviendas que habitaban en este periodo histórico, que coinciden con la descripción de la vivienda indígena prehispánica, también observadas en Girardot: viviendas con muros de carga de tierra y cubierta de paja a cuatro aguas con grandes inclinaciones. Rivas relata en su crónica que, uno de los primeros habitantes:

“Don Indalecio Forero trajo de Santander la industria natural de sus habitantes; una industria no gigantesca, sino cuidadosa; no atrevida, sino curiosa, y fundó en la plaza o delta que queda en la reunión de los dos ríos, Apulo y Bogotá, una gran casa pajiza para dar posada a los pasajeros, y otra al frente aseada y coqueta, donde vivía su familia”. (Rivas, 1946: 97)

Este fragmento constituye una pista para abordar tres temas que consideramos importantes para entender la manifestación de la transformación del paisaje cultural con la llegada de la modernización: en primer lugar, el carácter ordenador de los cuerpos hídricos, que por sus implicaciones geográficas, se convierte en un elemento clave para la localización de asentamientos en la Nueva Granada. En segundo lugar, la mención que se hace a la “gran casa pajiza”² y la yuxtaposición con otra casa “aseada y coqueta”, pues, como bien se puede observar en la figura 7, una de las características más importantes que se quieren resaltar en este artículo del paisaje urbano cultural de Apulo, es la convergencia del paradigma europeo para la construcción e implantación de la vivienda y los usos gubernamentales en el trazado urbano con el paradigma vernáculo de construcción de vivienda indígena. Finalmente, a través de esta cita podemos constatar que desde las primeras etapas o momentos de desarrollo existió un componente industrial en Apulo, por pequeña que ésta fuese, y hace posible pensar que la industria allí establecida, de la que hablaremos más adelante, estuvo siempre presente en la cultura y el paisaje urbano de este municipio.

De la siguiente imagen (figura 9) rescatada de la crónica “Los trabajadores de Tierra Caliente”, se pueden extraer algunos elementos que hacen parte integral del paisaje cultural colonial de Las Juntas de Apulo. En primer lugar, se identifican los cerros que rodean la geografía del lugar, otorgándole el ya descrito carácter de valle; en segundo lugar, se puede identificar algunos elementos atípicos en las edificaciones que son descritas por Rivas, pues, por un lado, la vivienda indígena contempla una galería sobre dos de las fachadas laterales que, más allá de ser una forma de modificación de la tipología arquitectónica, representa un sincretismo entre los saberes y culturas que empezaron a converger allí. De igual manera, es preciso mencionar que, a pesar de que existía una idea generalizada en la aplicación del plan hipodámico para la construcción de ciudades, el trazado urbano se desarrolló de una manera más ecléctica, respetando el emplazamiento de los asentamientos precedentes; lo cual permitió que el paisaje urbano contemple estos dos paradigmas constructivos.

2. Esta tipología arquitectónica tiene las mismas características y materialidad que el “Bohío” mencionado por Alberto Saldarriaga en el artículo “La vivienda tradicional en el Caribe colombiano”. A pesar de que Saldarriaga ubica esta tipología principalmente en el Caribe, identificamos la similitud de la vivienda descrita por Saldarriaga, con muros de carga de tierra y el techo de palma, y la posible relación de las viviendas prehispánicas en el Valle del Magdalena y en Apulo con las viviendas prehispánicas del Caribe, lugares conectados por el Río Magdalena.



Este segundo momento urbano reúne eclécticamente elementos urbanos y arquitectónicos, tanto del asentamiento prehispánico, como colonial: a escala arquitectónica, vivienda indígena más galería europea; y a escala urbana, iglesia y plaza colonial, sin que ello compruebe un trazado urbano europeo, por el contrario, muy seguramente las viviendas indígenas se mantuvieron en el lugar que ya ocupaban.

Ahora bien, la llegada del Ferrocarril de Occidente fue lo que permitió que “Las Juntas de Apulo” se fundara como corregimiento en 1906. La geografía, el clima, la cercanía con Santafé de Bogotá y la nueva infraestructura de transporte, hicieron de Apulo un lugar propicio para el veraneo en tierra caliente. Este evento, asociado a las nuevas infraestructuras y tecnologías, da la bienvenida a un Apulo que intentó ser moderno con la construcción de un hotel, un casino y una fábrica de cemento, que hicieron que el siglo XX pasara como una ilusión de prosperidad que conocería su final tras un par de décadas.

Fig. 09 Apulo. Fuente “Los trabajadores de tierra caliente”.
Medardo Rivas

3.3. Moverse por el Río, Girardot: puerto Fluvial, del paso de las Canoas al Puerto de los Guamos

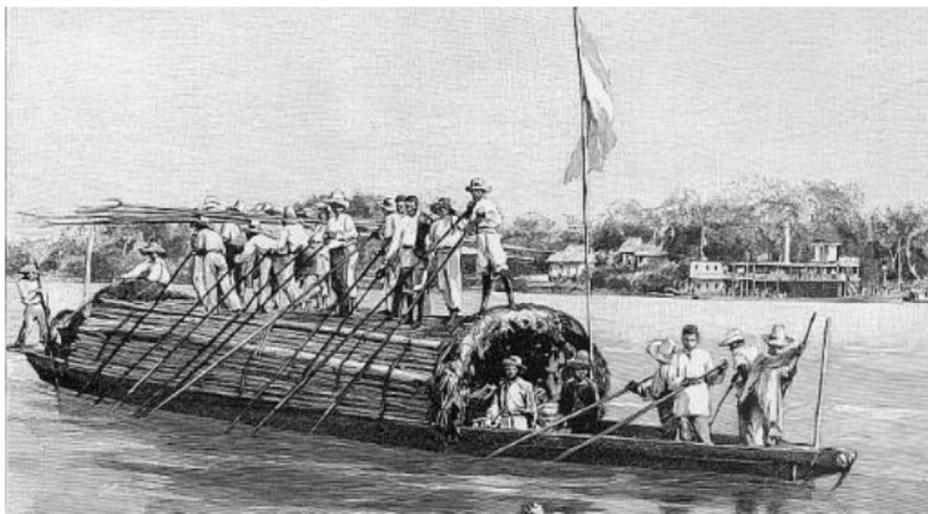
“Yo veo serpientes que tus aguas surcan. Cuyos matices a la vista encantan, Y oigo el ronquido del hambriento tigre Rodar sobre tu margen solitaria; mientras salvaje el garito de las bogas que entre blasfemias sus trabajos cantan. Vuela a perderse en tus sagradas selvas que aún no conocen la presencia humana. ”

Al Magdalena Manuel María Madiedo

Hasta mitad del siglo XIX, el río era navegado por canoas, balsas, piraguas y champanes. Desde la época prehispánica era común el paso del río de lo que actualmente es Girardot hacia Flandes. Este paso era utilizado por los Panches como conexión comercial y se conocía como el “Puerto de las canoas”. El nombre le fue dado por el capitán Hernán Venegas en 1545, quien a su paso por el río vio las canoas que pasaban de un lado a otro cargadas de artesanías y otros productos. Los champanes eran embarcaciones utilizadas en la colonia, construidas de forma artesanal en madera de balsa, descritas así por Salvador Camacho Roldán en sus “Notas de viaje”:

“Era el champán una gran canoa, hasta de 14 ó 15 varas de largo, 3 de ancho y poco más de 1 de profundidad, construida ordinariamente con el tronco de un solo árbol. Cubríase en el centro, en una extensión de 8 ó 10 varas, con unos aros de madera elástica, sobre los cuales se colocaban hojas de palma en suficiente cantidad para prevenir la entrada de la lluvia y defender de los rayos del sol a los pasajeros. En ese reducido espacio se colocaba la carga, y sobre ella tendíase un cuero de res, que, con una almohada y una sábana, formaba la cama de aquéllos, tanto casi de noche como de día, pues la naturaleza del vehículo sólo permitía la posición horizontal. Hacia la popa un gran tiesto lleno de rajas de leña servía de cocina, cuyo humo penetraba no pocas veces dentro del espacio cubierto, que no sé si ya se llamaba salón.” (Camacho, 1890: 160)

Esta etapa en la navegabilidad del río, nos permite evidenciar los incipientes cambios en el paisaje, de lo que ya empezaba a conformarse como puerto, la movilidad y las viviendas cercanas al intercambio comercial que sentaron las bases del desarrollo de la futura ciudad de Girardot. La imagen 10 da cuenta de las canoas, los champanes y algunos de sus tripulantes, así como de las viviendas en la orilla del río. En los champanes, sus navegantes eran los bogas, principalmente hombres indígenas y afrodescendientes utilizados como



mano de obra barata. Los bogas, fueron muy importantes en el desarrollo mercantil en la época de la colonia, hombres que eran forzados a trabajar largas jornadas de navegación, requiriendo de gran fuerza física para sortear las peripecias del río. Es por eso que, en el actual puerto de los Guamos en Girardot, hay una escultura que resalta la labor de estos hombres que pasaron sus vidas navegando el río Magdalena. El funcionamiento de estas embarcaciones y el trabajo de las bogas es descrito en las “Notas de viaje” de Salvador Camacho Roldan:

“Tripulábanle de doce a diez y seis bogas y un piloto, quienes, a la bajada, ayudaban con sendos canaletes (remos) la corriente del río, y a la subida lo impedían con el auxilio de largas palancas, a veces complicadas con una horquilla en uno de sus extremos; la palanca se afianzaba en el lecho ó en los bancos de la orilla, y la otra extremidad en el pecho de los bogas, quienes, caminando sobre la cubierta con paso uniforme, unos tras otros, en dirección opuesta a la de la embarcación, la hacían subir con una velocidad de tres y a lo más cuatro leguas por día.” (Camacho, 1890: 161)

Con el establecimiento incipiente del puerto, llega la exploración de nuevos medios de transporte y la llegada de la primera embarcación a vapor en 1824. Es así como la

Fig. 10 Champán en el Río Magdalena. Fuente Thomas S. 1823

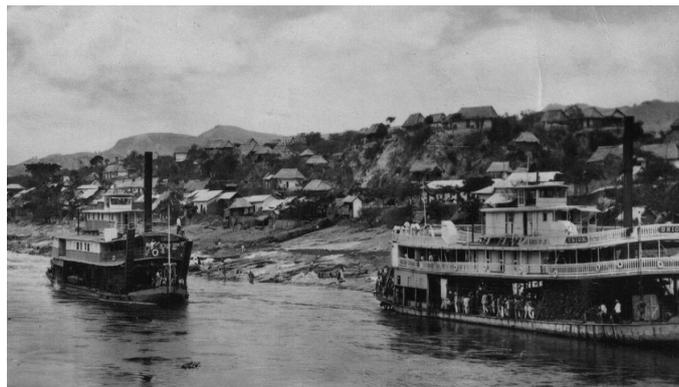
navegación por el Río Magdalena tomó fuerza a partir de 1846, cuando el entonces presidente Tomás Cipriano de Mosquera, estimuló mediante subsidios, el transporte fluvial y con ello, el comercio por el río. Es hacia 1880 aproximadamente, cuando el transporte de vapores por el Magdalena, permitió que Girardot tomara importancia como puerto fluvial con el “Puerto de los Guamos”, por su cercanía con Santafé de Bogotá, lo que implicó, en el contexto nacional, que su importancia comercial fuera comparable con la de Honda, que se había consolidado como puerto fluvial del Magdalena desde la Colonia.

La desmonopolización liberal de la navegación fluvial, permitió que los viajes comerciales por el Magdalena tomaran más fuerza. Además, la posibilidad de navegar el río, junto con la concentración de industrias nacientes, como el tabaco y el café, hicieron que Girardot tomase un nuevo carácter. Por una parte, la facilidad de conexión con el interior del país y con la costa, por medio del río, permitieron que allí se ubicaran hitos urbanos y arquitectónicos modernos, asociados a la industria. Así se estableció el Puerto de los Guamos y como menciona Wade Davis en su libro “Magdalena, historias de Colombia”, Girardot tomó el carácter de puerto fluvial más importante del Magdalena, debido a las iniciativas empresariales e industriales generadas después de la Guerra de los Mil Días.

La modernidad transforma el paisaje hacia un paisaje cultural industrial, marcando una relación distinta con la naturaleza. Gabriel García Márquez relata en sus crónicas y libros, partiendo de sus experiencias propias al viajar por el Río Magdalena, la forma en la que la proliferación de los barcos a vapor empieza a devastar los bosques aledaños al río, y así mismo los cambios en el paisaje con el crecimiento de la demanda de madera para abastecer los barcos, como se puede observar en las figuras 11 y 12, con un asentamiento cada vez más grande a orillas del río y la creciente deforestación. Así lo describe García Márquez en un aparte del libro “El amor en los tiempos del cólera”:

“—Es lo poco que nos va quedando del río —le dijo el capitán.

Florentino Ariza, en efecto, estaba sorprendido de los cambios, y lo estaría más al día siguiente, cuando la navegación se hizo más difícil, y se dio cuenta de que el río padre de La Magdalena, uno de los grandes del mundo, era solo una ilusión de la memoria. El capitán Samaritano les explicó cómo la deforestación irracional había acabado con el río en cincuenta años: las calderas de los buques habían devorado la selva enmarañada de árboles colosales que Florentino Ariza sintió como una opresión en su primer viaje.” (García, 1985: 181)



Esta transformación será analizada en un aparte posterior, que retrata los cambios del paisaje con la llegada de la modernidad, transformando el paisaje en un paisaje cultural industrial.

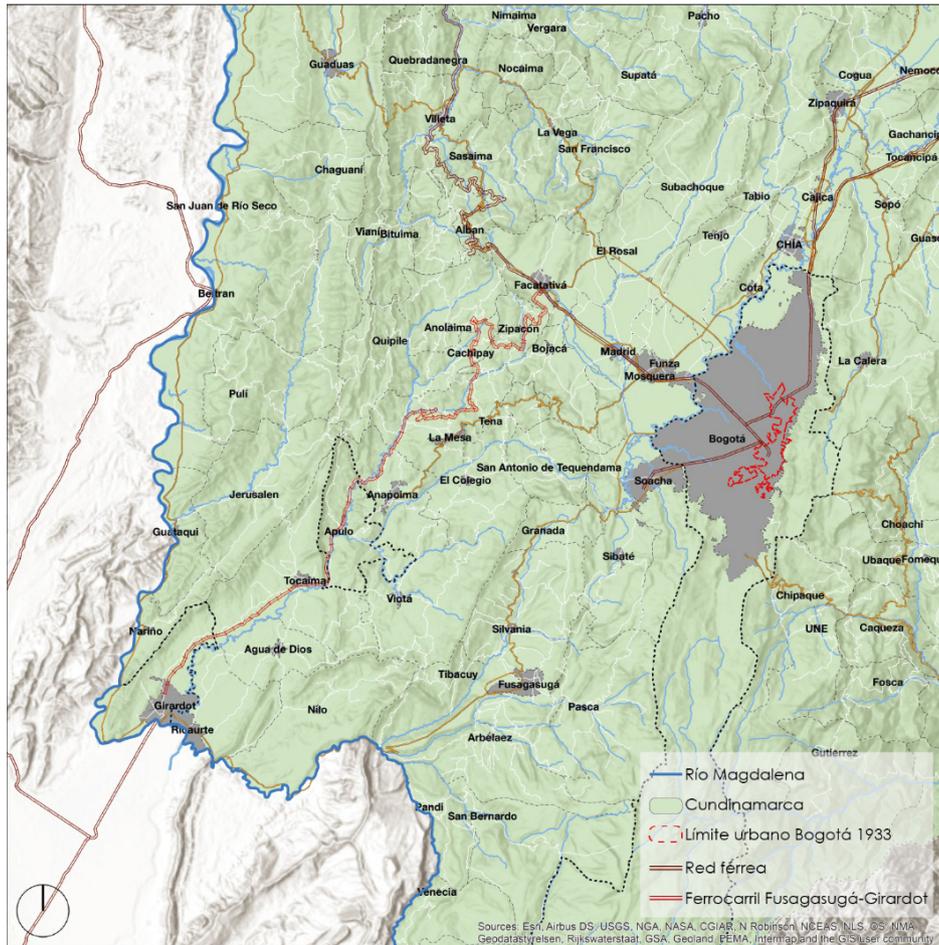
3.4. Moverse a través de la montaña: La llegada del Ferrocarril

A finales del siglo XIX, con la llegada de un nuevo gobierno y el crecimiento económico derivado de la explotación de productos como el café y el tabaco, el país emprendió proyectos de conexión vial. En línea con esta iniciativa, el gobierno inició en 1871 la construcción del Ferrocarril del Girardot. Para este proyecto se contrató al ingeniero Francisco Javier Cisneros, quien planteó la red de conexiones ferroviarias. Entre 1888 y 1909, el ferrocarril pasó por localidades como Facatativá, Zipacón, Cachipay, La Mesa, Anolaima, Anapoima, Apulo, Tocaima y Girardot, estableciendo una línea de 132 km entre Facatativá y Girardot. Esta línea tenía como objetivo atravesar y conectar las montañas, además de cruzar el valle.

El ferrocarril se convirtió en el proyecto económico, social y cultural más importante del país (Germán Ferro, 2019), convirtiendo a Girardot en un punto de convergencia económica, cultural y de movilidad, donde se unían la navegación fluvial y el transporte terrestre por ferrocarril. Para Girardot, la llegada del ferrocarril fue un catalizador de la actividad comercial, convirtiéndose en un punto de acopio y comercialización del café y el tabaco debido a la facilidad de transporte de estos productos por el río mediante barcos a vapor

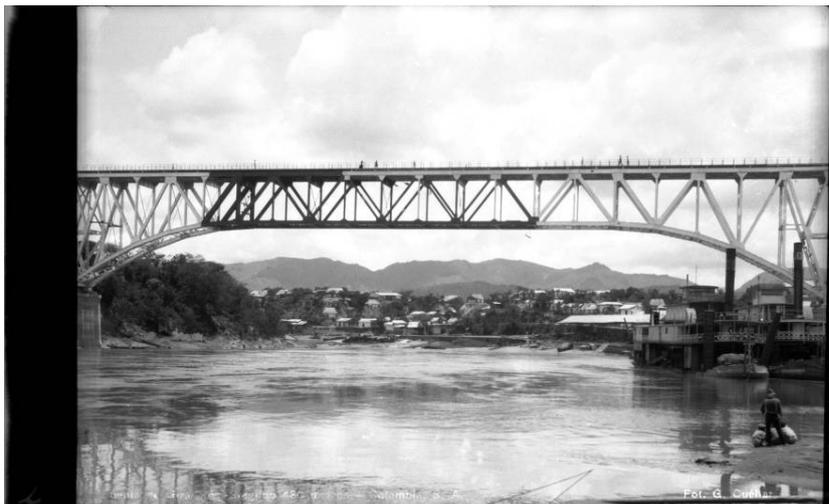
Fig.11 El Río Magdalena y Girardot en 1893 Fuente: Clímaco Calderón (1852-1913) Colombia 1893, p. 131

Fig.12 Vapores Río Magdalena Descargando en Girardot y Flandes. Fuente: "Paisaje del Río Magdalena- Girardot. Fecha Entre 1924-1927. Con estampilla Julio, 24, 1927, Fotografía de J.N Gómez & Co .Numerada 22.



o por ferrocarril. Asimismo, la llegada del ferrocarril impulsó el desarrollo de los municipios circundantes, como Apulo, que se consolidó como centro urbano. El contexto político detrás del impulso de la construcción del ferrocarril fueron los gobiernos liberales de la época, quienes a principios del siglo XX promovieron vehementemente la modernización del país. El ferrocarril se convirtió así en una de las primeras manifestaciones de la modernidad en el

Fig. 13 Mapa del recorrido de la línea férrea Girardot – Facatativá. Elaboración propia



Valle del Magdalena. Este proceso de modernización del país defendía el paso de lo rural-tradicional a lo moderno (Fayad, 2009).

Girardot se convirtió un lugar importante para la modernización del país. Tras la construcción del ferrocarril, era la segunda ciudad más importante del Alto Magdalena y el centro de transporte más destacado de toda la región del Magdalena. Esto fue resultado del momento histórico, la geografía y las iniciativas comerciales posteriores a la guerra de los mil días (Davis, 2020). Según Sauer, el paisaje cultural abarca todas las obras del hombre que caracterizan el paisaje, y en este caso, la geografía y las dinámicas económicas, históricas y culturales confluyen para generar una modificación en el paisaje. Es importante destacar que el paisaje natural, entendido como su configuración y características como el clima y la ubicación geográfica, también fue determinante para esto. El asentamiento en una zona cercana a la capital, con acceso al río y una vocación productiva de cultivos propios de climas cálidos como el café y el tabaco, contribuyó a la necesaria transformación del paisaje cultural en relación a las dinámicas políticas y económicas.

El paisaje cultural del valle se vio alterado con la influencia del ferrocarril, así como con las construcciones adyacentes, punto que se desarrollará más adelante con la descripción de

Fig. 14 Puente de Girardot. Fuente: Banco de la República.
Fotografía de Cuellar Jiménez, Gumersindo

la llegada de la arquitectura moderna. Adicionalmente, el ferrocarril estrechó la cercanía con la ciudad de Bogotá, convirtiendo a Apulo y Girardot, conectados por la misma línea de ferrocarril, en destinos vacacionales de “tierra caliente”, propiciando la apertura de hoteles y otros equipamientos.

En resumen, la llegada del ferrocarril al Valle del Magdalena representó un hito importante en el desarrollo del paisaje cultural. Girardot se convirtió en un punto neurálgico de la actividad comercial y en la confluencia entre la navegación fluvial y el transporte por ferrocarril. El desarrollo de los municipios aledaños como Apulo, también se vieron afectados e impulsados por el desarrollo de esta infraestructura moderna y emprenden asimismo una etapa de “modernización”. El ferrocarril fue una manifestación de la llegada de la modernidad al interior del valle de la Magdalena, una modernidad que atravesó la montaña con una estructura de hierro y se abrió paso a través del valle, manifestándose no solo en la infraestructura vial, sino también en la arquitectura y en conjunto, en el paisaje.

4. La modernización de Apulo y Girardot a partir de las nuevas infraestructuras de transporte.

El camino de la modernización introdujo tanto en Apulo como en Girardot, infraestructuras relacionadas inicialmente con el transporte fluvial y posteriormente férreo; es más, dichas infraestructuras fuertemente relacionadas con el curso del Río Magdalena en el territorio nacional, fueron el vehículo que condujo los cambios asociados a la modernidad y con ello, las respectivas transformaciones del paisaje cultural. En ese sentido, tanto la navegación por el Magdalena, como la instauración del ferrocarril, significaron para Girardot, la posibilidad de desarrollar diversas actividades industriales, dadas las iniciativas de los gobiernos para aquella época de posconflicto. Sucedió lo mismo en Apulo, las iniciativas políticas conllevaron el desarrollo industrial del municipio.

Identificar paisajes industriales implicar reconocer el carácter antropizado de los mismos, “la antropización, la acción humana sobre el espacio geográfico está constituida por prolongadas pervivencias y cambios convulsos que han marcado huellas profundas en el paisaje” (Trachana, 2010: 3). De manera que los procesos históricos de carácter nacional y regional, que involucraron el desarrollo de nuevas infraestructuras y tecnologías a lo largo del siglo XX, tuvieron una repercusión directa en la configuración de un paisaje cultural

dotado de un nuevo carácter industrial; la apropiación del río con fin de transporte adquiere otra connotación, cambia de escala: de champán a vapor, lo que implica una relación diferente entre personas y cuerpos hídricos, por ende, el desarrollo de la antropización del paisaje.

“El paisaje es un acumulador y, por tanto, un documento. Pero estos espacios siguen estando envueltos en la vida, por lo que constituyen un legado frágil, cuya pérdida puede acelerarse, al estar situados en ellos los focos de los intereses territoriales, si estos focos son dominantes” (Martínez de Pisón, 2000: 217). Es evidente, como mencionamos anteriormente, que el impacto de la modernidad y las nuevas dinámicas económicas y comerciales mediante la llegada de las nuevas infraestructuras de transporte, transforma la relación en el paisaje natural, exacerbando la deforestación y el consumo de los recursos naturales con la creciente industria de los barcos a vapor y los nuevos intereses territoriales al Valle del Magdalena.

La navegación de vapores y la construcción del ferrocarril de occidente dan la pauta inicial para identificar un paisaje cultural de tipo industrial, traído por la presencia del Río Magdalena: “El agua fue la fuerza motriz de toda industria desde la antigüedad” (Trachana, 2010: 5). Creemos, además, que el agua no es solo la materia prima que permite poner en funcionamiento las industrias, independientemente de su fin último, sino que además es

Fig. 15 Champán sobre el Magdalena en Girardot

Fig. 16 Puente de Girardot. Fotografías de Gumersindo Cuéllar Jiménez. Colección Biblioteca Luis Ángel Arango.



el vehículo que permitió su llegada, entendiendo que los ríos se comportan como cuerpos articuladores y ordenadores del territorio. Además, como señaló el arquitecto italiano Franco Borsi en 1975, un paisaje industrial está definido por “la forma en que el hombre imprime consciente y sistemáticamente al paisaje natural o agrícola, en el curso y con el fin de desarrollar actividades industriales” (Tranchana, 2010:4). Así, a orillas del Magdalena, en Girardot, se empieza a consolidar el naciente puerto fluvial industrial, como se observa en las figuras 16 y 17, aparece la infraestructura asociada a la navegación y al ferrocarril, además de también las primeras industrias relacionadas con el tratamiento y exportación del café, como la Hard & Rand Inc. y la Trilladora Magdalena.

Las infraestructuras de transporte trajeron consigo cambios en los paradigmas arquitectónicos del Valle del Magdalena a mediados del siglo XX: las estaciones de ferrocarril de Apulo y Girardot significaron el cambio de materialidad y tipología frente a aquellas viviendas indígenas y campesinas hechas en tierra. a estación de ferrocarril de Apulo, terminada durante el gobierno de Carlos Holguín en 1889, fue diseñada y construida bajo los preceptos de la naciente arquitectura moderna, que guardaba aún elementos característicos de lenguaje clásico. Además, el desarrollo de estas tipologías implica la adaptación de un lenguaje arquitectónico a las técnicas y materiales disponibles. En las fotografías (Figuras 19 y 20) se observa que el volumen de bodega de carga, corresponde con un pabellón de planta rectangular de muros de ladrillo. Por otra parte, la cubierta está elaborada a partir de cerchas de madera rolliza, con esterilla de guadua y finalmente terminada con tejas de barro. Cabe mencionar que, las cubiertas de barro fueron reemplazadas en edificaciones posteriores, por teja de zinc. Los elementos correspondientes al lenguaje de la arquitectura clásica están presentes sobre todo en la fachada del volumen principal de la estación (Figura 18). Se leen, además, elementos propios de la arquitectura moderna de clima cálido como los calados o celosías en fachada para proporcionar ventilación.

En Girardot, por otra parte, a partir de la navegación por el Magdalena y del transporte férreo, durante las primeras décadas del siglo XX, se construyeron infraestructuras relacionadas con la industria nacional naciente y con el comercio, lo que supuso la transformación hacia un paisaje cultural industrial, reiteramos, propiciado por las tecnologías del transporte. En los años treinta, se construyó a orillas del Magdalena, próximo al malecón, la Trilladora de café Magdalena. Del mismo modo, en Apulo, se construyó paralelamente, la fábrica de

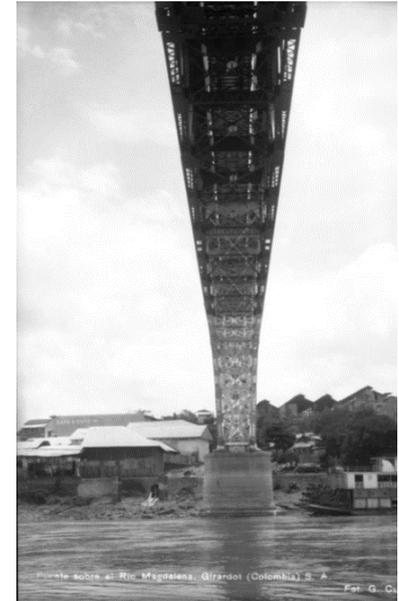


Fig. 17 Conformación de la orilla industrial del Río Magdalena en Girardot. Fotografía de Gumersindo Cuéllar Jiménez. Colección Biblioteca Luis Ángel Arango.



Cementos Portland, posteriormente Cementos Diamante, directamente articulada con la línea férrea.

La actividad de veraneo, relacionada con la aparición del ferrocarril de occidente, toma un rol fundamental dentro del desarrollo urbano de los dos municipios, es más, en Apulo, los hitos urbanos modernos, están representados mayormente, por el casino, actual alcaldía y el hotel, construido en 1906. En Girardot, el hotel Unión fue construido durante la primera década del siglo XX, y el hotel Tocarema, en la década de los cincuenta, siguiendo todos los preceptos de la arquitectura moderna. La actividad comercial, relacionada con las intenciones comerciales nacionales, llevó a que se encargara al arquitecto alemán, Leopoldo Rother, el diseño de una plaza de mercado (1946-1948), que, además de representar el paradigma de la arquitectura moderna europea, posee una relación espacial y funcional directa con el río, además de fortalecer la relación entre campesinos pescadores y río, debilitada por la introducción de los vapores, puesto que dada la cercanía de esta con el río, facilitaba el comercio de los productos obtenidos en la pesca artesanal de pequeña escala.

Fig. 18 Estación del Ferrocarril de Apulo en la actualidad.
Fotografía propia.



Es claro que en Apulo y en Girardot, a orillas del Magdalena, se conforma un paisaje cultural industrial, que ha evolucionado orgánicamente, de tal manera que en la actualidad configura un paisaje vestigio, ya que su proceso evolutivo concluyó aproximadamente en la década de los setenta, cuando se detuvo el transporte férreo y fluvial, pero aún existen rasgos característicos, que se mantienen visibles. (Trachana, 2010)

Podemos evidenciar que la modernidad trae consigo una serie de transformaciones que se manifiestan en la cultura y el espacio urbano, haciendo visible un cambio evidente en el periodo histórico, que debe ser analizado a partir de algunos agentes exógenos al territorio, como la aparición de infraestructuras de transporte que acrecentaron la relevancia geográfica de estas localizaciones. Esto transformó en un primer momento el paisaje cultural de estos dos asentamientos, dándoles un carácter industrial por la presencia del transporte fluvial y del ferrocarril de occidente, y vacacional, por la cercanía a la capital del país.

Fig. 19 y 20 Volumen de carga y descarga de la Estación de Ferrocarril de Apulo. Fotografías propias



Fig. 21 Interior de uno de los volúmenes de la estación del ferrocarril de Apulo. Detalle de cubierta, muro de ladrillo y celosía en fachada. Fotografía propia.



Fig. 22 Trilladora Magdalena S.A, 1932. Fuente: Asojuntas Girardot



Fig. 23 Fábrica de Cementos Portland. Fuente: Fotografías de Gumersindo Cuéllar Jiménez. Colección Biblioteca Luis Ángel Arango.



Fig. 24 Casino de Apulo, actual Alcaldía Municipal. Fotografía propia



Fig. 25 Plaza de Mercado Girardot, 1960. Fuente: Archivo

Sin embargo, el cierre de operaciones del ferrocarril de occidente y el cese del transporte fluvial generó un segundo momento de transformación del paisaje urbano, pues toda la infraestructura construida para este fin quedó abandonada y, con el paso del tiempo, se fue deteriorando físicamente. Como es previsible, el paisaje también resulta afectado, dejando a su paso deforestación y deterioro del río, pues según Sauer, el abandono y el olvido en las estructuras físicas del entorno, configuran una antítesis del paisaje, al pasar a ser elementos poco significativos para el ser humano; en cambio, lo que significan estos relictos industriales es, precisamente, los vacíos en el entramado urbano que no superaron el final del siglo XX.

Durante nuestra visita de campo evidenciamos que las infraestructuras que surgieron en los dos municipios con el fortalecimiento de la navegación fluvial, y, posteriormente, con el transporte férreo, se encuentran no solo caducas y obsoletas, sino también en estado de abandono y deterioro, lo que es común en casi todos los paisajes industriales: “Una gran



parte de estas estructuras se encuentran ya caducas debido a la reconversión industrial (...), hoy en plena decadencia física, funcional y significativa" (Trachana, 2010: 4).

Las siguientes imágenes, obtenidas durante visita de campo, evidencian las huellas de aquellas infraestructuras que, durante el siglo XX, desempeñaron funciones vanguardistas, pero que, actualmente se están abandonadas, y representan un segundo momento de transformación del paisaje moderno.

5. Ordenamiento territorial en torno al agua

A lo largo del artículo, exploramos el río no sólo como parte del entorno natural del paisaje colombiano, sino como un factor cultural clave, debido a la relación de las comunidades con

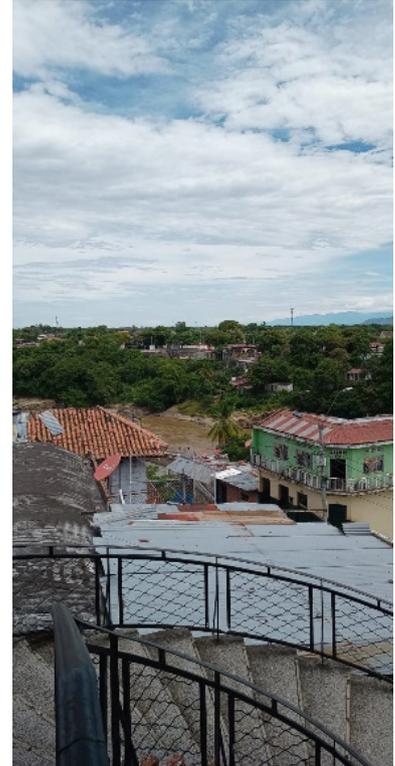


Fig. 26 Estado actual de la Estación de tren de Apulo. Fotografía propia.

Fig. 27 Visual hacia el río Magdalena desde la plaza de mercado de Girardot. Fotografía propia

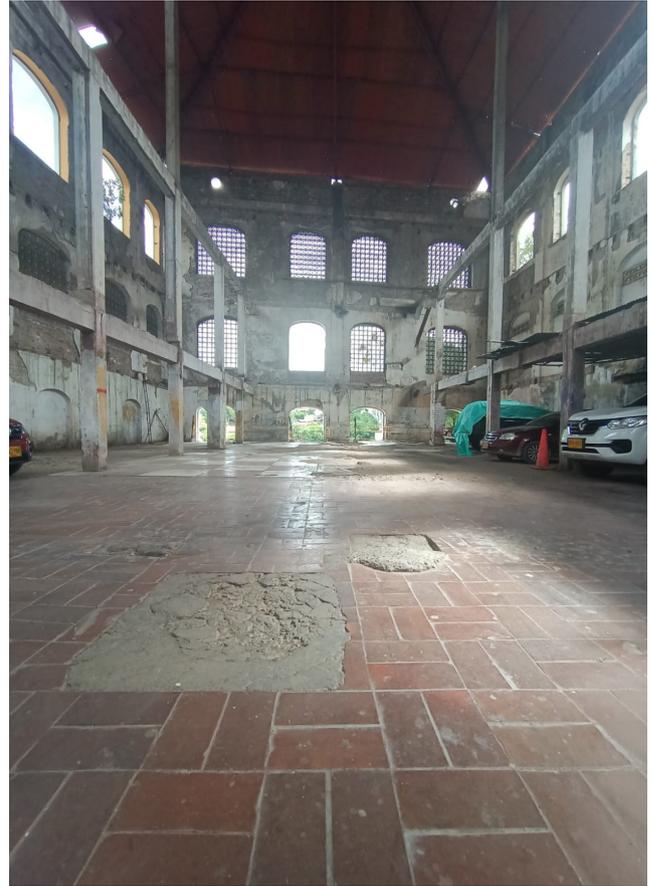


Fig. 28 y 29 Estado actual de la Trilladora Magdalena.
Fotografías propias

los ríos. Por un lado, analizamos el rol que ha tenido el río durante los distintos periodos históricos: un primer momento prehispánico, donde las comunidades que habitaban el Valle del Magdalena tenían un estrecho vínculo con el río; un segundo momento colonial, con el establecimiento de los métodos de navegación, que, por el contexto regional, convirtieron al río en la principal ruta comercial, tomando una gran importancia entre los siglos XVI y XIX y modificando también la relación entre río y paisaje, causando su deterioro y la devastación de los bosques. Exploramos también, un tercer momento, en el que aparecen

importantes infraestructuras de transporte que transforman tanto la relación entre los distintos asentamientos a escala regional y nacional, como el paisaje cultural, al introducir en el entramado urbano elementos o tipologías industriales, de veraneo y comerciales. Finalmente, analizamos el ocaso de la modernidad, caracterizado por el deterioro físico y la pérdida de importancia y apropiación de aquellos hitos urbanos, producto de la búsqueda del "progreso. Asimismo, éste implica el ocaso del río, que es olvidado con el auge moderno en el valle del Magdalena en el panorama nacional.

Este artículo tiene como objetivo resaltar las transformaciones en el paisaje en relación con la apropiación de los dos ríos estudiados y, a través de la aprehensión de éstos, encontrar un medio para enfrentar los retos que supone el ordenamiento territorial en el futuro inmediato. Así, hemos estudiado cómo el Río Magdalena, en un primer momento, fue un vehículo para el desarrollo de los asentamientos y que esto se ha ido perdiendo conforme nuevos medios de transporte han tomado prelación e importancia en el territorio. Es así como se puede pensar en un escenario en donde el río retome relevancia a través de los avances tecnológicos.

Creemos que, en el contexto contemporáneo, no es descabellado pensar en un río que nuevamente desarrolle culturalmente los asentamientos en relación simbiótica con el ser humano, donde se enriquezca el paisaje natural con la actividad humana.

5. Bibliografía

- Rodríguez Melo, S.M (2011) Memorias y Patrimonio del Tren de Girardot. El Itinerario Cultural como Alternativa de Sostenibilidad del Conjunto Patrimonial. Universidad Nacional de Colombia
- Sauer, Carl O. La morfología del paisaje. Polis, Revista de la Universidad Bolivariana, vol. 5, núm. 15, 2006
- Camacho Roldan, Salvador. (1890) Notas de viaje, Colombia y Estados Unidos de América. Librería colombiana Camacho Roldan y Tamayo.
- Procolombia. Convivir, Conocer, Conservar. Manual ilustrado para guías de turismo del Río Magdalena. Punto aparte editores.

- El río Magdalena, territorios posibles. (2021) Bogotá, Ediciones Banco de la república
- Davis, Wade. (2020) Magdalena, Historias de Colombia. Bogotá. Editorial Planeta
- Rivas, Medardo. (1946) Los trabajadores de tierra caliente. Prensas de la Universidad Nacional de Colombia
- Trachana, Angélique. (2010) Paisajes culturales. Caso de los paisajes industriales. Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura
- Martínez de Pisón, Eduardo. (2000) "La protección del paisaje. Una reflexión" en Estudios sobre el paisaje, Madrid, UAM Ediciones
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2018) Río Bogotá y Cerros Orientales, Patrimonio Ambiental de la Ciudad. Bogotá
- Díaz, Luis. (2011) La Categoría del paisaje cultural. AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana. Vol. 6, núm. 1, enero-abril, 2011, pp. 57-80
- García Márquez, Gabriel. (1985) El amor en los tiempos del cólera. Ediciones La Cueva