

05 DE SEPTIEMBRE DE 2018

**EMBARCADERO TURÍSTICO DE  
GIRARDOT, ACTOR PRINCIPAL EN EL  
DESARROLLO MUNICIPAL**

DANIEL FERNANDO AGUIAR HERNANDEZ  
INGENIERO CIVIL  
ESPECIALISTA EN DISEÑO URBANO



Embarcadero Turístico de Girardot, Actor Principal en el Desarrollo Municipal

Daniel Fernando Aguiar Hernández

Daniel Beltrán Amado, Prof. Dr.

José David Pinzón Ortiz, Prof. Arq. Mg.

Trabajo de Investigación Presentado como Requisito para Optar al Título de:

Magister en Territorio y Ciudad

Universidad Jorge Tadeo Lozano

Facultad de Artes y Diseño

Maestría en Territorio y Ciudad

Bogotá, Colombia

2018

## **Dedicatoria**

*No encuentras la felicidad, y es tan fácil, sólo debes escuchar a tu corazón antes que intervenga tu cabeza que está condicionada por la memoria, que complica todo con cosas viejas, con órdenes del pasado, con prejuicios que enferman, que encadenan.*

*La cabeza que divide, es decir empobrece, la cabeza que no acepta que la vida es como es, no como debería ser.*

*Haz sólo lo que amas y serás feliz.*

*El que hace lo que ama está benditamente condenado al éxito, que llegará cuando deba llegar porque lo que debe ser será y llega naturalmente.*

*Facundo Cabral*

## **Agradecimientos**

Primeramente agradezco a Dios, por darme la oportunidad de cumplir este sueño, por la vida, la salud, y haberme dado el regalo más grande de mi vida, mi madre; en segundo lugar a mi madre Rocío del Pilar Hernández Paramo, quien es la artífice de lo que soy, porque ella con su infinito amor, pudo ofrecerme una excelente educación, y el amor incondicional que una madre puede brindar a un hijo y, por último a mis codirectores de trabajo de grado, el Doctor Daniel Beltrán Amado y el Arquitecto José David Pinzón Ortiz, quienes siempre colocaron a mi disposición su amistad y su conocimiento.

## Resumen

Este trabajo de investigación tiene como objetivo analizar las propuestas establecidas en las herramientas de planificación urbana y planes de ordenamiento territorial y de gobierno, en su coherencia, consistencia y congruencia analizadas, teniendo como base la aplicación y efectividad al momento de impactar el territorio, para entender las condiciones actuales urbanas del embarcadero mediante una revisión historiográfica del mismo.

En el desarrollo de esta investigación de orden analítico se asumió un enfoque cualitativo, con análisis descriptivo - exploratorio, a través de imágenes, tablas, cartografía, y comparaciones entre las diferentes propuestas y acciones adelantadas del sector público - privado, con el fin de establecer una caracterización sectorial, un recuento histórico, la identificación y valuación de los proyectos propuestos para la transformación de este sector.

Este estudio analiza la aplicabilidad y efectividad de lo formulado para lograr una transformación en el contexto físico - espacial, ambiental, social y económico, acorde con las dinámicas practicadas en el sector del Embarcadero Turístico de Girardot. Además, logra evidenciar la influencia que tienen y generan los sectores público y privado en la ejecución de los proyectos propuestos en el municipio de Girardot - Cundinamarca a partir de la década de los 50, y el impacto determinado en el desarrollo urbanístico del sector y las dinámicas de sostenibilidad y sustentabilidad del territorio.

El desarrollo de esta investigación demuestra el estado actual del sector del Embarcadero Turístico de Girardot, cuáles propuestas establecidas para la transformación del territorio se llevaron a cabo y a qué grado de ejecución llegaron.

**Palabras claves:** planificación urbana, ordenamiento territorial, gestión pública, dinámicas poblacionales, historiografía

### **Abstract**

In this research work aims to analyze the proposals established in the urban planning tools and territorial planning plans and government plans, in their coherence, consistency and consistency, analyzed based on the application and effectiveness at the time of impacting the territory, to understand the current urban conditions of the pier through a historiographical review of it.

In the development of this research, a qualitative approach was adopted, with descriptive - exploratory analysis, through images, tables, cartography, and comparisons between the different proposals and advanced actions of the public - private sector, in order to establish a sectorial characterization, a historical memory, the identification and valuation of the proposed projects for the transformation of this sector.

This study analyzes the applicability and effectiveness of the proposals to achieve a transformation in the physical - spatial, environmental, social and economic context, in accordance with the practical dynamics in the tourist jetty sector of Girardot. In addition, achieves evidence of the influence that the public and private sectors have on the execution of projects in the municipality of *Girardot - Cundinamarca* as of the decade of the 50's; and the impact determined in the urban development of the sector and the dynamics of sustainability and sustainability of the territory.

The development of this research demonstrates the current state of the sector of the touristic pier of *Girardot*, which proposals established for the transformation of the territory are carried out and to what degree of execution they arrived.

**Keywords:** urban planning, territorial ordering, public management, population dynamics, historiography

**Tabla de Contenido**

	Pág.
Introducción .....	18
Capítulo 1 .....	21
Diseño de Investigación .....	22
Marco metodológico. ....	23
Nivel de investigación.....	24
Contexto del problema de investigación – pregunta.....	25
Universo.....	27
Capítulo 2.....	29
Caracterización Sectorial .....	29
Descripción geográfica nacional.....	29
Descripción geográfica local.....	35
Sector del embarcadero.....	38
Descontaminación del río Bogotá.....	53
Capítulo 3.....	87
Recorriendo la Historia.....	87
Crecimiento urbano de la ciudad. ....	87
Periodo Fundacional 1852 – 1880. ....	91
Periodo dorado 1880 – 1930.....	97

## EMBARCADERO TURÍSTICO DE GIRARDOT PARA EL DESARROLLO MUNICIPAL 7

Periodo de transición 1930 – 1960.....	111
Periodo cambio de vocación 1960 – 1980.....	123
Periodo consolidación de conjuntos cerrados 1980 – 2000.....	133
Periodo de planificación y ordenamiento 2000 – 2018. ....	142
Capítulo 4.....	155
Factores de Cambio.....	155
Necesidad de transformación.....	155
Propuesta para la construcción del embarcadero turístico de Girardot.....	156
Propuesta avenida de los puentes.....	157
Propuesta hotel.....	157
Propuesta plan piloto de desarrollo para Girardot. ....	159
Propuesta de renovación urbana. ....	163
Propuesta plan parcial Girardot vuelve al río. ....	164
Propuestas por el plan de ordenamiento territorial. ....	176
Propuesta por la Cámara de Comercio.....	181
Propuesta el malecón turístico de Girardot.....	184
Capítulo 5.....	187
Conclusiones.....	187
Recomendaciones .....	190
Referencias.....	197

EMBARCADERO TURÍSTICO DE GIRARDOT PARA EL DESARROLLO MUNICIPAL 8

Anexos ..... 201

### Lista de Figuras

	Pág.
Tabla 1 <i>Problemáticas de la subcuenca del río Bogotá (Apulo-Girardot)</i> .....	53
Tabla 2 <i>Ecosistemas del río bajo Bogotá (Apulo-Girardot)</i> .....	55
Tabla 3 <i>Programas estratégicos</i> .....	57
Tabla 4 <i>Descontaminación del río Bogotá</i> .....	60
Tabla 5 <i>Propuestas para los ríos Magdalena y Bogotá</i> .....	62
Tabla 6 <i>Tratamiento para la ronda de los ríos Magdalena y Bogotá</i> .....	63
Tabla 7 <i>Temas estratégicos, programas y proyectos del plan de acción ambiental del municipio de Girardot (SIGAM)</i> .....	64
Tabla 8 <i>Limpieza de playas ribereñas</i> .....	64
Tabla 9 <i>Proyecto 4: servicio de limpieza de playas ribereñas en zonas urbanas</i> .....	64
Tabla 10 <i>Crecimiento urbano 1852-1880 Girardot-Cundinamarca</i> .....	95
Tabla 11 <i>Crecimiento urbano 1880-1930 Girardot-Cundinamarca</i> .....	107
Tabla 12 <i>Crecimiento urbano 1930-1960 Girardot-Cundinamarca</i> .....	120
Tabla 13 <i>Crecimiento urbano 1960-1980 Girardot-Cundinamarca</i> .....	129
Tabla 14 <i>Crecimiento urbano 1980-2000 Girardot-Cundinamarca</i> .....	138
Tabla 15 <i>Acciones para el desarrollo</i> .....	194

**Lista de Figuras**

	Pág.
<i>Figura 1.</i> Mapa de Colombia, escala 1:14000000.....	30
<i>Figura 2.</i> Mapa de Girardot, escala 1:80000 .....	31
<i>Figura 3.</i> Mapa de las principales vías en Colombia, escala 1:14000000.....	32
<i>Figura 4.</i> Mapa de vías férreas en Colombia, escala 1:14000000.....	33
<i>Figura 5.</i> Mapa del río Magdalena de Colombia, escala 1:14000000.....	34
<i>Figura 6.</i> Mapa del cruce de caminos en Colombia, escala 1:14000000 .....	35
<i>Figura 7.</i> Construcción del embarcadero turístico de Girardot .....	37
<i>Figura 8.</i> Mapa de la localización del embarcadero turístico de Girardot, escala 1:80000 .....	37
<i>Figura 9.</i> Mapa de la comuna I de Girardot (1), escala 1:25000.....	38
<i>Figura 10.</i> Mapa de la comuna I de Girardot (2), escala 1:25000.....	39
<i>Figura 11.</i> Edificio de La Trilladora Magdalena S.A. de la casa inglesa - R. J. Jones & Cía. S.A. en Girardot (1).....	40
<i>Figura 12.</i> Edificio de La Trilladora Magdalena S.A. de la casa inglesa - R. J. Jones & Cía. S.A. en Girardot (2).....	41
<i>Figura 13.</i> Puerto de los Guamos de Girardot.....	41
<i>Figura 14.</i> Puerto de los Guamos de Girardot (2) .....	42
<i>Figura 15.</i> Trilladoras y Fábrica de Hielo de Grace & Cía. C.A. (1).....	42
<i>Figura 16.</i> Trilladoras y Fábrica de Hielo de Grace & Cía. C.A. (2).....	43
<i>Figura 17.</i> Parque de la Locomotora (Oro sólido) .....	44
<i>Figura 18.</i> Parque de la Locomotora (La casa del jefe de la estación y el cantinazo) .....	44
<i>Figura 19.</i> Vertimientos de aguas negras al río Magdalena, barrio 10 de mayo, Girardot .....	46

<i>Figura 20.</i> Vertimientos de aguas negras al río Magdalena, embarcadero turístico de Flandes ..	46
<i>Figura 21.</i> Vertimientos de aguas negras al río Magdalena, ronda de Flandes (1) .....	47
<i>Figura 22.</i> Acopio de llantas usadas, ronda de Girardot .....	47
<i>Figura 23.</i> Vertimientos de aguas negras al río Magdalena, ronda de Flandes (2) .....	48
<i>Figura 24.</i> Vertimientos de aguas negras al río Magdalena, barrio Puerto Montero Girardot. ....	48
<i>Figura 25.</i> Desembocadura del río Bogotá al río Magdalena, límites entre los municipios Girardot (izquierda) y Ricaurte (derecha) .....	49
<i>Figura 26.</i> Construcción de un muro de contención sobre río Magdalena, barrio La Capilla Flandes .....	49
<i>Figura 27.</i> Problemas ambientales de la cuenca baja. ....	56
<i>Figura 28.</i> Braceros cargan el café de exportación en las embarcaciones del Alto Magdalena - Puerto de Los Guamos .....	74
<i>Figura 29.</i> Vista al edificio sobre el puerto de Girardot que sirve de bodega al ferrocarril de Girardot.....	74
<i>Figura 30.</i> Grupo de pequeños yates alineándose para el deporte de regatas en el río Magdalena, atracaderos de Girardot.....	75
<i>Figura 31.</i> Población de Girardot y el Alto Magdalena 1869-1938. ....	76
<i>Figura 32.</i> Población de Girardot y su área de influencia 1938-2005.....	79
<i>Figura 33.</i> Embarcadero turístico de Girardot.....	82
<i>Figura 34.</i> Electrificadora de Cundinamarca.....	83
<i>Figura 35.</i> Electrificadora SKN.....	83
<i>Figura 36.</i> Vivienda sector punta del palo (1).....	84
<i>Figura 37.</i> Vivienda sector punta del palo (2).....	85

<i>Figura 38.</i> Equipamiento cultural Media Torta.....	85
<i>Figura 39.</i> Comunas Girardot – Cundinamarca, escala 1:80000.....	88
<i>Figura 40.</i> Área urbana 2018 Girardot - Cundinamarca.....	88
<i>Figura 41.</i> Área comunas Girardot - Cundinamarca .....	89
<i>Figura 42.</i> Porcentaje área comunas respecto al área urbana de Girardot.....	90
<i>Figura 43.</i> Mapa de Girardot, escala 1:80000 .....	90
<i>Figura 44.</i> Mapa de Girardot (1852-1880), escala 1:80000 .....	91
<i>Figura 45.</i> Estructura ocupacional de la población, 1870 .....	92
<i>Figura 46.</i> Crecimiento urbano 1852-1880 Girardot-Cundinamarca. ....	95
<i>Figura 47.</i> Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana 1852-1880 Girardot-Cundinamarca .....	96
<i>Figura 48.</i> Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas 1852-1880 Girardot-Cundinamarca .....	96
<i>Figura 49.</i> Mapa de Girardot (1880-1930), escala 1:80000 .....	97
<i>Figura 50.</i> Proyectos de ferrocarriles entre el río Magdalena y Bogotá.....	99
<i>Figura 51.</i> Ferrocarril de Girardot resultados operacionales a 1920 .....	102
<i>Figura 52.</i> Movimiento de carga del puerto fluvial de Girardot importaciones 1927-1930 .....	103
<i>Figura 53.</i> Movimiento de carga del puerto fluvial de Girardot exportaciones 1927-1930.....	103
<i>Figura 54.</i> Ferrocarril de Girardot resultados operacionales de 1921 a 1930 .....	104
<i>Figura 55.</i> Crecimiento urbano 1880-1930 Girardot-Cundinamarca .....	108
<i>Figura 56.</i> Girardot y la población Alto Magdalena 1869-2005 .....	109
<i>Figura 57.</i> Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana 1880-1930 Girardot-Cundinamarca .....	110

<i>Figura 58.</i> Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas 1880-1930 Girardot-Cundinamarca .....	111
<i>Figura 59.</i> Mapa de Girardot (1930-1960), escala 1:80000 .....	112
<i>Figura 60.</i> Número de cabezas de ganado vendidas en las ferias de Girardot en los semestres A y B de 1921-1979 .....	115
<i>Figura 61.</i> Crédito según destino económico en Girardot 1943-1982 (%) .....	118
<i>Figura 62.</i> Crédito según destino económico en Girardot 1943-1982 (%) .....	119
<i>Figura 63.</i> Movimiento de la propiedad raíz en Girardot 1935-1975. ....	120
<i>Figura 64.</i> Crecimiento urbano 1930-1960 Girardot-Cundinamarca .....	121
<i>Figura 65.</i> Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana 1930-1960 Girardot-Cundinamarca .....	122
<i>Figura 66.</i> Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas 1930-1960 Girardot-Cundinamarca .....	122
<i>Figura 67.</i> Mapa de Girardot (1960-1980), escala 1:80000 .....	124
<i>Figura 68.</i> Destino de las ventas comerciales .....	125
<i>Figura 69.</i> Girardot, distribución histórica de la cartera bancaria .....	125
<i>Figura 70.</i> Catastro la propiedad raíz Girardot 1915-2000 .....	128
<i>Figura 71.</i> Crecimiento urbano 1960-1980 Girardot-Cundinamarca .....	130
<i>Figura 72.</i> Relación en el desarrollo urbano entre vivienda y conjuntos cerrados en el municipio de Girardot 1960-1980 .....	130
<i>Figura 73.</i> Cantidad de vivienda popular y otros frente cantidad de conjuntos cerrados Girardot 1960-1980 .....	130

Figura 74. Porcentaje de vivienda popular y otros frente porcentaje de conjuntos cerrados Girardot 1960-1980 .....	131
<i>Figura 75.</i> Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana 1960-1980 Girardot-Cundinamarca .....	131
<i>Figura 76.</i> Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas 1960-1980 Girardot-Cundinamarca. ....	132
<i>Figura 77.</i> Mapa de Girardot (1980-2000), escala 1:80000 .....	133
<i>Figura 78.</i> Número de empresas creadas por quinquenios y que renovaron el registro entre 1935 y 1999 en Girardot .....	134
<i>Figura 79.</i> Distribución del censo económico 1999 de Girardot por actividad.....	135
<i>Figura 80.</i> Uso del suelo en Girardot, escala 1:80000 .....	135
<i>Figura 81.</i> Localización centros comerciales Girardot, escala 1:1000000.....	136
<i>Figura 82.</i> Crecimiento urbano 1980-2000 Girardot-Cundinamarca .....	138
<i>Figura 83.</i> Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana 1980-2000 Girardot-Cundinamarca .....	139
<i>Figura 84.</i> Relación en el desarrollo urbano entre vivienda popular y conjuntos cerrados en el municipio de Girardot 1980-2000.....	140
<i>Figura 85.</i> Cantidad de vivienda popular y otros frente cantidad de conjuntos cerrados Girardot 1980-2000 .....	140
<i>Figura 86.</i> Porcentaje de vivienda popular y otros frente porcentaje de conjuntos cerrados Girardot 1980-2000 .....	140
<i>Figura 87.</i> Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas 1980-2000 Girardot-Cundinamarca .....	141

<i>Figura 88.</i> Mapa de Girardot (2000-2018), escala 1:80000 .....	142
<i>Figura 89.</i> Actividad y tipo de establecimiento.....	143
<i>Figura 90.</i> Actividad y tipo de establecimiento 2005.....	143
<i>Figura 91.</i> Porcentaje de participación de actividades en el municipio de Girardot 2005.....	144
<i>Figura 92.</i> Licencias de construcción expedidas por planeación municipal 2004-2018.....	145
<i>Figura 93.</i> Licencias de construcción expedidas por planeación municipal 2004-2018.....	145
<i>Figura 94.</i> Índice de crecimiento en licencias de construcción expedidas por planeación municipal 2004-2018 .....	146
<i>Figura 95.</i> Relación en el desarrollo urbano entre vivienda popular y conjuntos cerrados en el municipio de Girardot 2000-2018.....	146
<i>Figura 96.</i> Cantidad de vivienda popular y otros frente cantidad de conjuntos cerrados Girardot 2000-2018 .....	147
<i>Figura 97.</i> Porcentaje de vivienda popular y otros frente porcentaje de conjuntos cerrados Girardot 2000-2018 .....	147
<i>Figura 98.</i> Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana 2000-2018 Girardot-Cundinamarca .....	148
<i>Figura 99.</i> Crecimiento urbano 2000-2018 Girardot-Cundinamarca .....	149
<i>Figura 100.</i> Crecimiento urbano 2000-2018 Girardot-Cundinamarca .....	149
<i>Figura 101.</i> Crecimiento urbano 2000-2018 Girardot-Cundinamarca .....	150
<i>Figura 102.</i> Crecimiento urbano histórico Girardot-Cundinamarca .....	150
<i>Figura 103.</i> Crecimiento urbano histórico Girardot-Cundinamarca. ....	151
<i>Figura 104.</i> Índice de crecimiento urbano histórico Girardot-Cundinamarca .....	152
<i>Figura 105.</i> Índice de crecimiento urbano histórico Girardot-Cundinamarca .....	153

<i>Figura 106.</i> Crecimiento urbano histórico por comunas Girardot-Cundinamarca.....	153
<i>Figura 107.</i> Índice de crecimiento urbano histórico Girardot-Cundinamarca .....	154
<i>Figura 108.</i> Mapa de las zonas para el desarrollo, plano 17 .....	160
<i>Figura 109.</i> Mapa del plan vial segunda etapa, plano 20 .....	161
<i>Figura 110.</i> Propuesta de renovación urbana en el embarcadero turístico de Girardot .....	164
<i>Figura 111.</i> Mapa del plan parcial Girardot vuelve al río, Girardot, escala 1:80000.....	166
<i>Figura 112.</i> Mapa del plan parcial Girardot vuelve al río, Girardot escala 1:20000.....	167
<i>Figura 113.</i> La estación, Casa de La Cultura .....	169
<i>Figura 114.</i> Hotel san Germán .....	170
<i>Figura 115.</i> Parque de la Locomotora .....	170
<i>Figura 116.</i> Parque de la Locomotora (2) .....	171
<i>Figura 117.</i> Parque de La Locomotora (3) .....	171
<i>Figura 118.</i> Oro Solido, sector del parque de la Locomotora .....	172
<i>Figura 119.</i> Viejoteca Mi Cuate, sector del parque de la Locomotora.....	172
<i>Figura 120.</i> Restaurante La Vieja Guardia Las 3 BBB, sector del parque de la Locomotora ...	173
<i>Figura 121.</i> Parque Jorge Eliecer Gaitán, contiguo al parque de la Locomotora.....	173
<i>Figura 122.</i> Mapa de lo ejecutado plan parcial Girardot vuelve al río, Girardot .....	174
<i>Figura 123.</i> Bulevar calle 16 o camellón de comercio.....	175
<i>Figura 124.</i> Bulevar calle 16 o camellón de comercio (2) .....	176
<i>Figura 125.</i> Contratación pública SECOP.....	181
<i>Figura 126.</i> Proyectos asociados a los demás programas estratégicos.....	183
<i>Figura 127.</i> Proyectos asociados a los demás programas estratégicos.....	183
<i>Figura 128.</i> Línea de tiempo de los diferentes periodos analizados: 1852 a 2018.....	186

**Lista de Anexos**

	Pág.
Anexo 1. Cuadro de Coherencia de la Investigación.....	202
Anexo 2. Hechos Históricos y Urbanísticos de Girardot.....	204
Anexo 3. Objetivos del Plan Parcial .....	207
Anexo 4. Componentes del Plan Parcial Girardot Vuelve al Río.....	208
Anexo 5. Programas y Proyectos del Plan Parcial .....	211

## **Introducción**

El desarrollo social, económico, físico - espacial y ambiental de las regiones, se deriva de gestiones desarrolladas desde los diferentes sectores públicos y privados, por lo cual, el objetivo principal de esta investigación es analizar las propuestas establecidas en las herramientas de planificación, planes de ordenamiento y planes de gobierno, en su coherencia, aplicación y efectividad, para entender por qué no se han mejorado las condiciones urbanas del embarcadero ubicado en Girardot (Cundinamarca – Colombia), a partir de una revisión historiográfica del territorio.

Uno de los atractivos más importantes del municipio de Girardot - Cundinamarca es su vocación turística, dada por la ubicación geográfica, debido a su cercanía con la capital del país: Bogotá; sin embargo, registros históricos determinan que a pesar de que el municipio presenta un fuerte índice de crecimiento urbano y económico, estos dos no evidencian desarrollo, como tampoco, la transformación urbanística del sector más representativo y tradicional de la región como lo es el *embarcadero turístico de Girardot*, el cual se encuentra en un estado de deterioro y abandono físico - espacial, con poca inversión en equipamientos colectivos que eleven la calidad de vida de los habitantes del sector, bajo interés en cumplir las normas ambientales para descontaminar el río Magdalena y la inexistencia de empresas que puedan explotar económicamente este territorio.

Con estos antecedentes, no se establece la coherencia y efectividad en la gestión de las políticas de desarrollo urbano, como también, la no aplicación en las propuestas de planificación establecidas en el sector del embarcadero de Girardot, esto demuestra porque las condiciones urbanas determinadas por las lógicas de sostenibilidad no evidencian progreso en este territorio. Es por tal razón, que es importante desarrollar un trabajo de investigación profundo que permita

establecer una caracterización sectorial, un recuento histórico, la identificación y valuación de propuestas de desarrollo territorial, con el objetivo de entender las condiciones urbanísticas actuales que presenta el sector.

Para ello se realizó una revisión historiográfica en el sector del embarcadero turístico de Girardot, en sus propuestas desde 1950 hasta el 2018. Se determinó este espacio de tiempo, debido a que en la década de los 50 del anterior siglo, dio inicio el cambio de dinámicas económicas y sociales en el municipio de Girardot en Cundinamarca, practicadas hasta el día de hoy.

En este sentido, y durante el desarrollo del primer capítulo de esta investigación se presentará una caracterización sectorial donde se describen los aspectos físico - espaciales, sociales, ambientales y económicos del sector del *embarcadero turístico del municipio de Girardot*, en el que se resalta la importancia de este sitio para el desarrollo de la región a lo largo de su historia, al igual qué, la comparación de los sitios más representativos con el estado actual de los mismos, para establecer el desgaste que han sufrido al paso de los años.

En el segundo capítulo se realiza un recuento historiográfico, del crecimiento urbanístico del municipio en un periodo de tiempo desde 1852 hasta 2018, en el que se resalta la importancia del proceso de desarrollo municipal en aspectos físico - espaciales, sociales, económicos y ambientales, y cómo este, incidió en las dinámicas económicas y culturales de los girardoteños, por otro lado, se destacan los hechos más importantes que enmarcaron la historia del municipio de Girardot, que intervinieron en la transformación del sector del embarcadero turístico.

Lo anterior se realizó con el fin de identificar si este desarrollo municipal, ayudó a mejorar la calidad de vida de los habitantes del municipio, o si por el contrario se vieron afectados sus intereses en la práctica de sus dinámicas económicas y sociales, para estas, se enmarcan aspectos

político - administrativos, los cuales se encargan de velar por el bienestar social de la comunidad, con prácticas relacionadas a su desarrollo como modelo de ciudad.

Por último, se realiza una identificación y valuación de las propuestas de desarrollo urbanístico para el sector del embarcadero, desde sus objetivos, alcances y grado de gestión, en el que se resalta la coherencia, pertinencia y efectividad de las propuestas establecidas para desarrollo urbano del territorio que no se ejecutaron en su totalidad, lo que incidió en las condiciones físico - espaciales y las prácticas de sus dinámicas económicas, sociales y ambientales del sector.

## Capítulo 1

El territorio como objeto de estudio que se aborda desde un marco historiográfico, se interpreta de acuerdo con Montañez y Delgado (1998) como:

Toda relación social tiene ocurrencia en el territorio y se expresa como territorialidad. El territorio es el escenario de las relaciones sociales y no solamente en el marco espacial que delimita el dominio soberano de un estado. El territorio no es fijo, sino móvil, mutable y desequilibrado. La realidad geosocial es cambiante y requiere permanentemente nuevas formas de organización territorial (pp. 122-123).

Por otro lado Giménez (1996) tiene la siguiente definición:

El término territorio remite a cualquier extensión de la superficie terrestre habitada por grupos humanos y, delimitada en diferentes espacios: local, municipal, regional, nacional o supranacional. Se trata de un espacio estructurado y objetivo estudiado por la geografía física y representada cartográficamente. Sabemos que el territorio así evocado está lejos de ser un espacio virgen, indiferenciado y neutral que solo sirve de escenario para la acción social o de contenedor de la vida social y cultural. Se trata siempre de un espacio valorizado sea instrumentalmente (bajo el aspecto ecológico, económico o geopolítico), sea culturalmente (bajo el ángulo simbólico – expresivo) (p. 10).

Esta investigación entiende como territorio a un espacio físico, espacial que obedece a las relaciones sociales, ambientales y económicas, donde busca describir desde un enfoque sistémico las transformaciones en las dinámicas de espacio, tiempo desde la década de los 50 del siglo XX hasta el 2018.

### **Diseño de Investigación**

Este capítulo establece el diseño de la investigación que lleva la constitución del ejercicio del presente trabajo de investigación, en el marco de la formación avanzada, como lo es el nivel de maestría, aquí se identifican los tipos, métodos, diseño y universo de la investigación realizada durante el periodo 2016 - 2017, con el fin, de identificar cuál fue el proceso de análisis y la procedencia de los datos que permiten la elaboración de conclusiones y sugerencias centradas en la planificación, ordenamiento y gestión del territorio, que para este caso, es el *embarcadero turístico de Girardot*.

El método utilizado es el analítico, debido a que el objeto de investigación se dividió en periodos de tiempo, los cuales se desarrollaron por medio de variables que a su vez generaron unos indicadores; los anteriores elementos se obtuvieron por medio de una revisión documental en todo el contexto municipal, apoyado por el método historiográfico para determinar las condiciones urbanísticas del sector del Embarcadero Turístico de Girardot en el paso del tiempo.

El enfoque de esta investigación es cualitativa, debido a que en el desarrollo de los datos, se da por medio de una explicación histórica a cada una de las variables como son los datos bibliográficos y datos archivados, como también, la recopilación del saber por medio de entrevistas a expertos, sin embargo, se utilizan herramientas estadísticas propias del enfoque cuantitativo para establecer el crecimiento urbano de Girardot en el paso del tiempo.

Ahora bien, para desarrollar el problema y la pregunta de investigación, se emplearon estrategias enmarcadas en los capítulos, donde en primera instancia se realizó la caracterización del territorio, como segunda instancia, el recuento histórico del crecimiento urbano del municipio y en la tercera se determinaron las propuestas establecidas para la transformación urbanística del Embarcadero Turístico de Girardot. Lo anterior se ejecutó por medio de cartografía, tablas y

ejercicios estadísticos, que determinaron una información válida para realizar las conclusiones finales y sus respectivas recomendaciones de esta investigación.

**Marco metodológico.** La presente investigación tiene como objetivo general, analizar las propuestas establecidas en las herramientas de planificación, planes de ordenamiento y planes de gobierno, en su coherencia, consistencia y congruencia, analizadas teniendo como base la aplicación y efectividad al momento de impactar el territorio, para entender, mediante una revisión historiográfica del territorio, las condiciones urbanas actuales del embarcadero. Para lograr lo anterior, esta investigación se realiza por medio de un enfoque cualitativo y cuantitativo, a través, del método descriptivo - exploratorio.

A continuación, se establecen los siguientes objetivos específicos:

- Explorar las condiciones físico - espaciales, sociales, económicas, jurídicas - normativas y de ordenamiento actual del embarcadero mediante el levantamiento de información y revisión documental, para identificar la transformación que ha sufrido el territorio en su proceso histórico en su trazabilidad de tiempo y espacio.
- Describir el proceso histórico del desarrollo urbano del embarcadero, para explicar las condiciones actuales a partir de la sistematización historiográfica.
- Analizar la coherencia, aplicación y efectividad de las propuestas en las condiciones urbanas del sector desde la década de los 50 del siglo XX hasta el día de hoy, a partir de la contrastación en la ejecución de estos a través de la implementación de los instrumentos de planificación, gestión y financiación en cuanto al desarrollo de los principios generales del plan de ordenamiento territorial, para identificar los factores de deterioro en el territorio en su estado actual.

La primera fase de la investigación es exploratoria, debido a que se realiza una caracterización del territorio, para identificar las condiciones actuales del sector. En su segunda fase se emplea la historiográfica, como método de revisión documental, esto con el fin de identificar el desarrollo urbanístico del municipio y las propuestas establecidas para la transformación del sector del embarcadero turístico, en periodos de tiempo determinados por los hechos trascendentales que sufrió Girardot. En su última fase, se realiza por medio de la investigación descriptiva, para identificar el grado de ejecución de las propuestas establecidas para el desarrollo urbanístico del sector.

**Nivel de investigación.** Este proceso obedece a una investigación analítica, que de acuerdo con Abril (2007) lo define como

la desmembración [sic] de un todo, en sus elementos para observar su naturaleza, peculiaridades, relaciones, etc. Es la observación y examen minuciosos de un hecho en particular. Para utilizarlo en la investigación se tendrá necesariamente que realizarla sistemáticamente a través de etapas que son: observación, descripción, examen crítico, descomposición del fenómeno, enumeración de las partes, ordenación y clasificación. (p. 11).

Con lo anterior, para el desarrollo de esta investigación se aplicó un enfoque cualitativo y cuantitativo, por medio del método descriptivo - exploratorio y la historiografía, a través de imágenes, tablas, cartografía, y comparaciones entre las diferentes propuestas y acciones adelantadas del sector público - privado.

Sobre el *método de investigación descriptiva*, Arias (1999) determina que “consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno o suceso con establecer su estructura o comportamiento” (p. 20). Por su parte, la *investigación exploratoria*, “es aquella que se efectúa sobre un tema u objeto

poco conocido o estudiado, por lo que sus resultados constituyen una visión aproximada de dicho objeto” (Arias, 1999, p. 19).

Tratando la *investigación historiográfica*, Delgado (2010) indica que es

el método analítico-sintético. Es indispensable que en el estudio de las cuestiones históricas se analicen los sucesos descomponiéndolos en todas sus partes para conocer sus posibles raíces económicas, sociales, políticas, religiosas o etnográficas, y partiendo de este análisis llevar a cabo la síntesis que reconstruya y explique el hecho histórico (p. 11).

Se utiliza el método exploratorio, con el fin, de realizar una caracterización del sector del embarcadero turístico de Girardot, para identificar las condiciones físico - espaciales, sociales, económicas y ambientales actuales de este territorio.

Se emplea la historiografía, para interpretar como es la evolución urbanística de este sector en su espacio - tiempo, mediante periodos establecidos por los hechos más representativos del municipio, como también, identifica cuáles son las propuestas establecidas para el desarrollo del embarcadero turístico y como estas incidieron en su transformación físico - espacial.

Por otro lado, el método descriptivo, se emplea para evidenciar el grado de deterioro físico - espacial del sector del embarcadero, y como este, puede afectar directamente las prácticas ambientales, sociales y económicas ejercidas por el territorio.

**Contexto del problema de investigación – pregunta.** El sector del embarcadero turístico de Girardot se encuentra en un estado deterioro físico – espacial avanzado, lo anterior se evidencia en el abandono de inmuebles que se acentuaban en el sector ahora ocupados por habitantes de calle, lo anterior se relaciona con el cambio en las dinámicas económicas que se practicaban, por otro lado, la contaminación del río Magdalena, justifica las pocas actividades

náuticas que se practican, anteriormente se ejercían deportes náuticos a nivel nacional, ahora solo se realiza un recorrido hacia la denominada *isla del sol*, esta falta de conciencia ambiental incide directamente en las prácticas sociales, argumentadas en la poca asistencia de turistas y habitantes del municipio al sector.

La estrategia empleada para responder al problema si la coherencia, aplicación y efectividad en las propuestas de planificación establecidas en el sector del embarcadero de Girardot, que no han mejorado sus condiciones, como también, a la pregunta de investigación ¿Por qué las propuestas de planificación no han generado cambios en las condiciones del sector del embarcadero de Girardot - Cundinamarca?, es por medio de la investigación analítica, con enfoque cualitativo de acuerdo a técnicas descriptivas propias del método historiográfico que se asumió para la resolución del problema.

Los datos que se recolectaron provienen de investigaciones realizadas en el municipio, que se encuentran únicamente en la biblioteca del Banco de La República de Girardot, debido a su origen y edad, los textos que se localizan en la biblioteca son: Girardot uno de los siete caminos (Martínez y Betancourt, 2008); Plan piloto de desarrollo urbano de Girardot (Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), 1972); Renovación urbana... utopía y realidad (Rodríguez, 1977-1978); Gentes y hechos de Girardot (Niño, 1953-1954); Pasado presente y futuro de nuestra ciudad (Estévez, 1930); Fortalecimiento del sector turístico (Cámaras de comercio Bogotá, Girardot, Facatativá, Fusagasugá y Zipaquirá, 2005); Plan regulador urbano para Girardot (Fandiño, Laborde, Mejía, Navarrete, Olave, Daza y Rincón, 1985);y periódicos del *El Diario*. Los demás textos, se encontraron por internet a excepción del *Plan parcial Girardot Vuelve al Río*, este último, lo suministro una persona que hizo parte de la formulación de este plan. (Gobernación de Cundinamarca, 1998).

Para llevar a cabo esta investigación, se ejecutaron tres etapas para la recolección de la información:

- En la primera etapa, se realizó un recorrido por los sectores del Embarcadero Turístico y el Parque de La Locomotora, esto con el fin de obtener la mayor cantidad de información posible, sobre el estado actual de la infraestructura presente en este territorio, como también, se hizo un recorrido en lancha por el río Magdalena desde el Embarcadero de Girardot hasta La Isla del Sol en Ricaurte, para obtener una mejor visual en las condiciones actuales del río y sus rondas, antes y después de la conexión con el río Bogotá.
- La segunda etapa, está enmarcada por la revisión documental, esta se desarrolló en las instalaciones de la Biblioteca del Banco de La República de Girardot, debido a que la mayoría de los textos escritos sobre el municipio, solo se encuentra en este lugar. La base de datos parte en la década de los 50, por el motivo del inicio en las practicas turísticas; se establece como referencia los datos del periódico "El Diario" desde 1950 hasta 1975, estos explican cómo se desarrolló el municipio en ese periodo de tiempo y cuáles eran las practicas desarrolladas por los Girardoteños, por los demás textos, identifican las propuestas para el desarrollo urbanístico de Girardot y como estas inciden en las dinámicas económicas, sociales y ambientales del territorio.
- En la tercera y última etapa, se realiza la comparación de estas propuestas establecidas para el sector del Embarcadero Turístico de Girardot con el estado actual del territorio, esto con el fin, de evidenciar el grado de ejecución que estas lograron y como ayudo a la transformación urbanística del territorio.

**Universo.** El territorio que aborda esta investigación es el sector del embarcadero turístico de Girardot, en sus aspectos físico - espacial, como también, en sus dinámicas sociales,

económicas y ambientales (ver Anexo 1). Esta evidencia que efectivamente se realizaron propuestas para la transformación urbanística del sector, planteadas desde la década de los 50 hasta el día de hoy.

## Capítulo 2

### Caracterización Sectorial

En este capítulo se realiza la descripción geográfica nacional, regional y local del embarcadero turístico de Girardot, se identifican los sistemas de transporte que intervienen en el municipio, como lo son el fluvial, férreo y vial, y su importancia en el desarrollo del municipio. Por otro lado, se describen los aspectos físico - espaciales, ambientales, sociales y económicos del sector del embarcadero, para identificar el estado actual del territorio y como este se ha deteriorado al paso de los años, lo anterior, se ilustra por medio de imágenes, registro fotográfico y cartografía del sector.

**Descripción geográfica nacional.** El municipio de Girardot se localiza en el suroccidente del departamento de Cundinamarca, su posición geográfica se ve altamente favorecida, al estar en medio de tres capitales del país, a saber: está a 134 kilómetros de Bogotá, capital del departamento de Cundinamarca y capital de Colombia; a 67 km de Ibagué, capital del departamento del Tolima; y a 176 kms con Neiva, capital del departamento del Huila. Su localización respecto a los puertos más importantes del país es, a 975 km con el municipio de Tumaco, puerto marítimo sobre el Océano Pacífico en el departamento de Nariño; a 374 km con el municipio de Buenaventura, puerto marítimo sobre el Océano Pacífico en el departamento del Valle del Cauca; y a 1.079 km con el municipio de Barranquilla, capital del departamento del Atlántico y puerto marítimo sobre el Océano Atlántico y el más importante del país, como lo indica la *Figura 1*.



*Figura 1.* Mapa de Colombia, escala 1:14000000. Fuente: Elaboración propia.

A escala regional, el municipio de Girardot colinda por el norte con los municipios de Nariño y Tocaima, por el sur con el río Magdalena y el municipio de Flandes, por el oriente con el río Bogotá y el municipio de Ricaurte y por el occidente con el río Magdalena, municipio de Nariño y municipio de Coello, como se aprecia la *Figura 2*.

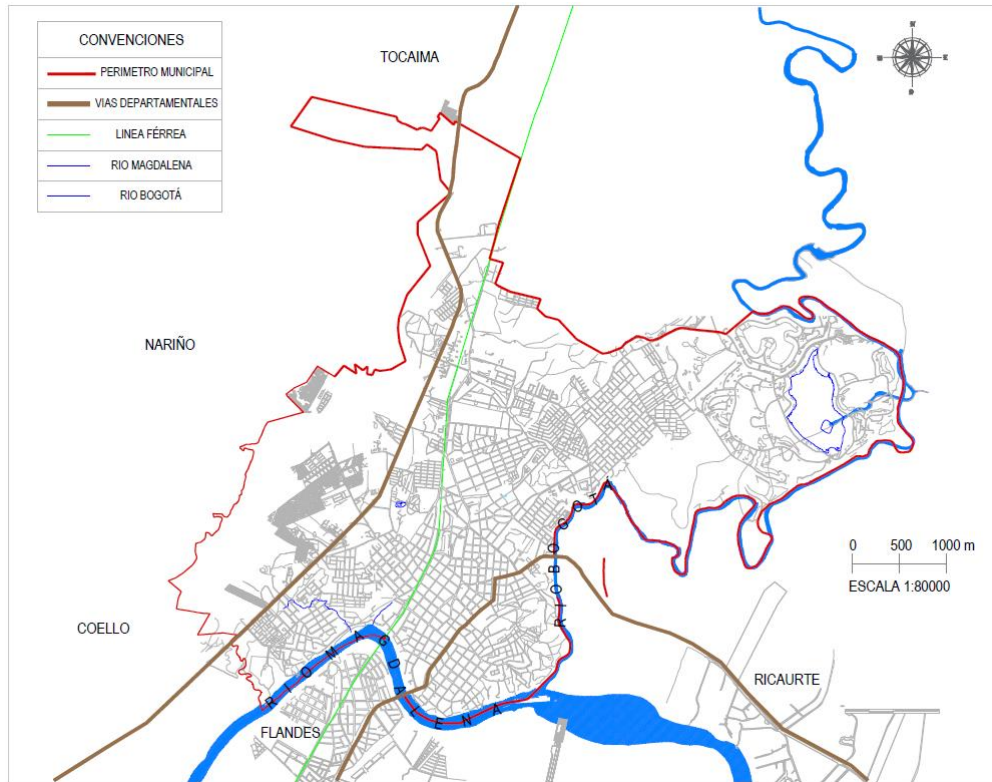


Figura 2. Mapa de Girardot, escala 1:80000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

Girardot es llamada comúnmente por sus habitantes como la ciudad del cruce de caminos, esto debido a que por allí pasan los tres sistemas de transporte utilizados en Colombia, como lo son el sistema vial, sistema férreo y sistema fluvial.

El sistema vial contiene vías nacionales como son:

- Vía doble calzada Bogotá - Silvania - Fusagasugá - Chinauta - Ricaurte - Girardot, este trazado es el más importante, ya que conecta al interior con el occidente del país, más exactamente con el puerto de Buenaventura, pasando por sectores de importante desarrollo como el eje cafetero.
- Vía Bogotá - La Mesa - Anapoima - Apulo - Tocaima - Girardot - Nariño - Guataquí - Beltrán - Cambao - Armero Guayabal, la vía está en ampliación de un tercer carril, su importancia por conectar al interior con la costa Atlántica.

- Vía Girardot - Flandes - Espinal - Guamo - Saldaña - Natagaima - Castilla - Aipe - Neiva, la vía está en ampliación de un tercer carril, su importancia por conectar al interior con el suroccidente del país.

La *Figura 3* corresponde al sistema vial en Colombia, reflejado a continuación:



*Figura 3.* Mapa de las principales vías en Colombia, escala 1:14000000. Fuente: Elaboración propia.

El sistema Férreo contiene los siguientes trazados como:

- Facatativá - Girardot, este trazado se empezó a construir en el año 1880 y se culminó en el año 1909, con esta obra, se conectó al centro del país con la costa atlántica, por medio del río Magdalena, ya que era la única ruta disponible a la fecha, por esta razón, los municipios emplean el tren como alternativa para transportar materias primas y transporte de personas hacia el río y distribuir las por las diferentes zonas del país.

- Neiva - Girardot, este trazado se consolida en 1930 con la construcción del puente férreo localizado entre los municipios de Flandes y Girardot, con esta magnífica obra se articuló el sur del país con Bogotá.
- Ibagué - Girardot, también se consolidó con la construcción del puente férreo, en este trazado se articulaba el centro del país con la costa atlántica por medio de este sistema, fue otra opción de transporte diferente al fluvial, debido a que los trazados estaban destinados llegar hasta Santa Marta, capital del departamento del Magdalena.

La *Figura 4* corresponde al sistema férreo en Colombia, reflejado a continuación:



*Figura 4.* Mapa de vías férreas en Colombia, escala 1:14000000. Fuente: Elaboración propia.

El sistema fluvial se desarrolla por medio del río Magdalena, quien nace en el páramo de Las Papas en el departamento del Huila, hasta la desembocadura en Bocas de Ceniza en Barranquilla, capital del departamento del Atlántico, esta imponente arteria fluvial, fue sin duda el

polo de desarrollo del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, su trazado beneficio a todos los municipios aledaños al río, lo anterior logro establecer al puerto de Girardot junto con el puerto de Honda, como los principales puertos del interior del país.

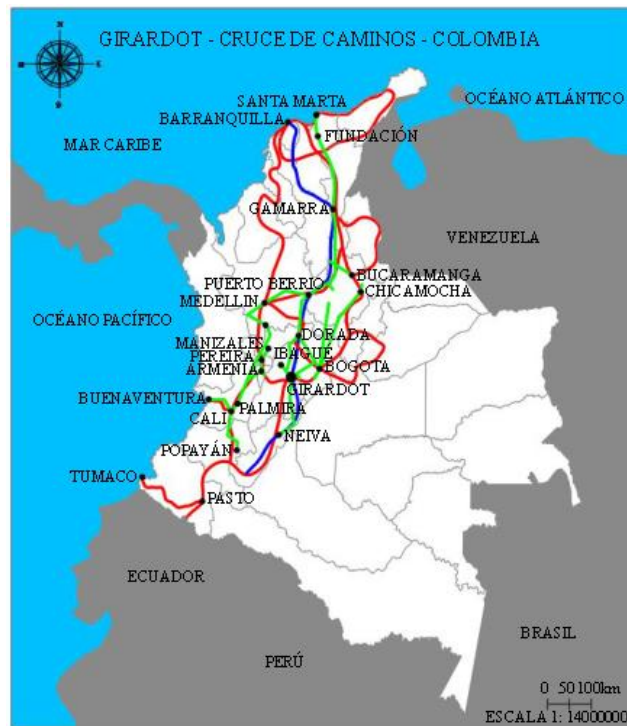
La *Figura 5* corresponde al recorrido del río Magdalena en Colombia, reflejado a continuación:



*Figura 5.* Mapa del río Magdalena de Colombia, escala 1:14000000. Fuente: Elaboración propia.

Debido a estas tres condiciones, Girardot se constituye como un municipio en desarrollo que tuvo en los finales del siglo XIX e inicios del siglo XX su época dorada. Sus dinámicas económicas la establecen como una ciudad de servicios, implementación de pequeñas industrias, comercio y acopio de mercancías dirigidas desde la Costa Atlántica a la capital del país y viceversa. El embarcadero se sitúa entre los principales sitios en importancia de la ciudad. Otro proyecto que afianzo el desarrollo económico del municipio fue la construcción del puente Ospina Pérez en

1950, situado entre los municipios de Girardot y Flandes, logra articular el suroccidente con el interior del país, lo anterior potencializa este sistema implementado ya en todo el país. El mapa de la *Figura 6* refleja la unión de los tres sistemas de transporte, el cual es denominado comúnmente en el municipio por el cruce de caminos.



*Figura 6.* Mapa del cruce de caminos en Colombia, escala 1:14000000. Fuente: Elaboración propia.

**Descripción geográfica local.** El Municipio ve alteradas sus dinámicas poblacionales, dado el decaimiento de los sistemas férreo y fluvial, el transporte de mercancías y personas se hacían mayormente por las carreteras nacionales, por esta razón, Girardot se ve en la obligación de cambiar las dinámicas practicadas en su época dorada. Las ferias ganaderas inauguradas en 1908, las cuales se realizaban dos veces al año, junio y diciembre, atraían personas que comercializaban con ganado, lo anterior avisaba de una actividad que se iba apropiar como

principal, desde la década de los 30 para luego consolidarse a finales de los 50 del siglo XX, cuando se crea el reinado nacional del turismo.

Esta gran idea, establece a Girardot entre las mejores ciudades para el turismo en Colombia, logró implementar grandes inversiones tanto publicas (con la construcción del embarcadero turístico), como privadas (con la construcción de hoteles).

El embarcadero turístico se posiciona como uno de los principales sitios de interés por parte de los turistas que llegan a la ciudad, así lo indica Niño:

El puerto de los guamos se vera convertido en uno de los principales sitios, sino el principal, de Girardot. El proyecto para la realización del Embarcadero Turístico, que en tal sitio se construirá, es ambicioso y su presupuesto asciende a la suma de dos millones de pesos. Estará dotado el Embarcadero de grill con terraza para baile, restaurante con aire acondicionado, bar, muelles flotantes para embarcaciones y otras comodidades que harían indudablemente de este sitio las delicias no solo de los turistas sino también de los habitantes de Girardot, ciudad que en razón a su importancia turística necesita un lugar de tal índole que ahora, por fin, parece estar a punto de convertirse en realidad. Con un sitio como el Embarcadero, Girardot se ubica de hecho en la primera de las ciudades turísticas del interior. La gran afluencia de gente que un lugar de estos traerá a la ciudad no sera poca y los beneficios que de esto se desprenden para el comercio de Girardot son igualmente importantes. (Niño, 1964, p. 24).

Este se inaugura a finales de la década de los 60, y allí se realizan las mejores fiestas de la región, éste potencia el festival nacional del turismo, por su gran construcción reflejada en la Figura 7, muy futurista para la época.



Figura 7. Construcción del embarcadero turístico de Girardot. Fuente: (Niño, 1966, p. 13).

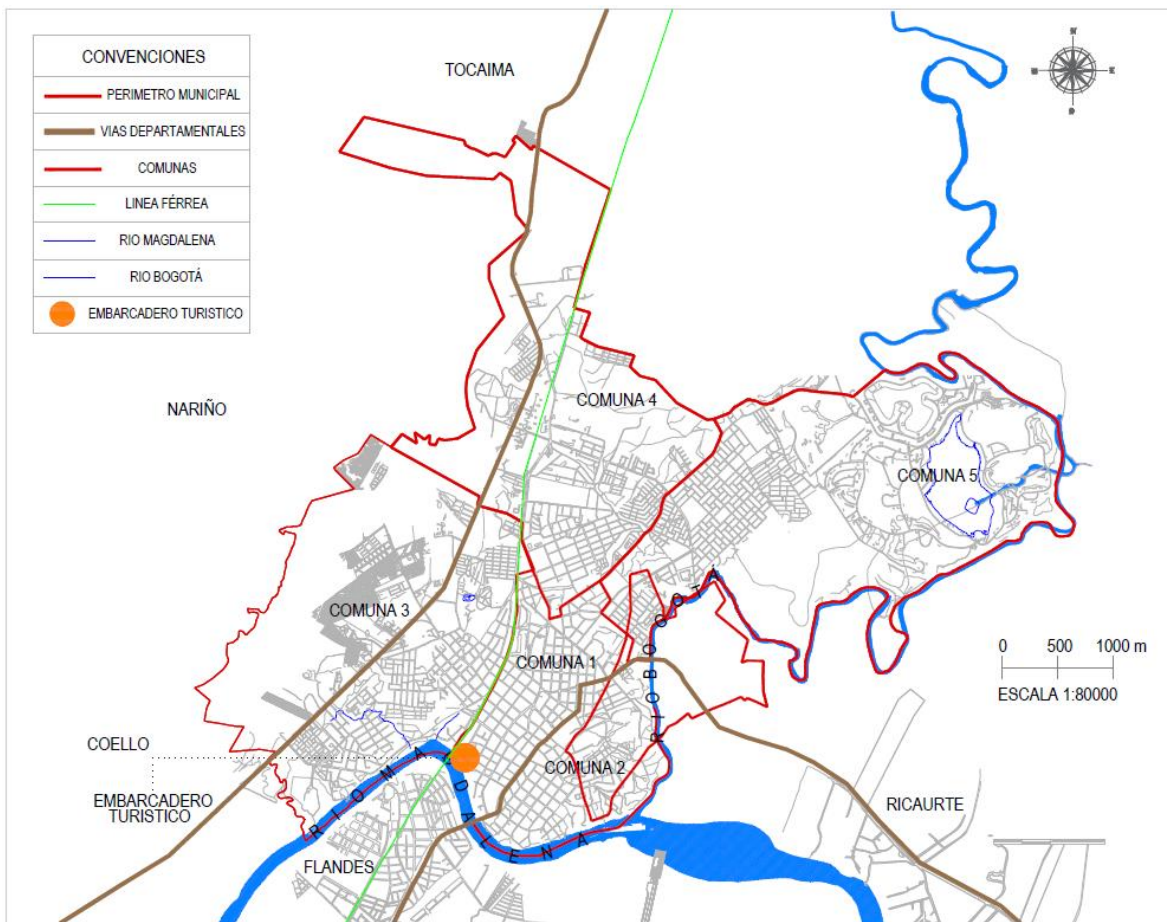
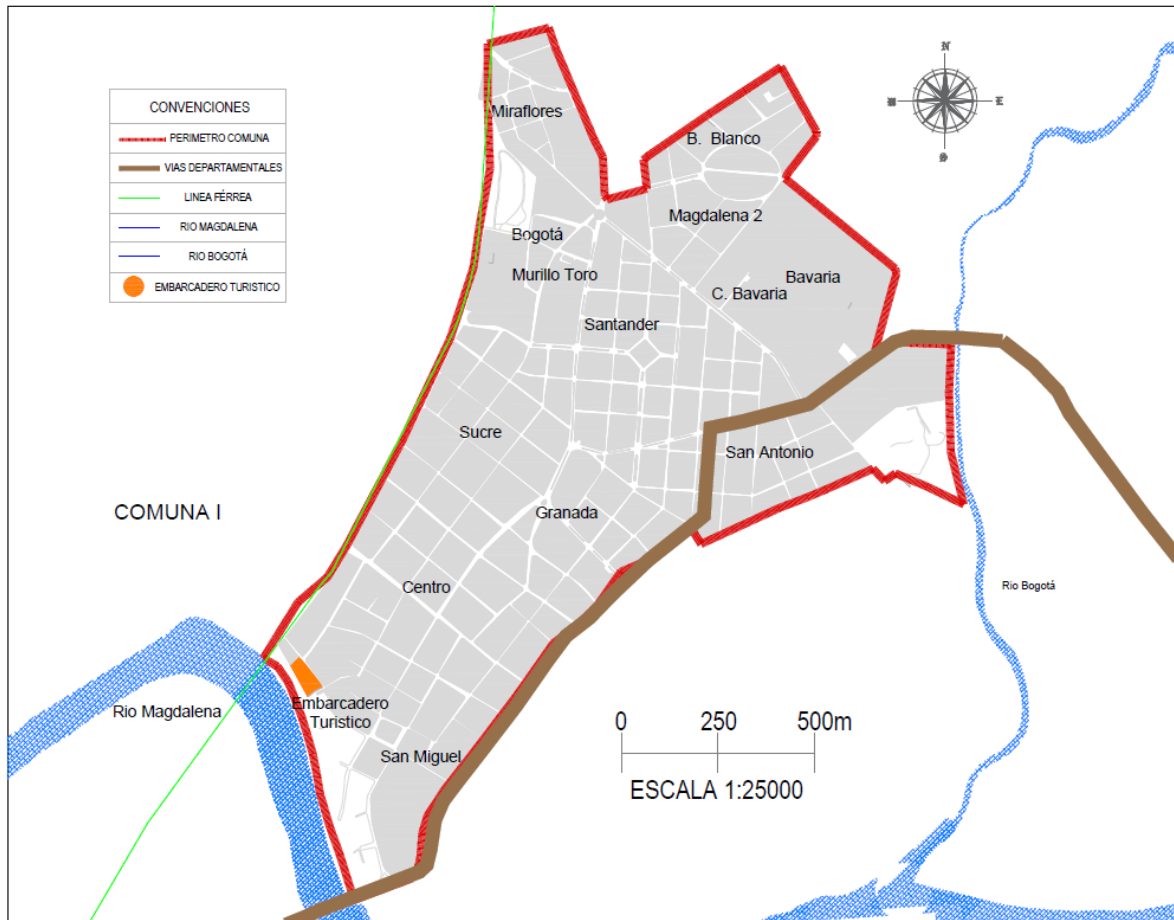


Figura 8. Mapa de la localización del embarcadero turístico de Girardot, escala 1:80000. Fuente:

Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

Este sitio está localizado paralelo al río Magdalena, que pertenece al barrio san Miguel de la comuna uno de Girardot, colinda por el norte, con el barrio centro (comuna uno), por el sur, con el río Magdalena, Por el oriente, con el barrio puerto Montero (comuna dos) y por el occidente, con el barrio santa Helena (comuna tres), como se observa en las Figuras *Figura 8* y *Figura 9*.



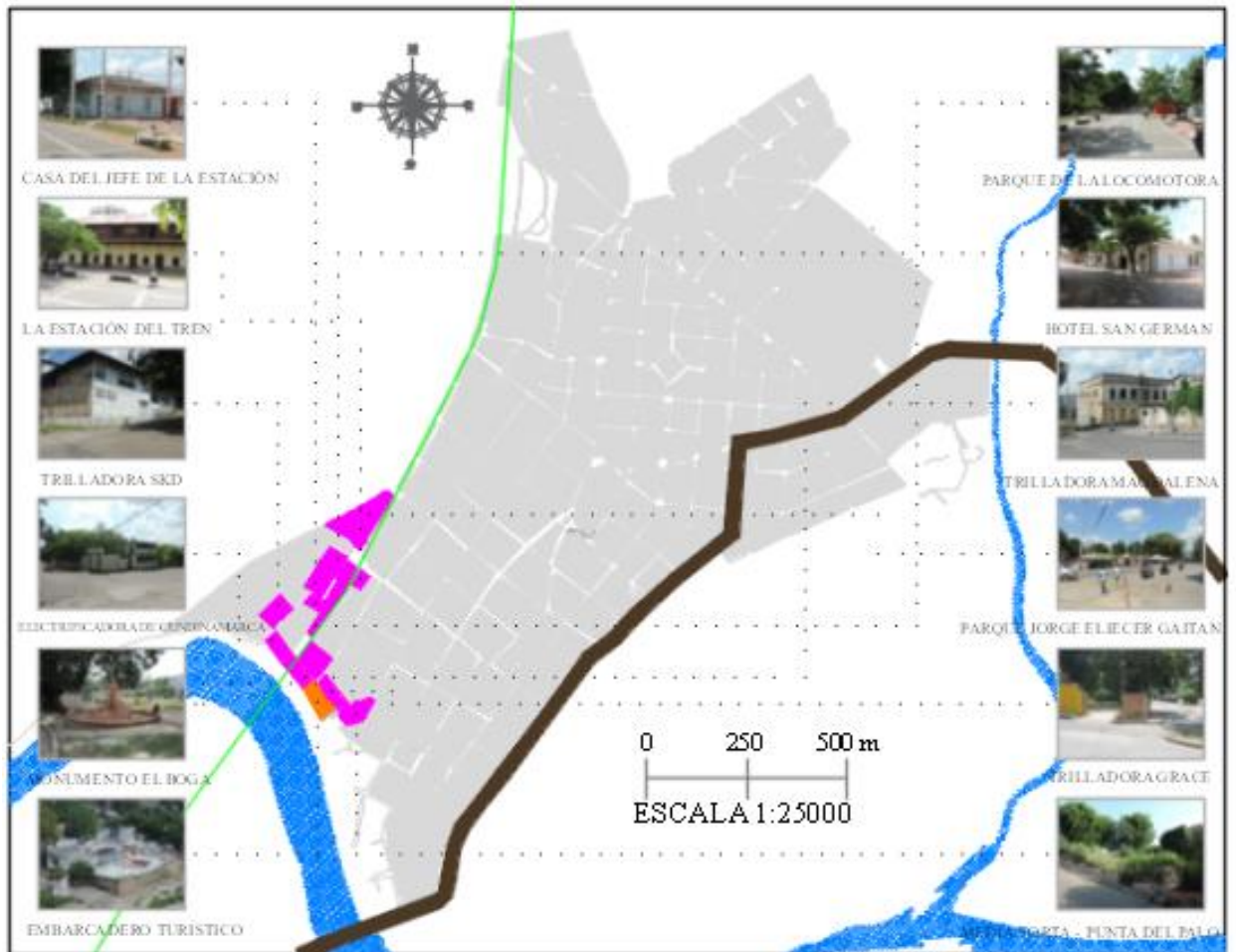
*Figura 9.* Mapa de la comuna I de Girardot (1), escala 1:25000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

### **Sector del embarcadero.**

**Descripción físico – espacial.** El sector del embarcadero está delimitado por la calle 12 entre carreras 11 y 14, sin embargo, hay que relacionar al *parque de la locomotora*, esto debido a la unión de las actividades férreas y fluviales que desde un principio fueron las adoptadas por el municipio. En el lugar, se establecían las trilladoras que prestaban el servicio al puerto, bodegas

para acopio de mercancía, una planta generadora de energía, comercio de baja densidad (tiendas de barrio), residencia obrera, hotelería, bodegas y la estación del tren, como se aprecia en el la

*Figura 10.*



*Figura 10.* Mapa de la comuna I de Girardot (2), escala 1:25000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

Hoy en día el panorama es otro, en el sector del embarcadero, las trilladoras dejaron de existir en la década de los 60 del siglo XX, algunas mantienen la estructura en un estado avanzado de deterioro y otras fueron demolidas, en estos predios se presta el servicio de reciclaje o parqueadero, la empresa de energía de Cundinamarca abandonó este inmueble, dejándolo a expensas de los habitantes de calle, las vías están deterioradas sobre todo la calle 12, el

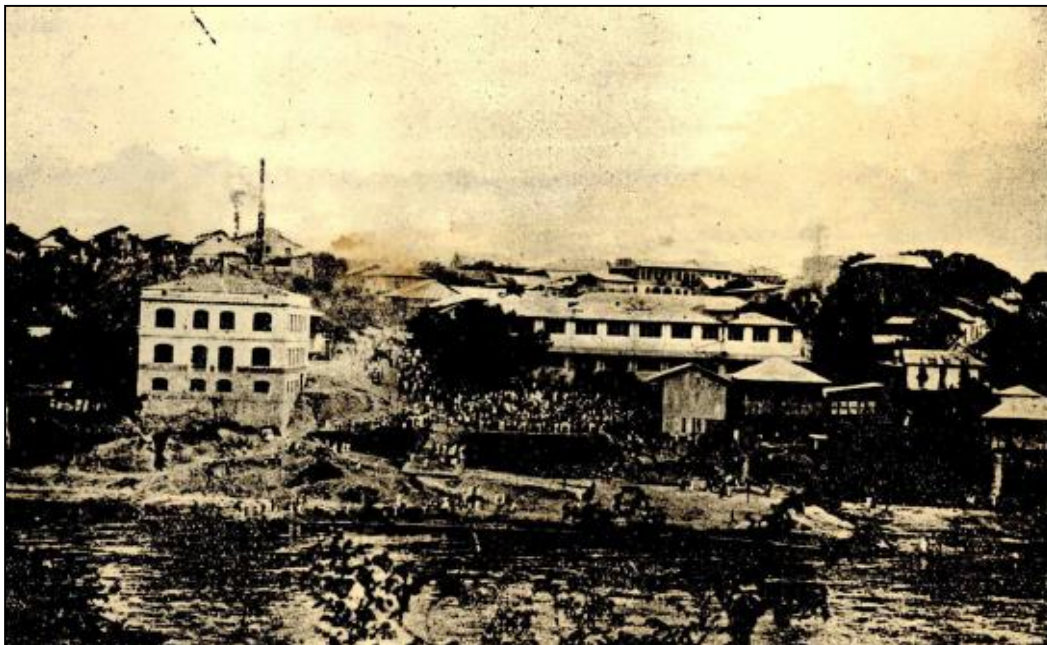
embarcadero turístico se destina a una pequeña base militar, y las casas residenciales que siempre estuvieron establecidas allí, se encuentran inmersas en problemas sociales como la prostitución, microtráfico y alberga una gran mayoría de habitantes de calle, que vienen y se suministran de alucinógenos, el monumento a El Boga se mantiene en buen estado y La Barca del Capitán Rozo es el fiel compañero del río Magdalena y el embarcadero situado desde los años 30 del siglo XX. A continuación, se refleja en las Figuras *Figura 11* a *Figura 16*, un antes y un después de las construcciones allí existentes:



*Figura 11.* Edificio de La Trilladora Magdalena S.A. de la casa inglesa - R. J. Jones & Cía. S.A. en Girardot (1). Fuente: (Benítez, 1930, p. 13).



*Figura 12.* Edificio de La Trilladora Magdalena S.A. de la casa inglesa - R. J. Jones & Cía. S.A. en Girardot (2). Fuente: Elaboración propia.



*Figura 13.* Puerto de los Guamos de Girardot. Fuente: (Benítez, 1930, p. 21).



*Figura 14.* Puerto de los Guamos de Girardot (2). Fuente: Elaboración propia.



*Figura 15.* Trilladoras y Fábrica de Hielo de Grace & Cía. C.A. (1). Fuente: (Benítez, 1930, p. 10).



*Figura 16.* Trilladoras y Fábrica de Hielo de Grace & Cía. C.A. (2). Fuente: Elaboración propia.

Ahora, el sector del parque de la locomotora, se encuentra físico-espacialmente mejor, como se evidencia en las Figuras *Figura 17* a *Figura 18*, ya que es valorado como patrimonio histórico de la ciudad, presta su servicio a juegos infantiles y venta de libros, algunas viviendas y hoteles se han reconstruido, sin embargo, aunque estas reconstrucciones han sido factor de embellecimiento del sector, allí funciona una zona de prostitución, el cual no se contempla en el plan de ordenamiento territorial, así este logra cambiar el paisaje y las dinámicas poblacionales practicadas en el parque, la estación del tren están a cargo de la casa de la cultura y el parque de La Locomotora presta el servicio para comidas rápidas y algunos juegos infantiles.



*Figura 17.* Parque de la Locomotora (Oro sólido). Fuente: Elaboración propia.



*Figura 18.* Parque de la Locomotora (La casa del jefe de la estación y el cantinazo). Fuente: Elaboración propia.

En general, la infraestructura del sector del embarcadero se encuentra en un estado físico - espacial deplorable y los inmuebles representativos se hallan en total abandono, por la falta de dinámicas practicadas en este lugar, esto aumenta la poca inversión en el sector y así logra

incrementar factores de inseguridad en la zona, por el contrario, el sector de La Locomotora evidencia en un mejor estado, debido a que en él, se presentan una gran variedad de dinámicas poblacionales que mantienen activo el territorio, esto motiva a las constantes inversiones, para mantener en actividad el sector.

***Descripción ambiental.*** Una problemática ambiental evidenciada en el río Magdalena y sus rondas entre los municipios de Girardot y Flandes, obedecen al vertimiento de aguas negras sin ningún control ambiental, y si a esto se le suma la desembocadura del río Bogotá en límites entre Girardot y Ricaurte, agudiza aún más esta situación, la pesca ya es casi nula, los juegos náuticos ya no se practican, las playas que en algún momento fueron de orgullo para el municipio, solo se prestan para el lavado de papa para la venta de este producto. La única actividad que se presenta allí son los viajes en lancha hasta la isla del sol, atractivo turístico preferido por los turistas y habitantes de Girardot. A continuación, se observa en las Figuras *Figura 19 a Figura 25*, las condiciones actuales del río Magdalena y las rondas de este, entre los municipios de Girardot y Flandes:



*Figura 19.* Vertimientos de aguas negras al río Magdalena, barrio 10 de mayo, Girardot. Fuente: Elaboración propia.



*Figura 20.* Vertimientos de aguas negras al río Magdalena, embarcadero turístico de Flandes. Fuente: Elaboración propia.



*Figura 21.* Vertimientos de aguas negras al río Magdalena, ronda de Flandes (1). Fuente: Elaboración propia.



*Figura 22.* Acopio de llantas usadas, ronda de Girardot. Fuente: Elaboración propia.



*Figura 23.* Vertimientos de aguas negras al río Magdalena, ronda de Flandes (2). Fuente:

Elaboración propia.



*Figura 24.* Vertimientos de aguas negras al río Magdalena, barrio Puerto Montero Girardot.

Fuente: Elaboración propia.



*Figura 25.* Desembocadura del río Bogotá al río Magdalena, límites entre los municipios Girardot (izquierda) y Ricaurte (derecha). Fuente: Elaboración propia.

En el municipio de Flandes se está llevando a cabo la construcción de un muro de contención en la ronda del río sobre el barrio La Capilla entre los puentes Ospina y Férreo como se evidencia en la *Figura 26*, esto ya que hace cinco años se socavo el terreno y se llevó parte de algunas viviendas establecidas allí, como también un tramo de vía.



*Figura 26.* Construcción de un muro de contención sobre río Magdalena, barrio La Capilla Flandes. Fuente: Elaboración propia.

El municipio limita con dos grandes cuerpos de agua, por el oriente con el río Bogotá y por el sur con el río Magdalena, estos son fuente principal en sus dinámicas socio-económicas, debido a que son el insumo hídrico para actividades agropecuarias e industriales presentes en este territorio como lo indica el Pomca del río Bogota: Las actividades económicas que se desarrollan en la cuenca equivalen aproximadamente al 26% del total a nivel nacional, destacándose la producción agrícola con cultivos de caña, café, frutales, plátano; actividades pecuarias e industriales como el procesamiento de cuero y producción de flores. (Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca [CAR], 2006, p.5) , por otro lado, el río Magdalena suministra el agua potable para los municipios de Girardot, Flandes y Ricaurte como lo indica el Sistema de Gestión Ambiental Municipal Girardot 2014-2026 (SIGAM):

En los recursos con los requerimientos de recurso, cabe resaltar que el máximo consumo se tiene en la cabecera municipal, el cual es suministrado por la bocatoma que sobre el río Magdalena ubicada en el municipio de Ricaurte. Posee la empresa ACUAGYR ESP, la cual tiene el monopolio de la captación, tratamiento, almacenamiento y distribución del agua potable para la población del casco urbano y por sus excedentes del sector rural. (Alcaldía de Girardot, 2016<sup>a</sup>, p.36), como también, representa un atractivo para los turistas que frecuentan esta zona del país.

Sin embargo, estos cuerpos de agua se encuentran contaminados, especialmente el río Bogotá como lo indica el Pomca del Río Bogotá:

En sus 380 Km de recorrido recibe las aguas de los ríos Sisga, Neusa, Tibitoc, Tejar, Negro, Teusaca, Frio, Chicú, Salitre, Fucha, Tunjuelito, Siecha, Balsillas, Calandaima y Apulo; que contribuyen negativamente con la contaminación del recurso por las cargas orgánicas descargadas principalmente a esta fuente. (Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca [CAR], 2006, p. 5), este a su vez, incide en la contaminación del río Magdalena, debido a que su desembocadura

es en este río, en límites entre los municipios de Girardot y Ricaurte. El primer foro nacional sobre el medio ambiente realizado los días 12 y 13 de noviembre de 1971, anunciaba sobre la contaminación del río Bogotá de la siguiente manera: “El río Bogotá se encuentra altamente contaminado, desde el sector vecino de Zipaquirá hasta su desembocadura en el río Magdalena”. (Caicedo y García, 1971, p. 69), esta condición ha empeorado por el crecimiento urbano y poblacional que se presenta en Bogotá desde mediados del siglo XX, el incremento de la industria y el crecimiento urbanístico de los municipios localizados en la periferia del río, los cuales arrojan los desechos al río sin ningún proceso de tratamiento de estas aguas como lo indica el consejo de estado:

Desestimarse las excepciones de merito propuestas por los demandados y declárense solidariamente responsables de la catástrofe ecológica del Bogotá y de la contaminación de los Ríos y Quebradas afluentes del primero y de que dan cuenta las pretensiones, por acción a todos los habitantes e industrias de la cuenca que desde hace no menos de veinte años han venido realizando sus vertimientos domésticos e industriales sin tratar. (Consejo de Estado, 2014, párr. 3).

Las anteriores condiciones, ocasionaron que la población tome medidas drásticas para revertir esta impacto ambiental, una de ellas es la acción popular del 25 de agosto y su complementaria el 16 de septiembre de 2004, expedientes números 54001-23-31-004-2000-0428, 54001-23-31-004-2001-0122, 54001-23-31-004-2001-0343 y que el 28 de marzo de 2014 fallo a favor con número de expediente AP-25000-23-27-000-2001-90479-01; este proceso judicial fue interpuesto por algunos ciudadanos encabezados por el señor Gustavo Moya Ángel, quienes pretendían “restituir las cosas a su estado anterior, esto es, lograr la descontaminación del río Bogotá y sus afluentes”(Consejo de Estado, 2014, párr. 2), además, estos intentaban establecer los

responsables por esta catástrofe ambiental, para que se hicieran cargo de los costos que en su medida iban a ocasionar revertir esta situación, es así como se establece la responsabilidad de algunas instituciones públicas, municipios y empresas dedicadas a la industria, que perjudicaron directa o indirectamente en la cuenta alta, media y baja del río Bogotá.

Este fallo logro establecer directrices para iniciar la descontaminación del río Bogotá, uno de ellos, establece el “diseño, construcción y ejecución de los planes maestros de acueducto y alcantarillado en todos los municipios de las cuencas alta, media y baja” (Consejo de Estado, 2014, párr. 6), dentro del fallo indica que “los municipios deberán construir las plantas de tratamiento que se requieran para dar total cobertura al tratamiento de sus aguas residuales en un término que no podrá superar del año 2009” (Consejo de Estado, 2014, párr. 7), como también, exige ampliar las plantas de tratamiento del salitre y canoas.

Para realizar la descripción ambiental en esta investigación, se toma como referencia la pertinencia en los instrumentos establecidos para la descontaminación del río Bogotá y el tratamiento de las rondas de los ríos Magdalena y Bogotá, para realizar el análisis a estos dos factores, se identifica la problemática ambiental y luego las estrategias para mitigar este impacto, por lo anterior, a continuación se enuncia los instrumentos que se tuvieron en cuenta para este fin:

- Plan de ordenamiento territorial del municipio de Girardot (POT)
- Plan de desarrollo municipal 2008-2011 “progreso con equidad social”
- Plan de desarrollo municipal 2012-2015 “Girardot tiene con que”
- Plan de desarrollo municipal 2016-2019 “Para seguir avanzando”
- Sistema de gestión ambiental municipal 2016 (SIGAM)
- Plan de gestión integral de residuos sólidos (PGIRS)
- Plan de manejo y ordenamiento de la cuenca del río Bogotá (POMCA RÍO BOGOTÁ)

Cabe resaltar que el Plan de manejo y ordenamiento de la cuenca del río Bogotá (POMCA río Bogotá), es el más relevante, debido a que en este se encuentran los resultados de los estudios ambientales desarrollados por la Corporación autónoma regional (CAR) por todo el cauce del río, siendo esto, la base para la formulación de estrategias en los instrumentos municipales de gestión ambiental SIGAM y PGIRS, como también, para aumentar los tratamientos de renovación urbana descritos en el POT del municipio de Girardot, y así, mitigar el impacto ambiental sobre este gran cuerpo de agua.

Por lo anterior el objetivo del POMCA es

lograr el aprovechamiento sostenible, la conservación, restauración y protección adecuada de los recursos naturales renovables del área de la Cuenca del Río Bogotá, a través de un proceso de planificación integral que considere los aspectos socioeconómicos, técnicos, institucionales y ambientales y con énfasis en los recursos hídricos. (Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca [CAR], 2006, p. 97).

**Descontaminación del río Bogotá.** Como primer factor a analizar, el POMCA identifica la problemática ambiental de la cuenca baja del río Bogotá, de la siguiente manera:

Tabla 1 *Problemáticas de la subcuenca del río Bogotá (Apulo-Girardot)*

Aspecto físico	Aspecto socioeconómico	Saneamiento ambiental
Obturación de cauces de la red primaria de drenaje	Incendios forestales	Falta presupuestos municipales para la construcción de obras de saneamiento ambiental

<p>Concentración de sedimentos, productos químicos, materia orgánica y malos olores en el cauce el río Bogotá. Por actividades agropecuarias e industriales, urbanización, se ha generado conversión de la valoración paisajística a espacios repulsivos, segregación social y exposición de actividades turísticas y recreativas (Apulo, Tocaima y Girardot).</p>	<p>Falta riego</p>	<p>Las áreas rurales presentan baja cobertura de servicios de agua potable, alcantarillado, tratamiento de aguas residuales y manejo de residuos sólidos</p>
<p>Degradación de tierras y desertificación</p>	<p>Alta colonización mixta urbano-rural (multiestratificada)</p>	<p>Falta la construcción de la PTAR de Girardot</p>
<p>Las rocas son predominantemente impermeables, muy susceptibles a erosionarse y alterarse, por lo tanto con un comportamiento geotécnico muy pobre para la cimentación de obras civiles. La susceptibilidad a los <i>fenómenos de remoción en masa</i> en la cuenca es moderada y alta</p>	<p>Falta un manejo adecuado del agua, baja administración del recurso hídrico</p>	<p>Las industrias afectan la calidad del agua del río Bogotá</p>
<p>* Altas pendientes * Suelos pedregosos, superficiales y susceptible a la erosión * Climas muy secos</p>	<p>Algunas industrias no cumplen con los requerimientos ambientales</p> <p>Falta distritos de riego</p>	<p>Falta implementación de tecnologías limpias en industrias y zonas de cultivo, generándose impactos ambientales de magnitud alta Falta una regulación para el uso y manejo adecuado del agua en la cuenca</p>

*Nota.* Fuente: (CAR, 2006, pp. 53-54) y elaboración propia.

La Tabla 1 identifica esta problemática desde el aspecto físico, socioeconómico y de saneamiento básico, lo anterior establece los impactos ambientales de la cuenca, falta de formulación de planes y la inversión en infraestructura y tecnología, necesaria para la revitalización de este río, ahora bien, esta descripción es muy general, debido a que se concentra en todo el cauce de la cuenca baja, sin embargo, el documento realiza también un análisis más

detallado de esta cuenca, determina las causas del deterioro ambiental desde cada uno de los ecosistemas que ellos identificaron, esto se evidencia en la siguiente tabla:

Tabla 2 *Ecosistemas del río bajo Bogotá (Apulo-Girardot)*

Municipio de Tocaima	Parque ecológico los chorros, vereda los fundadores, municipio de Agua de Dios	Río Bogotá, vereda Manuel Sur, municipio de Ricaurte	Desembocadura del río Bogotá al Magdalena, municipio de Ricaurte, barrio Isla del Sol	Humedal el Yulo, municipio de Ricaurte
* Escasez de agua durante todo el año * No hay aprovechamiento del agua de los pozos profundos	Pérdida de cobertura vegetal	* Contaminación del suelo por los sedimentos dejados por el río Bogotá cuando inunda la zona Contaminación del aire	* Zona de contaminación tanto de las aguas como del aire, auditiva y visual * Construcciones sobre la ronda del río	* Contaminación en sus aguas por desechos sólidos y líquidos * Contaminación con agroquímicos provenientes de los cultivos de algodón
* Pérdida de la cosecha de los cultivos por la escasez de agua durante el verano * Nadie se expresa ante la solicitud de los campesinos para la adecuación de un acueducto veredal	Contaminación de la quebrada por vertimiento de aguas residuales proveniente de los balnearios	* Caza de babilla y de caimán * Busca de petróleo en la zona	* Los pescadores de la zona sufren por la contaminación * Pérdida total y parcial del bosque ripario	*Potrerización * Busca de petróleo en la zona

Parte del cerro presenta bosque secundario y potrerización	Inadecuadas prácticas de siembra y reforestación	Hay destrucción del bosque ripario	Falta mecanismos ambientales y apropiación de la problemática por parte de las entidades reguladoras de los municipios de Girardot y Ricaurte	* Hay destrucción del ambiente lacustre para potrerización * Falta gestión por las entidades competentes
--	--	------------------------------------	---	---

*Nota.* Fuente: (CAR, 2006, pp. 54-55) y elaboración propia.

En la Tabla 2, se identifican problemas ambientales por actividades agropecuarias, industriales, de explotación minera y de crecimiento urbanístico de los municipios aledaños al río Bogotá. Otro instrumento que resalta esta situación, es el Sistema de Gestión Ambiental Municipal (SIGAM) y lo advierte en la *Figura 27*. Problemas ambientales de la cuenca baja.:



*Figura 27.* Problemas ambientales de la cuenca baja. Fuente: (Alcaldía de Girardot, 2014, p. 33).

Ya identificadas las problemáticas ambientales de la cuenca baja del río Bogotá, los instrumentos de gestión ambiental, los planes de desarrollo y los planes de ordenamiento territorial, establecen estrategias para mitigar a mediano y largo plazo este impacto ambiental. El POMCA relaciona los siguientes programas estratégicos:

Tabla 3 *Programas estratégicos*

Saneamiento básico	Abastecimiento de agua potable	Conservación y protección de cuerpos de agua	Desarrollo agropecuario	Desarrollo industrial y agroindustrial	Desarrollo sostenible de la minería	Desarrollo socioeconómico	Desarrollo urbano	Conservación, restauración y uso sostenible de los ecosistemas estratégicos	Riesgos y amenazas
* Construcción de sistemas de tratamiento de aguas residuales veredales	Construcción de sistemas de agua potables veredales	Planes de regulación de corrientes	Fomento de actividades de producción limpia	Reconversión tecnológica obligatoria de curtiembres	Recuperación de áreas degradadas por actividades mineras como la explotación en canteras activas, inactivas y abandonadas	Planes de turismo receptivo, agroturismo y ecoturismo	Estudio y manejo del espacio público en la zona urbana	Fomento del ecoturismo	Localización precisa de sitios inestables para la prevención de riesgos
Baterías sanitarias y pozos sépticos	Plan maestro de acueducto para los cascos urbanos	Programa de recuperación y embalse del Muña	Incentivo para establecer, mantener y recuperar sistemas de producción forestal y agrofore	Estudio, monitoreo y control, emisiones residuales en zonas industriales (planes de manejo)	Manejo integrado de la minería	Programa de educación ambiental	* Estudio y monitoreo en sitios críticos donde hay cambio de uso del suelo	Restauración de ecosistemas	Construcción de reservorios para prevenir erosión en zonas de ladera

EMBARCADERO TURÍSTICO DE GIRARDOT PARA EL DESARROLLO MUNICIPAL 58

			<u>stal en</u> <u>zonas de</u> <u>aptitud</u> <u>forestal y</u>				Control de condo minios		
Sistemas de tratamiento de aguas residuales industriales	Estudio de fuentes de abastecimiento de agua	Dragado y limpieza de cauces	Ampliación y optimización de distritos de riego	Monitoreo a procesos de empresas agropecuarias técnicas	Control de la explotación de canteras con planes de manejo	Programas que despiden el sentido de pertenencia de la población flotante (desplazados)	-	Zonas de conservación de fauna	Investigación para la definición de áreas potenciales en el manejo preventivo de la desertificación
Planes maestros de alcantarillado	-	Sondeo de pozos profundos para aguas de riego	Realización del control de contaminación por agroquímicos en zonas agrícolas	-	-	Parques ecológicos	-	Protección y reforestación de zonas de nacimientos de agua para abastecimiento de acueductos	Control de incendios forestales
<u>Planes de saneamiento y manejo de</u>	-	Reglamentación de cuencas	Establecimiento de cercas vivas	-	-	-	-	Proyecto adquisición de predios de reserva hídrica	<u>Recuperación de taludes en zonas inestables en vías de</u>

EMBARCADERO TURÍSTICO DE GIRARDOT PARA EL DESARROLLO MUNICIPAL 59

<i>Planes de gestión integral de residuos sólidos</i>	-	Protección con rondas en la red primaria y proyecto s legales de reversión a la propiedad pública	Incentivar la actividad piscícola	-	-	-	-	Reglamentación de áreas importantes para la conservación de aves: AICAS	Adelantar el estudio detallado de la actividad neotectónica de las fallas y su incidencia en la amenaza
Implementación de sistemas de tratamiento de los mataderos municipales	-	Clasificación de predios en zonas de humedales propensas a ampliación de la frontera agrícola	Desarrollo de empresas agropecuarias tecnificadas (centros de acopio, agroindustria, cadenas	-	-	-	-	Cambio del uso del suelo en zonas de aptitud ambiental	-
<u>Manejo y control de residuos sólidos y líquidos derivados de los sistemas de</u>	-	Estudio de niveles de inundación para diferentes periodos de retorno en los cauces principales	Estudio de viabilidad distritos de riego	-	-	-	-	Investigación biótica en las zonas de reserva natural protectora	-
-	-	Programa de uso eficiente del agua	Planes de recuperación de suelos degradados	-	-	-	-	Conservación de ecosistemas	-

-	-	Control permanente de la demanda hídrica	-	-	-	-	-	-	-
-	-	Saneamiento ambiental y manejo hídrico de humedales	-	-	-	-	-	-	-

Nota. Fuente: (CAR, 2014, P.98-103) y elaboración propia.

Por otro lado, en los planes de desarrollo municipal y el SIGAM, toma como referencia lo establecido por el POMCA, y formulan las siguientes estrategias:

Tabla 4 *Descontaminación del río Bogotá*

Instrumento	Eje	Sector	Objetivo	Programa
Plan de desarrollo municipal (PDM) 2008-2011	3. Ambiental	General	* Acelerar el saneamiento y recuperación integral del río, el reordenamiento y recuperación de las microcuencas * Incorporar al PDM el sistema de gestión ambiental (SIGAM) con el fin de crear ordenamiento, conservación y hacer gestión ambiental en el municipio	General
		Agua potable y saneamiento básico	Construir obras de mejoramiento en las desembocaduras de ríos, zanjas y quebradas, para garantizar la conservación, tratamiento de aguas y vertimientos con calidad, para el manejo óptimo del agua desde la captación hasta el vertimiento final y la integración del paisaje urbano con las cuencas a través de los parques lineales	Administración total de la reserva hídrica

## EMBARCADERO TURÍSTICO DE GIRARDOT PARA EL DESARROLLO MUNICIPAL 61

PDM 2012-2015	4. Por un ambiente construido y un territorio sostenible	Territorio sostenible	Realizar el seguimiento a la empresa prestadora del servicio, para la construcción de plantas de tratamiento de aguas residuales	Descontaminación de fuentes hídricas
PDM 2016-2019	Diagnóstico	General	* Proyectar la construcción de plantas de tratamiento * Realizar el mantenimiento periódico de las plantas de tratamiento	Saneamiento amigable con el medio ambiente
	4. Cambio climático y desarrollo sostenible	General	<u>Buscar el equilibrio y la sostenibilidad ambiental entre el desarrollo urbano y rural para propender por la protección, recuperación, conservación, manejo, buen uso y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales renovables y del ambiente, a fin de asegurar el desarrollo sostenible, con un modelo que</u> * Implementar el <i>sistema de gestión ambiental municipal (SIGAM)</i> * Articular los proyectos contenidos en el POMCA río Bogotá y en el POMCA río Magdalena con el POT, PGAR y PA de las autoridades ambientales	General
		Sostenibilidad y desarrollo ambiental	Proyectar la construcción de <i>plantas de agua residual</i> en el sector rural del municipio de Girardot	Crecimiento verde y sustentabilidad ambiental
		Saneamiento amigable con el medio ambiente		

Fuente: Alcaldía de Girardot (2008, 2012, 2016b) y elaboración propia.

***Temas estratégicos, programas y proyectos del plan de acción ambiental del municipio de Girardot (SIGAM).***

- Línea estratégica: Servicios básicos
- Programa: Saneamiento básico

- Proyectos: Construir de una PTAR municipal
- Entidad responsable: ACUAGYR, alcaldía Fuente: (Alcaldía de Girardot, 2014).

El plan de ordenamiento territorial del municipio de Girardot, propone unos planes parciales para la intervención de las riberas de los ríos Magdalena y Bogotá, el sector del embarcadero, como también, la formulación de planes maestros de acueducto y alcantarillado, esto se referencia en la Tabla 5:

Tabla 5 *Propuestas para los ríos Magdalena y Bogotá*

Instrumento	Propuesta	Objetivos	Estado
Plan de ordenamiento territorial (POT Girardot)	Plan parcial Girardot vuelve al río	* Construcción del parque urbano del mercado * Construcción del puerto de Girardot sobre el río Magdalena	En ejecución
	De nuevo a los ríos Magdalena y Bogotá	Desarrollar un proceso de renovación y recuperación que permita un regreso al río en la mayor parte de la rivera	En proyección
	Plan maestro de acueducto y alcantarillado y tratamiento de aguas servidas	No tiene información	En estudio

*Nota.* Fuente: Alcaldía de Girardot (2011, pp. 173-176) y elaboración propia.

Como se evidencia en su estado, estas propuestas se encuentran en ejecución, proyección y estudio. El plan parcial “Girardot vuelve al río”, no realizó la totalidad de los objetivos planteados a pesar que indica estar en ejecución, debido a que solo realizó lo contenido en espacio público, como se evidencia en el capítulo 4 *propuesta plan parcial Girardot vuelve al río*, el segundo de nuevo a los ríos Magdalena y Bogotá no se encuentran registros de los estudios pertinentes para formular este plan parcial y por último, el plan maestro de acueducto y alcantarillado y aguas servidas se presentará en el capítulo cuatro.

**Tratamiento de las rondas de río.** Como segundo factor a analizar es el tratamiento de las rondas de río, en este caso, solo se indicaran los programas a desarrollar, debido a que las problemáticas ambientales ya fueron expuestas en los cuadros del POMCA del río Bogotá y el SIGAM, por lo tanto, se identifican las estrategias propuestas por los planes de gobierno e instrumentos de gestión ambiental, formulados por el municipio de Girardot.

Tabla 6 *Tratamiento para la ronda de los ríos Magdalena y Bogotá*

TRATAMIENTO PARA LA RONDA DEL RIOS MAGDALENA Y BOGOTA				
INSTRUMENTO	EJE	SECTOR	OBJETIVO	PROGRAMA
Plan de desarrollo municipal 2008-2011	3 - Ambiental territorial	Servicios públicos domiciliarios	Implementar las propuestas plasmadas en el PGIRS	Recuperacion y manejo de residuos solidos
		Areas de proteccion	Recuperar el área de las cuencas con campañas de reforestación, la fertilidad y control de erosión de los suelos con revegetalización, para la protección de los taludes que conforman los caños en el área urbana y rural; el control sobre la erosión en las microcuencas restaura el equilibrio con el medio ambiente natural en las cuencas y canales de la ciudad.	Reforestacion y revegetalizacion para el control de cuencas y control de erosion
Plan de desarrollo municipal 2012-2015	4 - Por un ambiente construido y un territorio sostenible	Ambiente construido	Recuperar el area de las cuencas con campañas de reforestacion, la fertilidad y control de erosion de los suelos con revegetalizacion, para la protección de los taludes que conforman los caños en el area urbana y rural; el control sobre la erosion en las microcuencas restaura el equilibrio con el medio ambiente natural en las cuencas y canales de la ciudad,	Adquisicion de predios y reforestacion para sostenibilidad ambiental
Plan de desarrollo municipal 2016-2019	4 - Cambio climatico y desarrollo sostenible	Sostenibilidad y desarrollo ambiental	Realizar el estudio y viabilización de predios de importancia ambiental y ecosistémico, para la adquisición y compra	Crecimiento verde y sustentabilidad ambiental
			Reforestación y recuperación de la zona de ronda para minimizar el impacto generado por la erosión del suelo	
			Realizar actividades de reforestación en zonas de ronda y zona de erosión con la participación de las JAC, Autoridades Ambientales y ciudadanía en general	
			Implementar el Sistema de Gestión Ambiental Municipal SIGAM	
			Articular los proyectos contenidos en el POMCA Río Bogotá y en el POMCA Río Magdalena con el P.O.T., PGAR y P.A. de las Autoridades Ambiental.	
Implementar acciones para realizar seguimiento al Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos PGIRS				

*Nota.* Fuente: Alcaldía de Girardot (2008, 2012, 2016b) y elaboración propia.

En la Tabla 7 se evidencian las estrategias que formulan los planes de desarrollo municipal desde el 2008 hasta el 2019, dentro de ellas, se enuncian la implementación de propuestas formuladas por otros instrumentos como el POT, SIGAM, PGIRS y POMCA del río Bogotá, de esta manera, estos instrumentos proponen lo siguiente para mitigar el impacto en estas zonas específicas:

Tabla 7 *Temas estratégicos, programas y proyectos del plan de acción ambiental del municipio de Girardot (SIGAM)*

TEMAS ESTRATEGICOS, PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL PLAN DE ACCION AMBIENTAL DEL MUNICIPIO DE GIRARDOT (SIGAM)			
LINEA ESTRATEGICA	PROGRAMA	PROYECTOS	ENTIDAD RESPONSABLE
Recurso hidrico	Proteccion, conservacion, uso racional y sostenible del recurso hidrico	Recuperacion y conservacion de zonas de ronda y areas de recargas de fuentes de agua. En el rio Magdalena, rio Bogota y microcuencas del municipio.	Alcaldia municipal, CAR, Gobernacion y ministerio de ambiente y desarrollo sostenible

Nota. Fuente: Alcaldía de Girardot (2014) y elaboración propia.

Tabla 8 *Limpieza de playas ribereñas*

PARÁMETRO	RESULTADO DE LA LÍNEA BASE	PRIORIDAD	OBJETIVO	META	PLAZO
Área de playas costeras y ribereñas ubicadas en suelo urbano	500 m <sup>2</sup> en zona del embarcadero y 3.600 m <sup>2</sup> en sector de la Carrera 15 ambas sobre el río Magdalena	Baja	Mantener limpia el área de playa ribereña en área urbana	100% del área de playa ribereña identificada atendida	Corto
Cantidad de residuos recogidos de la actividad de limpieza de playas (costeras y/o ribereñas)	No se presta el servicio				

Nota. Fuente: Alcaldía de Girardot (2016a, p. 89).

Tabla 9 *Proyecto 4: servicio de limpieza de playas ribereñas en zonas urbanas*

PROYECTO 4 : SERVICIO DE LIMPIEZA DE PLAYAS RIBEREÑAS EN ZONAS URBANAS																		
ACTIVIDAD	INDICADORES					META FINAL	METAS INTERMEDIAS											
	CANTIDAD	CALIDAD	TIEMPO	LUGAR	GRUPO SOCIAL		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
A1- Instalación y mantenimiento de papeleras en zonas aledañas a la playa	(# cestas papeleras con mantenimiento/ # cestas papeleras instaladas) x100	Cumplimiento Dec. 1077/2015	Permanente a partir del año 1	Municipio	Usuarios urbanos, Prestador del servicio de aseo	Mantenimiento y reposición del 100% de papeleras en zona de playas	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
A2- Limpieza de playas en zonas urbanas	(m <sup>2</sup> de playas atendidos /total m <sup>2</sup> de playas objeto de limpieza) x100	Cumplimiento Dec. 1077/2015	Permanente a partir del año 1	Municipio	Prestador del servicio de aseo	100% de limpieza en playas del sector urbano	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Nota. Fuente: Alcaldía de Girardot (2016a, p. 141).

Las Tablas Tabla 8 y Tabla 9 demuestran los objetivos que plantean el sistema de gestión ambiental municipal (SIGAM) y el plan de gestión integral de residuos sólidos (PGIRS)

respectivamente. La Tabla 9 identifica el proyecto a realizar y las entidades responsables de llevar a cabo estas estrategias, los dos siguientes cuadros, relacionan el tipo de actividades a desarrollar para mitigar esta problemática, la cual se centra en el mantenimiento de las playas ribereñas, este se evidencia por el área a intervenir y el tiempo en que se pretende realizar.

Ahora bien, la discusión se centra en si estas propuestas se han desarrollado y si han logrado cambiar las condiciones ambientales del municipio de Girardot, para el primer factor el cual es la descontaminación del río Bogotá, los instrumentos giran alrededor de la construcción de plantas de tratamiento para la zona urbana y rural del municipio, todo esto con el fin de mitigar el impacto ambiental que surge del vertimiento de las aguas servidas a los ríos Magdalena y Bogotá sin ningún tipo de tratamiento, esto sin duda es la mayor necesidad que tiene el municipio, sin embargo, y como se evidencio en los instrumentos anteriores, si existe el interés por parte de la administración en revertir esta situación, estos formulan programas como la construcción de más plantas de tratamiento, debido a que el municipio solo cuentan con dos, lo anterior, lo indica el sistema de gestión ambiental municipal (SIGAM) de la siguiente manera:

El sistema actual de alcantarillado es combinado (aguas servidas y aguas lluvias) en toda su extensión con vertimientos sobre el río Magdalena y el río Bogotá. La zona urbana no cuenta con plantas de tratamiento de aguas residuales (PTAR), la zona rural cuenta con dos plantas de tratamiento en el sector de Barzaloza y talismán y el sector de agua blanca, san Lorenzo y Acapulco, con pozos sépticos individuales. (Alcaldía de Girardot, 2016a, p. 40).

En general, para revertir la problemática ambiental de los ríos Magdalena y Bogotá, se deben articular esfuerzos de todas las entidades publicas y privadas señaladas en esta catástrofe ambiental como lo indica el fallo de la acción popular interpuesta para este fin, razón por la cual,

esta problemática es competencia nacional, departamental y municipal, donde las acciones a desarrollar para el éxito en la descontaminación están muy claras y quienes las deben ejecutar, como también, los plazos en los cuales las deben realizar. Lo anterior implica el desarrollo de políticas públicas para ejecutar dichos acciones, estas no solo deben contemplar sanciones a las entidades que no cumplan debidamente con sus funciones, si no que también, desarrollen programas de financiamiento y capacitación para que estas logren cumplir con los objetivos propuestos en los instrumentos establecidos, y así consigan la descontaminación de estos dos importantes cuerpos de agua.

*Descripción económica.* El dinamismo económico del municipio se manifestaba de la siguiente manera:

La combinación de culturas a través de la oferta de trabajo y la creación de negocios, que permitió el desarrollo local, contribuyo a fortalecer dos dimensiones centrales, aunque no las únicas, en el desarrollo de la dinámica poblacional de la ciudad; por una parte, una cultura mercantil desde los que buscaban fortuna a través del comercio, las finanzas y el agio, ya que la actividad industrial aunque tuvo inicios, no fue lo suficientemente fuerte para permitir su crecimiento y consolidación central, y de otra parte, desde la influencia cultural a nivel del sindicalismo, dadas las condiciones de trabajo generadas por el tren y la navegación. (Martínez y Betancourt, 2008, p. 53).

Las anteriores dinámicas, cobrarían mayor importancia en el periodo dorado del municipio entre los años 1880-1930, en este, su economía florece gracias a los sistemas de transporte fluvial y férreo que giraban entorno al café, a continuación Betancourt lo define así:

Con el inicio de la construcción del ferrocarril en 1880 el avance de la navegación, la producción tabacalera de Ricaurte que se comercializó en gran parte vía Girardot, y con la construcción del primer puente, *El puente real*, que impulso el proceso de integración física de Flandes - Tolima y Girardot, eran las dinámicas integradoras de la economía y las vías. Esta década se podría denominar el despegue urbanístico integrado con la importancia económica que adquiere el ferrocarril y los puertos dada la gran dinámica económica por la creación de empresas de la navegación y la construcción de bodegas de almacenamiento de productos de importación y exportación. (Martínez y Betancourt, 2008, pp.72-73).

Como se evidencia, la economía del municipio apuntó a la integración regional desde el inicio de sus prácticas económicas a finales del siglo XIX hasta hoy en día, su posición geográfica y su red de caminos (férreas, viales y fluviales) lograron que Girardot se convirtiera desde entonces en una cabecera regional, lo que hoy se conoce como el Alto Magdalena. Esta condición obligó a Girardot a desarrollar competencias económicas para lograr la competitividad de la región en el mercado nacional, para esto el municipio cuenta con instrumentos de gestión que determinan una serie de objetivos y estrategias para cumplir tal fin.

Los instrumentos que establecen la apuesta del municipio en el marco económico, son los planes de desarrollo municipal, para este caso de estudio, se analizarán los tres últimos planes establecidos, los cuales obedecen a los periodos de tiempo 2008-2012 (progreso con equidad social), 2012-2015 (Girardot tiene con que) y 2016-2019 (Girardot para seguir avanzando).

El primer plan de desarrollo en estudio (2008-2012), expone la importancia de Girardot en la región del Alto Magdalena de la siguiente manera:

La provincia del Alto Magdalena está integrada por ocho (8) municipios: Agua de Dios, Girardot, Guataquí, Jerusalén, Nariño, Nilo, Ricaurte y Tocaima, con una población total proyectada al año 2007 de 150.131 habitantes y una distribución territorial urbana del 82% y rural del 18%. Esta mayor distribución urbana está concentrada en Girardot, Agua de Dios y Tocaima (93%) del cual el 77% pertenece a Girardot. El producto interno bruto de la Provincia del Alto Magdalena (PIB regional) es de 1'004.569 millones de pesos, en donde el sector terciario (de comercio, servicios-turismo) aporta el 76%, la actividad industrial el 16% y el sector agropecuario, silvicultura, caza, pesca y minería el 3.8%. El municipio de Girardot aporta al PIB regional el 69.7% equivalente a 700.149,1 millones de pesos, Tocaima el 9.11%, Ricaurte el 7.74% y Agua de Dios el 5% y los demás municipios aportan juntos el 8.45% del PIB regional. (Alcaldía de Girardot, 2008, p. 38).

El plan de desarrollo sugiere la formación empresarial, el turismo como principal promotor de la competitividad, la consolidación del comercio volcado a atender las necesidades turísticas y la prestación de servicios públicos con calidad, como objetivo principal para el desarrollo económico municipal, para cumplir con este fin a propuesto las siguientes estrategias:

- Incentivar procesos de formación empresarial, asociativos y de productividad sostenible.
- Integrar productivamente a Girardot con otros municipios de la región y el departamento.
- Convertir el turismo en una fuente generadora de ingresos y polo estratégico de desarrollo para la ciudad, incentivando su participación en la formulación y ejecución de proyectos de gran envergadura, para posicionar a Girardot y la subregión en el principal centro de clúster

de servicios turísticos y conexos integrados del centro del país. (Alcaldía de Girardot, 2008, p. 40).

Es evidente la intención de este plan de desarrollo en afianzar la integralidad de la región, mediante la comercialización de productos internos y la explotación del turismo, como argumentos necesarios para lograr la competitividad regional necesaria, en aras conquistar mercados nacionales e internacionales.

El segundo plan de desarrollo municipal en analizar obedece al periodo (2012-2015), este sugiere continuar con la integración regional, pero con la figura de área metropolitana como nueva forma de ocupar el territorio, esta idea surge a raíz como estrategia principal para el desarrollo municipal en todas sus dinámicas, lo anterior el plan lo sugiere de la siguiente forma:

Pensar en configurar una visión integrada del territorio desde las distintas dimensiones de desarrollo, como lo son el medio natural, el sistema urbano regional, el capital social, las actividades económicas y productivas y el desarrollo institucional; dio paso a que en la propuesta de gobierno del señor alcalde se plateara y esbozara un nuevo modelo de ocupación del territorio, y a su vez se permitió identificar algunos proyectos, considerados estratégicos de formular e implementar en el municipio por ser indispensables para promover transformaciones de gran impacto en lo social, económico, ambiental, institucional y territorial. (Alcaldía de Girardot, 2012, p. 29).

Esta manera de ocupar el territorio mediante la denominada *área metropolitana del sol*, pretende como objetivo principal fortalecer a las entidades territoriales pertenecientes a esta integración (Girardot, Nariño, Tocaima, Suarez, Flandes, Coello, Guataquí y Carmen de Apicala) “a través de la gestión coordinada de recursos y la priorización en ejecución de proyectos que

mejoren las condiciones de vida del habitante metropolitano, teniendo siempre presente la autonomía municipal, la actuación concertada y la repercusión regional”. (Alcaldía de Girardot, 2012, p. 38).

Esta iniciativa tendría que ser sometida a votación mediante una consulta popular el día 9 de noviembre de 2014, el resultado fue negativo y no alcanzo el umbral requerido, por esta razón, no se llevaron a cabo todos los esfuerzos estimados en este plan de desarrollo municipal.

En el ultimo plan de desarrollo municipal que esta en vigencia (2016-2019), continua con la apuesta en el turismo como actividad principal en el desarrollo de la competitividad regional, así lo sugiere el plan:

Posicionar al municipio de Girardot como referente de competitividad regional, con una infraestructura acorde al desarrollo del sector empresarial, destacando la apuesta por el sector turismo y de servicios como impulsores de la economía local, el empleo formal y la convivencia social. (Alcaldía de Girardot, 2016b, p. 103).

Por otro lado, con la propuesta del “Área Metropolitana del Sol” sancionada por no lograr el umbral, el municipio le apuesta a otro instrumento asociativo de planificación y ordenamiento territorial de la entidades territoriales, el cual obedece a la *Región administrativa y de planeación especial (RAPE)*, de acuerdo al plan nacional de desarrollo *Todos por un nuevo país 2014-2018*, el objeto de la RAPE:

Se focaliza en el desarrollo económico y social, caracterizado por la inclusión social, el conocimiento, el reconocimiento a la diferencia poblacional, de género, étnica, y territorial, así como a la disminución de la pobreza, el restablecimiento

de los derechos de las víctimas del conflicto armado como contribución a la construcción de paz. (Alcaldía de Girardot, 2016b, p. 108).

Con este instrumento, el plan de desarrollo municipal pretende:

Hacer frente a las múltiples problemáticas, dinámicas y desafíos que superan las capacidades individuales de las entidades territoriales de la región del Alto Magdalena y algunos municipios del Tolima que se integran al municipio en la demanda de bienes y servicios de salud, educación, empleo, turismo y transporte entre otros que ofrece el Municipio de Girardot y que le permite posesionarse como el municipio que integra el desarrollo local y regional de municipios del Alto Magdalena y en gran espacio del departamento del Tolima por la demanda de servicios que atiende especialmente en el sector salud. (Alcaldía de Girardot, 2016b, p. 109).

Estas iniciativas enmarcadas en este periodo, se han visto perjudicadas por problemas jurídicos en la administración, esto implica el atraso en la toma de decisiones y la demora en la ejecución de las estrategias implicadas en el plan de desarrollo municipal, por tal motivo, estas propuestas en su mayoría no se han llevado a cabo.

En resumen, es evidente la importancia que posee el municipio de Girardot frente a la región del Alto Magdalena, los planes de desarrollo anteriormente analizados generan un hilo conductor en las dinámicas económicas regionales practicadas desde finales del siglo XIX, en comparación con estos instrumentos, por otro lado, cabe destacar el turismo como principal promotor del desarrollo local y regional, además de consolidar la oferta de servicios y la práctica de actividades comerciales que se generan en el territorio.

Aunque las aspiraciones son grandes en términos económicos, las estrategias que se plantean para consolidar el turismo como actividad principal y promotor en el desarrollo local y regional que lo señala como un municipio con gran importancia sobre el Alto Magdalena, no advierten un cambio sustancial en el sector del Embarcadero Turístico, por lo anterior, surge la duda si las pretensiones son bastantes altas de acuerdo con la voluntad política o presupuesto municipal para ejecutar este tipo de estrategias.

**Descripción social.** Los primeros asentamientos poblacionales del municipio se localizaron paralelo al río Magdalena a mediados del siglo XIX, estos practicaban actividades como el transporte de personas y mercancías en canoa de un lado a otro entre los municipios de Flandes y Girardot, como también, actividades agropecuarias a una menor escala, por consiguiente no existía una base económica considerable para lograr cambiar las condiciones socioeconómicas del municipio, sin embargo, a finales de siglo gracias a la implementación de los sistemas de transporte fluvial y férreo dirigidos a satisfacer las necesidades de la exportación e importación de productos, se genera un crecimiento poblacional, debido a la inmigración de personas atraídas por la gran demanda de trabajo que ofertaba el municipio, así lo explica Betancourt (2008):

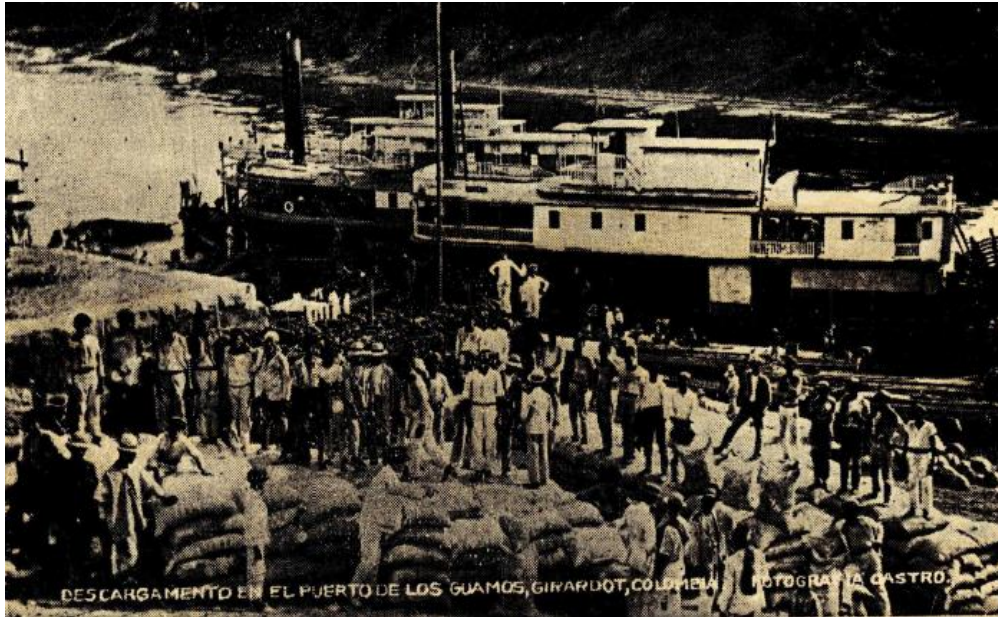
Algunos (municipios) van a jalonar el crecimiento poblacional. En la medida que sus condiciones les permitieron vincularse de manera rápida sobre las vías de comunicación, caminos, carreteros, ferrocarril o el río, de allí, que sus tasas demográficas de crecimiento intercensal, presenten el crecimiento poblacional más dinámico entre la última información del siglo XIX 1886 y la primera del XX 1905, donde Girardot tiene la tasa mayor, seguido de Honda e Ibagué, con 169%, 157% y 137% respectivamente, las poblaciones sobre el río que representaban

posibilidades de convertirse en puertos que vincularan los mercados de la capital con el exterior presentan la mayor tasa de crecimiento poblacional”.(p. 49).

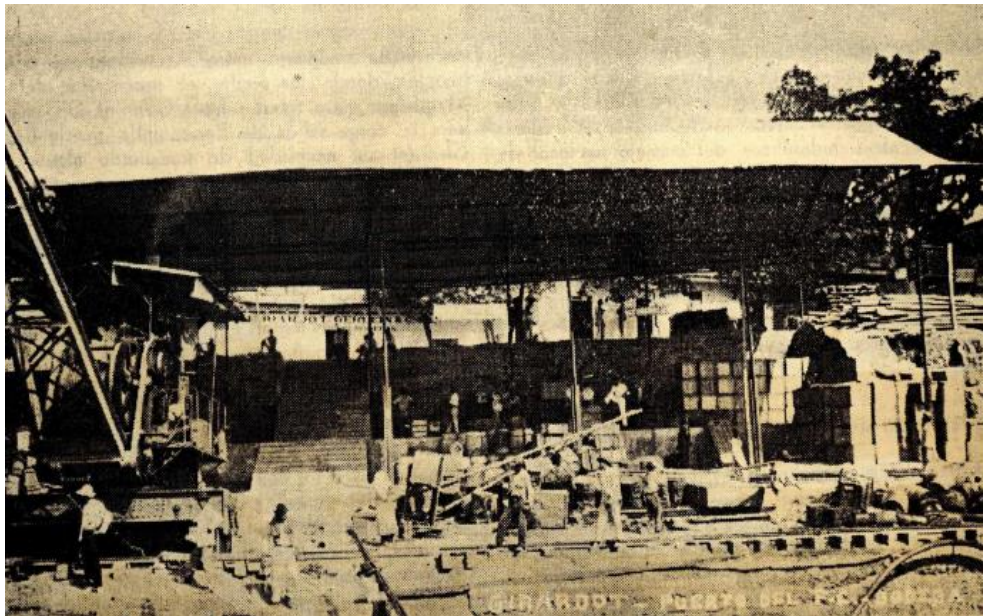
La articulación de los sistemas férreo y fluvial en el municipio, haría que fuese denominado el puerto interior mas importante del país a inicios del siglo XX, esto daría paso a lograr su máximo desarrollo económico hasta la década de los treinta, esta condición fomentaría aun mas el crecimiento poblacional tanto de nacionales como de internacionales, así se advertía:

Entre 1918 y 1928, hay un crecimiento relativamente mayor...este crecimiento demográfico de la ciudad es el más influenciado por las altas tasas de migración, en la medida que el puerto se convierte en un punto neurálgico, social, sindical, económico y político, que supera lo local y regional e ingresa a tener una influencia de tipo nacional e internacional, es la época de mayor dinamismo económico de la ciudad, resultado de la confluencia del transporte fluvial y férreo. (Martínez y Betancourt, 2008, p. 51).

Sobre este periodo llamado comúnmente *época dorada*, sus dinámicas socioeconómicas giraban alrededor del río Magdalena, además de practicar actividades propias del puerto, también se desarrollaba la recreación y ocio por medio de competencias de yates sobre el río, era evidente como este gran cuerpo de agua era el principal actor en la vida cotidiana de los Girardoteños, lo anterior lo evidencian las Figuras *Figura 28, Figura 29 y Figura 30*:



*Figura 28.* Braceros cargan el café de exportación en las embarcaciones del Alto Magdalena - Puerto de Los Guamos. Fuente: (Benítez, 1930, p. 13).



*Figura 29.* Vista al edificio sobre el puerto de Girardot que sirve de bodega al ferrocarril de Girardot. Fuente: (Benítez, 1930, p. 17).



*Figura 30.* Grupo de pequeños yates alineándose para el deporte de regatas en el río Magdalena, atracaderos de Girardot. Fuente (Benítez, 1930, p. 56).

Con la construcción del puente férreo sobre el río Magdalena entre los municipios de Girardot y Flandes y con el impulso del estado en la implementación de carreteras por todo el territorio colombiano, principalmente la vía Girardot - Bogotá sobre la década de los treinta, el municipio cobraría mayor importancia como centro articulador de mercados, es decir, un eje logístico de industria y comercio a escala regional y nacional, esta condición haría que la relación rural – urbano dinamizara el crecimiento poblacional de la ciudad, así lo advierte Betancourt (2008):

Por consiguiente la lógica que permitió que las inmigraciones se convirtieran en los ejes fundamentales del crecimiento demográfico en la mayoría de los casos, fueron dadas por las vías que se abrían, y que impulsaban las actividades productiva y comercial, permitiendo el desarrollo de las localidades, en gran

medida esto explica porque las tasas de crecimiento intercensales de la ciudad son más dinámicas, aunque no fuera en números absolutos el de mayor población. Ya que están Ibagué y Neiva que son las poblaciones más numerosas del Alto Magdalena, con la particularidad que eran municipios principalmente rurales. El principal crecimiento de Girardot desde su nacimiento fue urbano, lo cual significó que su vínculo rural fue con la región desde su creación; incluso en 1938 ocupaba el segundo lugar en cantidad de habitantes en la zona urbana después de Ibagué, incluso más que Neiva. (p. 54).

A continuación en la *Figura 31* se relaciona la cantidad de habitantes del municipio de Girardot desde 1869 hasta 1938:

**Cuadro 2.2. Población de Girardot y el Alto Magdalena 1869 – 1938**

Municipios	AÑO DE FUNDACIÓN	1869		1886			1905			1912		
		Total	%	Total	C.D.I.	%	Total	C.D.I.	%	Total	C.D.I.	%
<b>Cundinamarca</b>												
Girardot	1852	1.641	6,0	2.163	32	2,78	5.810	169	4,47	10.402	79	6,40
Tocaima	1544	5.176	18,8	5.785	12	7,44	3.761	- 35	2,89	10.306	174	6,34
Fusagasuga	1599	-	-	7.255	-	9,34	4.097	- 44	3,15	13.443	228	8,27
La Mesa	1777	8.012	29,1	10.254	28	13,19	14.875	45	11,45	11.126	- 25	6,85
Ricaurte	1887	2.250	8,2	4.328	92	5,57	5.052	17	3,89	5.950	18	3,66
Anapoima	1864	3.880	14,1	-	-	-	5.388	-	4,15	7.553	40	4,65
Nariño	1833	2.123	7,7	1725	-19	2,22	1.074	- 38	0,83	1.175	9	0,72
Guataqui	1794	2.142	7,8	2488	16	3,20	1.150	- 54	0,89	1.461	27	0,90
Nilo	1783	1.776	6,5	2862	61	3,68	3.536	24	2,72	3.170	-10	1,95
Jerusalén	1878	493	1,8	-	-	-	1.896	-	1,46	2.964	56	1,82
<b>Total Cundinamarca</b>		<b>27.493</b>	<b>100,0</b>	<b>36.860</b>	<b>34</b>	<b>47,43</b>	<b>46.639</b>	<b>27</b>	<b>35,90</b>	<b>67.550</b>	<b>45</b>	<b>41,58</b>
<b>Tolima</b>												
Espinal	1754	-	-	8.625	-	11,10	12.824	49	9,87	16.274	27	10,02
Guamo	1772	-	-	9.193	-	11,83	12.852	40	9,89	15.345	19	9,44
Melgar	1798	-	-	4.497	-	5,79	5.152	15	3,97	8.117	58	5,00
Ibagué	1606	-	-	10.346	-	13,31	24.566	137	18,91	24.693	1	15,20
Coello	1906	-	-	4.474	-	5,76	-	-	-	-	-	-
Honda	1560	-	-	3.718	-	4,78	9.550	157	7,35	8.636	- 10	5,32
Carmen de Apicalá	1887	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Suárez	1903	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flandes	1949	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total Tolima</b>				<b>40.853</b>		<b>52,57</b>	<b>64.944</b>	<b>59</b>	<b>49,99</b>	<b>73.065</b>	<b>13</b>	<b>44,97</b>
Neiva	1539	-	-	-	-	-	18.333	-	14,11	21.852	19	13,45
<b>TOTAL REGION</b>		<b>27.493</b>	<b>100,0</b>	<b>77.713</b>	<b>183</b>	<b>100,00</b>	<b>129.916</b>	<b>67</b>	<b>100,00</b>	<b>162.467</b>	<b>25</b>	<b>100,00</b>

*Figura 31.* Población de Girardot y el Alto Magdalena 1869-1938. Fuente Betancourt (2008, p. 49).

Cuadro 2.2. Población de Girardot y el Alto Magdalena 1869 - 1938 (Continuación)

Municipios	1918			1928			1938						
	Total	C.D.I.	%	Total	C.D.I.	%	Total	C.D.I.	%	Urbana	%	Rural	%
<b>Cundinamarca</b>													
Girardot	13.412	29	7,60	23.809	78	9,86	25.307	6	9,17	22.557	21,93	2.750	1,62
Tocaima	11.955	16	6,78	12.304	3	5,10	14.470	18	5,25	351	0,34	10.743	6,33
Fusagasuga	16.195	20	9,18	20.021	24	8,29	16.713	- 17	6,06	4.866	4,73	11.847	6,99
La Mesa	10.952	- 2	6,21	11.028	1	4,57	13.987	27	5,07	2.444	2,38	11.543	6,81
Ricaurte	6.008	1	3,40	4.819	-20	2,00	4.889	1	1,77	335	0,33	4.554	2,69
Anapoima	3.897	-48	2,21	7.885	102	3,27	9.063	15	3,29	830	0,81	8.233	4,85
Nariño	1.331	13	0,75	1.903	43	0,79	1.769	- 7	0,64	908	0,88	861	0,51
Guataqui	693	-53	0,39	1.921	177	0,80	5.269	174	1,91	4.215	4,10	1.057	0,62
Nilo	1.647	-48	0,93	4.138	151	1,71	4.127	- 0	1,50	335	0,33	3.792	2,24
Jerusalén	1.532	-48	0,87	2.737	79	1,13	3.130	14	1,13	293	0,28	2.837	1,67
<b>Total Cundinamarca</b>	<b>67.622</b>	<b>0</b>	<b>38,32</b>	<b>90.565</b>	<b>34</b>	<b>37,51</b>	<b>98.724</b>	<b>9</b>	<b>35,79</b>	<b>37.134</b>	<b>36,10</b>	<b>58.217</b>	<b>34,33</b>
<b>Tolima</b>													
Espinal	15.980	-2	9,06	19.884	24	8,24	25.674	29	9,31	5.666	5,51	20.008	11,80
Guamo	15.968	4	9,05	18.189	14	7,53	20.194	11	7,32	3.226	3,14	16.968	10,01
Melgar	5.308	-35	3,01	6.081	15	2,52	6.336	4	2,30	1.259	1,22	5.077	2,99
Ibague	30.253	23	17,15	56.333	86	23,33	61.447	9	22,28	27.448	26,68	33.999	20,05
Coello	5.776	3,27	4,591	- 21	1,90	6.672	45	2,42	631	0,61	6.041	3,56	
Honda	7.799	-10	4,42	12.622	62	5,23	13.723	9	4,98	10.424	10,13	3.299	1,95
Carmen de Apicala	2.557	1,45	3,163	24	1,31	3.655	16	1,33	1.122	1,09	2.533	1,49	
Suarez	-	-	-	-	0,00	5.120	1,86	867	0,84	4.253	2,51		
<b>Total Tolima</b>	<b>83.641</b>	<b>14</b>	<b>47,40</b>	<b>120.863</b>	<b>45</b>	<b>50,06</b>	<b>142.821</b>	<b>18</b>	<b>51,78</b>	<b>50.643</b>	<b>49,23</b>	<b>92.178</b>	<b>54,35</b>
Neiva	25.185	15	14,27	29.988	19	12,42	34.294	14	12,43	15.096	14,67	19.198	11,32
<b>TOTAL REGION</b>	<b>176.448</b>	<b>9</b>	<b>100,00</b>	<b>241.416</b>	<b>37</b>	<b>100,00</b>	<b>275.839</b>	<b>14</b>	<b>100,00</b>	<b>102.873</b>	<b>100,00</b>	<b>169.593</b>	<b>100,00</b>

C.D.I. Crecimiento Demográfico Intercensal. Fuentes:Ministro de Gobierno. Carreño M Pedro. Censo General de la Republica de Colombia Presentado al Congreso en sus sesiones ordinarias de 1912. Imprenta Nacional. Bogotá Censo General de la Republica de Colombia, levantado el 14 de Octubre de 1918. Bogotá Imprenta Nacional 1921. DANE Censo de población ajustada 1938-1985.Banguero Harold, Castellar Carlos. La población de Colombia 1938-2025.Universidad del Valle, Investigación Rector Jaime Galarza Sanclemente, Colección de Edición Previa. DANE estudios censales, Colombia Proyecciones Municipales de Población por áreas 1995-2005. DANE Estadísticas Municipales de Colombia 1991.DANE Republica de Colombia, XVI Censo Nacional de Población y V de Vivienda, Resumen Nacional.1993

Figura 31. (continuación) (p. 50).

Se observa que en 1938 la tasa de crecimiento poblacional decae a un 6% debido a la crisis económica mundial a finales de la década de los veinte, lo anterior daría paso a la crisis financiera del país en los años treinta con relación al precio del café; principal artículo en la comercialización del municipio y generador de las dinámicas económicas de las exportaciones nacionales, esto a su vez, generaría inconvenientes al transporte fluvial y férreo, el primero desaparece entre los 40 y 50 y el segundo en la década de los 70, lo anterior lo describen así:

Entre el año de 1928 y 1938, la situación demográfica cambia drásticamente, para el puerto de Girardot, solamente crece el 6%, por debajo del promedio regional 14%, del de Neiva e Ibague 9%. Se ubica en este periodo la cresta de la dinámica vial integrada entre tren y río, por la terminación del puente férreo que vincula el ferrocarril de Girardot con el desarrollo y crecimiento del sistema vial por

carretera y la crisis capitalista de los 30, empiezan a afectar el crecimiento demográfico del puerto, en la medida en que la dinámica económica local.

Impulsada por la integración de la carga por río y por tren, empieza a disminuir, buscando el paso hacia Buenaventura. (Martínez y Betancourt, 2008, p. 51).

Ahora bien, el crecimiento poblacional incrementaría en el municipio sobre las décadas de los 40, 50 y 60, debido a la violencia que se presentaba en el país entre conservadores y liberales, así lo indican Martínez y Betancourt (2008):“hay un elemento que se debe tener presente en esta época, es la gran inmigración a Girardot por causas de la llamada violencia liberal-conservadora de los años 40,50 y 60” (p. 55). Esta gran movilización de personas provenientes mayormente de la región del Sumapaz y Tolima tendría para el municipio enormes retos sociales que atender, estas personas se ocuparon principalmente en empleos informales que de acuerdo con la vocación turística practicada por el municipio en ese periodo de tiempo, amortiguó las necesidades de los inmigrantes que vieron en estas actividades un alivio a sus enormes problemas, lo anterior así se evidencia:

Mientras sucedían los diferentes cambios de función económica, la ciudad sociopolíticamente estaba afrontando el impacto de la inmigración de población procedente del Tolima y Sumapaz por motivos de la violencia. Era una población campesina sin la menor capacidad para asimilar el proceso de urbanización que llegó en medio receptivo en el cual pudo desarrollar las más variadas actividades que en el argot actual se conoce como subempleo disfrazado (vendedores ambulantes, lustrabotas, vendedores de lotería, tiqueteros, cargadores, y mendigos profesionales). Pocas ciudades pueden ser ilustrativas de un ambiente de riqueza (comercio y turismo) en medio de tanta mísera y resignación. Para fortuna de

Girardot, el río y sus riberas fueron el patrimonio (comida y habitación) tomado o adquirido que atenuó y evito males peores. (Contreras, 1971, pp. 5-6).

Cuadro 2.7 Población de Girardot y su área de influencia 1938 - 2005														
Municipios\ Año	1938		1951				1964				1973			
		%	TCDA	TCDI		%	TCDA	TCDI		%	TCDA	TCDI	%	
Girardot	25.307	17,3	28.819	1,1	13,9	16,3	76.990	12,9	167,2	31,1	63.737	(1,9)	(17,2)	26,1
Tocaima	14.470	9,9	15.597	0,6	7,8	8,8	17.998	1,2	15,4	7,3	17.470	(0,3)	(2,9)	7,2
La Mesa	13.987	9,6	14.258	0,1	1,9	8,1	17.796	1,9	24,8	7,2	15.439	(1,5)	(13,2)	6,3
Ricaurte	4.889	3,3	5.351	0,7	9,4	3,0	-	-	-	-	5.526	-	-	2,3
Anapoima	9.063	6,2	6.185	(2,4)	(31,8)	3,5	6.868	0,8	11,0	2,8	5.570	(2,1)	(18,9)	2,3
Guataqui	1.922	1,3	5.160	13,0	168,5	2,9	2.450	(4,0)	(52,5)	1,0	2.532	0,4	3,3	1,0
Nilo	4.127	2,8	4.942	1,5	19,7	2,8	8.910	6,2	80,3	3,6	5.208	(4,6)	(41,5)	2,1
Nariño	1.769	1,2	2.522	3,3	42,6	1,4	2.416	(0,3)	(4,2)	1,0	2.365	(0,2)	(2,1)	1,0
Jerusalén	3.130	2,1	3.000	(0,3)	(4,2)	1,7	3.392	1,0	13,1	1,4	3.516	0,4	3,7	1,4
Espinal	25.674	17,5	39.207	4,1	52,7	22,2	43.892	0,9	11,9	17,7	44.619	0,2	1,7	18,3
Guamo	20.194	13,8	27.522	2,8	36,3	15,6	30.838	0,9	12,0	12,4	26.794	(1,5)	(13,1)	11,0
Melgar	6.336	4,3	5.977	(0,4)	(5,7)	3,4	8.493	3,2	42,1	3,4	11.078	3,4	30,4	4,5
Coello	6.672	4,6	9.104	2,8	36,5	5,1	11.273	1,8	23,8	4,5	10.227	(1,0)	(9,3)	4,2
Carmen de Apicala	3.655	2,5	4.232	1,2	15,8	2,4	-	-	-	-	4.889	-	-	2,0
Suarez	5.120	3,5	5.071	(0,1)	(1,0)	2,9	-	-	-	-	4.839	-	-	2,0
Flandes	-	-	-	-	-	-	16.526	-	-	6,7	20.494	2,7	24,0	8,4
<b>TOTAL REGION</b>	146.315	100,0	176.947	1,6	20,9	100,0	247.842	3,1	40,1	100,0	244.303	(0,2)	(1,4)	100,0
<b>TOTAL NACIONAL</b>	8.641.801		11.548.172	2,6	33,6		17.482.420	4,0	51,4		22.862.118	3,4	30,8	

TCDA: Tasa de crecimiento demográfico anual  
 TCDI: Tasa de crecimiento demográfico intercensal.  
 Cálculos personales.

Figura 32. Población de Girardot y su área de influencia 1938-2005.

La Figura 32 evidencia como entre 1964 y 1973 el municipio pierde población, de tener 76.990 habitantes pasan a 63.737, una perdida de 13.253 habitantes que en términos poblacionales obedece a una cantidad a tener en cuenta, la explicación de esto deriva en la fuerte influencia que tiene la capital del país sobre la ciudad, los oriundos del municipio se desplazan hacia Bogotá en búsqueda de mejores opciones laborales y académicas, mientras que los inmigrantes desarrollan actividades de comercio, lo anterior se describe así:

A estos cambios (económicos) la población muy lentamente se va acomodando y cuando no le es posible solo le queda la alternativa de emigrar o perecer. Ha sucedido lo primero en cuanto a la población nativa, mientras una población migrante asume el comando de la nueva fase económica de la ciudad, o parte de las generaciones nuevas con preparación más acorde adquiere la responsabilidad

de actualizar las estructuras económicas y administrativas que urgentemente necesita la ciudad para actualizarse”. (Contreras, 1971, p. 91).

El crecimiento poblacional desde 1938 hasta 2005 se refleja en la Figura 32. (continuación)

**Cuadro 2.7 Población de Girardot y su área de influencia 1938 – 2005 (continuación)**

Municipios\ Año	1985				1993				1995		2000		2005	
	TCDA	TCDI	%		TCDA	TCDI	%		%	%	%	%	%	
<b>Girardot</b>	<b>75.084</b>	<b>1,5</b>	<b>17,8</b>	<b>25,7</b>	<b>84.658</b>	<b>1,6</b>	<b>12,8</b>	<b>28,5</b>	<b>102.557</b>	<b>29,79</b>	<b>118.178</b>	<b>31,57</b>	<b>133.637</b>	<b>33,33</b>
Tocaima	17.758	0,1	1,6	6,1	14.071	(2,6)	(20,8)	4,7	13.080	3,80	17.118	4,57	17.640	4,40
La Mesa	17.718	1,2	14,8	6,1	19.136	1,0	8,0	6,4	22.893	6,65	26.775	7,15	30.724	7,66
Ricaurte	5.238	(0,4)	(5,2)	1,8	5.963	1,7	13,8	2,0	6.982	2,03	7.642	2,04	8.873	2,21
Anapoima	7.531	2,9	35,2	2,6	8.269	1,2	9,8	2,8	9.660	2,81	10.468	2,80	11.118	2,77
Guataqui	2.581	0,2	1,9	0,9	2.235	(1,7)	(13,4)	0,8	2.393	0,70	2.289	0,61	2.104	0,52
Nilo	7.262	3,3	39,4	2,5	4.456	(4,8)	(38,6)	1,5	5.024	1,46	5.400	1,44	5.697	1,42
Nariño	2.379	0,0	0,6	0,8	1.877	(2,6)	(21,1)	0,6	2.021	0,59	1.942	0,52	1.797	0,45
Jerusalén	3.647	0,3	3,7	1,2	3.030	(2,1)	(16,9)	1,0	3.170	0,92	3.016	0,81	2.746	0,68
Espinal	58.696	2,6	31,5	20,1	63.859	1,1	8,8	21,5	72.567	21,08	77.114	20,60	81.896	20,43
Guamo	36.291	3,0	35,4	12,4	32.416	(1,3)	(10,7)	10,9	36.257	10,53	34.584	9,24	32.734	8,16
Melgar	16.763	4,3	51,3	5,7	21.624	3,6	29,0	7,3	25.427	7,38	28.591	7,64	31.920	7,96
Coello	9.875	(0,3)	(3,4)	3,4	6.984	(3,7)	(29,3)	2,3	6.996	2,03	5.705	1,52	4.365	1,09
Carmen de Apicalá	4.762	(0,2)	(2,6)	1,6	6.056	3,4	27,2	2,0	6.974	2,03	7.569	2,02	8.179	2,04
Suarez	4.372	(0,8)	(9,7)	1,5	3.777	(1,7)	(13,6)	1,3	3.943	1,15	3.677	0,98	3.401	0,85
Flandes	21.879	0,6	6,8	7,5	19.028	(1,6)	(13,0)	6,4	24.363	7,08	24.255	6,48	24.112	6,01
<b>TOTAL REGION</b>	<b>291.836</b>	<b>1,6</b>	<b>19,5</b>	<b>100,0</b>	<b>297.439</b>	<b>0,2</b>	<b>1,9</b>	<b>100,0</b>	<b>344.307</b>	<b>100,00</b>	<b>374.323</b>	<b>100,00</b>	<b>400.943</b>	<b>100,00</b>
<b>TOTAL NACIONAL</b>	<b>27.853.436</b>	<b>1,8</b>	<b>21,8</b>		<b>33.109.840</b>	<b>2,4</b>	<b>18,9</b>		<b>38.558.195</b>		<b>42.299.301</b>		<b>46.045.109</b>	

TCDA: Tasa de crecimiento demográfico anual

TCDI: Tasa de crecimiento demográfico intercensal. Cálculos personales.

Fuentes:

DANE Censo de población ajustada 1938-1985.

Banguero Harold, Castellar Carlos. La población de Colombia 1938-2025. Universidad del Valle, Investigación. Rector Jaime Galarza Sanclemente, Colección de Edición Previa.

DANE estudios censales, Colombia Proyecciones Municipales de Población por áreas 1995-2005

DANE Estadísticas Municipales de Colombia 1991

DANE República de Colombia, XVI Censo Nacional de Población y V de Vivienda, Resumen Nacional. 1993

(p. 51):

Figura 32. (continuación) (p. 51). Fuente Betancourt (2008, p.50).

Sin embargo, en 1985 describe un recuperación de la población y de ahí en adelante el crecimiento poblacional continua en aumento hasta hoy en día, este desarrollo obedece a dos factores fundamentales, primero con la consolidación de actividades de comercio y prestación de servicios con base principalmente al turismo, factor de emprendimiento y estabilidad laboral respectivamente y segundo por el crecimiento urbanístico generado gracias a los planes de vivienda popular incentivados por el estado, por otro lado, los proyectos habitacionales privados implementados en los últimos tiempos, también sería un factor fundamental en la ocupación y desarrollo de la población, lo anterior se advertía desde la década de los 70:

Como la construcción particular es ciertamente limitada, los planes oficiales han proporcionado trabajo a los inmigrantes campesinos y en general pero

cíclicamente, han contribuido a mantener un conjunto pequeño de industrias de la construcción. Esta actividad posee una capacidad grande de movilizar diferentes recursos humanos y de capital que activan el proceso fabril y comercial. Por este hecho, una política de vivienda en ciudades como Girardot puede llegar a representar, en combinación con otras metas de desarrollo socioeconómico, un factor motriz de crecimiento y de contención del proceso migratorio. (Contreras, 1971, p. 223).

Durante todo el recorrido que se ha realizado en las actividades socioeconómicas del municipio, se evidencia como estas han influido en el crecimiento poblacional, primero gracias al dinamismo sobre el puerto para luego dedicar todos sus esfuerzos hacia turismo, este cambio en su vocación y con la implementación de los conjuntos cerrados con todas las comodidades turísticas como oferta de segunda vivienda para los visitantes, indica un desarrollo disperso de estas actividades por toda la ciudad, lo que a su vez, crea nuevos sitios de interés que afectan directamente los lugares de interés cultural, histórico y turístico de la ciudad; es el caso del sector del Embarcadero Turístico de Girardot, al perder su protagonismo en el desarrollo de actividades económicas por lo anteriormente descrito evidencia un estado de deterioro físico-espacial, como lo demuestra la Figura 33:



*Figura 33.* Embarcadero turístico de Girardot. Fuente: Elaboración propia.

Debido a la pérdida en su importancia, las empresas que acompañaban la aventura económica del sector, vieron como sus inversiones se ponían en riesgo y de esta manera se marcharon a otras ciudades o cerraron definitivamente, gracias a esto abandonaron los inmuebles como se refleja a continuación:



*Figura 34.* Electrificadora de Cundinamarca. Fuente: Elaboración propia



*Figura 35.* Electrificadora SKN. Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, gracias al dinamismo en otros sitios de la ciudad y al deterioro físico-espacial, económico y ambiental del sector, repercute en las condiciones de habitabilidad de la habitantes de la zona, las viviendas son muy antiguas y se encuentran en muy mal estado, como lo evidencia la Figura 36 a Figura 37. Por otro lado, los equipamientos como lo define el sociólogo Mario Mayorga son “elementos sociales, que se constituyen en referentes de la cotidianidad de individuos espacial y temporalmente determinados y como espacios de producción de capital social, por las interacciones que se dan en su interior”. (Mayorga, 2012) son escasos, tan solo existe un escenario de cultura denominado *La media torta*, sin embargo, estos se encuentran en total abandono como lo demuestra la Figura 38.



*Figura 36.* Vivienda sector punta del palo (1). Fuente: Elaboración propia.



*Figura 37.* Vivienda sector punta del palo (2). Fuente: Elaboración propia.



*Figura 38.* Equipamiento cultural Media Torta. Fuente: Elaboración propia.

En general, las dinámicas sociales del sector, van ligadas con las actividades económicas, el aspecto físico - espacial y ambiental, por las siguientes razones: la primera, económicas, por la importancia de realizar grandes inversiones en el sector, para que las grandes empresas dedicadas al turismo se posicionen y logren atraer la mayor cantidad de turistas posibles, esto implicaría demanda de trabajo, y con esto se podría incluir a los habitantes del sector; la segunda razón, físico - espacial, porque al estar en el estado actual, no hay infraestructura adecuada para ejercer las actividades propias del sector, es por esto, que no se cuenta con el interés suficiente para atraer personas, y la tercera, ambiental, debido a que el río Magdalena es la cloaca de los municipios de Ricaurte, Flandes y Girardot, por ende, su contaminación es muy evidente, y por esta razón, no se podrían realizar actividades deportivas y culturales sobre este espacio.

### **Capítulo 3**

#### **Recorriendo la Historia**

Se emplea el método historiográfico con el fin de evaluar las condiciones que describen el contexto del embarcadero turístico de Girardot desde su estado físico – espacial, en el cual establece la transformación que este ha sufrido en toda su historia, enmarcado en el cambio de sus dinámicas sociales, ambientales y económicas, que han intervenido directamente en el estado actual del sector.

Este capítulo relaciona el crecimiento urbanístico del municipio, el cambio de actividades económicas y culturales practicadas en Girardot, la consolidación del turismo como actividad principal, se adoptan los proyectos de conjuntos cerrados como una manera de habitabilidad para los girardoteños y una oportunidad de segunda vivienda para los turistas, y se identifican los hechos más representativos a lo largo de la historia de Girardot, lo dicho anteriormente, se ilustra por medio de periodos comprendidos desde 1852 hasta 2018 (1852-1880, 1880-1930, 1930-1960, 1960-1980, 1980-2000 y 2000-2018), estos rangos son establecidos por el libro *Girardot: uno de los siete caminos* (Martínez y Betancourt, 2008), lo anterior, se ilustra por medio de tablas y cartografía del sector.

#### **Crecimiento urbano de la ciudad.**

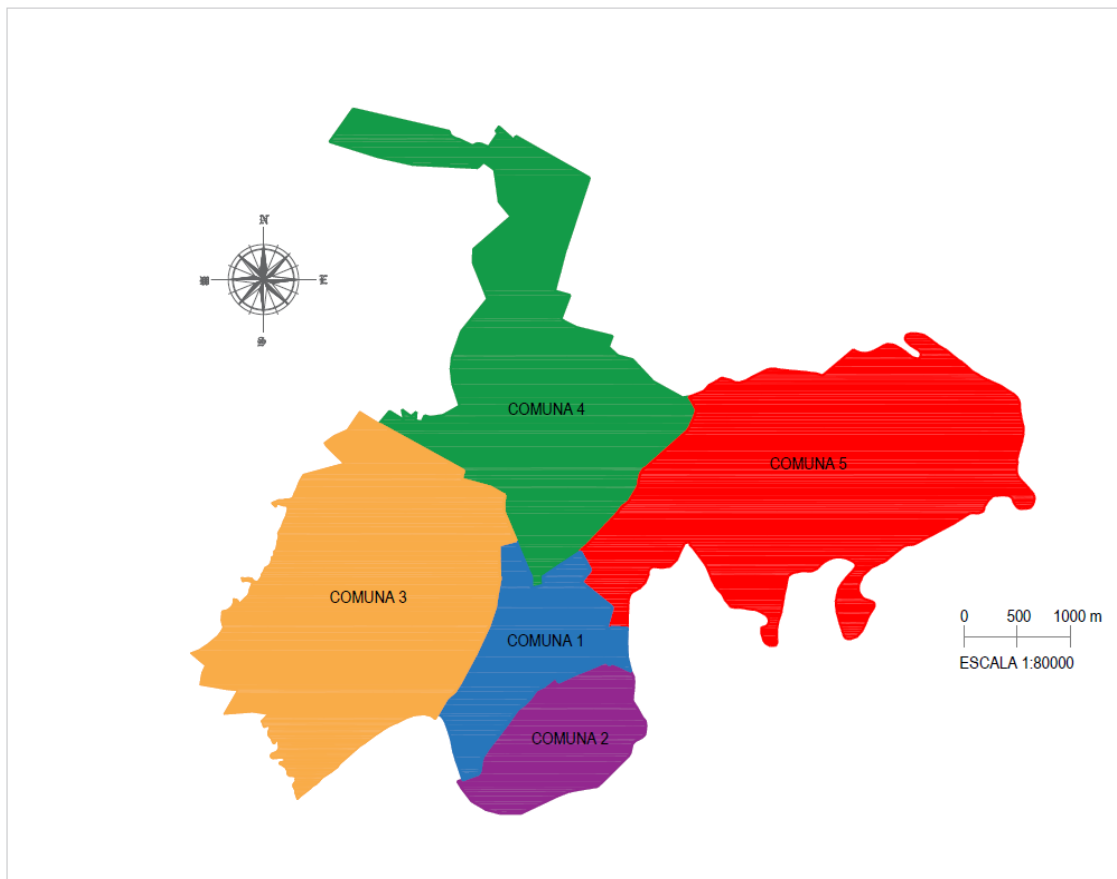


Figura 39. Comunas Girardot – Cundinamarca, escala 1:80000. Fuente Elaboración propia

El municipio de Girardot se encuentra dividido políticamente por cinco comunas, a continuación se establecen el área urbana aproximada y la superficie de cada comuna:

AREA URBANA 2018 GIRARDOT-CUNDINAMARCA			
AREA	TOTAL	CANTIDAD M2	CANTIDAD Ha
COMUNA I	8,01%	1709526,662	170Ha9526,662m2
COMUNA II	6,88%	1466928,268	146Ha6928,268m2
COMUNA III	28,22%	6019288,186	601Ha9288,186m2
COMUNA IV	25,57%	5455242,822	545Ha5242,822m2
COMUNA V	31,32%	6681164,707	668Ha1164,707m2
AREA URBANA	100%	21332150,644	2133Ha2150,644m2

Figura 40. Área urbana 2018 Girardot - Cundinamarca. Fuente Elaboración propia

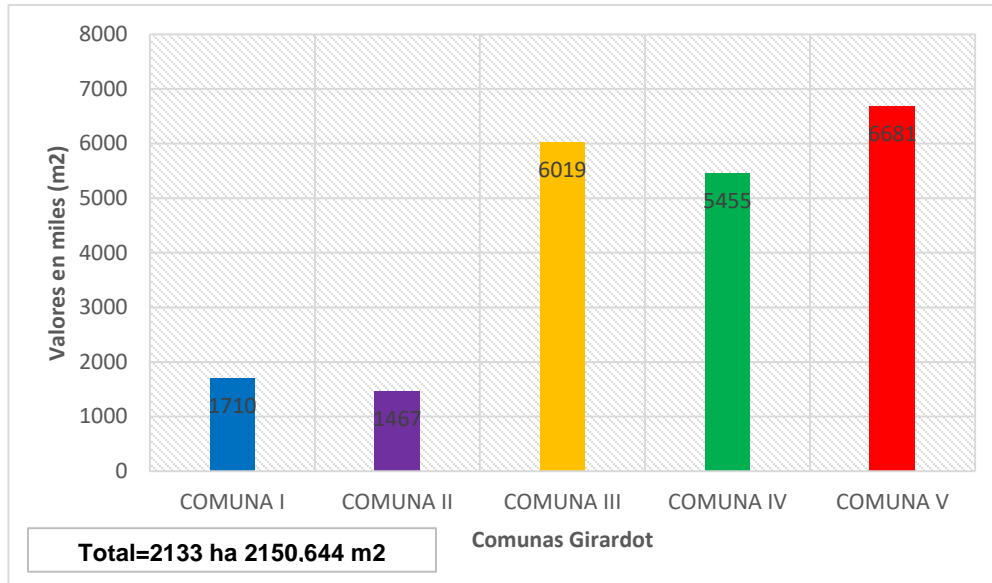


Figura 41. Área comunas Girardot - Cundinamarca. Fuente: Elaboración propia.

Los anteriores datos se obtuvieron de acuerdo al cálculo del área de cada comuna representados en el plano F-10 del plan de ordenamiento de Girardot 2011, aquí se enmarca, la comuna V como la mayor extensión de tierra en el municipio, seguida de las comunas III, IV, I y II respectivamente, su área total urbana es de 2133 ha 2150.66s m<sup>2</sup>.

Por otro lado, la *Figura 42*, demuestra los porcentajes de área de las comunas respecto al área urbana de Girardot, donde la comuna V cuenta con un 31%, la comuna III con un 28%, la comuna IV con un 26%, la comuna I con un 8% y finaliza la comuna II con un 7% de la ocupación urbanística en el municipio.

En la *Figura 43* representa el crecimiento urbano que ha sufrido el municipio de Girardot desde su creación en 1852 hasta el año 2018, se identifica periodos de 28, 50, 30, 20, 20 y 18 años, respectivamente, con un color representativo, estos periodos se determinaron de acuerdo con Martínez y Betancourt (2008), quienes hacen referencia de estos mismos periodos, a continuación, la cartografía se ilustra de la siguiente manera:

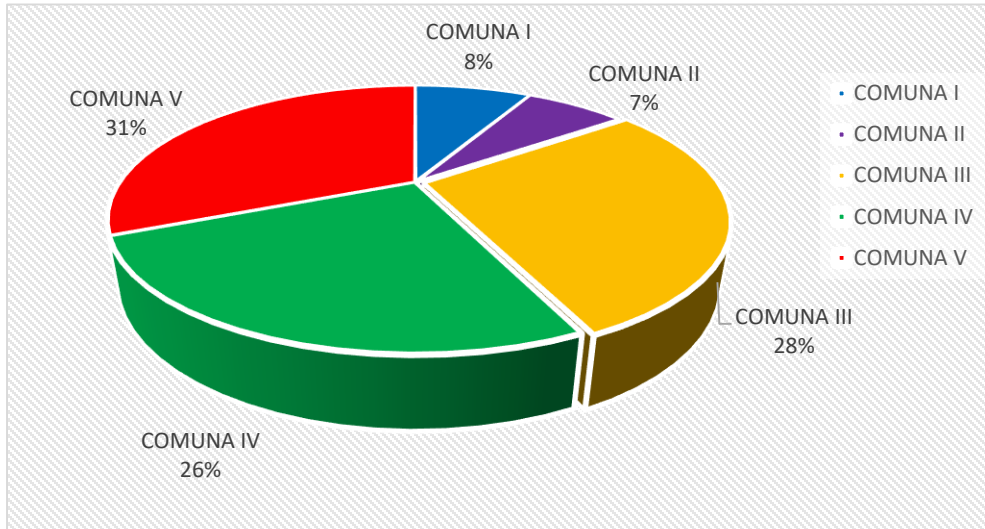


Figura 42. Porcentaje área comunas respecto al área urbana de Girardot. Fuente: Elaboración propia.

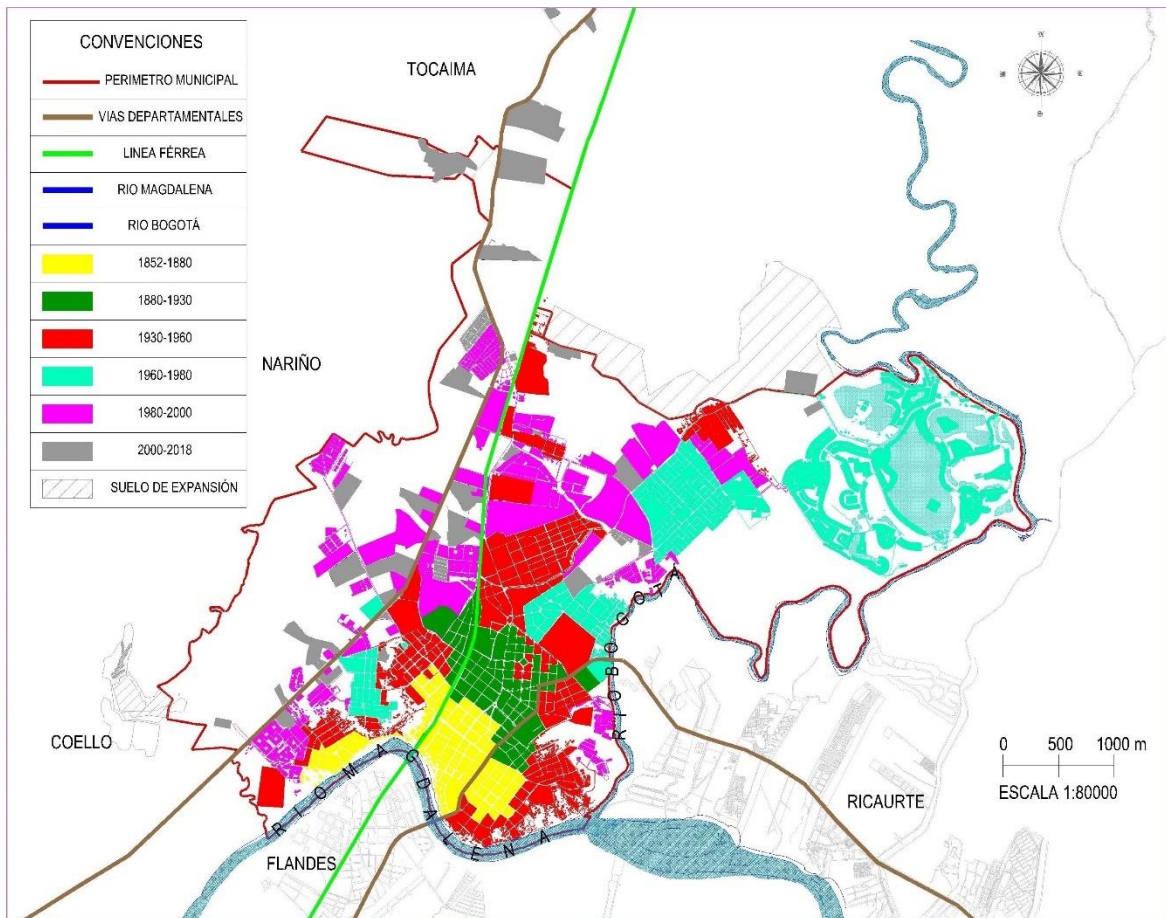
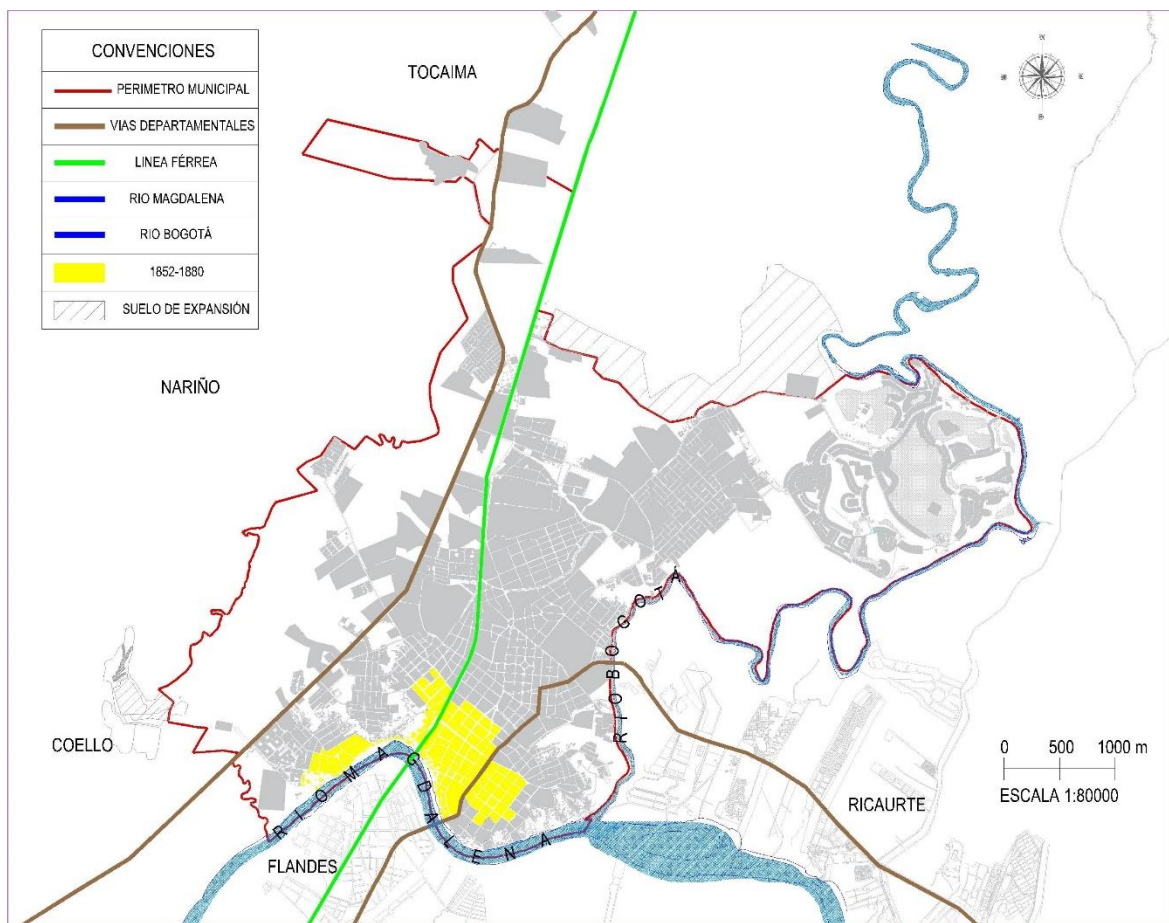


Figura 43. Mapa de Girardot, escala 1:80000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

Este crecimiento urbano se relaciona en seis periodos los cuales se representan de la siguiente manera: Periodo fundacional (1852-1880), periodo dorado (1880-1930), periodo de transición (1930-1960), periodo cambio de vocación (1960-1980), periodo consolidación de conjuntos cerrados (1980-2000) y periodo de planificación y ordenamiento (2000-2018).

**Periodo Fundacional 1852 – 1880.** En la *Figura 44* se ilustra el primer periodo comprendido entre 1852 hasta 1880, donde la población se asentó en los barrios que hoy en día se conoce como Buenos Aires, Santa Helena, San Miguel, Centro, La Estación y Alto de la Cruz, estos se denominaría los primeros barrios obreros del municipio, los cuales se representan en color amarillo y se reflejan en la *Figura 44*:



*Figura 44.* Mapa de Girardot (1852-1880), escala 1:80000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

Girardot fue fundada el 9 de octubre de 1852 gracias a terrenos donados por los señores Ramón Bueno y José Triana como lo indica Niño (1953-1954) en su libro *Gentes y hechos de Girardot*:

Girardot fue fundada por sus moradores el 10 de febrero de 1844, fecha en la cual Ramón Bueno y José Triana donaron los terrenos para la parroquia. Sin embargo, se tiene como fecha oficial de la fundación, el 9 de octubre de 1852, porque fue en aquel día cuando la Cámara Provincial del Tequendama dictó la ordenanza número 20, por medio de la cual se dio carácter de distrito parroquial al poblado que se conocía como “La Chivatera”. Aquella ordenanza entro la vigencia el 10 de febrero de 1853 (Niño, 1953-1954, p. 1).

ESTRUCTURA OCUPACIONAL DE LA POBLACIÓN, 1870

	Hombres		Mujeres		Total	
	Miles	Distri- bución <sup>1</sup>	Miles	Distri- bución <sup>1</sup>	Miles	Distri- bución <sup>1</sup>
I. Agricultores, ganaderos y pescadores	693	71.4%	140	24.3%	823	53.9%
II. Mineros	22	2.3	18	3.1	40	2.6
III. Artesanos, artistas y fabricantes	100	10.4	249	43.5	349	22.7
IV. Comerciantes y arrieros	36	3.7	5	0.8	41	2.7
V. Sirvientes	79	8.3	145	25.4	224	14.7
VI. Otros	35	3.7	15	2.6	50	3.3
Total de la población económicamente activa	956	67.8%	572	38.6%	1528	52.9%
Menores y estudiantes	424	30.1	416	28.1	840	29.1
Administración doméstica	29	2.1	494	33.3	522	18.1
Total de la población	1409	100.0	1482	100.0	2891	100.0

1 Distribución del empleo total entre las primeras seis agrupaciones y del total de la población entre población económicamente activa, menores y administración doméstica.

Fuente: *Anuario Estadístico*, Bogotá, 1875.

Figura 45. Estructura ocupacional de la población, 1870. Fuente: (Ocampo, 1994, p. 124).

Por aquel entonces el país era netamente rural, de acuerdo con lo que afirma el autor Jorge Orlando Melo “La población colombiana en la segunda mitad del siglo XIX era inminentemente

rural, lo que corresponde a una estructura económica en la cual la actividad principal era la agricultura” (citado en Ocampo, 1994, p. 122).

Lo anterior también lo reflejaba el municipio, debido a que en esa época el desarrollo de sus actividades fueron entorno al río Magdalena, sus primeros habitantes se asentaron en inmediaciones a este cuerpo de agua como lo indica José Niño Espinosa:

Sus auténticos fundadores fueron hombres de modesta vestidura, que día a día fueron arrimándose a la orilla del río y allí empezaron a construir humildes chozas, en alguna de las cuales se le daba posada y suministraba refrigerio a las gentes que obligadamente tenían que cruzar el río Magdalena en viaje hacia la ciudad capital o en dirección al occidente de la república. (Niño, 1953-1954, p. 23).

Esto demuestra que el transporte fluvial surge como la primera gran actividad practicada por sus habitantes, uno de ellos era el señor Pastor Montero quien fuese el promotor de este dinamismo, que derivó a reconocerse en el municipio como la *canoa de montero*. Sin embargo, la agricultura y la ganadería también asomaron como dinámicas económicas practicadas por los habitantes en esta época, así lo explica José Niño Espinosa:

Don Mauricio Rizo, muy distinguido personaje establecido en estos contornos más o menos en el año 1872. Este caballero, dice don Eduardo Posada, le dio gran impulso a la villa y fundo magníficos potreros en sus alrededores y estableció la ganadería y la agricultura. Por esos mismos tiempos el señor Marcelino Posada, padre del historiador Eduardo Posada, cultivo en la parte occidental de este pedazo de tierra, una plantación de añil (Niño, 1953-1954, p. 26).

El poco desarrollo económico que presentaba el municipio en este periodo, estaba relacionado con el aislamiento de las regiones, debido a su precaria red de caminos de herradura, que por sus elevadas pendientes y factores como el invierno, hacían imposible con la tecnología de la época implementar carreteras, es por esto que, el río Magdalena permanecía como principal ruta para el transporte de mercancías en el interior del país, sin embargo el principal problema para el transporte fluvial fue su alto costo, esto no permitía ampliar su cobertura y por ende, solo se comercializaba en un mercado local, que por aquel entonces apenas subsistía. Lo anterior Melo lo define así:

La generación de un volumen adecuado de la carga para vías de comunicación relativamente costosas parecía aún más difícil si se considera que la geografía montañosa del país, al tiempo que encarecía la construcción de caminos y vías férreas, favorecía la existencia de mercados locales más o menos autosuficientes, en la medida en que alrededor de cada poblado se encontraban, dentro de distancias no muy extensas, todos los pisos térmicos y la posibilidad de producir un amplio paquete de bienes agrícolas (citado en Ocampo, 1994, p. 127).

Ahora bien, en términos de crecimiento urbano, fueron las comunas I, II y III las primeras en contener los primeros pobladores, sin embargo, no se tienen registros de inversiones públicas para la infraestructura en vías ni servicios públicos, es decir, esto obedece solo a los asentamientos poblacionales con relación a las primeras actividades económicas anteriormente nombradas, a continuación se realiza un análisis de este crecimiento urbanístico:

Tabla 10 *Crecimiento urbano 1852-1880 Girardot-Cundinamarca*

Área	Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana	Cantidad M2	Cantidad ha	Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas
Comuna I	2,14%	456916,283	45Ha6916,283m2	26,73%
Comuna II	0,87%	184789,866	18Ha4789,866m2	12,60%
Comuna III	2,01%	427809,302	42Ha7809,302m2	7,11%
Total crecimiento urbano	5,01%	1069515,451	106Ha9515,451m2	

Nota. Fuente: elaboración propia.

Como se puede apreciar en la tabla 10 y la figura 46, la comuna I es la de mayor crecimiento, debido a que esta desarrolla las principales actividades económicas del municipio, por el contrario con las otras dos, las cuales obedecen a uso residencial.

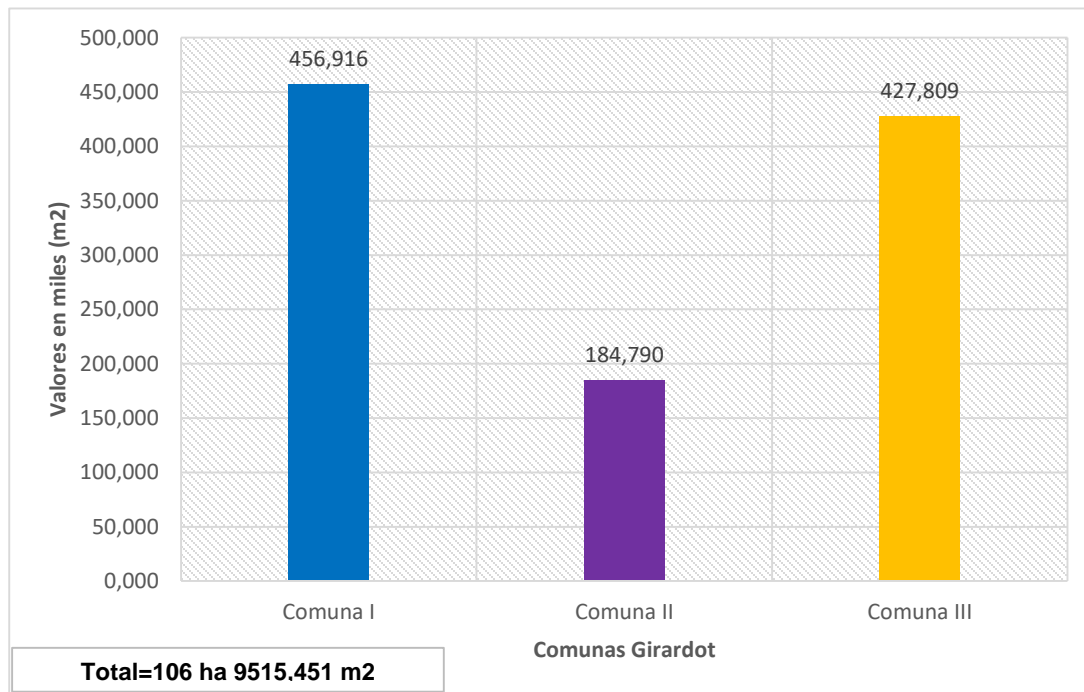


Figura 46. Crecimiento urbano 1852-1880 Girardot-Cundinamarca. Fuente Elaboración propia.

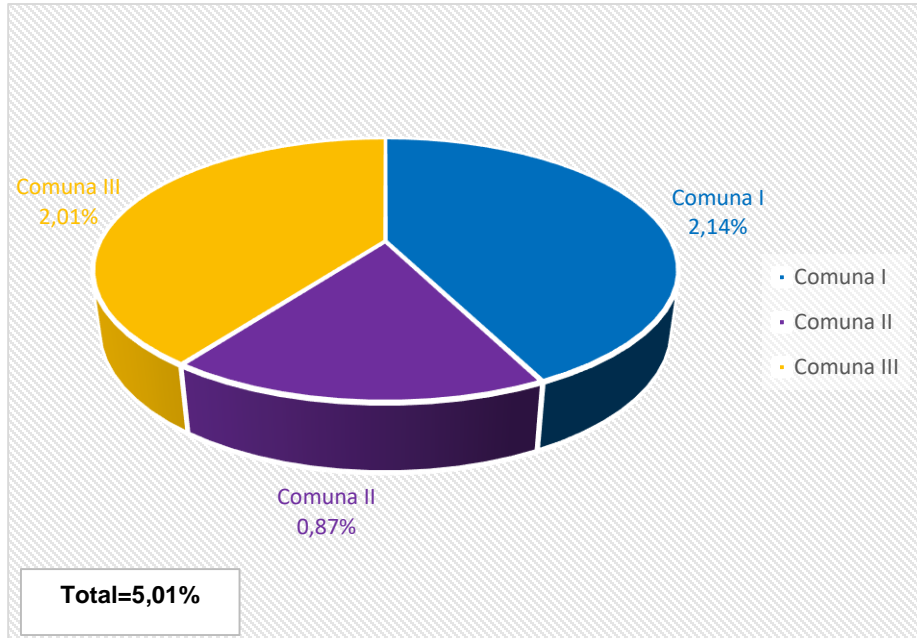


Figura 47. Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana 1852-1880 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

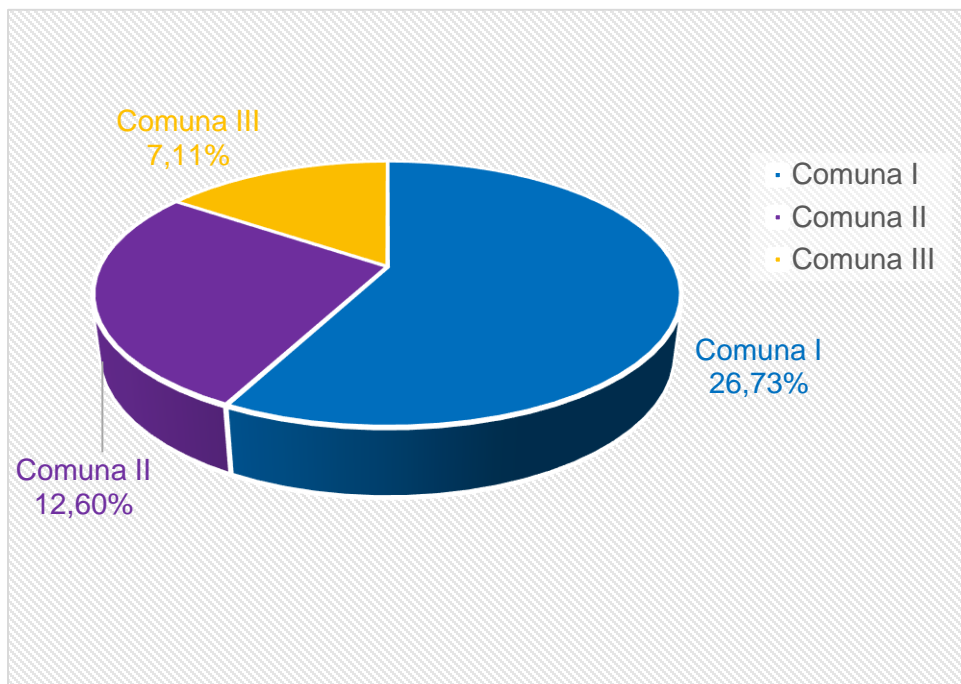


Figura 48. Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas 1852-1880 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

La Figura 47, relaciona el crecimiento urbano de cada comuna respecto al área urbana actual definido en el plan de ordenamiento territorial del municipio de Girardot, en este se evidencia un crecimiento urbanístico de tan solo un 5.01% en este periodo, por otro lado, la Figura 48 contempla el crecimiento de las comunas con relación al área actual de esta, aquí se puede apreciar que el crecimiento de la comuna I es de un 26.73%, la comuna II un 12.60% y la comuna III un 7.11%. Algo muy particular en esta figura es el mayor crecimiento de la comuna II respecto a la III, esto se debe al tamaño actual de las comunas, es decir, que el tamaño de la comuna II es menor al tamaño de la comuna III y por esta razón se ve reflejado este mayor crecimiento.

**Periodo dorado 1880 – 1930.** La Figura 49 refleja el segundo periodo comprendido entre 1880 hasta 1930, en este periodo los habitantes poblaron los barrios Sucre, Granada, Santander, Alto del Rosario, Murillo Toro, Bogotá y Gaitan, los cuales se representan en color verde y se reflejan a continuación:

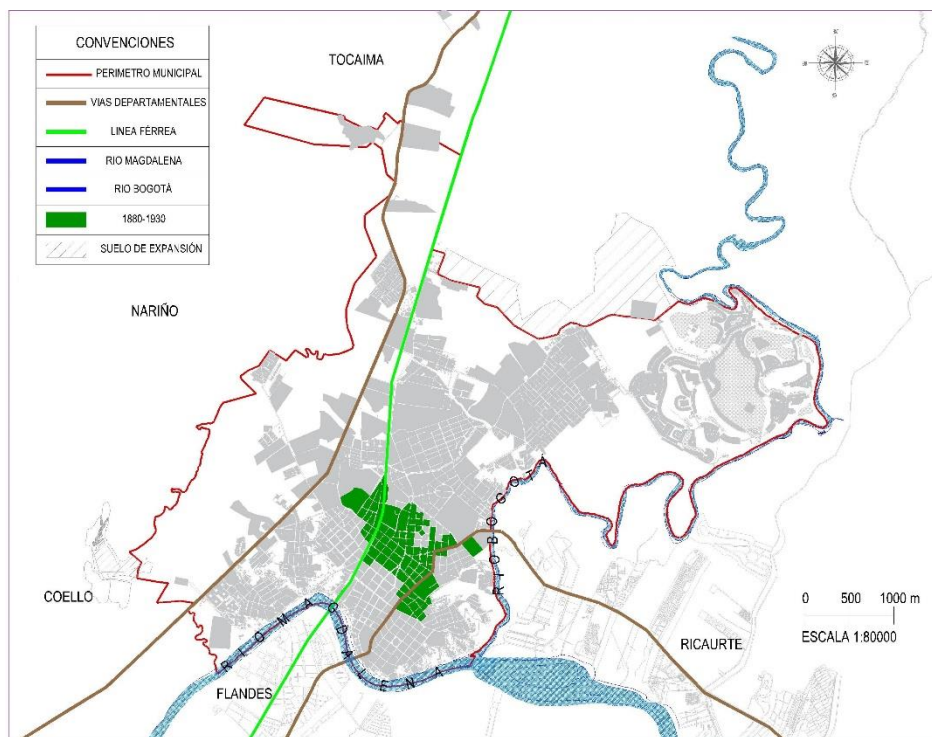


Figura 49. Mapa de Girardot (1880-1930), escala 1:80000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

De acuerdo a Benavides “con la revolución de medio siglo; como se conocen los acontecimientos generados en este periodo, Colombia ingresa a las grandes ligas del capitalismo” (Benavides, 2014, p. 99), el país tenía que afrontar la demanda de productos para exportar si quería competir a nivel mundial, estas condiciones hacían pensar en la manera de articular las regiones, con el fin de fortalecer la producción y cumplir con las actividades propias del capitalismo, esto lo advierte Melo de la siguiente manera:

Dada la existencia de mercados locales relativamente autosuficientes, las posibilidades de una especialización productiva regional parecerían depender, ante todo, de la apertura de los mercados externos, y por ello la mayoría de los proyectos de desarrollo en las vías de comunicaciones durante el siglo XIX se orientaron a la búsqueda de aquellas rutas que unieran en la forma más rápida y eficiente las diversas regiones del país con el extranjero. (citado en Ocampo, 1994, p. 127).

Esta búsqueda en la ruta más adecuada se fijó por el río Magdalena, que ya prestaba sus servicios de interconexión entre algunos pequeños mercados locales y regionales. Esta ruta, fue visualizada por la necesidad de unir el interior del país con el océano atlántico, sin embargo, el río no pasa por la capital del país ni por otras ciudades importantes, se tenía la necesidad de articular río-ciudad, fue entonces donde se entendió que el sistema de transporte más adecuado era el ferrocarril para cumplir con esta misión como lo indica Benavides:

El creciente desarrollo comercial internacional en la segunda mitad del siglo XIX; especialmente de las importaciones, obligaron la búsqueda de una ruta, que permitirá impulsar y promover de igual manera las exportaciones. Con la navegación del río Magdalena los estados entendieron que esa era la ruta ideal

para desarrollar esta política, comunicar los estados con la arteria fluvial más importante del país mediante el desarrollo de los ferrocarriles. (Benavides. 2014, p. 100)

Dadas estas condiciones y según Benavides “desde 1880 se dio inicio a la navegación a vapor en el alto Magdalena; utilizando un remolcador en el salto del Honda, en donde previamente se habían tenido que remover algunos peñascos que impedían el libre tránsito”. (Benavides, 1994, p. 101), esto hacia que se visualizara una posible ruta hacia Girardot, sin embargo fueron cuatro rutas las que se analizaron para desarrollar este proyecto:

Vías	Extensión en leguas	Costo calculado Miles de pesos
Siete vueltas, ó sea Poncet	40	\$ 6.000
Cambao	30	\$ 3.000
Ferrocarril del Norte	70	\$ 17.000
Ferrocarril de Girardot	30	\$ 3.000

*Figura 50.* Proyectos de ferrocarriles entre el río Magdalena y Bogotá. Fuente: Camacho (1890 (citado por Benavides, 2014, p. 101).

Según Benavides, Camacho expresa que la mejor ruta para conectar el interior del país con el río Magdalena es la ruta hacia el municipio de Girardot y lo hace de la siguiente manera:

Es la vía por donde la línea de ascenso puede desarrollarse en busca de pendientes más suaves, que tal vez no excederán de 125 pies por milla, o sea 2.5%; por entre faldas más tendidas y solidas; al través de terrenos de primera calidad; por en medio de industrias en prosperidad, como las de caña de azúcar, los cereales y el café, que pueden dar, tanto al tráfico exterior como el comercio local. (Camacho, 1890; citado por Benavides, 2014, p. 101).

El inicio de la construcción de la línea férrea entre Girardot y Facatativá fue en 1881 y se culminó en 1909, tras varios escándalos de corrupción, debido a la poca experiencia en la firma de

estos contratos por parte del estado. Otro aspecto importante en la dinámica económica del municipio, fue la construcción del puente real entre los municipios de Girardot y Flandes, dando su inicio constructivo en 1882 y su finalización en 1884, esto con el fin de dar paso a productos, materias primas y animales que se transportaban de un lado al otro, esto lo indica José Niño Espinosa así:

La primera obra de importancia que se llevó a feliz término fue la construcción del puente sobre el río Magdalena, con el cual se puso término a la dificultad que presentaba la travesía del río, especialmente para semovientes. A esta obra se le dio principio el día 20 de septiembre de 1882 por los señores Camilo Antonio y Gonzalo Carrizosa y fue dada al servicio provisionalmente a principios de 1883. (Niño, 1953-1954, p. 29).

Con la implementación de los sistemas férreo y fluvial, Girardot sufriría una transformación en sus dinámicas económicas, como punto estratégico se convirtió en el principal puerto interior del país, esto desencadenaría la inversión del sector privado en el municipio para crear empresas destinadas a la industria y comercio como lo indica Benavides:

El río Magdalena que en esta época era la única vía de comunicación entre el interior del país y el océano Atlántico, hizo de Girardot una de las rutas más importantes, para las exportaciones e importaciones que se registraban en toda la región, especialmente de la capital del país. Esto le permitió al municipio desarrollarse industrialmente y a presentar un gran comercio en toda su área de influencia. (Benavides, 2014, p. 105).

Ahora bien, aunque las exportaciones en el país a mediados del siglo XIX, se fortalecían gracias al tabaco como producto principal y sombreros, añil y cueros como productos de segundo

clase, fue el café el que le dio la mayor importancia a esta actividad; Melo expone como a finales de este siglo el café paso a ser el mayor producto exportado de la siguiente manera:

El comportamiento del café, contra un trasfondo en el que los demás productos estaban sujetos a fluctuaciones bruscas, explica su creciente participación en las exportaciones, de manera que para 1898 representa ya el 50% de las ventas externa del país.(citado en Ocampo, 1994, p. 142).

Según Melo (citado en Ocampo, 1994) “la incipiente economía cafetera, que desde 1870 había empezado a prosperar, especialmente en Cundinamarca y los Santanderes, que a fines del siglo XIX producían más del 80% del café colombiano” (p. 173), incidió en que este producto fuera sin duda el principal actor en las dinámicas económicas del municipio a principios del siglo XX, debido a que la industria y comercio se hacía a través de este, mediante la implementación en el sector de las trilladoras de café quienes lo industrializaban y comercializaban, por otro lado el puerto, ofrecía sus mayores esfuerzos en el cargue y descargue del café. Para una mayor idea de las operaciones de este producto, Benavides relaciona las operaciones del ferrocarril hasta 1920 en la Figura 51.

El café se convirtió a nivel nacional en el casi único representante en las exportaciones para inicios del siglo XX, esto sin dudas era algo desfavorable para el país, estábamos amparados en la expectativa de este producto, situación que Melo lo definía así:

Salvo los impulsos provenientes de las exportaciones de café, no se percibía ningún otro factor que estimulara las transformaciones económicas. Claramente lo advertía un observador de la época, Antonio José Restrepo, quien en 1917 anotaba que “nada extraño es que la prosperidad de Colombia dependa hoy de casi única y

exclusivamente, del precio del café. He aquí el mal”. (citado en Ocampo, 1994, p. 191).

Años	Toneladas	Pasajeros	Ingresos	Gastos	Producto neto
1887 Hasta Tocaima	N.D	7.814	11.887	N.D	N.D
1888	N.D	N.D	15.000	36.000	-21.000
1897 Hasta Apulo	9.201	55.049	77.270	N.D	N.D
1906	N.D	60.091	99.607	N.D	N.D
1907 Semestre II	N.D	N.D	64.488	N.D	N.D
1909-1910 Año fiscal*	N.D	N.D	29.729	36.389	-6.659
1911	25.499	95.605	282.714	293.307	-10.593
1912	47.577	103.540	500.174	251.433	248.741
1913	66.023	134.472	631.514	288.335	343.179
1914	68.762	161.322	618.224	293.174	225.049
1915	73.863	182.139	641.793	333.981	307.818
1916	81.278	175.240	723.368	426.938	296.430
1917	77.874	172.761	719.686	434.758	284.927
1918	94.466	184.680	752.504	435.635	316.869
1920	98.395	212.293	913.747	458.378	454.961

\* Pesos oro, convertidos de papel moneda dividiendo por diez.

*Figura 51.* Ferrocarril de Girardot resultados operacionales a 1920. Fuente: Pérez (2008, citado por Benavides, 2014, p. 105).

Sin embargo, el precio del café para la década de los 20 en el siglo XX sufriría su punto más alto debido al aumento en su valor, fue la mayor época de bonanza de este producto en el país, Melo indica lo siguiente frente a este hecho:

La notable mejoría del sector externo se expresó en un aumento del valor total de las exportaciones, que si bien había venido incrementándose desde 1905, alcanzando en 1915-1919 los US\$44.5 millones anuales, pasaron a US\$63.9 millones entre 1922 y 1924 y a US\$112 millones entre 1925 y 1929. Esta expansión se sustentó en un alza de los precios internacionales del café, que pasaron de 15.4 centavos de dólar por libra en 1922 a 26.3 en 1928, pero también en un incremento del 51% del volumen del café remitido al exterior y del 70% del quantum global de exportaciones. Colombia consolidó su posición en el mercado

mundial del café durante estos años, pues si en 1915 producía el 3.5% de la producción mundial del grano, para 1925 dicho porcentaje había subido a 8% y en 1930 a 11.3%”. (citado en Ocampo, 1994, p. 192).

Esta época represento los años dorados para Girardot, con la gran demanda que surgía sobre las exportaciones del café y el municipio como principal puerto interno del país y quien solo comercializaba debido a que no lo producía, gozaría de tan grandes beneficios, este gran auge lo enmarca Benavides de la siguiente manera:

Año	No. De Barcos	No. De viajes	Cantidad de Bultos	Kilos
1927	18	1.098	1'517.173	103'273.491
1928	28	1.096	1'539.878	112'236.752
1929	19	1.175	1'571.021	119'959.006
1930*	11	275	430.141	31'876.769

\*El dato de 1930, está tomado únicamente hasta el 20 de junio

Figura 52. Movimiento de carga del puerto fluvial de Girardot importaciones 1927-1930.

Fuente: Estévez (1930, citado por Benavides, 2014, p. 106).

Año	No. De Barcos	No. De viajes	Cantidad de Bultos	Kilos
1927	18	1.079	729.858	47'172.738
1928	28	1.096	816.164	52'330.824
1929	19	1.189	593.246	39'225.686
1930*	11	280	197.943	20'703.540

\*El dato de 1930, está tomado únicamente hasta el 20 de junio

Figura 53. Movimiento de carga del puerto fluvial de Girardot exportaciones 1927-1930. Fuente:

Estévez (1930, citado por Benavides, 2014, p. 106).

Años	Numero de pasajes	Toneladas de carga	Producto Bruto \$	Gastos de Explotación \$	Producto Neto \$	Km en exp.
1921	226.438	111.896	1.168.206	754.748	413.457	132
1922	258.303	116.777	1.177.323	659.826	517.397	
1923	285.450	135.796	1.306.181	742.511	563.669	
1924	347.508	147.179	1.332.725	595.257	737.467	
1925	435.384	169.012	1.650.180	727.912	922.268	
1926	519.944	172.875	1.714.639	798.393	916.246	
1927	594.863	195.402	2.274.746	1.181.746	1.087.222	
1928	726.820	246.861	2.538.628	1.478.143	1.060.485	
1929	772.621	258.048	2.456.874	1.579.134	877.740	
1930	919.102	239.317	2.137.870	1.736.870	400.216	325

*Figura 54.* Ferrocarril de Girardot resultados operacionales de 1921 a 1930. Fuente: Ortega (1932, citado por Benavides, 2014, p. 107).

A este auge se le suma la indemnización de Panamá y el aumento en el crédito por parte de los Estados Unidos, quienes además de las ganancias de las exportaciones, incidieron en la inversión pública municipal como lo advierte Melo:

Buena parte de la nueva capacidad se orientó hacia las obras públicas, en las cuales el gasto se aumentó en \$6.3 millones en 1923 a 62 millones en 1928, pasando estos a representar el 16.2% del gasto público nacional total, en 1923, al 53.9% en 1928. A su vez, aquellos gastos se destinaron básicamente a los ferrocarriles, que entre 1926 y 1929 absorbieron más del 60% del total de inversiones públicas del país. (citado en Ocampo, 1994, p. 196)

Fue así como el municipio toma un nuevo reto con la construcción del puente férreo instalado entre los municipios de Girardot y Flandes, este es inaugurado en 1930 y que de acuerdo a Benavides “fue fabricado por la compañía W.G Armstrong Whitworth de Estados Unidos, que inicio su montaje en 1925, y que desde 1893 cuando comenzó la construcción del ferrocarril del Tolima tenía como propósito comunicarse con esta línea”. (Benavides, 2014, P.106), esta gran inversión tenía como propósito articular el suroccidente del país con el interior mediante los

ferrocarriles, razón por la cual el municipio tendría una mayor relevancia en el país para aquella época.

Además del café, el municipio practicaba otro tipo de industria y comercio a una escala menor, según Betancourt a inicios de siglo existían fábricas de cigarrillos, hielo, trilladoras de café, jabonerías, espermas, gaseosas, café molido, talleres de carpintería y talleres de mecánica, en las décadas de 1910 y 1920 incrementaron las trilladoras de café, laboratorios, Bavaria, gaseosas Posada Tobón y Coca cola, en 1908 se inauguran las primeras ferias ganaderas celebradas en los meses de junio y diciembre, de acuerdo con lo que indica Betancourt “la iniciación de las ferias ganaderas en 1908, tiene una fuerte influencia económica de tipo regional, las cuales permiten una mayor proyección local sobre el entorno en la medida que este desarrollo de la feria se convierte en un eje dinamizador del mercado pecuario”. (Martínez y Betancourt, 2008, p. 48). Gracias a estas actividades económicas y principalmente las del puerto, se crean los primeros bancos en el municipio entre la década de los 20 y 30, esto lo explican mejor Martínez y Betancourt (2008):

A principios del siglo veinte, ante el creciente empuje económico, comercial e industrial, dinamizado por el desarrollo del sistema vial, que impulsaba ferias ganaderas desde 1908, se creó la necesidad de fundar entidades financieras que permitieron y agilizaron las transacciones de tipo comercial que se realizaron alrededor del mercado ganadero entre otro tipo de mercados. Se crea el Banco Dugand, como primera institución bancaria, se crea el Banco López, hacia 1930, encontramos establecidas sucursales de los siguientes bancos: Bogotá, Mercantil Americano de Colombia, The Royal Bank of Canadá, Banco de la Republica y Alemán – Antioqueño. (p. 199).

Con el surgimiento de estas ferias, el municipio tendría sus primeras etapas de planificación en función a esta actividad, fue así que en 1922 el concejo municipal de Girardot erigió un acuerdo para la reglamentación de la construcción de nuevas vías internas con un ancho definido de 20 metros como mínimo, esto con el fin de ubicar la mayor cantidad de animales, como también, mejorar la higiene de las calles, esto lo relaciona Betancourt de la siguiente manera:

un acuerdo referente a las nuevas construcciones, las cuales deberán cumplir principalmente condiciones de higiene y salubridad y no podrán empezarse sin presentar antes los planos correspondientes para ser aprobados. Tampoco podrán abrirse nuevas calles si para esto no se destinan veinte metros de ancho con el fin de hacer de las vías más amplias, cómodas e higiénicas (Martínez y Betancourt, 2008, p. 76).

En 1929 tuvo como gran acontecimiento la crisis financiera internacional, esto repercutió directamente en los precios del café, este invertiría la situación de bonanza en sus exportaciones en la década de los 30 y su mayor crisis en la década de los 40 de acuerdo con lo que indica Melo:

La crisis mundial, que se desencadenó de manera abierta a partir de octubre de 1929 arrastró también los precios de los productos industriales, que constituían el grueso de las compras externas del país. No obstante el colapso del café y de otras materias primas fue más pronunciado, generando una baja del 23% en los términos de intercambio de Colombia entre 1925-9 y 1930-4. (citado en Ocampo, 1994, p. 210).

La dificultad más importante era el enorme peso de la sobreproducción de café del Brasil, que alcanzaba una tercera parte de la cosecha anual de dicho país a comienzos de los años treinta. Aunque a partir de 1931 empezó a destruir los

excedentes, quemándolos o lanzándolos al mar, y a erradicar parte de las siembras, los excesos de producción del Brasil fueron un factor depresivo del mercado a lo largo de la década. La debilidad del mercado se reflejó en cortas recuperaciones seguidas de crisis cada vez peores. El repunte de los precios en 1934 se vio sucedido por una nueva reducción de las cotizaciones en 1935. En 1936 y 1937 se presentó una nueva recuperación, gracias en parte al pacto Colombo-Brasileño suscrito a fines de 1936, que establecía que ambos países intervendrían para mantener unos precios mínimos de café. Sin embargo, con la ruptura del pacto en noviembre de 1937 se desencadenó una nueva crisis. Finalmente, la corta recuperación de 1939 fue seguida de su peor crisis cafetera de la época, en 1940, generada por la virtual desaparición de la demanda europea a raíz de la ruptura de hostilidades en el viejo continente. En agosto de 1940, las cotizaciones del café colombiano habían llegado a uno de los peores niveles de la historia (US 7.5 C/lb). (Ocampo, 1994, p. 215).

En cuanto a términos de crecimiento urbano, son las comunas I, II y III las que continúan con este desarrollo, en este periodo se consolidan el barrio San Miguel y El Centro (sobre la comuna D) como centralidades económicas del municipio relacionadas directamente con las vías de comunicación (línea férrea y vía Girardot – Bogotá), además, surgen nuevos barrios con uso residencial en las comunas II y III, a continuación se realiza un análisis de este crecimiento urbanístico:

Tabla 11 *Crecimiento urbano 1880-1930 Girardot-Cundinamarca*

Área	Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana	Cantidad en miles de m <sup>2</sup>	Cantidad ha	Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas
Comuna I	2,64%	562,947	56Ha2946,945m2	32,93%

Comuna II	0,59%	124,836	12Ha4836,380m2	8,51%
Comuna III	1,02%	217,934	21Ha7933,870m2	3,62%
Total crecimiento urbano	4,25%	905,717	90Ha5717,195m2	

Nota. Fuente: elaboración propia.

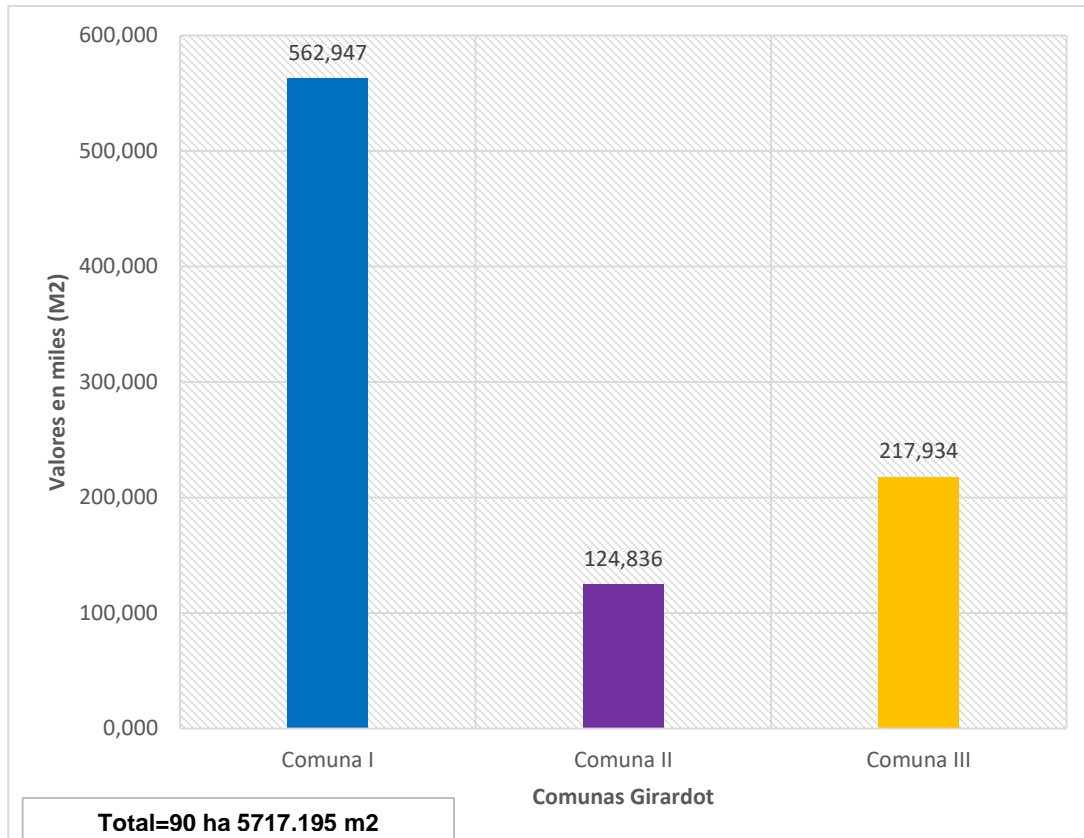


Figura 55. Crecimiento urbano 1880-1930 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

Como se puede apreciar en las Tabla 11 y la Figura 55, la comuna I continúa con el mayor crecimiento urbanístico, debido a que se desarrollan actividades económicas en su territorio, mientras que las otras dos (comuna II y III), continúan ocupadas por el uso residencial. Este crecimiento obedece al aumento poblacional que registra el municipio, motivado por la consolidación en sus dinámicas económicas, como también, por la gran demanda de mano de obra para trabajar en la construcción de la línea férrea y actividades del puerto a finales del siglo XIX

y comienzos del siglo XX, Betancourt relaciona este crecimiento urbano con el poblacional de la siguiente manera:

“Este crecimiento demográfico de la ciudad es el mas influenciado por las altas tasas de migración, en la medida que el puerto se convierte en un punto neurálgico, social, sindical, económico y político, que supero lo local y regional e ingresa a tener una influencia de tipo nacional e internacional, es la época de mayor dinamismo económico de la ciudad, resultado de la confluencia del transporte fluvial y férreo”. (Martínez y Betacourt, 2008. P.51).

El crecimiento poblacional del municipio desde 1869 hasta el 2005, se representa con el fin de cerciorar lo dicho anteriormente por Betancourt y se realiza de la siguiente manera:

**Gráfico 2.1 Girardot y la Población Alto Magdalena 1869 -2005**

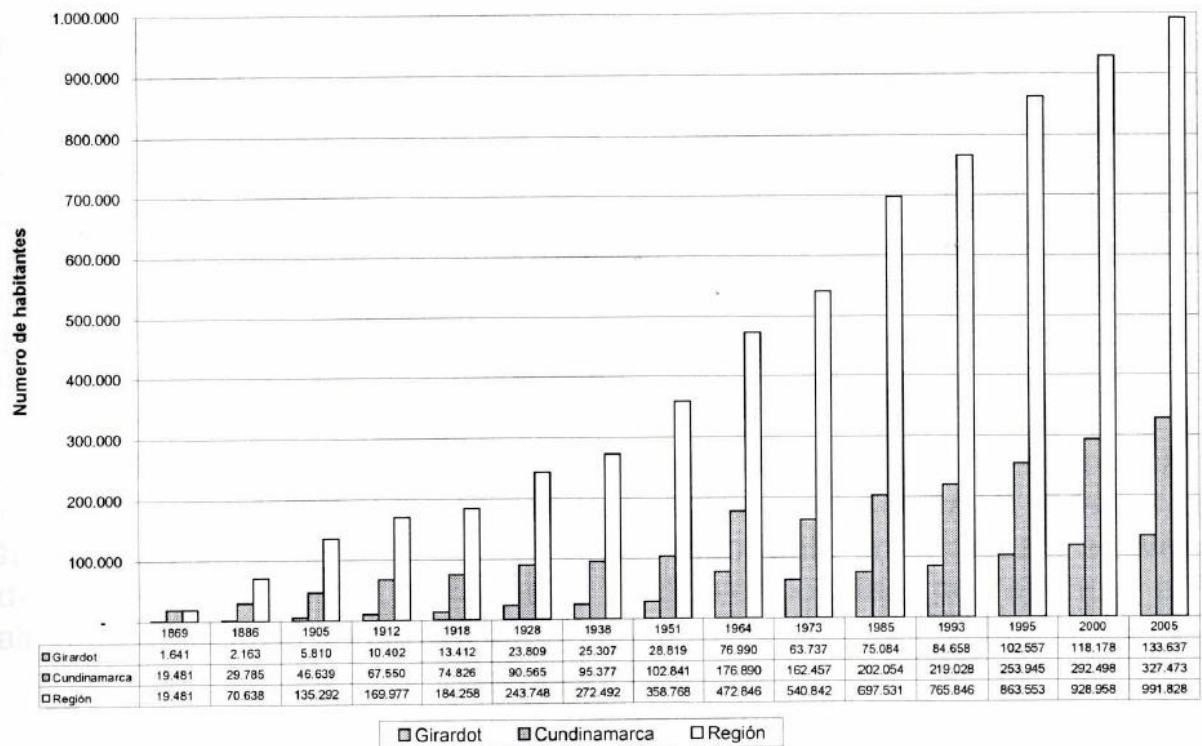


Figura 56. Girardot y la población Alto Magdalena 1869-2005. Fuente: Martínez y Betancourt (2008, p. 51).

Por otro lado, en la Figura 57 establece el crecimiento de las comunas I, II y III con relación al área urbana actual del municipio, esta se representa de la siguiente manera:

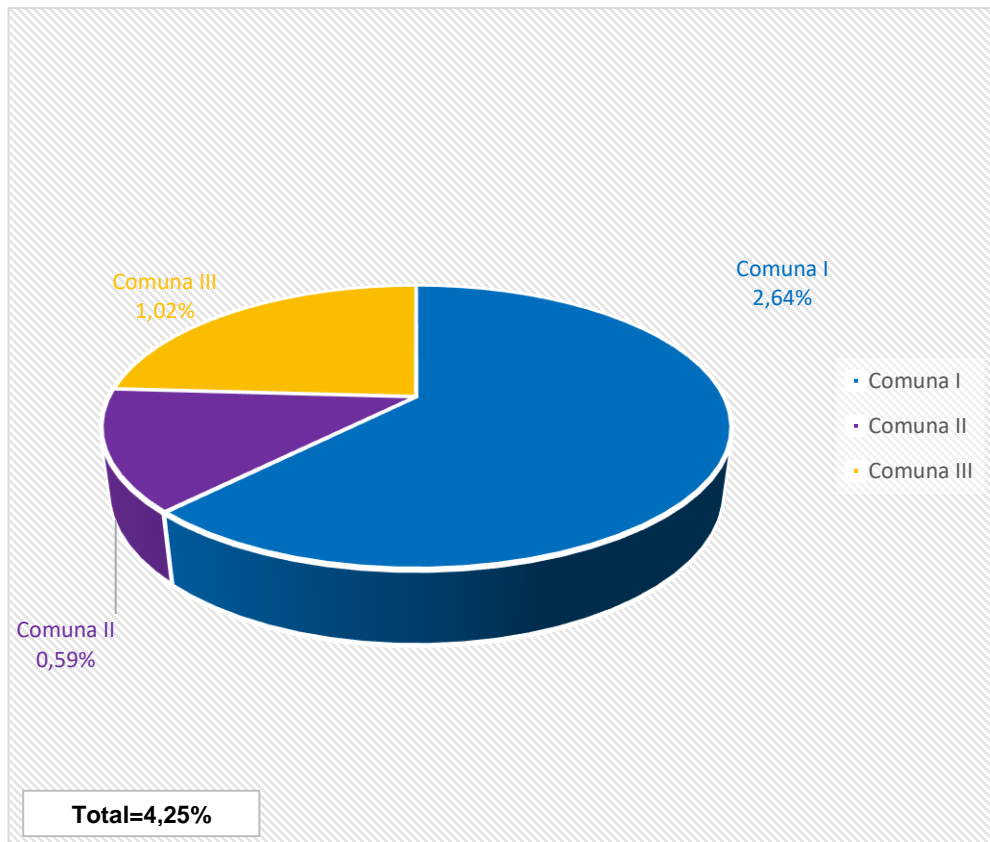


Figura 57. Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana 1880-1930 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

Este periodo evidencia un crecimiento urbanístico del 4.25%, un 0.76% menor al periodo anterior, lo que quiere decir, que el desarrollo en este periodo obedece a la consolidación de la infraestructura en los dos primeros periodos, pues como se dijo en el periodo anterior, el crecimiento urbanístico presentado solo atendía asentamientos poblacionales, debido a que no se conocen registros de inversión pública en vías y servicios públicos.

Ademas, aunque se observa que las comunas I y III tienen un mayor crecimiento que la comuna II con respecto al área urbana, solo la primera continúa con la tasa de crecimiento más alta relacionándola con el área actual de la comuna, mientras que con las otras dos, ocurre lo mismo

que el periodo anterior; la comuna II tiene un crecimiento mayor a la III debido a su tamaño actual, que es menor a la relacionada, esto lo demuestra la Figura 58 de la siguiente manera:

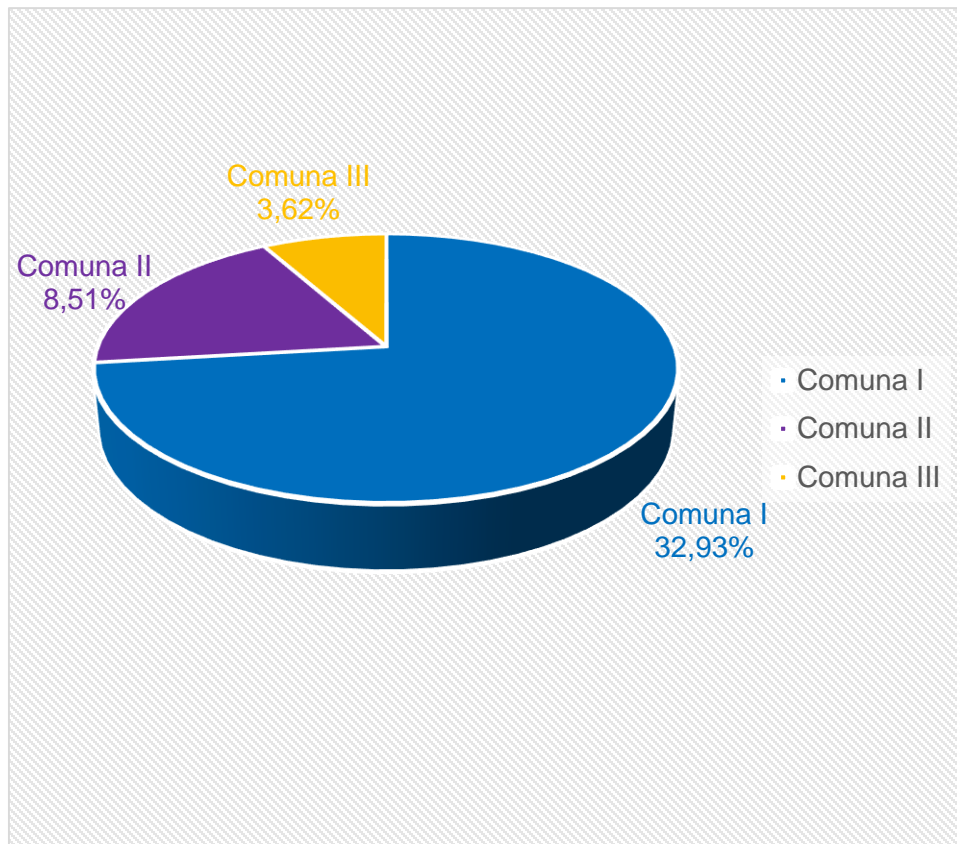


Figura 58. Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas 1880-1930

Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

**Periodo de transición 1930 – 1960.** La Figura 59 ilustra el tercer periodo comprendido entre 1930 hasta 1960, en este periodo los habitantes poblaron los barrios Centenario, Golgota, Meneses, Las Quintas, Bavaria, San Antonio, Rosablanca, San Fernando, Portachuelo, Puerto Montero, Puerto Cabrera, 10 de Mayo, 20 de Julio, Puerto Monguí, Bocas del Bogotá y Alto de las Rosas, los cuales se representan en color rojo y se reflejan a continuación:

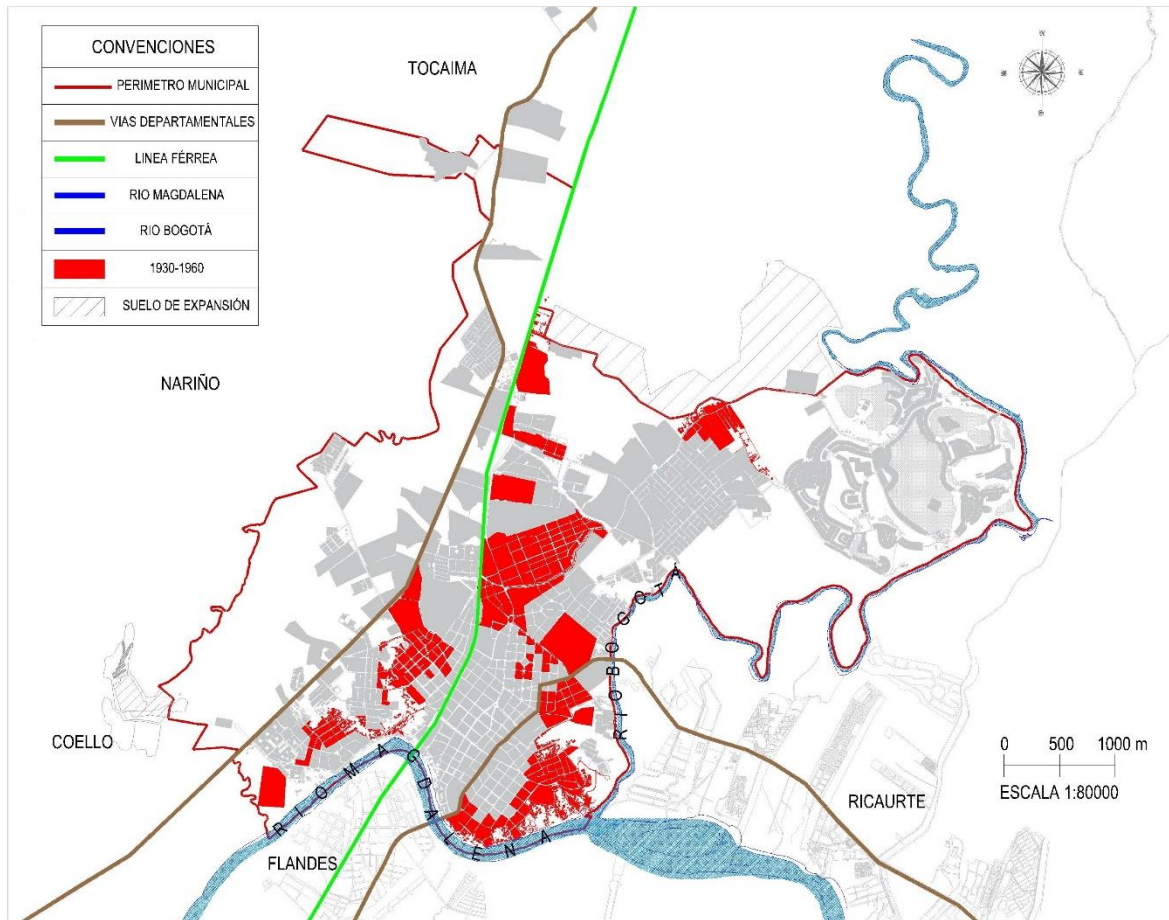


Figura 59. Mapa de Girardot (1930-1960), escala 1:80000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

La grave situación del café, afectaría directamente en las actividades económicas practicadas por el municipio de Girardot hasta el momento, debido a las bajas en las exportaciones de este producto por la poca demanda del extranjero, y a esto se le suma la implementación del estado en leyes para la construcción de carreteras, como lo indica Benavides (2014): “en 1931 con el propósito de crear un nuevo marco legal en materia de infraestructura de transporte, el congreso promulgo la Ley 29 de Ferrocarriles y la ley 88 de carreteras en ese mismo año”. (p. 107). Aunque los esfuerzos del estado por mejorar las condiciones de los ferrocarriles, fue la ley de carreteras quien sería la encargada de sepultar este sistema de transporte de acuerdo con Benavides (2014): “la construcción de carreteras de forma paralela a los ferrocarriles a partir de 1930, que según

estudios para 1946 su longitud era 3 veces mayor que los ferrocarriles, tuvo un gran impacto sobre los mismos”. ( p.108). Sin embargo a estos dos factores sobrevendría otro más y es el fin de la navegabilidad sobre el río Magdalena de los barcos a vapor tiempo después de concluir la guerra con el Perú, esto lo advierte Benavides (2014):

En el año 1933, cuando termino en el país el conflicto bélico con el Perú, la navegación a vapor sobre el alto Magdalena comenzó a caer lentamente, desapareciendo definitivamente entre los años 1940 y 1950, teniendo incidencias negativas directas sobre el ferrocarril de Girardot y en el desarrollo industrial del municipio. (p. 107).

Como se evidencia, a raíz de la crisis cafetera vivida en el país en las décadas de los 30 y 40, los sistemas de transporte comenzaron a perder su importancia y luego desaparecieron, primero fue el fluvial a mediados de siglo XX y posteriormente el férreo en la década de los 70, pero esto no solo quedaría allí, también las empresas destinadas a las labores relacionadas con el café y sus sistemas de transporte iniciaron su decaimiento para luego cerrar sus puertas en el municipio de Girardot, esto lo evidencian Martínez y Betancourt (2008):

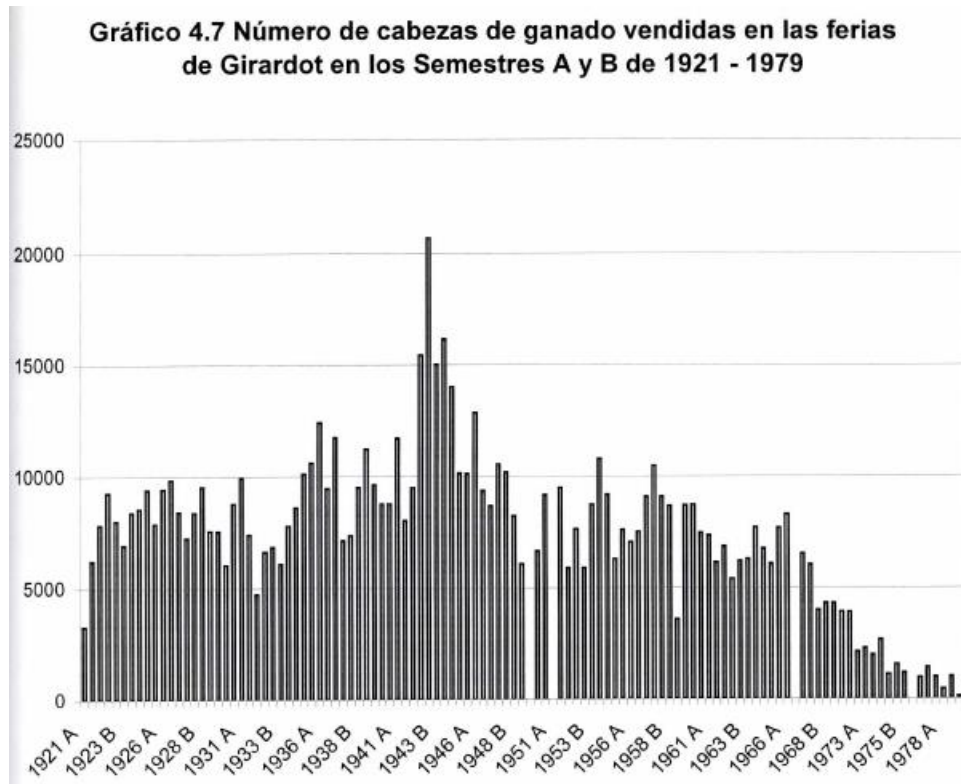
No tenían sustento ni raíces locales que le hubiera permitido defender una actividad económica con identidad frente al territorio; lo cual sugiere entonces, que existió una inversión con el criterio principal de rentabilidad y cuando esta empezó a languidecer por diferentes causales, se cierra y se traslada, no por razones de orden fiscal, si no por razones de mercado y rentabilidad; esta situación hubiera tenido un tratamiento distinto, si lo inversionistas tuvieran mayor identidad local. (p. 195).

Esto sin duda hace reflexionar en que tan fortalecidas eran las actividades que se habían desarrollado y que en algún momento de la época, erigió a Girardot como el principal puerto interno del país, dichas actividades estaban relacionadas directamente con el acopio de café en su mayoría, pero como dicen Martínez y Betancourt (2008), eran actividades prestadas y por ende no eran propias del municipio, como lo indica a continuación:

La ausencia de un proceso de acumulación local, sobre bases locales, no creo los “hombres de empresa” que requería el cambio hacia una actividad industrial, que le diera mayor proyección y estabilidad al desarrollo económico del puerto. En gran medida, la actividad económica giro como se dijo atrás con actividades prestadas. (p. 210).

Por otro lado la industria a menor escala que estaba instalada en el municipio también entro en crisis, debido a que estas practicaron un dinamismo local o por mucho regional en algunos casos, no pensaron en tecnificarse para competir con mercados más grandes, además, eran productos que no se proyectaron para el futuro y la transformación que esto implicaría

El municipio tendría que volcar sus dinámicas económicas practicadas hasta ahora, aunque existía una pequeña industria, no era muy relevante, es entonces con las ferias ganaderas que paradójicamente con la crisis de las industrias y el café tiene sus años dorados, esta feria se convertiría en la más prestigiosa del país como lo indica una cita del periódico el tiempo el 10 de diciembre de 1949: “Girardot marcaba el futuro desarrollo económico del país y demostró que su feria fue por muchos lustros la mejor de Colombia”. (Martínez y Betancourt, 2008, p. 249). Como se mencionó en el periodo anterior, iniciaron en 1908 hasta 1979 en el cual tuvo su época dorada en las décadas de los 30 y 40 como lo demuestra la siguiente figura:



*Figura 60.* Número de cabezas de ganado vendidas en las ferias de Girardot en los semestres A y B de 1921-1979. Fuente: (Martínez y Betancourt, 2008, p. 239).

Ahora bien, con la dinámica ganadera en su apogeo y por la construcción de la carretera entre Girardot y Bogotá, el municipio tuvo una gran demanda de viajeros, esto visualizo otra oportunidad de negocio para implementar; los hoteles quienes al principio fueron destinados para los viajeros de paso, quienes llegaban a la ciudad por negocios en el puerto, industria o comercio, transformarían estos inmuebles en centros de esparcimiento con toda la dotación necesaria para prestar un servicio confortable a sus huéspedes, este tipo de inversiones fueron los primeros indicios de turismo en Girardot como lo indica Betancourt:

Lógicamente, se requería ampliar la oferta turística, y un paso en este sentido era ampliar la oferta de la infraestructura hotelera, la cual se orienta en la dimensión turística interna y no en

la dinámica vial que fue parte de la lógica en la organización hotelera de finales del siglo XIX y principios del XX; por consiguiente se requería que: “para impulsar la expansión del turismo debemos interesarnos por el establecimiento de hoteles modernos que ofrezcan tarifas al alcance de todas las categorías, es decir, que se dividan aquellas en dos o tres clases. El señor José Aljure ha dado el ejemplo en este caso y dentro de poco tiempo abrirá un hotel confortable”. (Martínez y Betancourt, 2008, p. 24, 25).

Lo anterior cobra mayor importancia de acuerdo con que Betancourt indica que el ministerio de industrias pretendió realizar un plan de turismo para la ciudad, con base a lo que sucedía a mediados de la década de los treinta, este plan consistía en lo siguiente:

- Construcción de un gran hotel de turismo, dividido en tres categorías, con servicios modernos, inclusive piscina y campo para deportes.
- Construcción de una piscina flotante.
- Embellecimiento de la ciudad.
- Arreglo moderno del Parque Sucre.
- Construcción del barrio residencial.
- Ensanchamiento de los campos para deportes.
- Apoyo eficaz al propietario de las fuentes de Casablanca, quien piensa transformar este lugar en un verdadero balneario.
- Abaratamiento de tarifas de transporte general.
- Incremento de la urbanización.
- Fundación de nuevos parques.
- Aumento de carreteras (Martínez y Betancourt, 2008, p. 224).

Es sin duda una apuesta que el municipio inicia con gran valentía, después de ver como su economía basada en actividades de industria principalmente al café venia en caída constante; El Instituto Agustín Codazzi en la década de los 70 sugiere lo siguiente:

Girardot no tiene vida propia. El sector agropecuario no está localizado en su jurisdicción y por lo tanto no tiene otras alternativas para su comercialización y obtención de servicios; la industrialización es casi imposible, el comercio es cada vez más competido por la cercanía a Bogotá y el surgimiento o fortalecimiento de núcleos urbanos en zonas de especial auge agropecuario; y el sector servicios con una infraestructura (material y humana) deficiente e impreparada para capitalizar, quizá, la única perspectiva que a mediano plazo parece tener la ciudad: el turismo. (Contreras, 1971, p. 4).

Pero no solo fue la intención de crear infraestructura hotelera, de acuerdo con su crecimiento urbano que se desarrollaba gracias a los primeros indicios de turismo, según Martínez y Betancourt (2008) el municipio decide crear por decreto número 36 del 12 agosto de 1936 la Junta de Pavimentación con la siguiente afirmación:

Se estaba iniciando la reorientación del modelo económico local, de base portuaria y con influencia nacional e internacional, hacia uno de base interna pero con fuerte arraigo en las dinámicas regionales inmediatas, tanto a nivel de las demandas turísticas como a nivel de las funciones urbanas de orden regional, comercial y financiera. (p. 77).

Dada esta transformación económica, el comercio sufriría también el cambio, este centraba sus principales actividades en el almacenamiento y actividades mercantiles hasta finales de la década de los 50, ya a inicios de la década de los 60 este se deriva a actividades relacionadas con

## EMBARCADERO TURÍSTICO DE GIRARDOT PARA EL DESARROLLO MUNICIPAL 118

el turismo; la agricultura y la ganadería son otras actividades que estarían presentes pero que a inicios de los 70 perderían su poco protagonismo, esto sin duda aclara el panorama del municipio frente a la actividad principal que desarrolla desde esta época, lo anterior Betancourt lo demuestra en la Figura 61, la cual relaciona el crédito gestionado por los bancos, destinados a las actividades que se presentaban en el municipio desde la década de los 40 hasta los 80:

Cuadro No. 4.1 CREDITO SEGÚN DESTINO ECONÓMICO EN GIRARDOT 1943 – 1982 (%)

Actividad	AÑOS																		
	1943	1944	1949	1951	1952	1953	1954	1958	1960	1962	1964	1967	1969	1976	1977	1978	1979	1980	1981
<b>Económica</b>																			
Comercio*	49,0	55,0	60,0	46,0	48,0	51,0	50,6	45,9	50,7	43,2	36,6	25,1	30,0	36,0	32,0	36,0	27,0	32,0	25,0
Ganadería	34,0	32,0	22,0	27,0	26,0	23,0	27,3	19,9	22,0	17,3	16,2	11,1	18,9	3,0	3,0	5,0	5,0	3,0	3,0
Agricultura	14,0	12,0	12,0	14,0	13,0	12,0	11,4	20,6	16,0	27,6	29,5	47,2	33,3	10,0	8,0	9,0	6,0	3,0	4,0
Construcción			3,0	3,0	1,0	0,0	-	1,4	1,0	1,8	1,3	0,8	0,8	2,0	3,0	3,0	1,0	1,0	1,0
Industria**			3,0	8,0	6,0	6,0	5,8	4,0	3,6	2,2	3,8	7,9	8,4	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0	2,0
Consumo					1,0	2,0	1,4	2,0	1,3	1,6	2,9	2,7	2,4	3,0	2,0	2,0	2,0	3,0	4,0
Transportes					1,0	1,0	-	0,7	0,6	0,7	0,4	0,8	1,3						
Servicios					1,0	1,0	0,5	1,4	2,9	4,5	1,4	1,5	1,7						
Finca Raíz					2,0	0,0	2,9	1,8	0,3	1,2	1,4	2,2	2,3						
Fondo Financiero Agropecuario														25,0	35,0	30,0	42,0	39,0	35,0
Otros***				2,0		3,0	0,1	2,3	1,7	---	6,5	0,5	0,9	20,0	15,0	13,0	15,0	19,0	27,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

\* desde 1976 incluye transporte

\*\* Incluye fomento de exportaciones

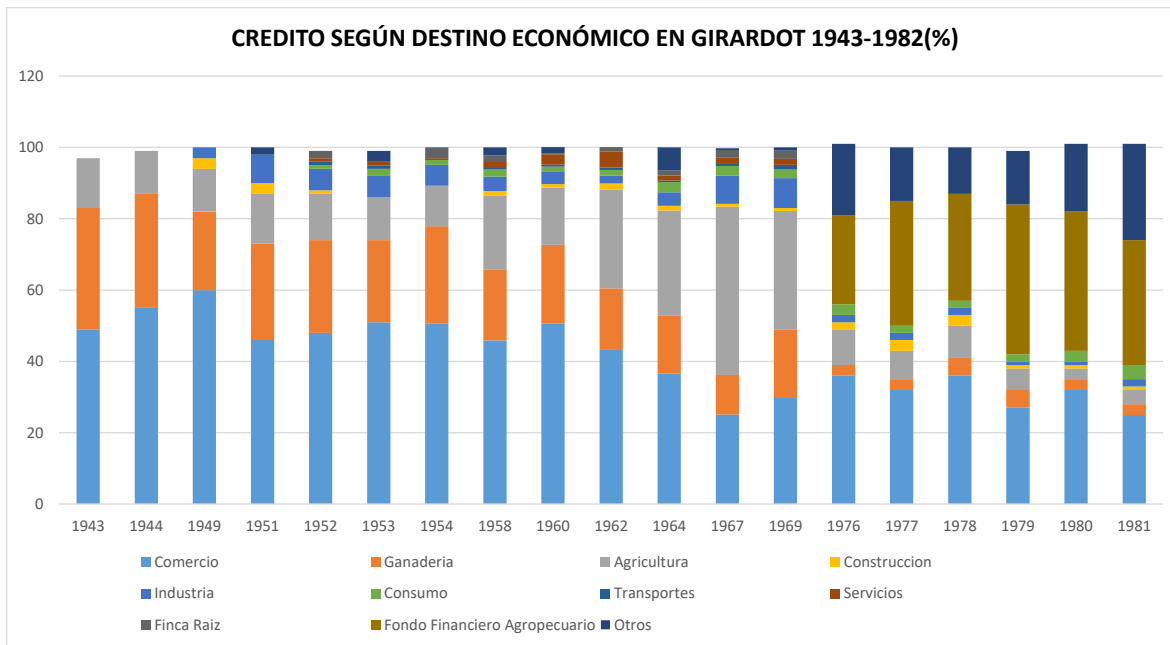
\*\*\* Incluye desde 1976 servicios públicos, hoteles, espectáculos, finanzas y seguros, damnificadas, cooperativas, educación, impuesto a la renta, clínica, colegios y bonos, cupos especiales.

Fuente: 1943 - 1953 Oficina Estadística de Información Comercial de Eduardo Castellanos B.

Publicadas en GIRARDOT Organó oficial de la Camara de Comercio, Varios volúmenes Girardot

1954 - 1969 Instituto Geográfico Agustín Codazzi. 1976 1982 DANE

*Figura 61.* Crédito según destino económico en Girardot 1943-1982 (%). Fuente: (Martínez y Betancourt, 2008, p. 203).



*Figura 62.* Crédito según destino económico en Girardot 1943-1982 (%). Fuente: Elaboración propia.

Aunque las anteriores figuras demuestran que el comercio y las actividades agropecuarias eran determinantes para la economía del municipio, el sector de la construcción se vería alterado, debido a la creación de nuevos barrios en la ciudad a finales de la época, alentados por la inmigración del sector rural gracias a la violencia, así lo explica Ocampo:

El proceso de movilización de la población hacia las ciudades fue traumático. La violencia de las zonas rurales ha sido, hasta nuestros días, pero especialmente en las dos décadas posteriores a la segunda guerra mundial, una de las grandes fuentes de expulsión de la población rural. (Ocampo, 1994, p. 248).

Por otro lado, el crecimiento de las actividades turísticas también colaboraron con este crecimiento, estas cada vez más necesitan de mayor espacio para sus prácticas, este dinamismo se ve reflejado en la siguiente Figura, la cual indica que esta actividad cobra su mayor fuerza en la década de los 50:

Cuadro Número 4.14 MOVIMIENTO DE LA PROPIEDAD RAÍZ EN GIRARDOT 1935 - 1975

AÑO	EDIFICIOS			COMPRAVENTA		HIPOTECAS								
	No	AREA TOTAL M2	VALOR APROX \$	No	VALOR MILLONES	PARTICULARES			BANCARIAS			TOTAL		
						No	VALOR MILLONES	PROMEDIO % ANUAL	No	VALOR MILLONES	PROMEDIO % ANUAL	No	VALOR MILLONES	PROMEDIO % ANUAL
1935	8	1666	45	26	273	9	34	10,25	18	106	6,91	27	140	8,58
1936	13	9580	77	83	263	7	19	9,46	35	113	7,80	42	131	8,63
1937	0	0	0	3	5	9	26	14,68	33	191	8,25	42	217	11,47
1938	6	4986	224	99	291	9	17	11,94	10	24	8	19	41	9,97
1939	9	1526	61	88	315	13	45	10,42	17	49	8,08	30	94	9,25
1940	4	341	6	97	367	14	50	8,84	34	102	8,07	48	152	8,46
1941	3	1096	19	109	358	13	52	12,92	43	131	8	56	163	9,23
1942	16	10063	368	134	523	13	26	12,17	43	159	8	56	185	10,09
1943	11	4836	111	174	698	14	46	13,74	44	195	7,08	58	241	10,41
1944	10	3051	83	312	1572	14	41	13,01	75	363	7,05	85	404	8,80
1945	0	0	0	270	1397	30	64	12,83	52	331	7,14	82	395	10,55
1946	29	6563	395	657	2627	38	90	12,57	30	151	7,16	68	241	10,35
1947	26	7824	366	582	1667	42	171	13,02	55	356	7,79	97	527	9,85
1948	43	18999	1162	720	2745	84	276	11,74	45	215	7,53	127	491	9,97
1949	9	2020	122	73	428	12	63	10,98	3	16	7	15	79	10,18
1950	65	22726	1124	1019	4508	124	649	12,87	58	437	7,23	182	1086	10,51
1951	64	24105	1210	892	5415	192	1183	11	85	1001	8,42	277	2094	9,68
1952	99	19481	2124	926	5917	113	815	13,77	99	1317	8,04	212	2132	9,78
1953	150	26773	3104	947	6638	147	915	13,03	68	1061	8,22	215	1976	10,98
1954	115	22657	2425	716	5605	116	819	15,51	28	997	8,69	144	1816	13,40
1955	74	21494	3917	483	3624	53	500	15,75	14	258	7,76	67	758	14,45
1956	92	288400	5599	504	4110	45	506	15,88	36	1102	8,87	81	1608	11,23
1957	101	18758	2076	611	6114	59	482	16,82	56	1365	8,01	115	1847	11,35
1958	97	13921	2261	452	4357	51	416	17,03	15	205	9,02	66	621	13,79
1959	81	12971	2254	391	4755	69	726	16,44	41	1076	9,07	110	1802	12,1

Figura 63. Movimiento de la propiedad raíz en Girardot 1935-1975. Fuente: (Martínez y Betancourt, 2008, p. 221).

Otro factor para evidenciar este desarrollo urbanístico, es el crecimiento del área urbana representada por comunas, a continuación se realiza este análisis por medio de las siguientes figuras:

Tabla 12 Crecimiento urbano 1930-1960 Girardot-Cundinamarca

Área	Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana	Cantidad en miles de m <sup>2</sup>	Cantidad ha	Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas
Comuna I	2,27%	485,222	48Ha5222,240m2	28,38%
Comuna II	3,75%	800,662	80Ha0662,088m2	54,58%
Comuna III	3,09%	659,942	65Ha9941,778m2	10,96%
Comuna IV	3,81%	811,761	81Ha1760,984m2	14,88%
Comuna V	0,94%	199,879	19Ha9878,831m2	2,99%

Total crecimiento urbano	13,86%	2957,466	295Ha7465,921m2
--------------------------------	--------	----------	-----------------

*Nota.* Fuente: elaboración propia.

Como se puede apreciar en las Tabla 12 y Figura 64, las comuna II y IV evidencian un mayor crecimiento respecto a las otras tres (comunidades I, III y V), esto obedece como se dijo anteriormente, a la llegada de inmigrantes campesinos que huían de la violencia. Este incremento poblacional se vería reflejado en inmediaciones al río Magdalena (comuna II) y a borde de la línea férrea y carrera 10 (comunidades III y IV). Para solventar estos asentamientos poblacionales en el municipio, el gobierno nacional daría sus primeros esfuerzos para financiar las viviendas debido a que este fenómeno se estaba replicando en todo el territorio colombiano, esta financiación se explicara en el siguiente periodo.

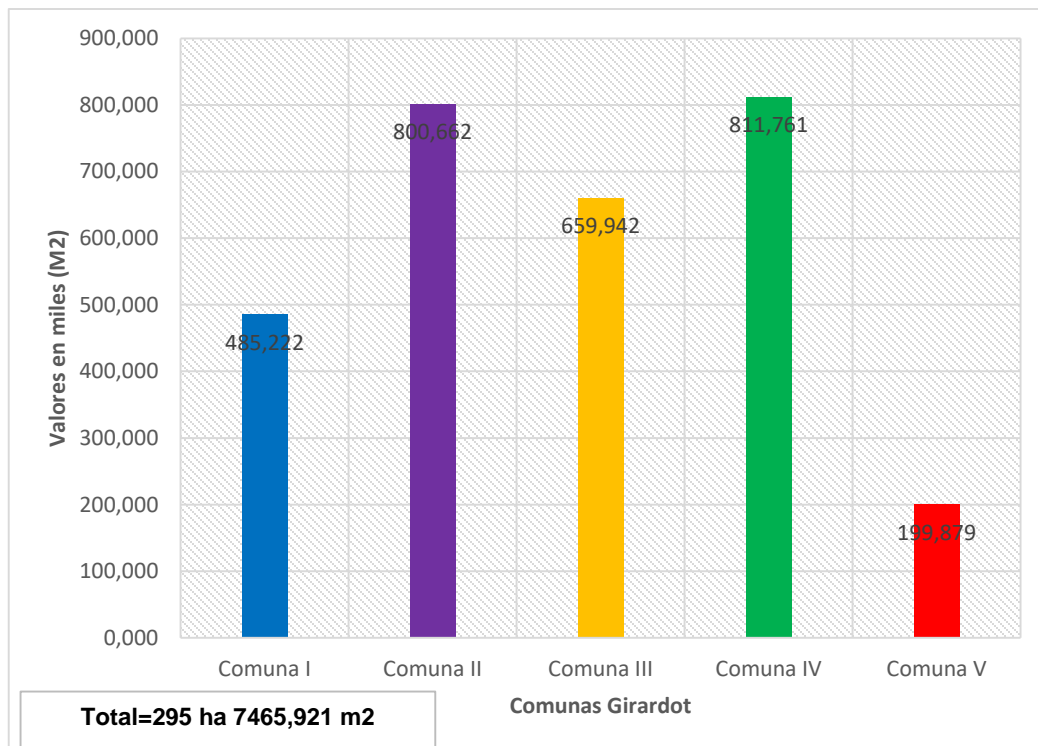


Figura 64. Crecimiento urbano 1930-1960 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

Por otro lado, se establece el desarrollo urbanístico de las comunas respecto al área urbana actual del municipio en la Figura 65:

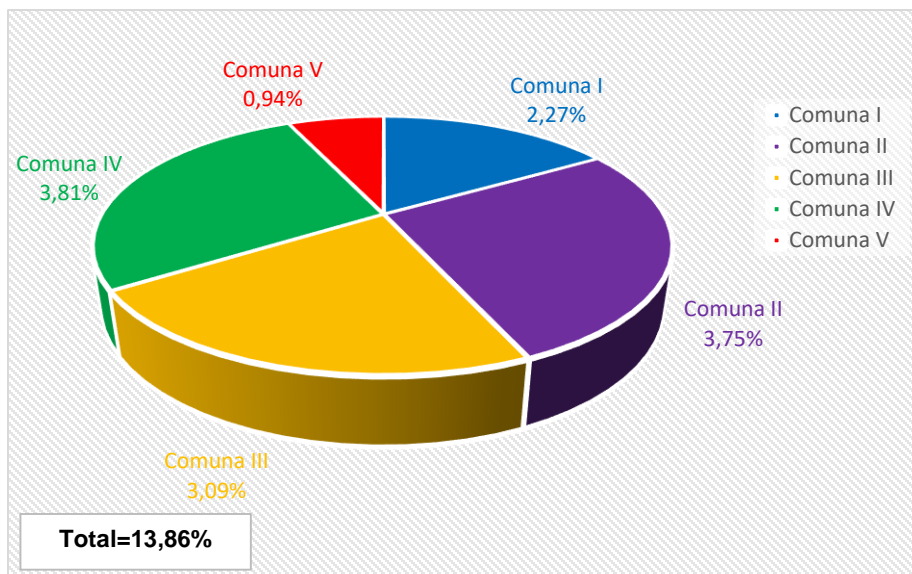


Figura 65. Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana 1930-1960 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

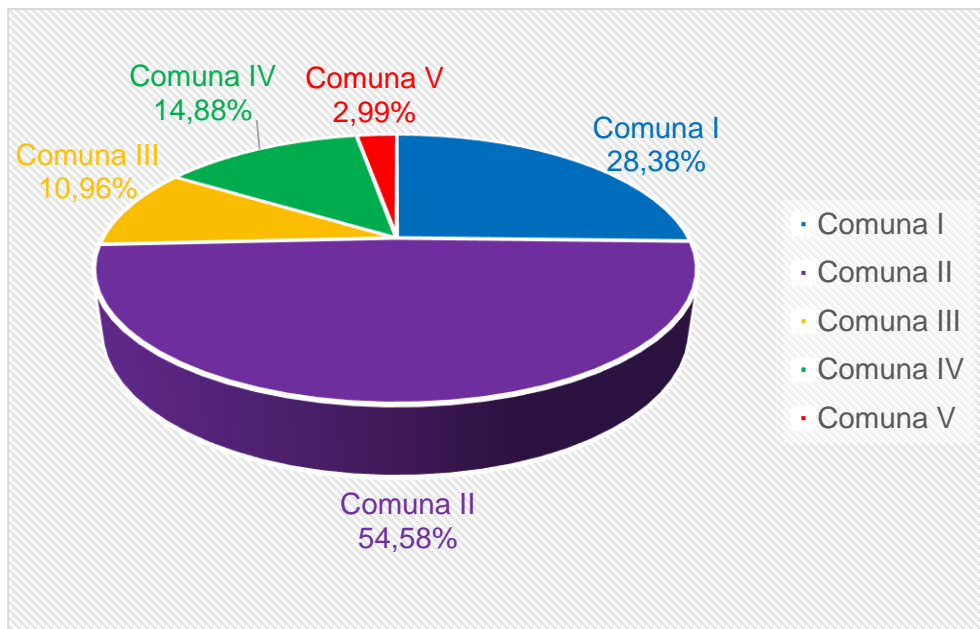


Figura 66. Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas 1930-1960 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

Este periodo seria uno con los mayores crecimientos urbanísticos del municipio, debido a que establece un 13.86% de desarrollo urbano, un 9.61% mas que en el anterior periodo, por otro lado en a figura 66 se realiza una comparación entre el desarrollo de las comunas con su área actual:

Esta Figura interpreta a la comuna II como la mas desarrollada en los periodos que van, debido a como se dijo anteriormente al tamaño actual de esta, lo mismo ocurre con la comuna I quien en este periodo pierde ese dinamismo de crecimiento, pero que sin embargo, por ser una de las comunas mas pequeñas, tienen casi la totalidad de su territorio urbanizado, por lo demás, las comunas IV y V avisan como un potencial destino para el desarrollo urbanístico municipal.

**Periodo cambio de vocación 1960 – 1980.** La *Figura 67* ilustra el cuarto periodo entre 1960 y 1980, en este periodo los habitantes poblaron los barrios Cámbulos, El Paraíso, Blanco, San Jorge, Salsipuedes, Las Acacias, El Obrero, Kennedy, Primero de Enero y El Peñón, los cuales se representa en color cían y se reflejan a continuación:

Para este periodo, aunque las actividades turísticas se consolidan como principales, los Girardoteños en un comienzo no veían con gran estima este cambio en su vocación, he incluso seguían apostándole a las actividades económicas que habían quedado atrás, así se evidencia lo anteriormente dicho:

Aparece una nueva función económica para la ciudad: la de ser uno de los centros de “veraneo” y recreación continua para la población de Bogotá. Esta función viene tomando importancia en los últimos cinco años ciertamente, la ciudadanía no ha comprendido su importancia personal y para la comunidad. La economía existente continúa aferrada a los patrones comerciales tradicionales en decadencia. (Contreras, 1971, p. 5).

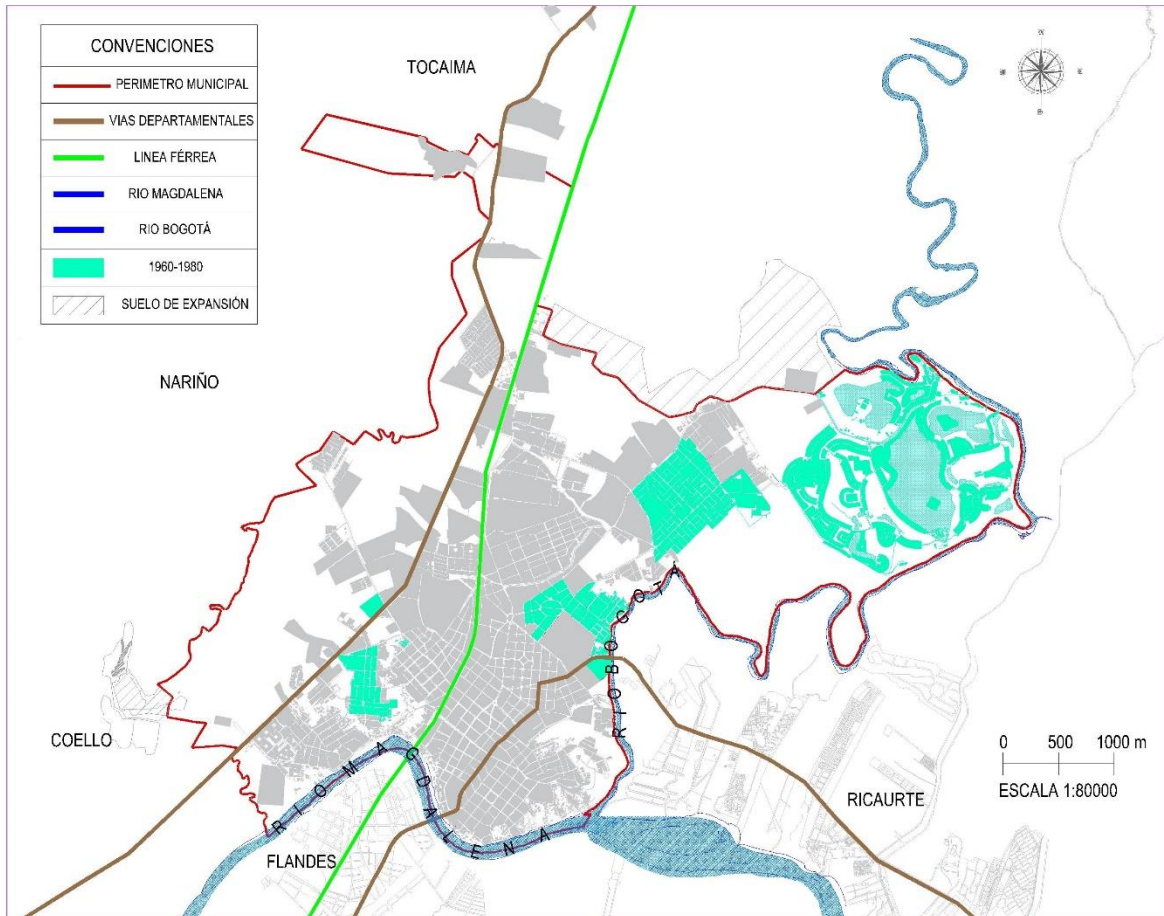


Figura 67. Mapa de Girardot (1960-1980), escala 1:80000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

Por otro lado, de acuerdo a las actividades económicas desarrolladas en los periodos anteriormente nombrados, el municipio de Girardot tiene una gran influencia en el mercado regional, con la banca consolidada para prestar el servicio a las actividades agropecuarias, comercio y construcción, además, con el desarrollo de equipamientos de orden educativo, salud y administrativos, se erige como una ciudad prestadora de servicios regionales, esto lo indica el Contreras (1971) así:

El otro marco de acción económica es el relacionado con la influencia de Girardot en una micro-región, es decir, una zona sobre la cual mantienen atracción para

facilitar las actividades comerciales domésticas y la prestación de servicios bancarios, educacionales. Hospitalarios y judiciales, principalmente. (p. 5).

Para evidenciar como el municipio es de gran importancia regional, el Contreras (1971) desarrollo un estudio a los principales almacenes, con el fin de demostrar hacia donde van dirigidas las ventas, el resultado confirmo que el 80% de estas van direccionadas a un mercado regional:

DESTINO DE LAS VENTAS COMERCIALES								
(Porcentajes)								
Lugar	Zona			Lugar	Clase de venta			Lugar
	Ventas continuas	Ventas regulares	Ventas de vez en cuando		Ventas continuas	Ventas regulares	Ventas de vez en cuando	
Espinal	15,5	21,9	18,2	Espinal	28,9	55,3	15,8	100
R. Suarez	12,7	16,7	21,2	R. Suarez	28,1	50	21,9	100
El Carmen	18,3	14,6	12,1	El Carmen	41,9	45,2	12,9	100
Nariño	14,1	15,6	15,2	Nariño	33,3	50	16,7	100
Tocaima	18,3	17,7	15,2	Tocaima	37,1	48,6	14,3	100
Guamo y S. Tolima	21,1	13,5	18,2	Guamo y S. Tolima	44,2	38,2	17,6	100
Total	100	100	100	Total	35,5	48	16,5	100

FUENTE: CEDE, encuesta comercial, 1970

Figura 68. Destino de las ventas comerciales. Fuente: Contreras (1971, p. 20).

GIRARDOT							
DISTRIBUCION HISTORICA DE LA CARTERA BANCARIA							
(Porcentajes)							
Destino	1954	1958	1960	1962	1964	1967	1969
Agricultura	11,4	20,6	16,0	27,6	29,5	47,2	33,3
Ganaderia	27,3	19,9	22,0	17,3	16,2	11,1	18,9
Industria	5,8	4,0	3,6	2,2	3,8	7,9	8,4
Construccion	-	1,4	1,0	1,8	1,3	0,8	0,8
Servicios	0,5	4,4	2,9	4,5	1,4	1,5	1,7
Transporte	-	0,7	0,6	0,7	0,4	0,8	1,3
Comercio	50,6	45,9	50,7	43,2	36,6	25,1	30,0
Finca raiz	2,9	1,8	0,3	1,2	1,4	2,2	2,3
Consumo	1,4	2,0	1,3	1,6	2,9	2,7	2,4
Varios	0,1	2,3	1,7	-	6,5	0,5	0,9
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

FUENTE: Banco de la Republica, informe del Gerente General

Figura 69. Girardot, distribución histórica de la cartera bancaria. Fuente: Contreras (1971, p. 94).

Como evidencia la Figura 69, las actividades agropecuarias en el municipio tendrían gran trascendencia en este periodo, sin embargo, estas solo se manifiestan por las transacciones

bancarias y no por ser actividades desarrolladas por el municipio, esto obedece a que los terrenos con mayor explotación agropecuaria estuvieran fuera de los límites municipales, por esta razón, no se puede indicar que sean actividades propias, si no que por el contrario como ya lo había mencionado Betancourt, eran actividades prestadas, esto se evidencia de la siguiente manera:

La situación de Girardot es la de encontrarse sin jurisdicción sobre las zonas rurales mejor explotadas, mientras que en sus predios hacia el norte se hallan las tierras más erosionadas y estériles. Por lo tanto, la influencia o atracción que la ciudad pueda tener sobre las zonas explotadas depende de la capacidad de la comercialización, almacenamiento, transporte, por una parte, y de la eficiencia de los servicios bancarios y administrativos existentes. (Contreras, 1971, p. 115).

Ahora bien, la industria se encuentra relegada en las actividades económicas practicadas por Girardot, lo anterior se debe a la importancia del comercio en el dinamismo económico, esta grave situación daría paso al cierre o traslado de las empresas a las capitales cercanas al municipio, lo anterior se evidencia así:

“Las razones pueden derivarse de la poca demanda para esta actividad, o porque la magnitud de las industrias obliga a centralizar su funcionamiento en Bogotá (...) este orden de ideas es el que explica porque en lugar de aumentar la industria en Girardot, cada vez mas [sic] pierda su dinamismo en dos sentidos: en la desaparición o traslado de las industrias; o que las posibles se instalen en otras ciudades”. (Contreras, 1971, p. 85 y 103).

La construcción de acuerdo a la Figura 69 no demuestra gran despliegue en cuando a los créditos requeridos para este fin, sin embargo, en este periodo se inicia la consolidación de la vivienda popular en el municipio, alentado por la financiación del 90% de las viviendas en el

territorio colombiano a manos del Instituto de Crédito Territorial (ICT) y el Banco Central Hipotecario (BCH), quienes serían los encargados de apalancar el déficit de vivienda a raíz de la emigración campesina en Colombia entre las décadas de los 50 y 70, así lo evidencia Arango:

El estado así definido, asume entonces como suyo, entre otros muchos problemas de la sociedad, el problema de vivienda, y por espacio de 50 años (hasta finales de los 80) de manera ininterrumpida se da la tarea de pensar, diseñar y ejecutar una diversidad de políticas de vivienda. Crea además las instituciones responsables de ejecutarlas y los centros de capacitación e investigación, tales como el Centro Interamericano de la Vivienda (Cinva) y el Centro Nacional de Estudios de la Construcción (Cenac). (Arango, 2001, p. 3).

Lo anterior deriva en el crecimiento urbanístico del municipio hacia el norte (comuna V), en esta zona se estableció el barrio Kennedy y Primero de Enero, quienes junto al barrio Portachuelo construido en el periodo anterior, consolidarían este importante sector de la ciudad. Gracias al desarrollo urbanístico en la comuna V por este modelo de vivienda popular, paradójicamente atraería el interés para la implementación de una nueva figura de vivienda campestre, fue así como surge la construcción del Condominio Campestre El Peñón en la década de los 70 (ver anexo 2), este nuevo modelo habitacional, sería adoptado por el municipio como una nueva idea para fomentar el turismo, debido a que estos complejos cuentan con la dotación necesaria y confortable para realizar estas prácticas; esto sin duda, haría que el sector de la construcción radicado principalmente en la vivienda se fortaleciera, a continuación la Figura 70 indica como fue el crecimiento de predios urbanos y rurales desde 1915 hasta el 2000 en la ciudad:

Cuadro No. 4.12 Catastro la propiedad raíz Girardot 1915 – 2000					
AÑOS	Número de predios y porcentaje(%)				
	Urbanos	%	Rurales	%	Total
1915	1026	100,0			1026
1916	1026	100,0			1026
1923	1181	100,0			1181
1931	2153	100,0			2153
1934	2736	91,9	240	8,1	2976
1936	2737	78,7	742	21,3	3479
1937	3774	94,4	223	5,6	3997
1938	3880	94,5	225	5,5	4105
1973	10360	92,5	836	7,5	11196
1974	10443	93,1	775	6,9	11218
1975	10735	93,1	797	6,9	11532
1976	10906	92,6	874	7,4	11780
1977	12331	92,4	1018	7,6	13349
1978	12594	92,5	1018	7,5	13612
1979	13437	92,9	1031	7,1	14468
1985	15823	94,1	985	5,9	16808
1990	19964	95,1	1037	4,9	21001
1995	23632	81,7	5310	18,3	28942
2000	28731	89,8	3269	10,2	32000

Fuente: 1915 1934 Ministerio de Hacienda Dirección General de Estadística Anuarios Estadísticos. 1938 : Revista Pan. 1936 - 1937 Informe del Contralor de Cundinamarca. 1973 - 1979 Dane. 1985 - 2000. Tabulados IGAC.

*Figura 70.* Catastro la propiedad raíz Girardot 1915-2000. Fuente: (Martínez y Betancourt, 2008, pp. 216-217).

Como es notorio el incremento de la construcción representados en vivienda en las tablas y cartografías expuestas anteriormente, no prevalece en los indicadores económicos del municipio representados en la figura 69 como una actividad principal, esto puede suponer dos cosas, la primera por la construcción con recursos propios o dos por gestiones de crédito para este fin en otros municipios, así lo indica Betancourt:

El crédito para construcción y finca raíz, encuentra una dinámica al crecimiento urbano, lo cual puede llevar a suponer que los proyectos de construcción y de transacciones de finca raíz de la ciudad, pueden estar realizándose a través de dos vías, una, por medio de las dinámicas de acumulación y ahorro individual, dos, las solicitudes de créditos para proyectos urbanísticos durante estos años de

expansión pueden haberse realizado en el sector financiero por fuera de la ciudad.

(Martínez y Betancourt, 2008, p. 202).

Para evidenciar este desarrollo urbanístico, se relaciona el crecimiento del área urbana representada por comunas, y se demuestra de la siguiente manera:

Tabla 13 *Crecimiento urbano 1960-1980 Girardot-Cundinamarca*

Área	Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana	Cantidad en miles de m <sup>2</sup>	Cantidad ha	Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas
Comuna I	0,64%	136,726	13Ha6726,073m2	8,00%
Comuna III	1,01%	215,605	21Ha5605,064m2	3,58%
Comuna V	18,43%	3931,967	393Ha1967,130m2	58,85%
Total crecimiento urbano	20,08%	4284,298	428Ha4298,267m2	

*Nota.* Fuente: elaboración propia.

Como se aprecia en las Tabla 13 y la Figura 71, la comuna V es quien contiene en este periodo el mayor crecimiento urbanístico, cabe resaltar que es abismal la diferencia con respecto a las otras dos comunas (I y III), quienes en este periodo también lograron un poco de crecimiento. Este desarrollo logrado por la comuna V, se debe en gran parte por dos situaciones: la primera gracias a la financiación de las viviendas populares, quienes lograron fundar nuevos barrios como el San Jorge y el Kennedy, este ultimo de una gran extensión y la segunda por la creación del sector del Peñón (condominios El Peñón y Lagos del Peñón), estos contienen la mayor extensión de tierra frente a los demás barrios de Girardot. Se observa en este periodo, la gran oferta de vivienda popular y la nueva implementación de vivienda campestre orientada por los condominios.

En relación a la vivienda popular frente a la campestre implementadas por el municipio en este periodo, y como se indico anteriormente, fueron los promotores de la expansión urbana de Girardot, siendo los condominios con mayor presencia (70%) frente a la vivienda popular (30%), se puede evidenciar mas fácilmente en las siguientes figuras:

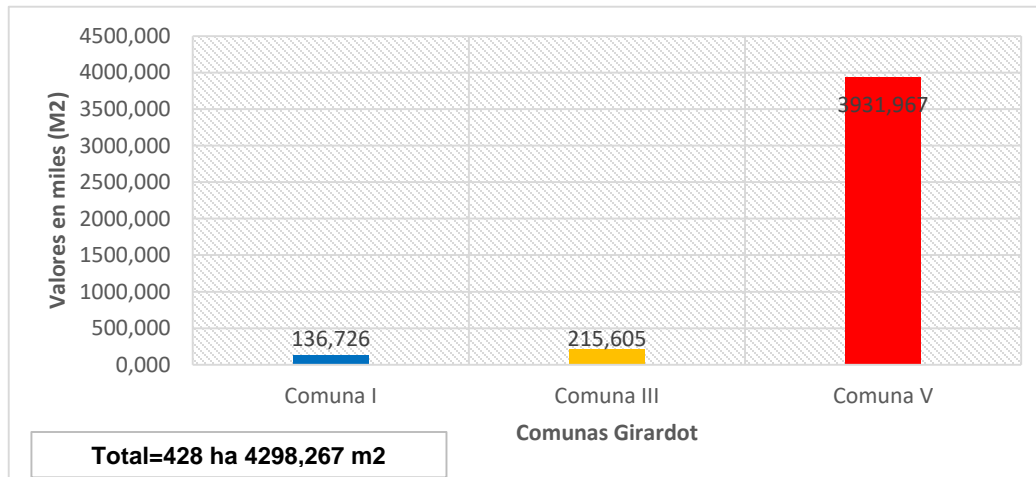


Figura 71. Crecimiento urbano 1960-1980 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

RELACION EN EL DESARROLLO URBANO ENTRE VIVIENDA POPULAR Y CONJUNTOS CERRADOS EN EL MUNICIPIO DE GIRARDOT 1960-1980								
Periodo	Area crecimiento urbanistico m2	Area crecimiento urbano Ha	Conjuntos o condominios	Area conjuntos o condominios Ha	Vivienda popular y otros	Vivienda popular y otros Ha	Conjuntos o condominios	Vivienda popular y otros
1960-1980	4284298,267	428Ha4298,267 m2	3001280,984	300Ha1280,984 m2	1283017,283	128Ha3017,283 m2	70,05%	29,95%

Figura 72. Relación en el desarrollo urbano entre vivienda y conjuntos cerrados en el municipio de Girardot 1960-1980. Fuente: elaboración propia.131

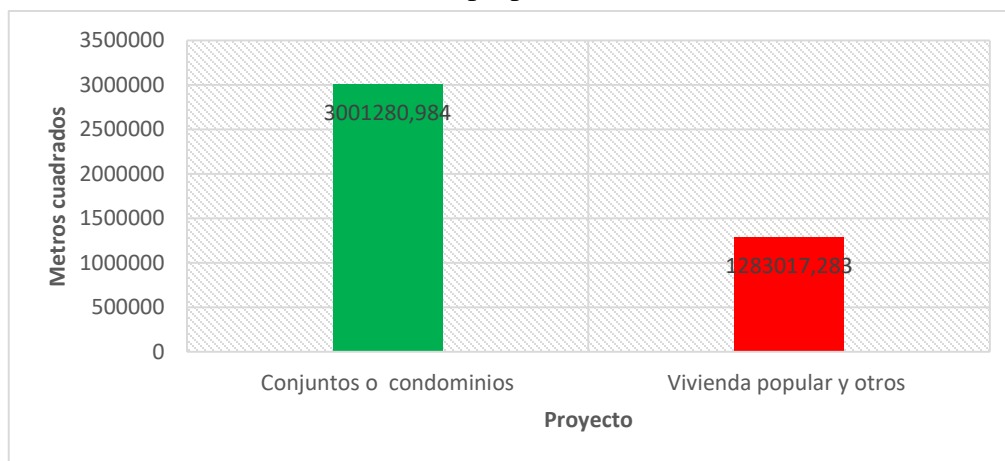


Figura 73. Cantidad de vivienda popular y otros frente cantidad de conjuntos cerrados Girardot 1960-1980. Fuente: elaboración propia.

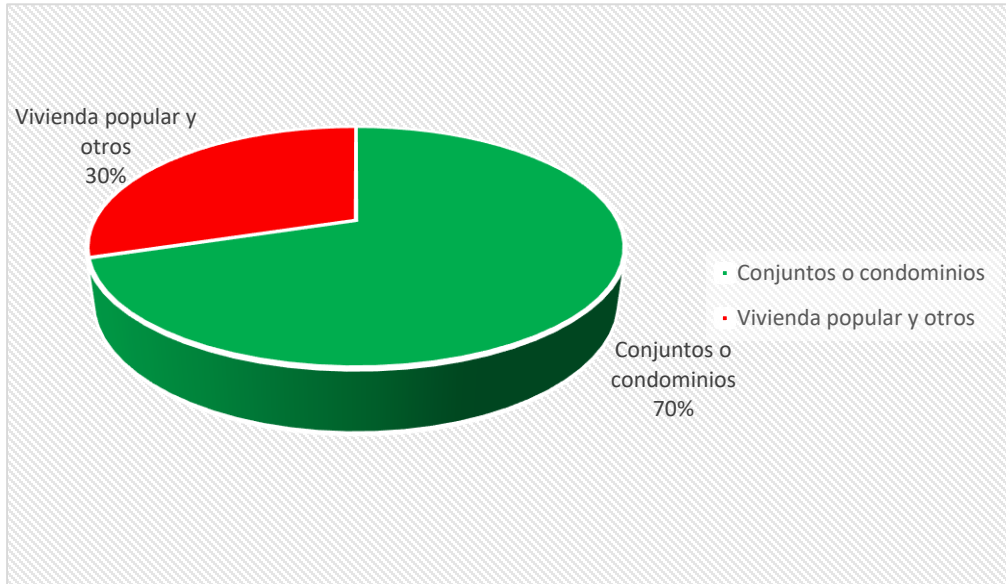


Figura 74. Porcentaje de vivienda popular y otros frente porcentaje de conjuntos cerrados Girardot 1960-1980. Fuente: elaboración propia.

Ahora se establece el desarrollo urbanístico de las comunas respecto al área urbana actual del municipio:

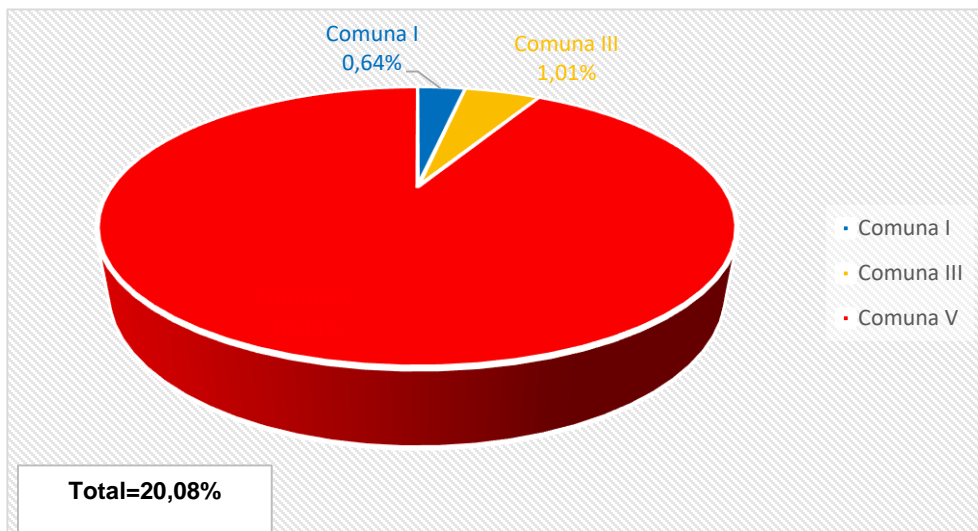


Figura 75. Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana 1960-1980 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

Este periodo seria el de mayor crecimientos urbanísticos del municipio en toda su historia, debido a que establece un 20.08% de desarrollo urbano, un 6.22% mas que en el anterior periodo, erigiendo la comuna V con el mayor avance urbanístico, por otro lado en la Figura 75 se realiza una comparación entre el desarrollo de las comunas con su área actual:

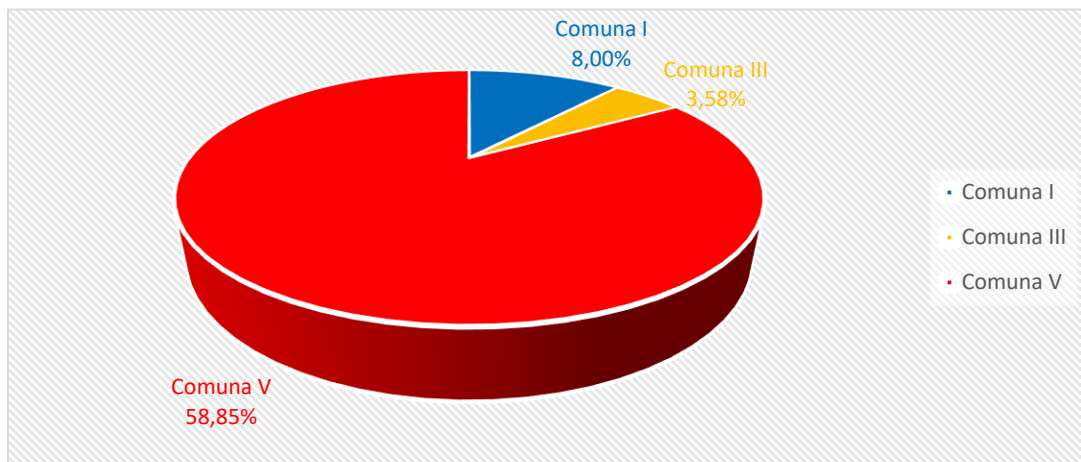


Figura 76. Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas 1960-1980

Girardot-Cundinamarca.

Esta figura demuestra que esta comuna en este periodo de tiempo crecía un 58.85% con respecto a su área actual, es de recalcar el gran desarrollo que obtuvo la comuna en tan solo dos periodos de tiempo, esto obedece a la importancia que ejerce el Condominio El Peñón sobre las dinámicas socioculturales practicadas en el municipio y como el sector dinamiza una perspectiva de nuevo sitio de interés turístico y económico.

**Periodo consolidación de conjuntos cerrados 1980 – 2000.** La Figura 76 ilustra el cuarto periodo entre 1980 y 2000, en este periodo se desarrollan gran cantidad en viviendas populares y conjuntos cerrados (ver anexo 2), los cuales se representa en color magenta y se reflejan a continuación:

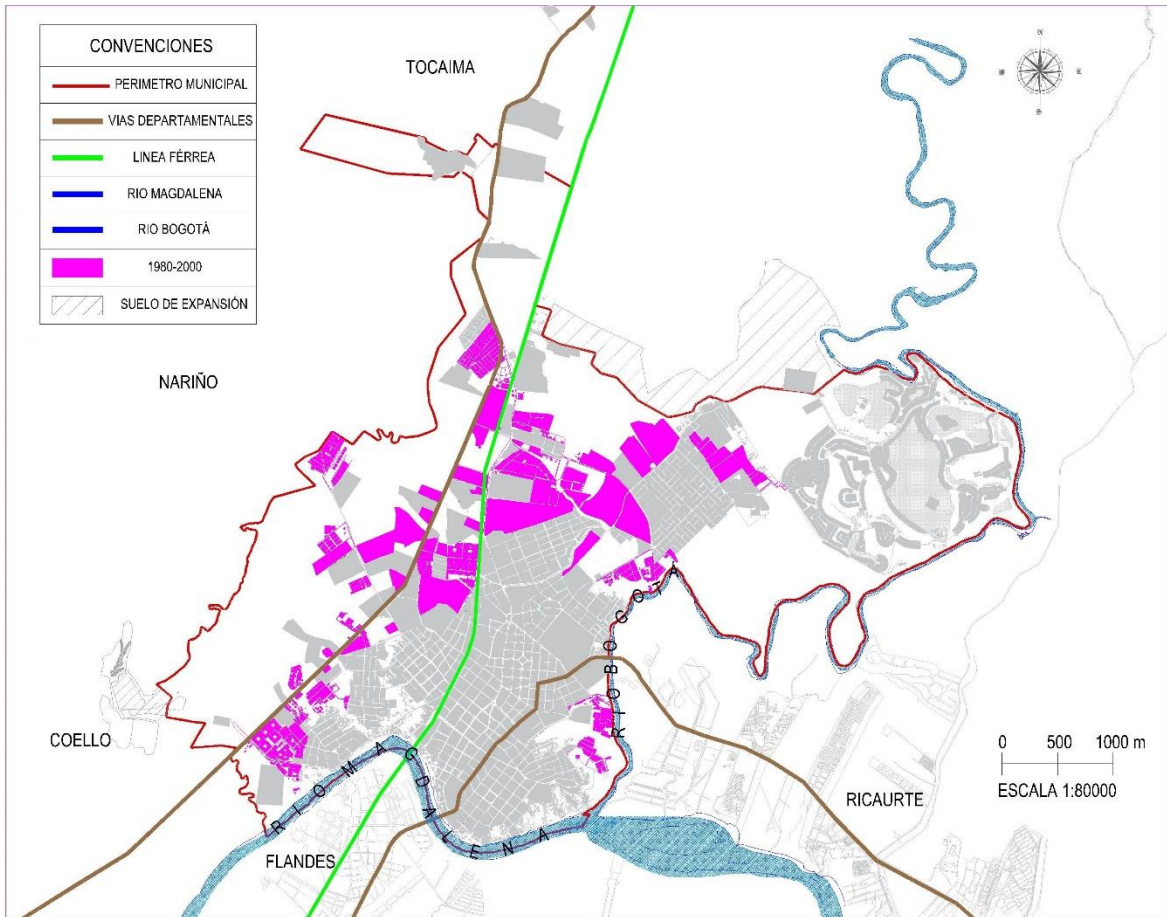


Figura 77. Mapa de Girardot (1980-2000), escala 1:80000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

El comercio y la demanda de servicios en aumento gracias al crecimiento urbanístico municipal y al desarrollo del turismo, significó que estas dos actividades fueran las mas explotadas para suplir estas exigencias, es así como se representa en la siguiente Figura:

Cuadro 4.6. Numero de Empresas Creadas por Quinquenio y que Renovaron el Registro entre 1935 y 1999 en Girardot

CIIU	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	total	%	
1														0	0,00%	
1,1									1	1	1	8	24	35	1,24%	
1,2														3	0,11%	
1,3														0	0,00%	
2														0	0,00%	
2,1														0	0,00%	
2,2														0	0,00%	
2,3													1	1	0,04%	
2,9											1	1	1	3	0,11%	
3														0	0,00%	
3,1			1			1		3	3	3	3	6	43	63	2,22%	
3,2								1	1	3	3	6	53	67	2,36%	
3,3												3	5	8	0,28%	
3,4								3		2	2	1	10	18	0,64%	
3,5							1					1	6	3	11	0,39%
3,6												1	1	4	6	0,21%
3,7												1	1	1	3	0,11%
3,8									1	2	2	7	13	25	0,88%	
3,9													1	1	0,04%	
4														0	0,00%	
4,1							1	2		2	2	1		8	0,28%	
4,2					1								1	2	4	0,14%
5										1			6	48	55	1,94%
5,1														17	17	0,60%
6														2	2	0,07%
6,1	1		1		1		1	7	4	6	18	45	153	237	8,36%	
6,2						3	4	39	36	34	83	364	680	1243	43,86%	
6,3								10	8	11	36	82	184	331	11,68%	
7														0	0,00%	
7,1					2		1	5	1	2	5	29	39	84	2,96%	
7,2												1	14	15	0,53%	
7,3														0	0,00%	
8													1	1	0,04%	
8,1									2	6	5	13	11	37	1,31%	
8,2							1	1	4	3	7	13	12	41	1,45%	
8,3							1		2	1	8	21	120	153	5,40%	
9														0	0,00%	
9,1														0	0,00%	
9,2							1	1			1	1	10	14	0,49%	
9,3										1	2	10	33	46	1,62%	
9,4						1	1	1	1	1	1	21	58	83	2,93%	
9,5								11	8	13	16	55	116	219	7,73%	
9,6														0	0,00%	
9,7														0	0,00%	
9,8														0	0,00%	
9,9														0	0,00%	
Total	1	0	2	0	4	4	12	84	72	91	199	703	1662	2834	100,00%	
%	0,035%	0,00%	0,07%	0,00%	0,14%	0,14%	0,42%	2,96%	2,54%	3,21%	7,02%	24,81%	58,65%	100,00%		

Fuente : POT 2.000 Estudio Económico.

Figura 78. Número de empresas creadas por quinquenios y que renovaron el registro entre 1935 y 1999 en Girardot. Fuente: Betancourt (2008, p. 213).

Como se puede apreciar en la Figura 77 son las actividades con mayor presencia las representadas en los sectores 6.1, 6.2, 6.3, 8.3 y 9.5, estas obedecen a: comercio al por mayor y menor (6.1), restaurantes(6.2) hoteles (6.3), bienes inmuebles y servicios prestados a las empresas (8.3) y servicios personales y de los hogares (9.5). Ahora bien, al comparar las tres actividades económicas (industria, comercio y servicios) se observa el comercio como la actividad con mayor presencia debido a su porcentaje de implementación en el territorio del 46.7%, les siguen los servicios con un 29.2% y la industria con tan solo un 4.2% de ocupación, esto quiere decir que, el

comercio se desataca como la principal actividad practicada en el municipio, lo anterior queda demostrado en la siguiente figura:

Cuadro No. 4.5 Distribucion del censo economico 1999 de Girardot por actividad									
	Total		Industria		Comercio		Servicios		Otros
	Establecimientos	Personal ocupado	Establecimientos	Personal ocupado	Establecimientos	Personal ocupado	Establecimientos	Personal ocupado	
Numero	4856	15743	206	1493	2268	5675	1420	8575	962
%	100	100	4,5	9,5	46,7	36	29,2	54,5	19,8

Unidades auxiliares, rechazos. Informante ausente, cerrados, inactivos, desocupados.  
 Fuente: DANE-Secretaria de desarrollo economico Gobernacion de Cundinamarca  
 Censo Economico de Cundinamarca 1999  
 Calculos personales

Figura 79. Distribución del censo económico 1999 de Girardot por actividad. Fuente: Betancourt (2008, p. 213).

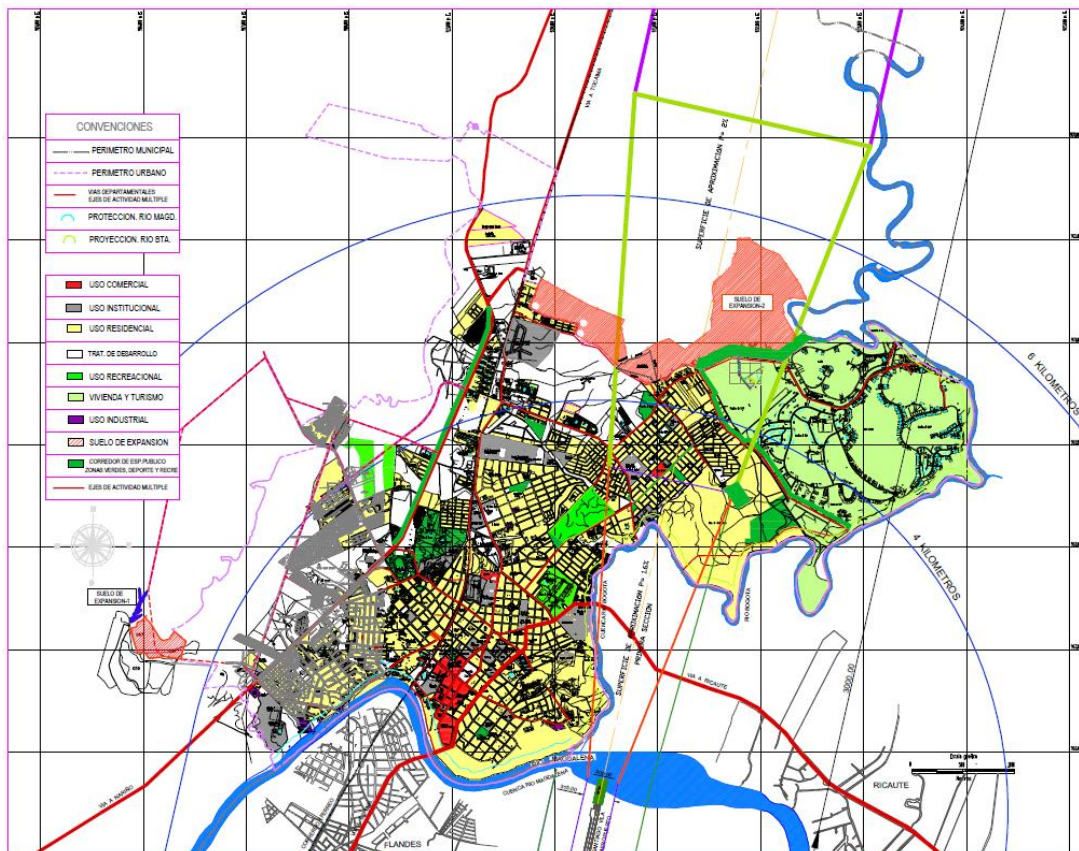
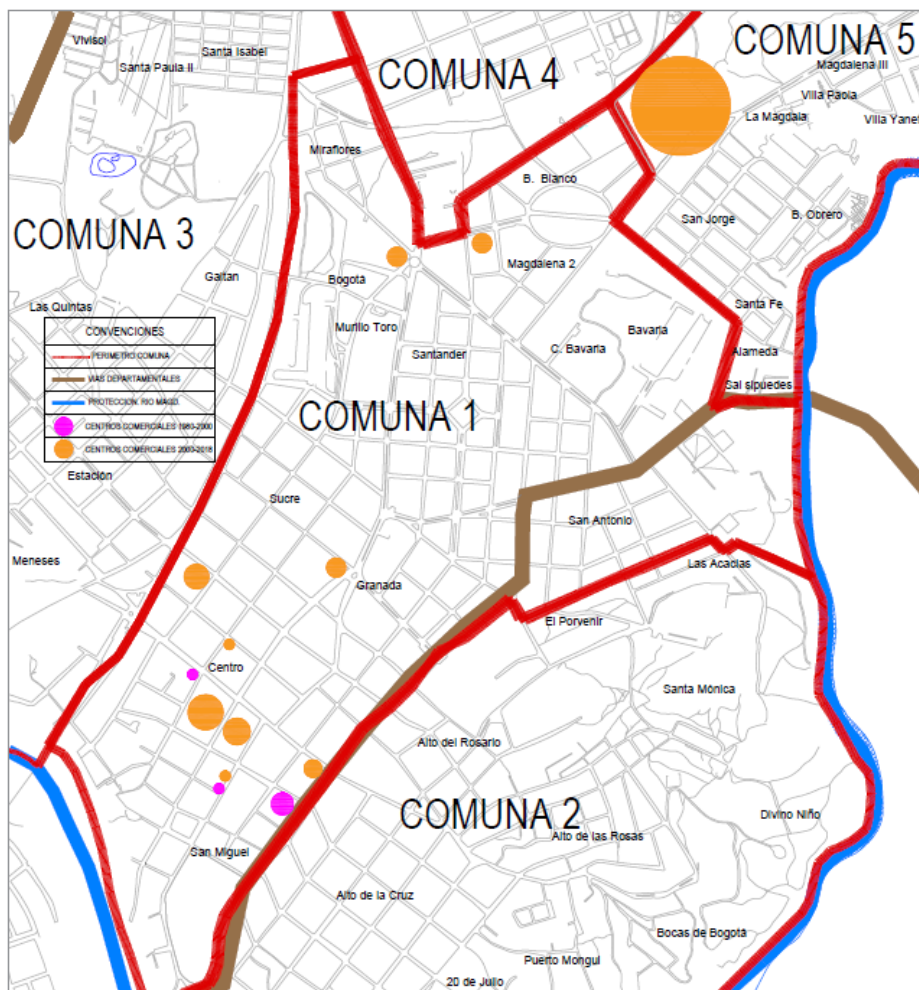


Figura 80. Uso del suelo en Girardot, escala 1:80000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011).

Establecido el comercio como la actividad mas ejercida en el territorio, aparecen los primeros centros comerciales en el municipio (Centro Comercial Superpuerto, Centro Comercial La 14 y Pasaje Faizal), esta idea desarrollada por la capital del país, seria implementada como otra manera de ofrecer sus productos a los habitantes y turistas que realizan sus compras en Girardot, estos se instalan en inmediaciones a la Plaza de Mercado y el Parque Bolívar (comuna I), la razón de su localización obedece a la concentración de todo el comercio de la ciudad en este sector, las Figuras *Figura 80* y *Figura 81* demuestran la localización de los centros.



*Figura 81.* Localización centros comerciales Girardot, escala 1:1000000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

Por otro lado, a principios de este periodo y de acuerdo con Ocampo “entre 1980 y 1982 la economía colombiana experimento un deterioro acelerado. El crecimiento se desacelero dramáticamente y los índices de desempleo comenzaron de nuevo a aumentar”. (Ocampo, 1994, pp. 270-271), además advierte que “Finalmente, a mediados de 1982 se inicio la mayor crisis financiera interna desde los años treinta” (p. 271). Lo anterior podría indicar el paro en el gasto público de la nación a raíz de esta crisis financiera, sin embargo el gobierno contrario a lo pensado, realiza su segunda gran financiación de la vivienda popular en el país, así lo expone Ocampo:

En el manejo del gasto público y el déficit externo, la política económica tuvo dos fases totalmente diferentes. Durante la primera, que se inició a comienzos de 1983, el objetivo esencial fue la reactivación económica. El gobierno se mostró entonces renuente a disminuir el gasto público, emprendió un plan masivo de vivienda popular y opero sobre el sector externo con un conjunto diverso de políticas: una devaluación más rápida, un aumento en los subsidios a las exportaciones (transformadas en certificados de reembolso tributario, CERT, en 1983), una elevación de los aranceles y un creciente control a las importaciones. (Ocampo, 1994. p. 271).

Aunque esta gran iniciativa por parte del gobierno afianzaría la construcción de vivienda popular en el país, ya no se haría como al principio, como lo dice Arango: “el estado constructor y financiador directo de la vivienda social (...) [si no como] el estado privatizador actual” (Arango, 2001, p. 18), esto quiere decir, que el estado seguiría como financiador de la vivienda con el ahora sistema UPAC, pero ejecutado por el sector privado, en otras palabras, lo que buscaba era realizar alianzas público - privadas para este fin.

## EMBARCADERO TURÍSTICO DE GIRARDOT PARA EL DESARROLLO MUNICIPAL 138

Gracias a lo anterior, el municipio vería como su expansión urbana continuaba con la implementación de la vivienda popular y los conjunto cerrados, dicho crecimiento se ve reflejado en la siguiente Tabla:

Tabla 14 *Crecimiento urbano 1980-2000 Girardot-Cundinamarca*

Área	Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana	Cantidad en miles de m <sup>2</sup>	Cantidad ha	Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas
Comuna II	0,51%	107,873	10Ha7873,392m2	7,35%
Comuna III	4,94%	1054,503	105Ha4502,879m2	17,52%
Comuna IV	5,14%	1096,331	109Ha6330,802m2	20,10%
Comuna V	1,59%	339,961	33Ha9960,939m2	5,09%
Total crecimiento urbano	12,18%	2598,668	259Ha8668,012m2	

Nota. Fuente: elaboración propia.

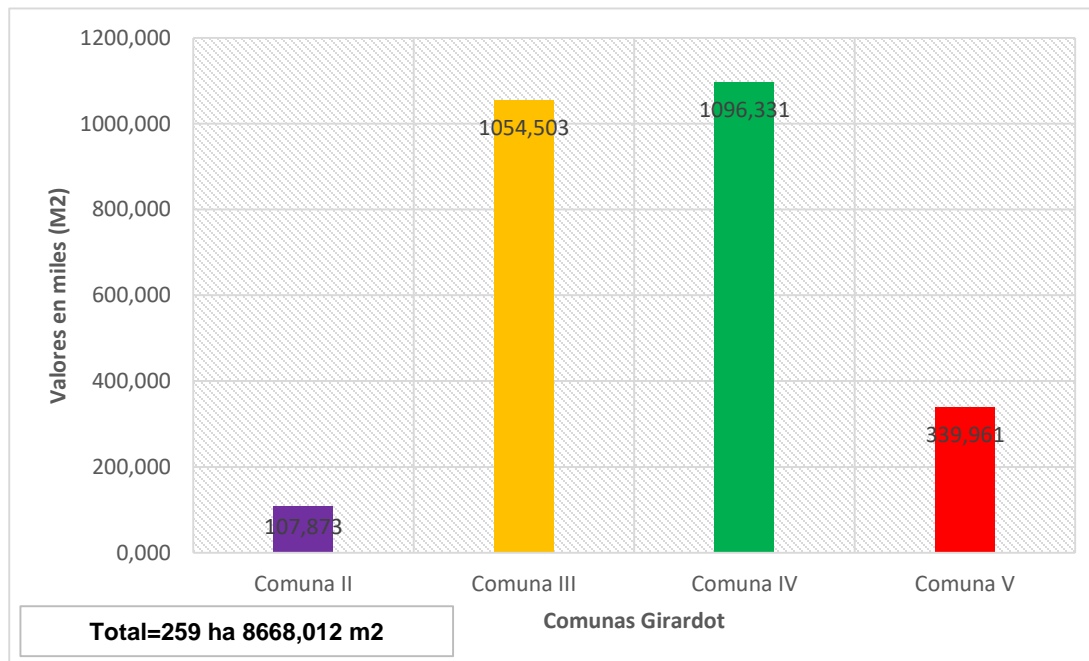


Figura 82. Crecimiento urbano 1980-2000 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

En este periodo se observa como las comunas III y IV recobran su protagonismo en esta expansión urbana, debido a que este crecimiento se llevo a cabo mayormente hacia el occidente de la ciudad y un poco hacia el norte, por esta razón, el bajo aumento urbanístico de las comunas II y IV.

Aunque las políticas publicas alentaban el desarrollo inmobiliario en el país, solo se desarrollo un 12.18% del territorio, sin embargo, este incremento seria mas importante que el anterior, debido a la gran cantidad de barrios y condominios que se construyeron en el periodo, diferente al anterior, quien logro su importancia en el crecimiento urbanístico gracias al sector del Peñón, esto lo explica mejor la siguiente Figura:

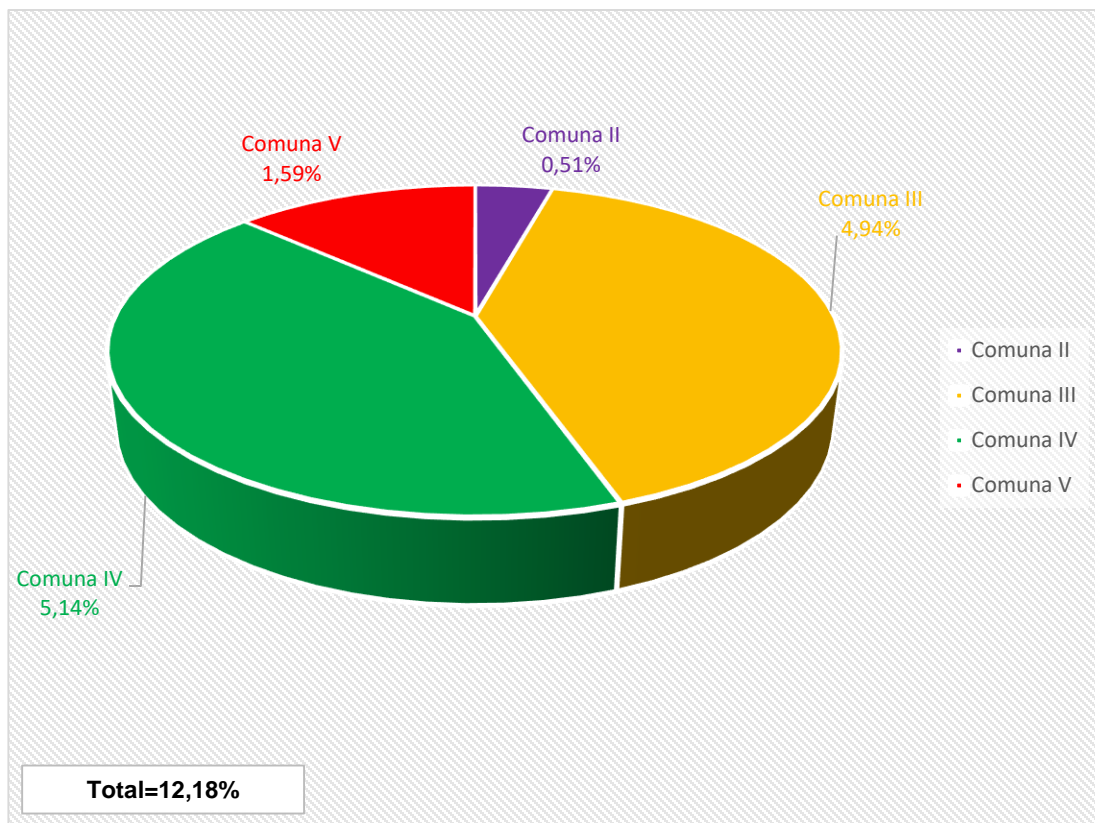


Figura 83. Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana 1980-2000

Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

De acuerdo a este crecimiento urbano, se identifica la relación entre vivienda popular y otros frente a los conjuntos cerrados que se desarrollan en este periodo, lo anterior se evidencia en las siguientes Figuras:

RELACION EN EL DESARROLLO URBANO ENTRE VIVIENDA POPULAR Y CONJUNTOS CERRADOS EN EL MUNICIPIO DE GIRARDOT 1980-2000								
Periodo	Area crecimiento urbanístico m2	Area crecimiento urbano Ha	Conjuntos o condominios	Area conjuntos o condominios Ha	Vivienda popular y otros	Vivienda popular y otros Ha	Conjuntos o condominios	Vivienda popular y otros
1980-2000	2598668,012	259Ha8668,012 m2	844077,275	84Ha4077,275 m2	1754590,737	175Ha4590,737 m2	32,48%	67,52%

Figura 84. Relación en el desarrollo urbano entre vivienda popular y conjuntos cerrados en el municipio de Girardot 1980-2000. Fuente: elaboración propia.

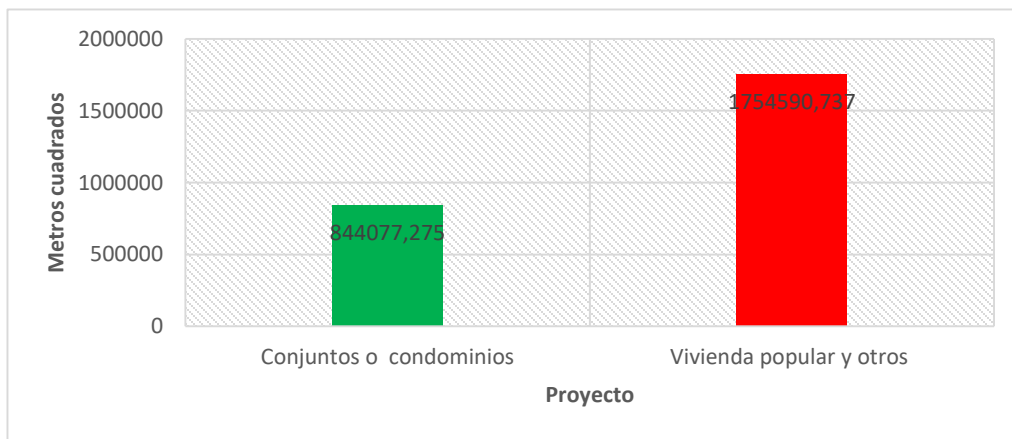


Figura 85. Cantidad de vivienda popular y otros frente cantidad de conjuntos cerrados Girardot 1980-2000. Fuente: elaboración propia.

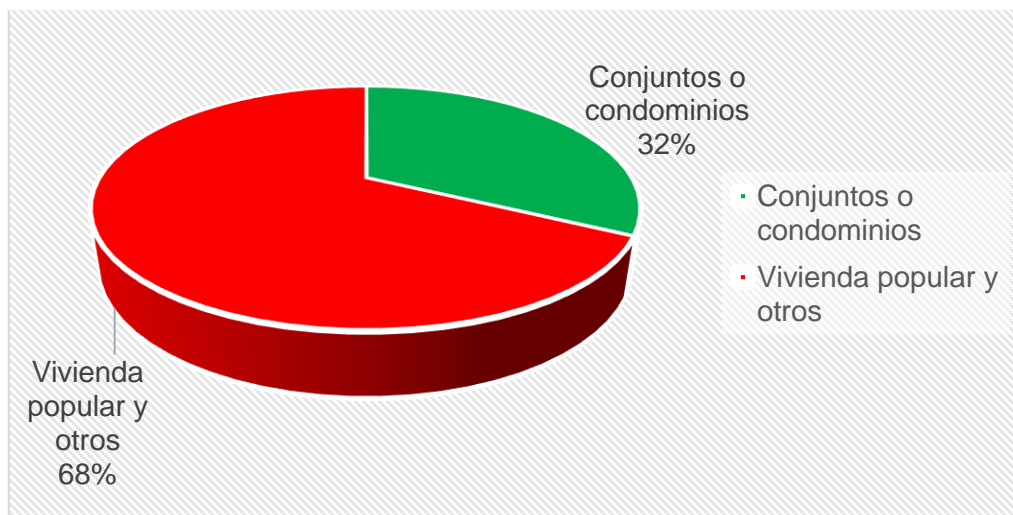


Figura 86. Porcentaje de vivienda popular y otros frente porcentaje de conjuntos cerrados Girardot 1980-2000. Fuente: elaboración propia.

Como demuestran las Figuras Figura 84 a Figura 85, la vivienda popular tiene una mayor participación en este periodo, gracias a los esfuerzos del gobierno nacional en suplir esta necesidad de la población, sin embargo, en cuanto al porcentaje de los conjuntos cerrados (32%) que es menor en relación con la vivienda popular (68%) en este periodo no es comparable con el periodo pasado, debido a que el sector del Peñón es relativamente mayor a los proyectos ejecutados de este tipo, ahora si la relación fuera cuantitativa, seria mas amplia la ejecución de conjuntos cerrados en este periodo que el anterior.

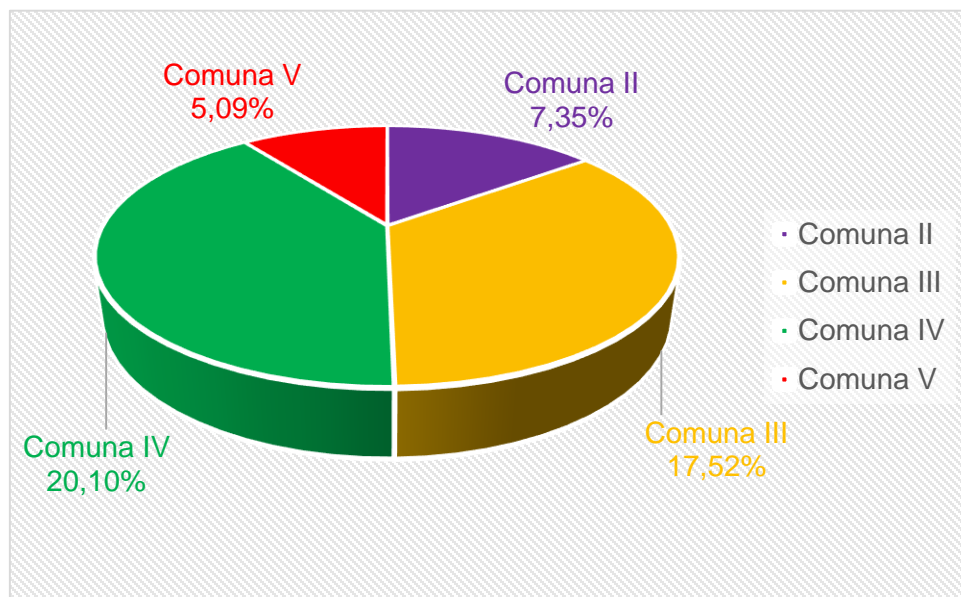


Figura 87. Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área total comunas 1980-2000 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

Por otro lado, La Figura 87 relaciona el desarrollo urbanístico con respecto al área actual de cada comuna, este evidencia un crecimiento de la comuna IV con un 20.10%, la comuna III con un 17.52%, la comuna II con un 7.35% y finalmente la comuna V con un 5.09%. Aquí se evidencia, que aunque la comuna V apporto mas cantidad en m<sup>2</sup> para la expansión urbana, la comuna II le arrebató ese tercer puesto, debido a como se menciona en los anteriores periodos es de menor tamaño.

**Periodo de planificación y ordenamiento 2000 – 2018.** La Figura 88 ilustra el sexto periodo comprendido entre 2000 hasta 2018, el cual se representa en color gris y se refleja a continuación:

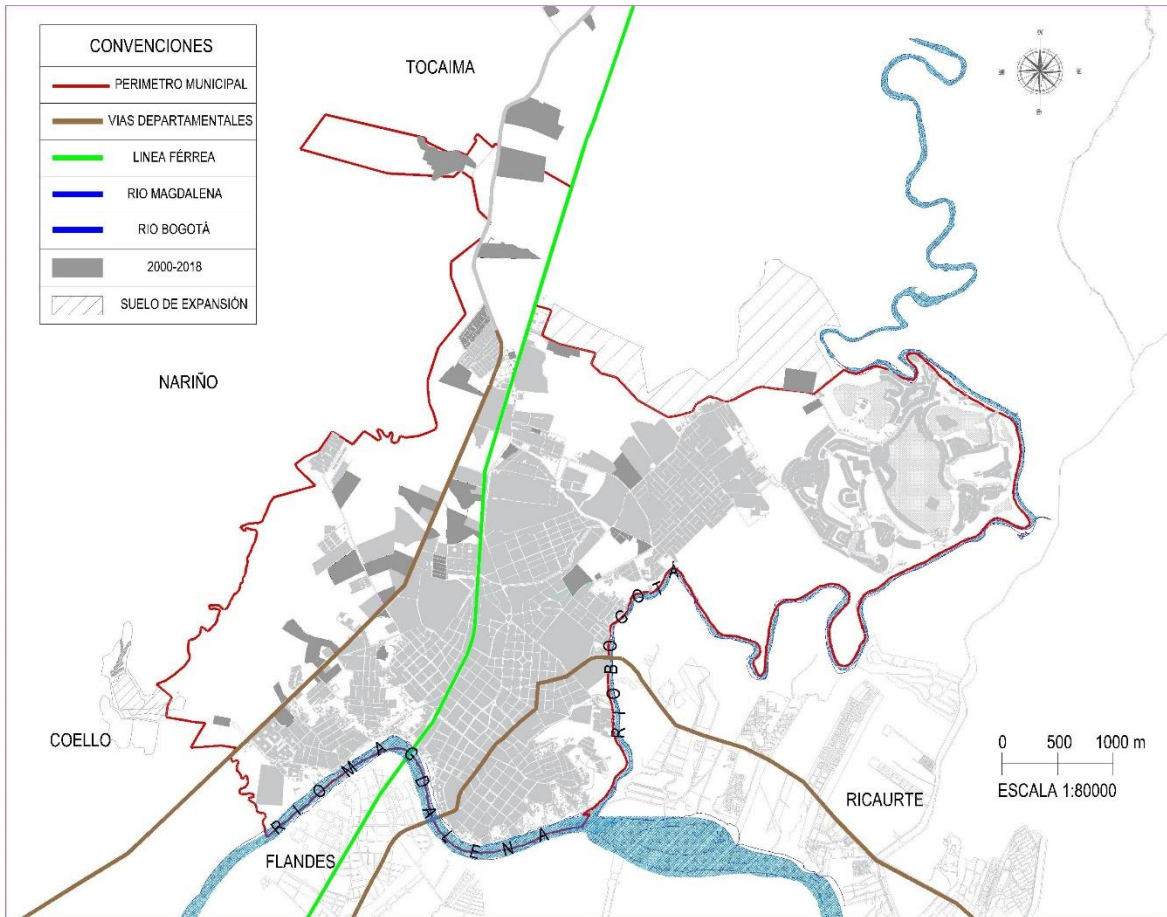


Figura 88. Mapa de Girardot (2000-2018), escala 1:80000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

En este periodo no se evidencia muchos cambios al anterior, en cuanto a las actividades económicas practicadas por los Girardoteños, es el comercio quien continúa erigiéndose como la más importante, a continuación las Figuras Figura 89 y Figura 90, demuestran lo anteriormente mencionado:

Actividad y Tipo de Establecimiento									
Tipo unidad económica	Departamento y Municipio combinado	Actividad Económica (Industria- Comercio Servicios)							
Unica		Industria	Comercio	Servicios	Otras Act. Economicas	Unidades Auxiliares Diferentes de Gerencia	No Informa	Total	
	Cundinamarca - Girardot	222	2962	1635	333	-	67	5219	
	<b>Total</b>	222	2962	1635	333	-	67	5219	
Principal		Industria	Comercio	Servicios	Otras Act. Economicas	Unidades Auxiliares Diferentes de Gerencia	No Informa	Total	
	Cundinamarca - Girardot	9	53	58	14	-	-	134	
	<b>Total</b>	9	53	58	14	-	-	134	
Sucursal		Industria	Comercio	Servicios	Otras Act. Economicas	Unidades Auxiliares Diferentes de Gerencia	No Informa	Total	
	Cundinamarca - Girardot	14	113	211	43	-	1	382	
	<b>Total</b>	14	113	211	43	-	1	382	
Unidad auxiliar		Industria	Comercio	Servicios	Otras Act. Economicas	Unidades Auxiliares Diferentes de Gerencia	No Informa	Total	
	Cundinamarca - Girardot	-	-	1	-	79	-	80	
	<b>Total</b>	-	-	1	-	79	-	80	
<b>Total</b>		Industria	Comercio	Servicios	Otras Act. Economicas	Unidades Auxiliares Diferentes de Gerencia	No Informa	Total	
	Cundinamarca - Girardot	245	3128	1905	390	79	68	5815	
	<b>Total</b>	245	3128	1905	390	79	68	5815	
Porcentaje de participacion		Total	4,21%	53,79%	32,76%	6,71%	1,36%	1,17%	100%

Censo General 2005 - Información Básica - DANE - Colombia

Procesado con Redatam+SP, CEPAL/CELADE 2007

Para aquellas entidades territoriales que se encuentren dirimiendo controversias sobre límites municipales o interdepartamentales, de conocimiento de las autoridades competentes, el DANE hará los ajustes poblacionales pertinentes una vez se conozca la decisión definitiva.

Figura 89. Actividad y tipo de establecimiento. Fuente: DANE y elaboración propia.

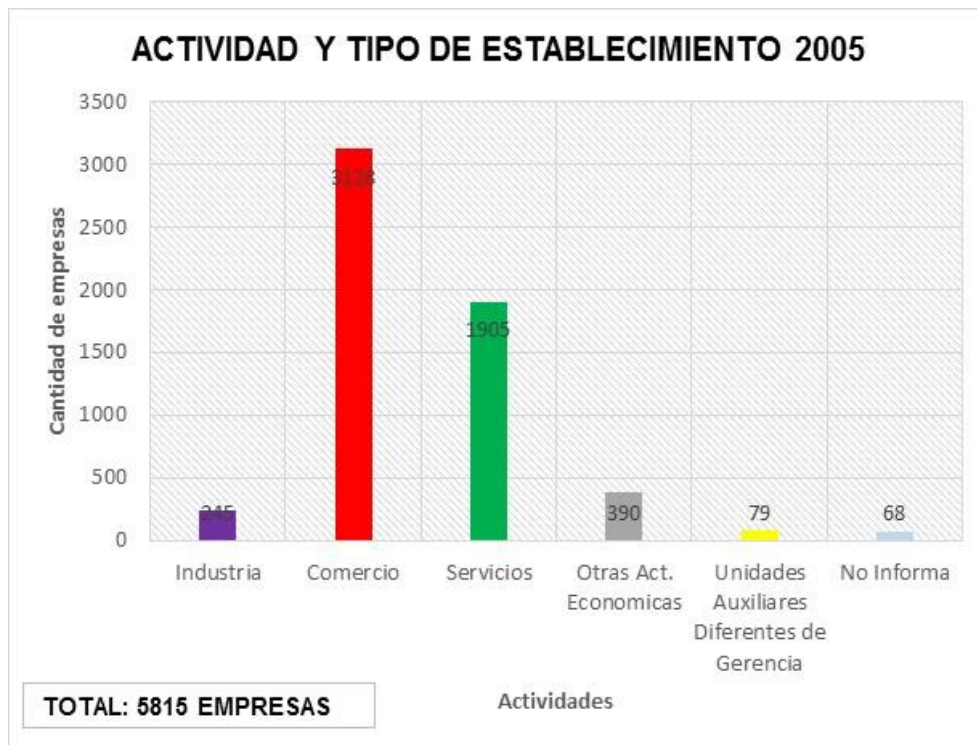
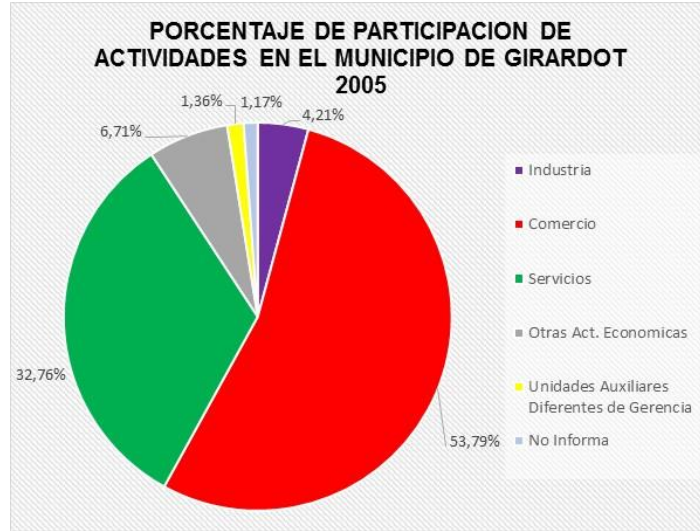


Figura 90. Actividad y tipo de establecimiento 2005. Fuente: elaboración propia.

Como se evidencia de las 5815 empresas que realizan sus actividades en el municipio, es el comercio con un 53.79% la de mayor participación, seguida de servicios con un 32.76%, otras actividades económicas con un 6.71%, industria con un 4.21%, unidades auxiliares diferentes de gerencia con un 1.36% y no informa con un 1%, lo anterior sugiere que el municipio continua basando su vocación en el turismo, como se había mencionado desde hace dos periodos atrás.



*Figura 91.* Porcentaje de participación de actividades en el municipio de Girardot 2005.

Fuente: elaboración propia.

Por el contrario pasa con el sector de la construcción, la expansión urbana ha perdido drásticamente su dinamismo, esto a raíz de la oferta de complejos habitacionales promocionados por el municipio de Ricaurte, son alrededor de 10.000 unidades de vivienda repartidas en todos los proyectos ofrecidos. La pérdida del crecimiento urbano, se relaciona con las licencias expedidas en este periodo y se observa en las Figuras *Figura 92* a *Figura 94*:

LICENCIAS DE CONSTRUCCION EXPEDIDAS POR PLANEACION MUNICIPAL 2004-2018		
Año	Cantidad	Crecimiento
2004	171	1,0
2005	271	1,6
2006	296	1,7
2007	241	1,4
2008	386	2,3
2009	353	2,1
2010	467	2,7
2011	490	2,9
2012	456	2,7
2013	496	2,9
2014	520	3,0
2015	701	4,1
2016	583	2,2
2017	511	1,7
2018	286	1,2
<b>TOTAL</b>	<b>6228</b>	

Figura 92. Licencias de construcción expedidas por planeación municipal 2004-2018. Fuente: Alcaldía municipal de Girardot y elaboración propia.

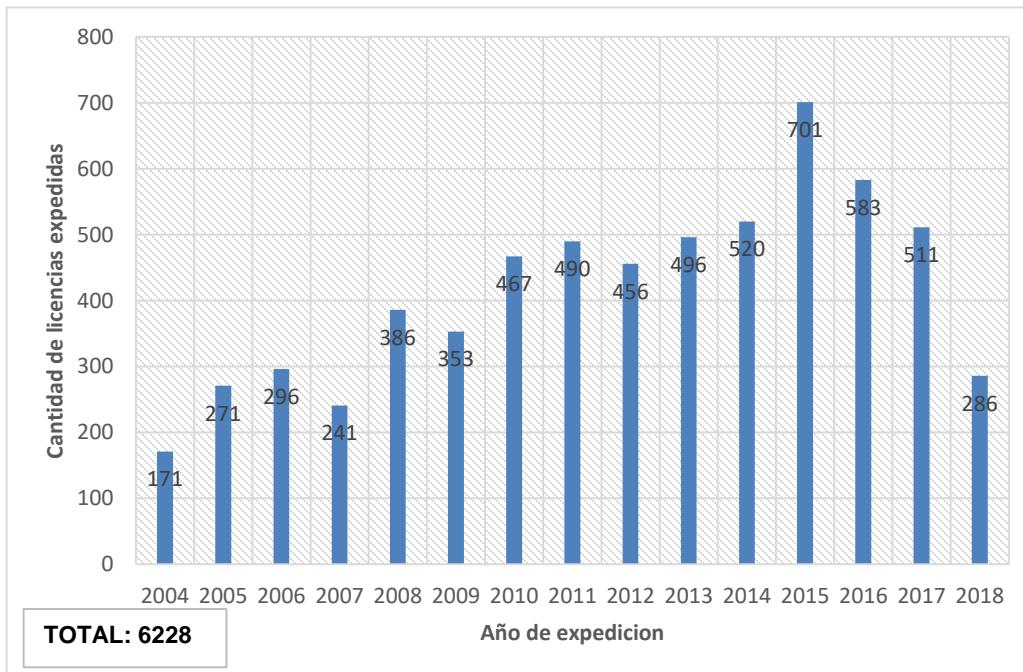


Figura 93. Licencias de construcción expedidas por planeación municipal 2004-2018. Fuente: Elaboración propia.



Figura 94. Índice de crecimiento en licencias de construcción expedidas por planeación municipal 2004-2018. Fuente: Elaboración propia.

Ahora bien, en cuanto al desarrollo de vivienda popular y conjuntos cerrados en el municipio se refiere, las Figuras Figura 95 a Figura 97 relacionan los dos tipos de proyectos promovidos en este periodo:

RELACION EN EL DESARROLLO URBANO ENTRE VIVIENDA POPULAR Y CONJUNTOS CERRADOS EN EL MUNICIPIO DE GIRARDOT 2000-2018								
Periodo	Area crecimiento urbanístico m2	Area crecimiento urbano Ha	Conjuntos o condominios	Area conjuntos o condominios Ha	Vivienda popular y otros	Vivienda popular y otros Ha	Conjuntos o condominios	Vivienda popular y otros
2000-2018	886880,689	88Ha6880,689 m2	375987,627	37Ha5987,627 m2	510893,062	51Ha0893,062 m2	42,39%	57,61%

Figura 95. Relación en el desarrollo urbano entre vivienda popular y conjuntos cerrados en el municipio de Girardot 2000-2018. Fuente: Elaboración propia.

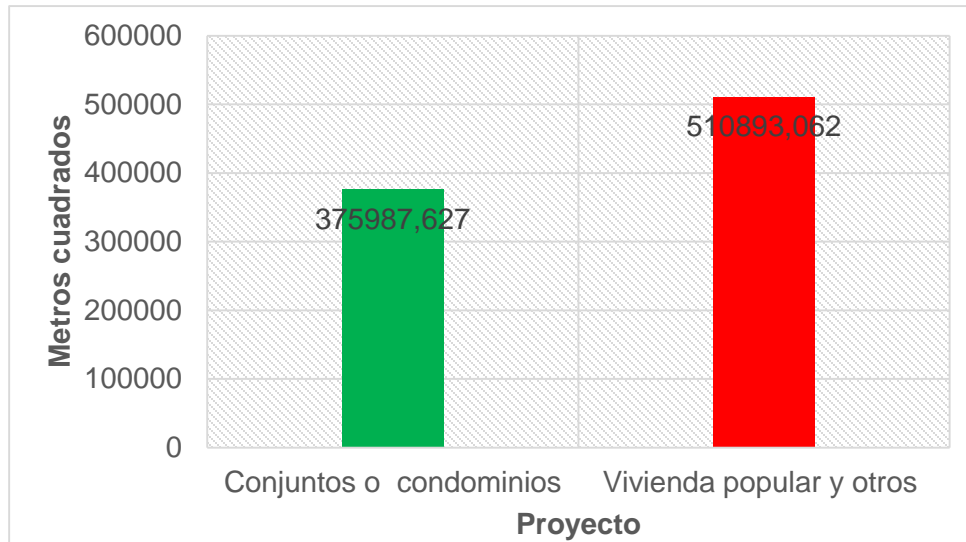


Figura 96. Cantidad de vivienda popular y otros frente cantidad de conjuntos cerrados

Girardot 2000-2018. Fuente: Elaboración propia.

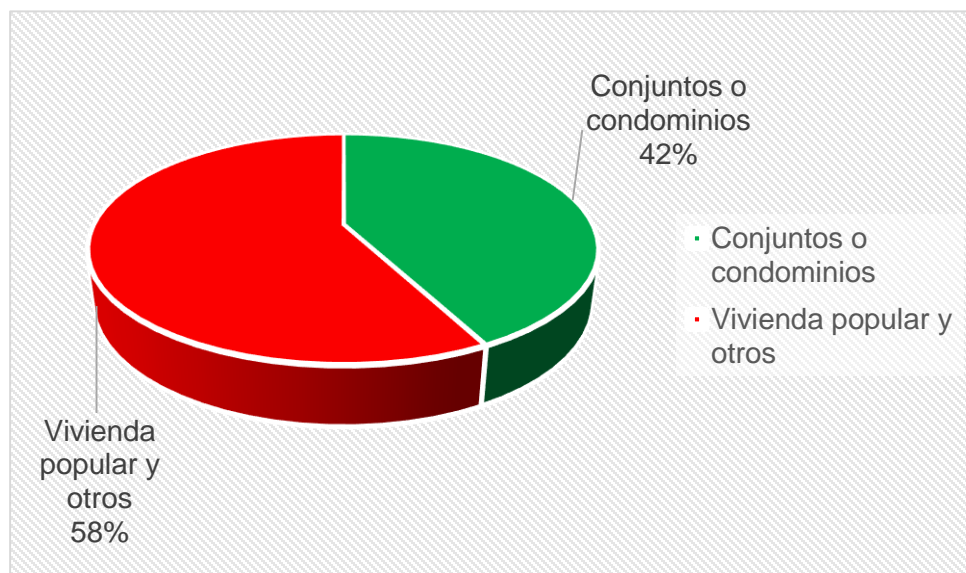


Figura 97. Porcentaje de vivienda popular y otros frente porcentaje de conjuntos cerrados

Girardot 2000-2018. Fuente: Elaboración propia.

Es de resaltar que la vivienda popular ha decrecido en su desarrollo (58%), por el contrario, los proyectos de condominios y conjunto cerrados han aumentado (42%) en relación con el periodo anterior, sin embargo, la primera continúa erigiéndose como la principal promotora de vivienda y gracias a esto, contiene una mayor participación en la expansión urbana del municipio.

Por otro lado, y de acuerdo con la Figura 95, se observa la pérdida en el dinamismo de expansión urbana que traía el municipio en los periodos anteriores, lo anterior se evidencia más fácilmente al comparar el crecimiento de las comunas respecto al área urbana actual, la Figura 97 lo indica de la siguiente manera:

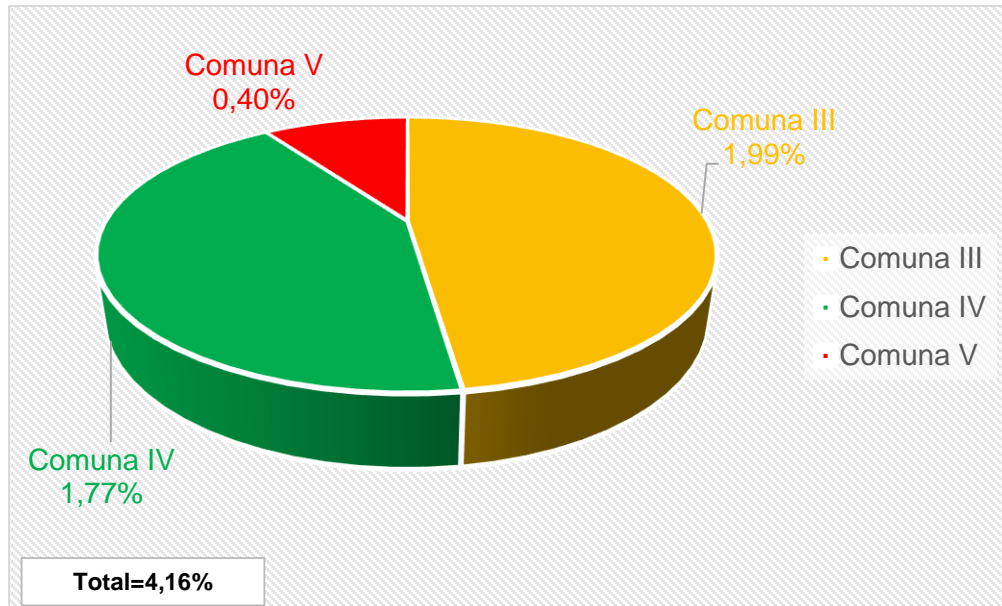


Figura 98. Porcentaje de crecimiento comunas respecto al área urbana 2000-2018 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

La gráfica demuestra un crecimiento urbano de tan solo un 4.16%, uno de los más bajos en toda su historia; se puede igualar con el presentado en el segundo periodo (1880-1930), sin embargo, no es válida esta comparación, debido a que como se mencionó anteriormente, este desarrolló la infraestructura también del primer periodo, por consiguiente se puede indicar que obedece al periodo de menor expansión urbana de su historia. Para relacionar lo anterior, las Figuras Figura 99 y Figura 100 evidencian el crecimiento urbano por comunas respecto al área urbana actual:

CRECIMIENTO URBANO 2000-2018 GIRARDOT-CUNDINAMARCA				
AREA	PORCENTAJE DE CRECIMIENTO COMUNAS RESPECTO AL AREA URBANA	CANTIDAD M2	CANTIDAD Ha	PORCENTAJE DE CRECIMIENTO COMUNAS RESPECTO AL AREA TOTAL COMUNAS
COMUNA III	1,99%	423759,840	42Ha3759,840m2	7,04%
COMUNA IV	1,77%	378598,580	37Ha8598,580m2	6,94%
COMUNA V	0,40%	84522,269	8Ha4522,269m2	1,27%
TOTAL CRECIMIENTO URBANO	4,16%	886880,689	88Ha6880,689m2	

Figura 99. Crecimiento urbano 2000-2018 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

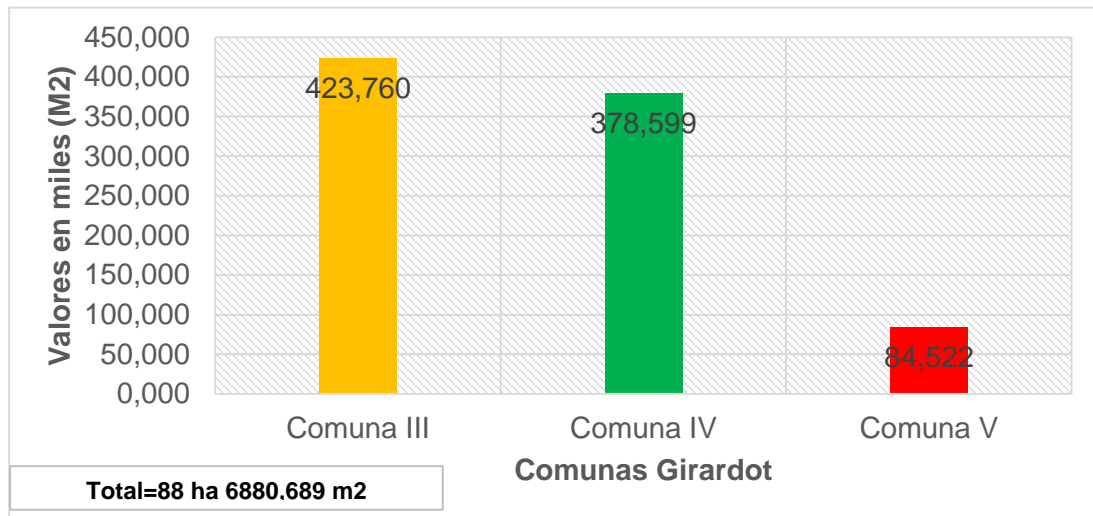


Figura 100. Crecimiento urbano 2000-2018 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

Por otro lado, la comuna III y IV son las que contienen el mayor desarrollo urbano, debido a que los proyectos ejecutados en este periodo, están situados mayormente sobre el occidente del municipio como lo evidencia la Figura 87.

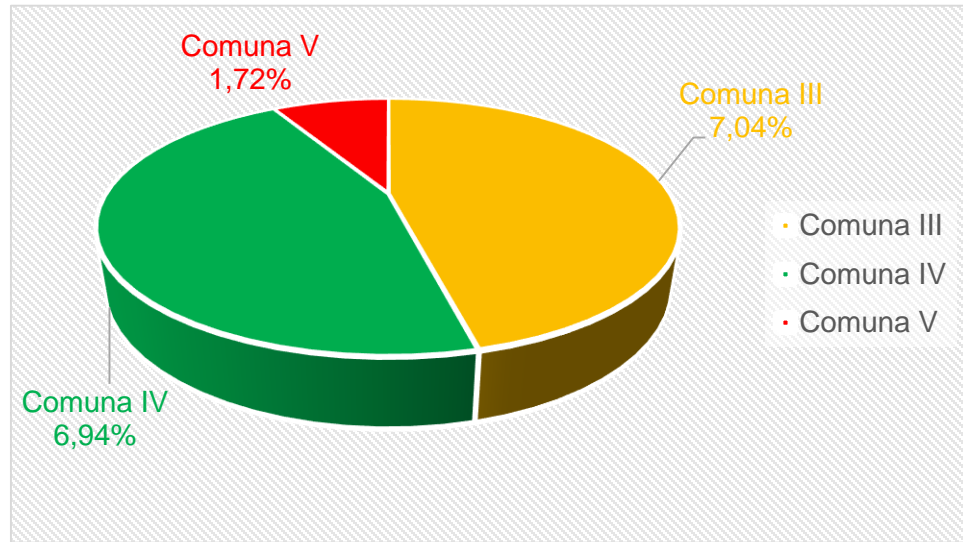


Figura 101. Crecimiento urbano 2000-2018 Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

En resumen, la expansión urbana histórica del municipio de puede evidenciar en las siguientes Figuras:

CRECIMIENTO URBANO HISTORICO GIRARDOT - CUNDINAMARCA				
PERIODO	PORCENTAJE DE CRECIMIENTO URBANO HISTORICO	CANTIDAD M2	CANTIDAD Ha	INDICE DE CRECIMIENTO
1852-1880	5,01%	1069515,451	106Ha9515,451m2	1,0
1880-1930	4,25%	905717,195	90Ha5717,195m2	0,8
1930-1960	13,86%	2957465,921	295Ha7465,921m2	2,8
1960-1980	20,08%	4284298,267	428Ha4298,267m2	4,0
1980-2000	12,18%	2598668,012	259Ha8668,012m2	2,4
2000-2018	4,16%	886880,689	88Ha6880,689m2	0,8
<b>TOTAL CRECIMIENTO URBANO</b>	<b>59,55%</b>	<b>12702545,535</b>	<b>1270Ha2545,535m2</b>	

Figura 102. Crecimiento urbano histórico Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

La expansión urbana del municipio se identifica en tres etapas: la primera obedece a sus dos primeros periodos (1852-1880 y 1880-1930), este crecimiento urbanístico que es poco al relacionarlo con otros ciclos de la historia, se logra gracias a las actividades económicas practicadas en la época, su centro de desarrollo económico es el río Magdalena donde convergen los dos sistemas de transporte utilizados por el municipio (fluvial y férreo), el puerto de los guamos se erigía como el epicentro económico de la ciudad y la expansión urbana se determinaba entorno

a él (industria, comercio y servicios); las periferias del municipio las colonizaron los denominados *barrios obreros*.

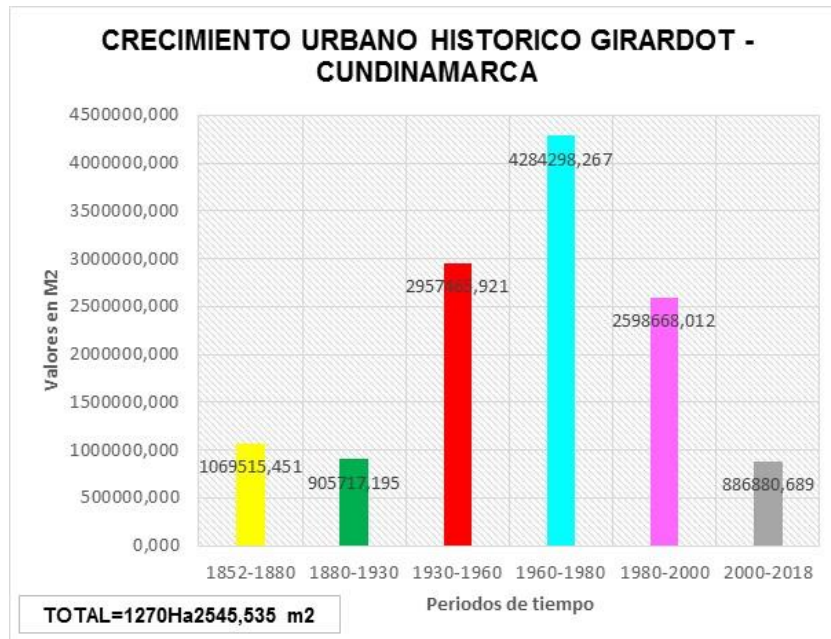


Figura 103. Crecimiento urbano histórico Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

La segunda etapa obedece a los periodos (1930-1960, 1960-1980 y 1980-2000), en estos ciclos la expansión urbana obtiene su mayor crecimiento en su historia, alentados primero por el cambio en las practicas económicas del municipio, de realizar actividades entorno a la comercialización del café, a desarrollar el turismo como actividad principal, segundo por la gran financiación de vivienda popular que tuvo el estado desde finales de los 40 con el ICT (instituto de crédito territorial) y el BCH (banco central hipotecario), para luego con el UPAC (unidad de poder adquisitivo constante) a principios de los 70, y un tercer momento a la implementación de los condominios campestres y conjuntos cerrados en el municipio desde mediados de los 70, esto sin duda lograría los índices más altos en la expansión municipal.

La tercera etapa se establece en el último periodo (2000-2018), debido al decrecimiento urbanístico presentado, gracias al desarrollo inmobiliario que está desplegando el municipio de Ricaurte, esto ha logrado captar a los inversionistas de finca raíz en la región, es decir, lo anterior relego a Girardot a un segundo plano. Las Figuras Figura 104 a Figura 105, evidencian el anterior

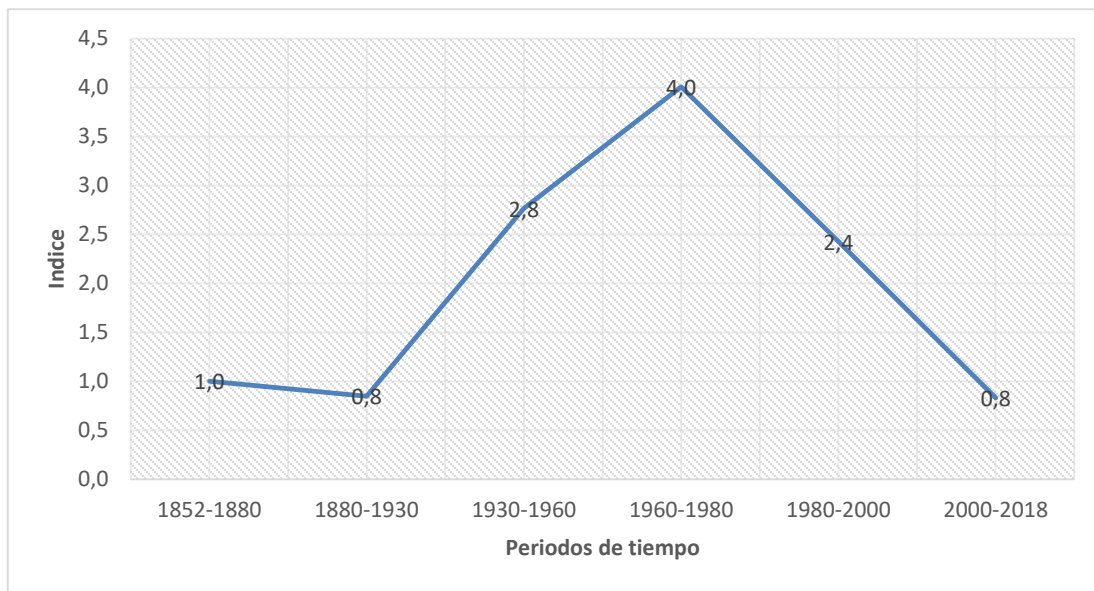


Figura 104. Índice de crecimiento urbano histórico Girardot-Cundinamarca. Fuente:

elaboración propia.

análisis.

Ahora bien, el anterior análisis demuestra cómo el municipio creció urbanísticamente en dirección opuesta al sector del Embarcadero Turístico de Girardot, esto nos puede dar una idea del porque el abandono de este emblemático sitio, es por esto por lo que, a continuación se hará un análisis del crecimiento de las comunas en los periodos de tiempo establecidos:

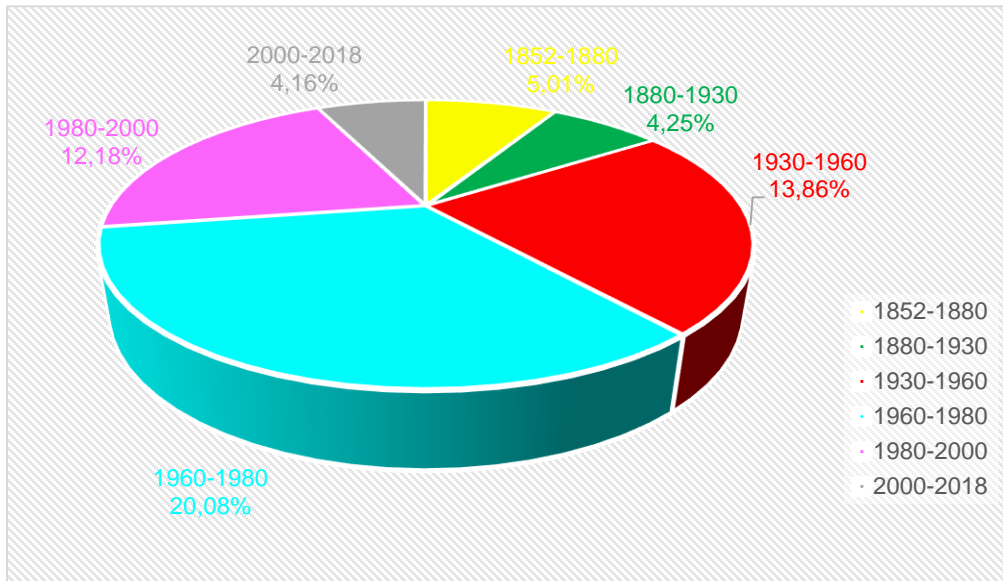


Figura 105. Índice de crecimiento urbano histórico Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

CRECIMIENTO URBANO HISTORICO POR COMUNAS GIRARDOT - CUNDINAMARCA					
PERIODO	COMUNA I	COMUNA II	COMUNA III	COMUNA IV	COMUNA V
1852-1880	2,14%	0,87%	2,01%	0	0
1880-1930	2,64%	0,59%	1,02%	0	0
1930-1960	2,27%	3,75%	3,09%	3,81%	0,94%
1960-1980	0,64%	0	1,01%	0	18,43%
1980-2000	0	0,51%	4,94%	5,14%	1,59%
2000-2018	0	0	1,99%	1,77%	0,40%

Figura 106. Crecimiento urbano histórico por comunas Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.

Las Figuras Figura 105 y Figura 107 y evidencian como la comuna I en la cual se encuentra el *Embarcadero* Turístico de Girardot, tuvo su principal desarrollo urbanístico en los tres primeros periodos (1852-1880, 1880-1930 y 1930-1960), para luego perderlo en el siguiente ciclo (1960-1980), la comuna II que obedece a uso residencial, solo tuvo su gran momento en el periodo (1930-1960), sin embargo, son las comunas III, IV y V quienes a raíz de la pérdida en el

crecimiento urbano de las comunas I y II, establecen su mayor desarrollo urbanístico en los últimos tres periodos (1960-1980, 1980-2000 y 2000-2018), esto indica un crecimiento hacia el norte y occidente de la ciudad muy lejano al sector del río Magdalena, paradójicamente cuando se consolida la vocación turística en la ciudad y con la gran inversión en la construcción del Embarcadero Turístico de Girardot a finales de los 60, el municipio inicia la expansión urbana al otro lado de la ciudad, esta decisión no visualizo la suerte del Embarcadero, quien gracias a la inversión en vivienda campestre, lograría crear nuevos sitios de interés alrededor de estos, esto indica, que todos los esfuerzos por transformar físico – espacialmente el sector del Embarcadero Turístico de Girardot, se vendrían abajo, debido a esta dinámica inmobiliaria ejercida en el

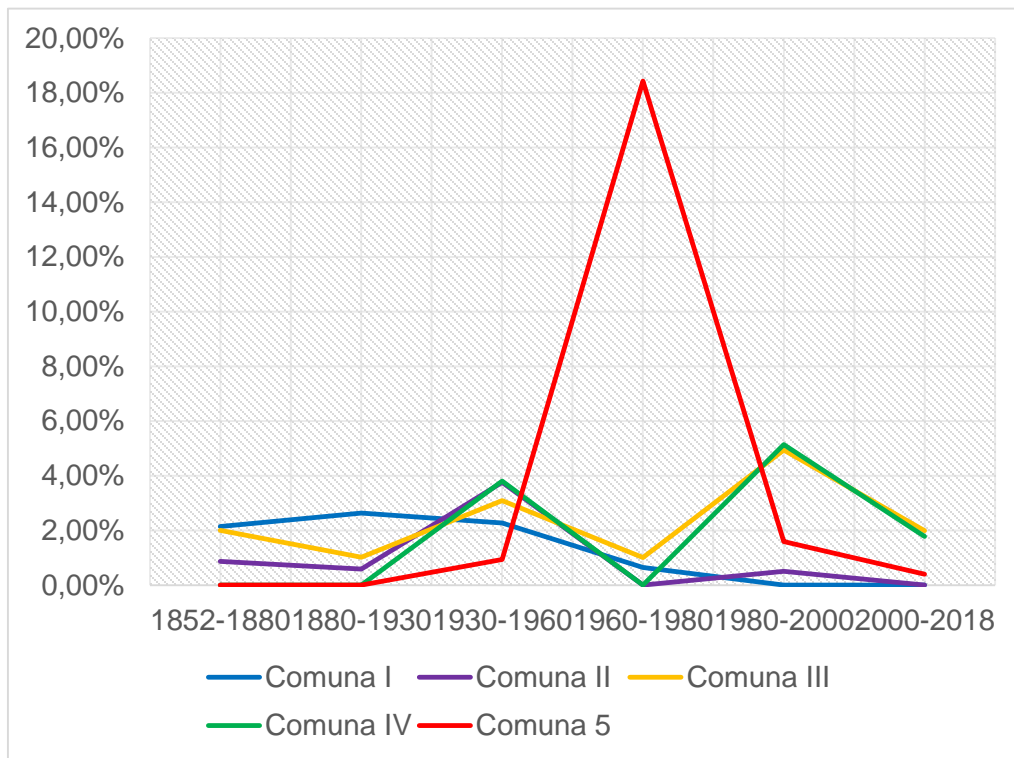


Figura 107. Índice de crecimiento urbano histórico Girardot-Cundinamarca. Fuente: elaboración propia.  
municipio.

## Capítulo 4

### Factores de Cambio

Este capítulo identifica las propuestas establecidas desde la década de los 50 del siglo XX hasta la fecha, estas fueron realizadas por el sector público y privado con el fin de lograr la transformación del sector del embarcadero turístico de Girardot, se analizan dichas propuestas, en sus objetivos, alcances, pertinencia y grado de gestión, como también, cuáles de ellas se ejecutaron y cuáles no, lo anterior, se ilustra por medio de imágenes, registro fotográfico y cartografía del sector.

**Necesidad de transformación.** A lo largo de la historia, el sector del puerto de Los Guamos junto con el río Magdalena, fueron los actores principales en el desarrollo del municipio, dada esta importancia, las primeras inversiones que se le dieron a este, fueron solo para fortalecer las actividades portuarias, sin embargo, hacia finales de la década de los 40, se realizan las primeras propuestas en beneficio del turismo como se indica a continuación:

En 1947 se sugirió al Club de Leones (recién fundado) y al concejo municipal, mediante un proyecto dibujado y explicado por nosotros, la conveniencia de establecer un malecón o avenida a todo lo largo de la orilla del río Magdalena que topa con el ahínco de la ciudad, desde el *punte férreo* hasta el puerto de La Plaza (no existía aun el puente nuevo), con el fin de embellecer aquel importante sector y buscar mayores atractivos al turismo que ya, en aquel tiempo, comenzaba a tomar auge en la ciudad [cursivas propias] (Valero, 1960, p. 6).

Estos eran los primeros esfuerzos por emprender una transformación físico - espacial del sector del puerto, esta obra estaba prevista para celebrar el centenario de la ciudad, sin embargo,

los esfuerzos se materializaron en la década de los 50, con la construcción de un nuevo acueducto y emplear el sistema telefónico como lo indica lo siguiente:

Con un presupuesto de \$ 1.190.425,31 operaran este año las empresas municipales. Estos fondos provienen de las siguientes rentas:

Ítem	Valor
Vigencias expiradas	\$ 75.425,31
Acueducto	\$ 320.000,00
Pabellón de carnes	\$ 70.000,00
Matadero público	\$ 155.000,00
Plaza de mercado	\$ 175.000,00
Teléfonos	\$ 385.000,00
Ingresos varios	\$ 10.000,00

De estos dineros se destinarán \$ 420.000,00 para la moderna planta de teléfonos, \$ 346.000,93 para acueducto, y lo restante para atender a las necesidades de las diversas dependencias de las empresas (Adaptación de Niño, 1955, p. 1).

Sin embargo, los primeros indicios de cambio en el sector del embarcadero se avistaban gracias al diputado Barreto quien por medio de la Asamblea de Cundinamarca ordena:

Artículo 2.0: Incorporase al plan vial de Cundinamarca la zona comprendida entre el puente Ospina y el puente Ferroviario, sobre el margen derecho del río Magdalena en el municipio de Girardot (Niño, 1958, p. 2a).

**Propuesta para la construcción del embarcadero turístico de Girardot.** Las anteriores propuestas desencadenarían en el proyecto que hoy en día conocemos como embarcadero turístico de Girardot, esta obra es gestionada por la Junta Cívica de Turismo (JCT) del municipio ante la Empresa Nacional del Turismo (ENT) a mediados de 1960, quien, en su afán por ejecutar este proyecto, da indicaciones de compra de terrenos para el embarcadero de lanchas en el río y envía una comisión de ingenieros y arquitectos a estudiar los terrenos sobre el

cual se desarrollaría el embarcadero. Para iniciar esta obra, en 1962 la JCT y la ENT crean la sociedad *Embarcadero turístico de Girardot S.A.*, dos años después se les uniría en el proceso la Licorera de Cundinamarca, por lo cual, se logra culminar la obra a finales de los 60.

**Propuesta avenida de los puentes.** No obstante, además llevar a cabo esta construcción, el municipio seguía apostándole a la vía que une los puentes Ospina y Férreo, el abogado José Vicente Cardozo presenta el proyecto de ley n.º 009 ante La Cámara de Representantes, en el que expresa en el Artículo 2: “Así mismo la nación construirá de acuerdo con los planos del municipio, la avenida que une a los puentes Ospina Pérez y del Ferrocarril sobre el río Magdalena en Girardot” (Niño, 1963, pp. 1a-3a).

Es clara la postura del municipio en la inconformidad con lo que se ejecutaba por el momento, ya que incidía en la idea del proyecto de la avenida planteado 16 años atrás, debido a que el municipio sabía de la importancia para consolidar el turismo en el sector.

**Propuesta hotel.** Por otro lado, el municipio abre la licitación para la construcción de un hotel de 12 pisos en el sector del embarcadero:

Está en proyecto, para lo cual ya se abrió la licitación correspondiente, la construcción de un hotel de 12 pisos, con 120 habitaciones, anexo al *embarcadero turístico*. Este hotel, tomados en cuenta la calidad de instalaciones y eficiencia de sus servicios, puede decirse que será uno de los mejores hoteles de turismo del país [cursivas propias] (Niño, 1966, p. 14).

Lo anterior demuestra que en la década de los 60, el actor principal en las actividades turísticas es el río Magdalena y por ende el sector del embarcadero turístico de Girardot, debido a que se deseaba ejecutar obras de gran envergadura con este fin, no antes vistas en la región.

A principios de la década de los 70, el sector del embarcadero presenta un estado de abandono y deterioro, los fallidos proyectos que iban a potenciar al sector no se desarrollaron, además, el crecimiento urbano hacia el norte de la ciudad, como también, la construcción del condominio El Peñón y los nuevos sitios de interés turístico, han hecho que este importante sector pierda el rotulo de actor principal para el turista en Girardot, como se manifiesta en el siguiente escrito del periódico El Diario:

El sitio más interesante, a la orilla del río, desde el punto de vista turístico, es el antiguo Puerto de los Guamos porque allí se han concentrado los principales lugares de turismo: Embarcadero, Yate San Rafael, Grill Matambo, Grill El Rodadero, a los cuales concurren los turistas en gran cantidad, sin embargo, es uno de los sitios de la ciudad más abandonados no solo por parte de las autoridades administrativas, sino también de los particulares.

El pavimento de la carrera 12 entre calles 14 y 12 esta inconcluso y presenta un aspecto de abandono impresionante; la calle 12 entre carreras 11 y 12 también están lamentablemente abandonada, los muros y puertas de las edificaciones que fueron en gran parte demolidas, están presentando un aspecto de ruina, las inmediaciones del río están convertidas en basureros, y como si todo esto fuera poco para descrédito de las autoridades y de la ciudad en general, a la entrada del río dejaron levantar una casucha o toldas de lonas, cartones, tablas viejas, etc., que da un aspecto de vergüenza y hace pensar en que en Girardot no hay ni inspección de aseo, ni autoridades de policía, ni junta de turismo, ni nadie que se preocupe del aseo y embellecimiento de la ciudad (Niño, 1971, p. 1).

En esta década, el municipio tiene como prioridad el generar nuevos espacios públicos e invertir en instituciones públicas, por ello remodela la Plaza de Bolívar y los parques principales, invierte en el nuevo Hospital San Rafael, en las instalaciones del Instituto de Mercadeo Agropecuario (IDEMA) y se continúa con la construcción de nuevos barrios para la ciudad. Por otro lado, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el IGAC, lanzan el *Plan piloto de desarrollo urbano* para el municipio de Girardot, con esto retoman el tema de la avenida de los puentes y plantean desde el estudio geográfico, un diseño vial para implementar en la ciudad.

**Propuesta plan piloto de desarrollo para Girardot.** El plan piloto de desarrollo urbano denomina el sector del embarcadero turístico como zona de renovación urbana, dado a que lo considera zona en deterioro y lo ubica en este tratamiento como zona turística así: "Esta zona comprende en primera instancia, la ribera del río en la parte central de la ciudad, entre los dos puentes. posteriormente esta zona podrá prolongarse hacia el Barrio Buenos Aires continuando por la orilla del río" (IGAC, 1972, p. 70).

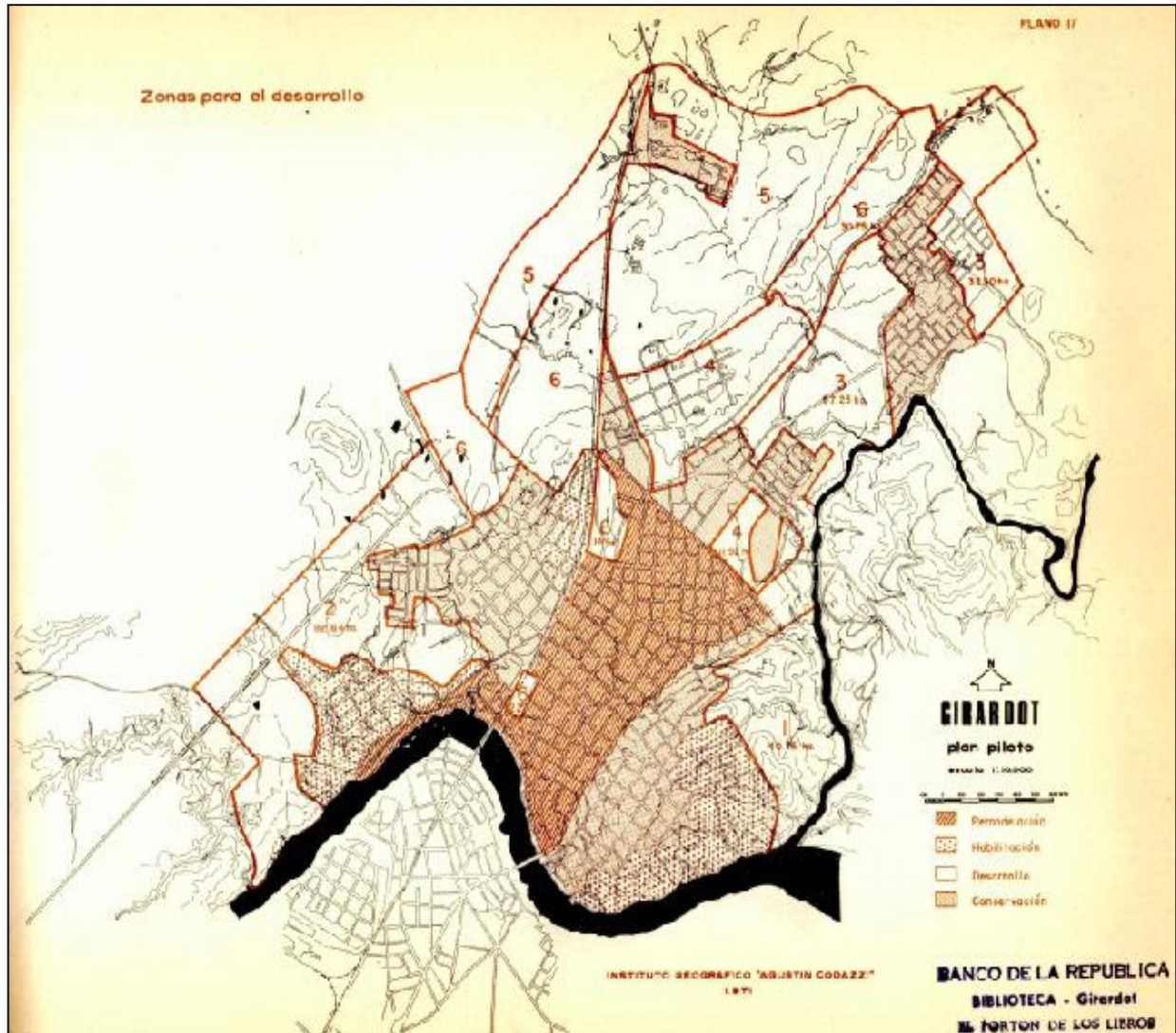


Figura 108. Mapa de las zonas para el desarrollo, plano 17. Fuente: IGAC (1972).

Seguido a esto crea un plan vial para el municipio como se refleja en la Figura 108, con el siguiente objeto: "el plan vial no solo trata de solucionar los problemas que en el sentido del tránsito pueda tener la ciudad, sino que además debe ser una directriz del ordenamiento y el crecimiento de esta". (IGAC, 1972, p. 75). De acuerdo con lo anterior el plan vial lo dividieron en cinco etapas, el sector del embarcadero queda en la segunda etapa denominada Vía Sectorial: avenida paralela a los dos puentes y lo define así:

Reviste de gran importancia como un instrumento dentro de la estrategia general de incremento al turismo y al proceso de renovación urbana en el centro de la

ciudad. La zona denominada de desarrollo urbanístico está constituida básicamente por la ribera del río Magdalena entre los dos puentes, la cual se pretende desarrollar para aprovechar ese potencial turístico, incorporándolo a la estrategia general que en ese sentido debe emprender Girardot. IGAC, 1972, p. 76).

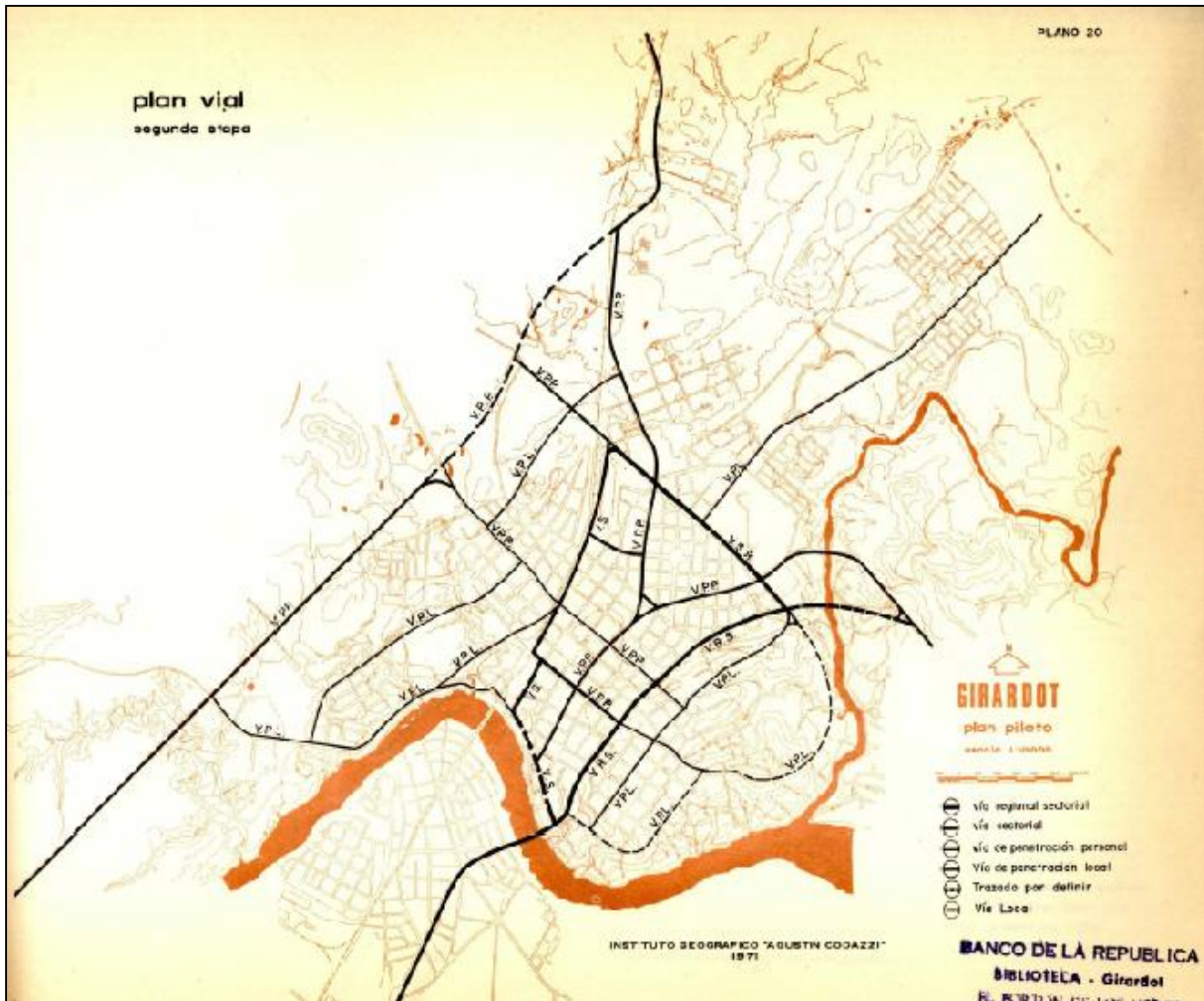


Figura 109. Mapa del plan vial segunda etapa, plano 20. Fuente: IGAC (1972).

Ahora bien, dada esta iniciativa por parte del Instituto Agustín Codazzi (1972), el Consejo Municipal de Girardot aprueba la construcción de la denominada *Avenida de los puentes*, como única alternativa para iniciar la renovación urbana de este sector expresada en la Figura 109, según indica la arquitecta Ángela Rodríguez en su libro *Renovación urbana... Utopía o realidad*

(Rodríguez, 1977-1978), además, en el mismo texto indica el acuerdo n.º 8 de 1971 firmado por el Consejo Municipal de Girardot:

Por el cual se adopta la primera etapa del plan vial y se otorgan unas autorizaciones. El Consejo Municipal de Girardot en uso de sus atribuciones legales acuerda.

Artículo 1: Adoptar como guía para la acción en obras públicas de la Administración Municipal, la primera etapa del plan vial, recomendado por el Instituto Agustín Codazzi, la cual consiste en las siguientes obras:

[...] 7. Apertura de la avenida entre los puentes Férreo y Ospina Pérez.

Autoriza el alcalde para celebrar los contratos de crédito necesarios y los tratados presupuestales que se requieren con el objeto de comprar por negociación directa o judicial los inmuebles necesarios para la realización de la obra de qué trata el numeral 7.

Dichos terrenos serán utilizados entre la orilla del río y la paralela trazada a 200 metros de esta entre el puente Ospina Pérez y el puente del Ferrocarril.

(Rodríguez, 1977-1978, p. 45).

Para cumplir con este propósito, Rodríguez (1977-1978), trae a colación dos leyes creadas por el congreso, en las cuales utiliza los instrumentos de gestión, con la figura de instrumentos jurídicos para intervenir la propiedad:

- La ley 21 de 1917 fijo como causas de expropiación entre otras, ensanches, variaciones o mejoras de las vías públicas de toda clase.
- La ley 1ª de 1943 en su artículo 1. dispone que son motivos de utilidad pública o de interés social para decretar la expropiación de predios urbanos fuera de los determinados en las leyes

vigentes. Las obras de ornato embellecimiento, seguridad, saneamiento, construcción, reconstrucción o modernización de barrios, apertura o ampliación de calles, edificios, etc.

Sin embargo, la preocupación por la arquitecta Rodríguez para cumplir con este fin son de orden ambiental, debido a la erosión de los terrenos y la contaminación del río Magdalena, ya que esto perjudicaría la inversión privada en esta propuesta, como lo advierte a continuación:

Es un proyecto a largo plazo dado el alto costo de su construcción sobre un terreno erosionado. Por un lado, implicaría el desalojo de la población allí establecida, por otra parte, el capital privado no entraría a invertir allí hasta no tener asegurada la descontaminación del río. Para el año 2000, Bogotá arrojará 60 m<sup>3</sup> de aguas negras por segundo, 6 veces el actual caudal mínimo del río Bogotá, 2 veces el caudal medio y lo que es más grave, será la tercera parte del caudal bajo el río Magdalena. Esto sin contar con las aguas negras de Neiva, Ibagué, Espinal y las poblaciones ribereñas localizadas en alto Magdalena (Rodríguez, 1977-1978, pp. 46-47).

Las anteriores observaciones orientadas por la arquitecta Angela Rodríguez, sería sin duda, la principal razón en la toma de decisiones para el desarrollo de este atractivo proyecto retomado por el Agustín Codazzi, es así, como nunca se llevo a cabo esta gran idea.

**Propuesta de renovación urbana.** De acuerdo con lo anterior, Rodríguez (1977-1978), plantea otra alternativa de renovación urbana en el sector, propone en los terrenos donde se proyecta la avenida de los puentes, un sector de hoteles, restaurantes, comercio, cafés y heladerías sobre las terrazas, como también, alrededor del embarcadero turístico, propone un teatro al aire libre y un centro de investigaciones como se observa en la Figura 110. De lo

anterior lo único que se materializó a la fecha es el teatro al aire libre llamado comúnmente como *La media torta*, el cual se encuentra en estado de abandono.

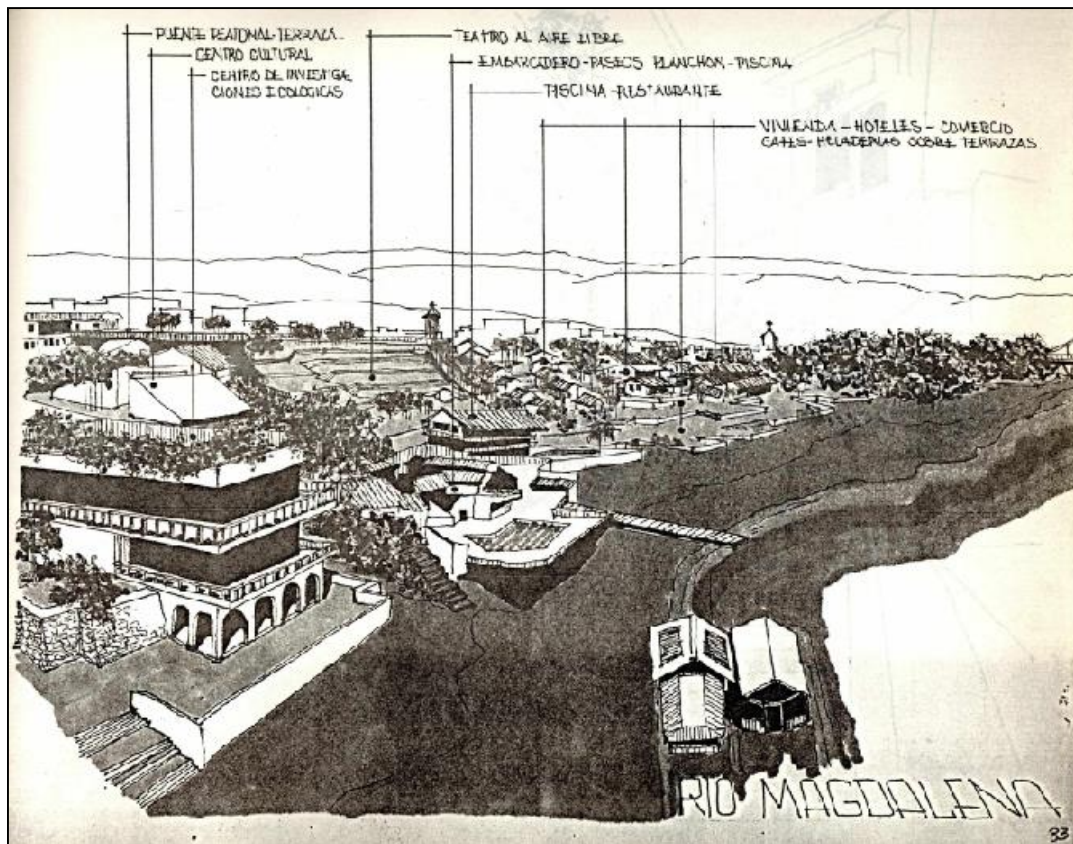


Figura 110. Propuesta de renovación urbana en el embarcadero turístico de Girardot. Fuente: Rodríguez (1977-1978).

En 1985 unos estudiantes de arquitectura de la Universidad Piloto (Fandiño, et al., 1985), desarrollan un plan regulador urbano para Girardot, resaltando la labor realizada por el IGAC en el desarrollo del plan vial para Girardot, por consiguiente, este plan, explica del porque estas propuestas no se han desarrollado, "desafortunadamente los programas de dicho plan no se han cumplido a cabalidad motivados por distintos problemas, especialmente en lo relacionado con dificultades de índole financiera". (Fandiño et al., 1985, p. 164).

**Propuesta plan parcial Girardot vuelve al río.** En 1998 en su preocupación por mejorar la zona céntrica y recuperar el sector del río Magdalena, La Gobernación de

Cundinamarca da la iniciativa de crear un instrumento para dicho fin, por esta razón se formula el plan parcial denominado *Girardot vuelve al río*. En este plan, intervienen la Universidad de los Andes en alianza con el sector público y privado del municipio de Girardot. De acuerdo con el documento de formulación del plan parcial, en su numeral cuatro se indican los objetivos (ver Anexo 3), "con el fin de garantizar un desarrollo territorial consecuente con la política de ordenamiento territorial contenida en el POT " (Gobernación de Cundinamarca, 1998, p. 8).

De acuerdo al plan parcial, el área proyectada para tal fin está situada al sur del municipio contiguo al río Magdalena, sus linderos están determinados de la siguiente manera: por el norte con el camellón de comercio o calle 16, por el sur con el río Magdalena, por el oriente con la carrera séptima y por el occidente con la carrera 15 hasta la calle tercera, dichos linderos están ubicados entre las comunas uno y tres, más exactamente, en los barrios San Miguel, Centro, La Estación, Buenos Aires y Santa Helena, estos barrios son denominados *barrios Obreros* como se observa en las Figuras Figura 111 y Figura 112. La localización identificada por el plan parcial es acorde al objetivo general como centro tradicional, debido que allí, se establecieron los primeros asentamientos del municipio en el año 1852.

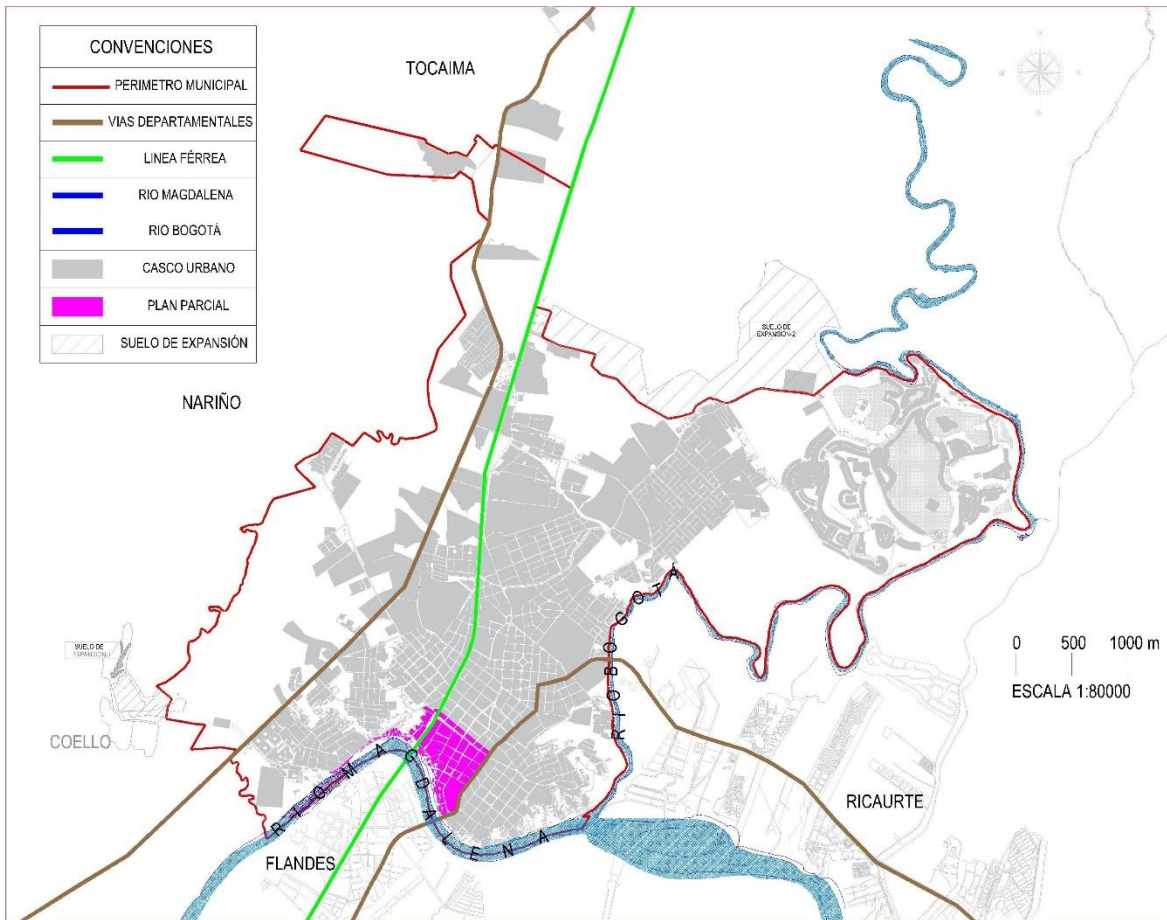


Figura 111. Mapa del plan parcial Girardot vuelve al río, Girardot, escala 1:80000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

Dentro de este plan, se genera un modelo de ocupación territorial que va en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial del año 2000 del municipio de Girardot, para este modelo se identifican siete componentes: ambiental, territorial, infraestructura, cultural, social, político institucional y económico (ver Anexo 4), los cuales indican las debilidades y potencialidades del territorio, con el fin de establecer las soluciones coherentes en la transformación físico - espacial del sector, como también, sus dinámicas sociales, económicas y ambientales.

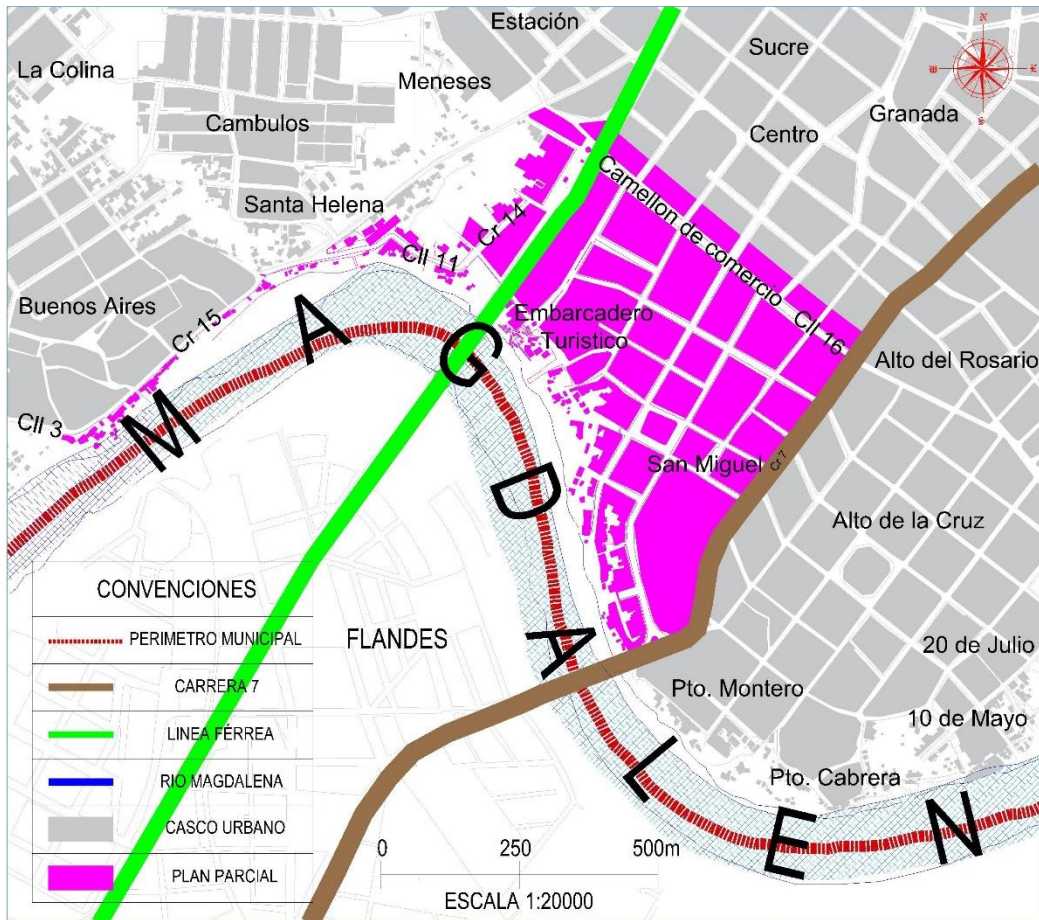


Figura 112. Mapa del plan parcial Girardot vuelve al río, Girardot escala 1:20000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

Tal situación magnifica la gran oportunidad de desarrollo que este plan parcial ofrece al sector, este a su vez, brindaría una identidad municipal volcada netamente al turismo, con sitios realmente convocación turística, que lo benefician no solo a nivel regional o nacional, conseguiría un reconocimiento a nivel internacional, así se lograría atraer no solo turistas del país, también del extranjero. En el documento se evidencia cómo se articula los diferentes actores presentes en el municipio, como son las instituciones públicas mediante su voluntad política para la ejecución de este proyecto en materia de políticas públicas para la inversión y desarrollo, estas deben establecerse directamente en el medio ambiente, la sociedad y la infraestructura; el sector privado en la creencia del plan parcial, con esto, realice las debidas inversiones en el sector, y los habitantes

del municipio en el cuidado de los recursos, infraestructura, valores e historia que ofrece el sector y el municipio, en esta medida, todos estarían vinculados para un mismo fin.

Por otra parte, el plan parcial propone en su sección cuatro *sistemas de equipamientos colectivos*, realizar un sector de equipamientos en el parque del río, así lo describe:

Se entiende como sector de equipamientos en el parque del río el área de la Plaza de la Estación y la de la ribera del río colindante con el puerto.

Se utilizarán las edificaciones existentes, las cuales serán dotadas de un uso específico, a saber:

- La Estación, como un centro cultural y de administración turística.
- La Trilladora del Magdalena, como un club de actividades náuticas.
- La otra trilladora ubicada en la actual carrera 14A, como un centro recreativo.
- La electrificadora, como un centro de convenciones y actividades culturales.
- La casa del jefe de la Estación como una galería y museo de artes e historia local.
- Las edificaciones de la manzana en donde se ubica el Hotel San Germán para usos de hotel, discotecas, librerías, restaurantes y demás similares.

Adicionalmente, se deberá construir como parte del equipamiento del parque, un anfiteatro de conciertos con un área de 2.515 m<sup>2</sup>, con capacidad para 900 personas y un centro artesanal, ubicado sobre el nuevo "Puerto de Mercado" (Gobernación de Cundinamarca, 1998, p. 29).

De estas propuestas solo se han ejecutado la *Estación, como centro cultural y de administración turística*, ya que en este predio se encuentra actualmente establecida la Casa de la Cultura y la segunda propuesta son *las edificaciones de la manzana en donde se ubica el Hotel*

*San Germán para usos de hotel, discotecas, librerías, restaurantes y demás similares, debido a que estos usos se encuentran funcionando en este sector, como se evidencia en las Figuras Figura 113 a Figura 121:*



*Figura 113. La estación, Casa de La Cultura. Fuente: Elaboración propia.*



*Figura 114.* Hotel san Germán. Fuente: Elaboración propia.



*Figura 115.* Parque de la Locomotora. Fuente: Elaboración propia.



*Figura 116.* Parque de la Locomotora (2). Fuente: Elaboración propia.



*Figura 117.* Parque de La Locomotora (3). Fuente: Elaboración propia.



Figura 118. Oro Solido, sector del parque de la Locomotora. Fuente: Elaboración propia.



Figura 119. Viejoteca Mi Cuate, sector del parque de la Locomotora. Fuente: Elaboración propia.



*Figura 120.* Restaurante La Vieja Guardia Las 3 BBB, sector del parque de la Locomotora.

Fuente: Elaboración propia.

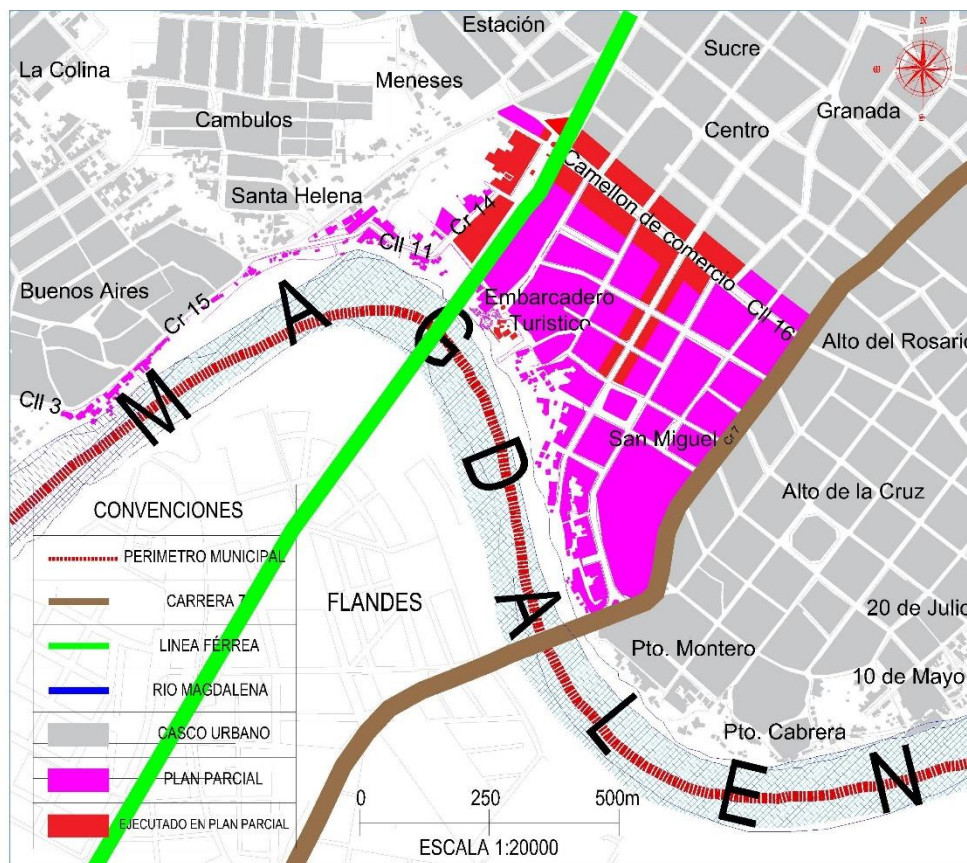


*Figura 121.* Parque Jorge Eliecer Gaitán, contiguo al parque de la Locomotora. Fuente:

Elaboración propia.

Ahora bien, en la sección cinco *Programas y proyectos* (ver Anexo 5), es evidente que estos pretenden mejorar el sector del embarcadero turístico, ya que es el actor principal por ser un centro tradicional histórico, es de resaltar que estos programas retoman ideas antiguas mencionadas en otros documentos, como son el malecón turístico, avenida del río, acceso a Girardot por el puente Ospina Pérez, como también, desea desarrollar con nuevas ideas futuristas, acordes a la actividad que se pretende fortalecer, además, de su gran respeto ambiental y su apuesta por recuperar la tradición, historia y cultural del sector y del municipio.

Sin embargo, la mayoría de estas propuestas no se desarrollaron, y lo poco que se cumplió se hizo por tramos como se observa la *Figura 122* y en las Figuras *Figura 123* a *Figura 124*, a continuación, se evidencia lo realizado:



*Figura 122.* Mapa de lo ejecutado del plan parcial Girardot vuelve al río, Girardot, escala 1:20000. Fuente: Alcaldía de Girardot (2011) y elaboración propia.

## EMBARCADERO TURÍSTICO DE GIRARDOT PARA EL DESARROLLO MUNICIPAL 175

- Bulevar por la calle 16 o camellón de comercio entre las carreras 8 y 14.
- Recuperación del espacio público por la carrera 10 entre calles 12 y 16, con la ampliación de andenes.
- Remodelación del embarcadero turístico de Girardot
- Traslado del monumento "El Boga" del Parque de La Locomotora al sector del Embarcadero Turístico de Girardot
- Remodelación del Parque de La Locomotora
- Recuperación de la malla vial en el sector del Parque de La Locomotora
- Remodelación del Parque Jorge Eliecer Gaitán



*Figura 123.* Bulevar calle 16 o camellón de comercio. Fuente: Elaboración propia.



Figura 124. Bulevar calle 16 o camellón de comercio (2). Fuente: Elaboración propia.

**Propuestas por el plan de ordenamiento territorial.** En el 2011 el Plan de Ordenamiento Territorial de Girardot sufre una modificación por medio del acuerdo 024 de 2011, en este documento menciona al plan parcial *Girardot vuelve al río* en ejecución. Por otro lado, existen planes parciales en proyección, entre ellos está el plan parcial denominado *De nuevo a los ríos Magdalena y Bogotá*, este se encuentra representado en el plano F-18 de noviembre de 2011. El plan parcial en proyección beneficia al sector del embarcadero directamente y tiene por objetivos lo siguiente:

- Desarrollar un proceso de renovación, recuperación que permita un regreso al río en la mayor parte de la ribera
- Diseñar y planificar la estructuración de esta zona urbana de tal forma que correspondan a las exigencias del POT. (Alcaldía de Girardot, 2011, p. 176).

Propuestas para el medio ambiente siempre han estado presentes en los dos planes de ordenamiento territorial de Girardot (2000 y 2011), por esta razón y como lo indica el periódico La realidad girardoteña en la emisión de la II quincena del mes de mayo del 2017, revela lo siguiente:

En la mañana del 23 de junio, la Corporación Prodesarrollo de la Alcaldía municipal lidero una jornada más de reforestación, pero en esta oportunidad en los barrios Obrero y Brisas del Bogotá, interviniendo allí en el sector de ronda del río con un total de 150 árboles nativos de las especies Samán y Cedro Rosado.

Asimismo, en el proceso participaron dependencias municipales como El DATMA, vivienda e infraestructura, esto con el apoyo de la CAR, el Ejercito Nacional y la Unidad Básica de la Policía de Carabineros de Girardot (UBICAR), dando cumplimiento de esta manera al fallo proferido por el Consejo de Estado de la Sala de lo Contencioso 01-479 del 25 de agosto del 2004, que ordena acciones de corto, mediano y largo plazo que se deberán ejecutar en beneficio del río (Oviedo, 2017, p. 4).

Estas son las actividades con las cuales el municipio pretende recuperar la ribera de los ríos Magdalena y Bogotá, además, existen planes parciales en estudio, uno de ellos se denomina *plan maestro de alcantarillado y tratamiento de aguas servidas*, este obedece a las directrices interpuestas por el fallo de la corte constitucional del 25 de agosto y su complementaria el 16 de septiembre de 2004 como se explico en la descripción ambiental del Capítulo dos de esta investigación. Aunque el fallo indica que las exigencias no deberán superar el año 2009, el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Girardot lo expone como un plan parcial en estudio, por otra parte, para reconocer el avance de este plan maestro se consulto con el Ingeniero Yan

Mauricio Almanza Rivas Gerente Técnico de ACUAGYR S.A.E.S.P., entidad prestadora del servicio a lo cual respondió lo siguiente:

Se viene trabajando mes a mes con el municipio, debido al seguimiento por parte del Consejo de Estado en el cumplimiento de estos fallos u ordenes que dan la sentencia, nosotros tenemos responsabilidad en estos dos puntos (pregunta 15, ver anexo 6), nosotros ya hicimos un convenio con el municipio, porque nosotros contamos con un plan maestro de acueducto y alcantarillado, pero la sentencia en uno de sus puntos piden que se actualice; hicimos un convenio con el municipio y por medio de las Empresas Publicas de Cundinamarca hicimos la gestión y ya se está haciendo la contratación de este estudio de actualización del plan maestro de acueducto y alcantarillado y este estudio va a cobijar el diseño definitivo del sistema de tratamiento, o sea está integrado, ya que en Girardot van a existir dos sistemas de tratamiento, uno en el sector San Jorge y otro en el sector de Potrerillos, estos estudios que ya están en fase de contratación por parte de Empresas Publicas de Cundinamarca, pues van a contar con el apoyo de la empresa (Acuagyr) para con el consultor y básicamente se van a establecer los diseños definitivos de los sistemas de tratamiento y de los interceptores.

(Almanza, 2018).

Sin embargo al realizarle la misma pregunta señor Fernando Velandia Pelaz, funcionario de la Corporación Autónoma Regional, sobre la formulacion del plan maestro de acueducto y alcantarillado de la ciudad de Girardot, el respondió lo siguiente:

Se está haciendo por cuenta de la veeduría de la sentencia y por cuenta de la CAR, un control para que los municipios que no tenían un plan de maestro de

acueducto y alcantarillado lo terminen de formular y los que lo tenían lo actualizaran al momento, en eso se está haciendo un control, igual la CAR a [sic] apoyado a algunos municipios en algunos casos con recursos, en otros casos con apoyo logístico para la formulación y actualización de los planes de acueducto y alcantarillado, ahí en esto, está metido como un componente fundamental los PSMV (plan de saneamiento y manejo de vertimientos), esos PSMV se tenían que haber formulado y de hecho se formularon, sin embargo, habían municipios que no lo habían formulado y por ese hecho fueron motivo de trámites y procesos sancionatorios por la corporación, la sentencia obliga a que esos planes se actualicen y se pongan en términos ejecutables para una época precisa, que no se alargue indefinidamente y que los proyectos y programas que se establecieran en esos planes sean cumplidos en un tiempo determinado, en ese orden de ideas la corporación ha ayudado y apoyado a la actualización de esos planes PSMV junto con la Gobernación de Cundinamarca que ha apoyado económicamente a los municipios para la actualización de los PSMV y nosotros como CAR como autoridad ambiental, estamos haciendo un seguimiento estricto de acuerdo con lo que ordena la norma al cumplimiento de esos planes a esos PSMV, estamos haciendo tres visitas de seguimiento anuales, una a ejecución y las otras a obras y estamos exigiendo y tratando que los municipios o los operadores encargados de la ejecución del PSMV, porque los PSMV en cabeza de los municipios o de la empresa operadora de la red de acueducto y alcantarillado...el PSMV es aparte del plan maestro de acueducto y alcantarillado, pero para formular el PSMV se necesita tener un plan de acueducto y alcantarillado, debido a que esto son

EMBARCADERO TURÍSTICO DE GIRARDOT PARA EL DESARROLLO MUNICIPAL 180

complementarios...este documento (el plan maestro de acueducto y alcantarillado) ya existe y se está actualizando el PSMV, el plan de acueducto y alcantarillado demora un tiempo pero ya está finalizado. (Velandia, 2018).

Al analizar las dos respuestas, se evidencia la contrariedad en cuanto a la finalización del plan maestro de acueducto y alcantarillado, es decir, el funcionario de ACUAGYR indica que se está actualizando el documento y el funcionario de la CAR indica que ya está finalizado, sin embargo, para corroborar esta información, se investigó en el SECOP (sistema para la publicación de los procesos de contratación pública) cuales contratos de habían generado para este propósito, y a continuación se evidencia lo que se encontró:

Fecha	Código secop 1	Número del proceso	Objeto	Cuántia	Estado
2016-03-30	15-4488437	CM-PDA-031-2015	Revisión, formulación, ajuste y/o actualización de planes de saneamiento y manejo de vertimientos (PSMV) de áreas urbanas y centros poblados en municipios del departamento de Cundinamarca, enmarcados dentro del plan departamental de aguas	\$1,616,242.430	Celebrado

20 15-09-18	15- 15-4013827	CM- PDA-013- 2015	Estudi os y diseños plan maestro de alcantarillado Veredas del Norte Girardot - Cundinamarca	53	\$524,959,2	Celebr ado
----------------	-------------------	-------------------------	--	----	-------------	---------------

Figura 125. Contratación pública SECOP. Fuente: SECOP y elaboración propia.

En la Figura 125, se evidencia que efectivamente se realizó la contratación pública para la formulación y/o actualización del PSMV para el municipio de Girardot, sin embargo, aunque se registra un contrato para los estudios y diseños del plan maestro de acueducto y alcantarillado, estos obedecen a una vereda específica y no a la totalidad del municipio. Lo anterior establece la veracidad en el manejo de la información por parte de las entidades ACUAGYR y CAR en cuanto a estos temas.

**Propuesta por la Cámara de Comercio.** La Cámara de Comercio encarga a la Fundación Patrimonio Ambiental la realización de un estudio para los municipios de Girardot, Fusagasugá, Zipaquirá y Facatativá en el 2005, en este sugiere alcanzar unas metas para fortalecer el turismo en el municipio de Girardot y recuperar la navegabilidad del río Magdalena, produciendo el menor impacto ambiental posible, esta meta la sugiere así: “plan de acción elaborado para el desarrollo del Puerto Turístico de Girardot y la navegación turística sobre el río Magdalena entre Girardot y Puerto Bogotá” (Cámaras de Comercio Bogotá, Girardot, Facatativá, Fusagasugá y Zipaquirá, 2005, p. 114).

Por otro lado, también realiza un plan de desarrollo 2005 - 2009 y lo denomina *Ciudad de turismo, cultura y paz*, dentro de este plan, las principales propuestas son las siguientes (Cámaras de comercio Bogotá, Girardot, Facatativá, Fusagasugá y Zipaquirá, 2005):

- Apoyo y creación de circuitos acuáticos turísticos regionales, el transporte de pasajeros y carga, mediante la adquisición de un barco multimodal.

- Conservación de la biodiversidad y alternativa para visitas turísticas. (p. 120).

En el año 2007 las Cámaras de Comercio de Bogotá y Girardot realizan *El plan de competitividad de Girardot 2007 - 2019*, el objetivo del plan es consolidar a Girardot como punto principal del turismo en la región del Alto Magdalena. Para los intereses turísticos ribereños, el plan de competitividad inicialmente pretende "la recuperación y demás atractivos naturales que promuevan un desarrollo sustentable" por medio del "Diseño del plan Girardot vuelve al río" (Cámara de Comercio de Girardot, 2007, p. 77).

Para la priorización del plan de competitividad, se generan cinco programas estratégicos, entre los cuales aparece el denominado *Girardot verde*, este programa pretende "alcanzar un aprovechamiento sustentable de los potenciales naturales" (Cámara de Comercio de Girardot, 2007, p. 114), determinándolo de la siguiente manera:

Girardot Verde: Consolidando un programa de sostenibilidad ambiental y de la cultura del reciclaje en Girardot y su zona de influencia. La apuesta productiva por un clúster turístico cuyo foco es el servicio-producto del ecoturismo, debe estar alineado con un entorno adecuado y pertinente, para dar credibilidad a la estrategia de posicionar un Girardot con turismo ecológico en los mercados. (Cámara de Comercio de Girardot, 2007, p. 113).

Para llevar a cabo estos cinco programas, el plan de competitividad relaciona las metas con los proyectos relacionados, como se demuestran en las Figuras *Figura 127* y *Figura 127*:

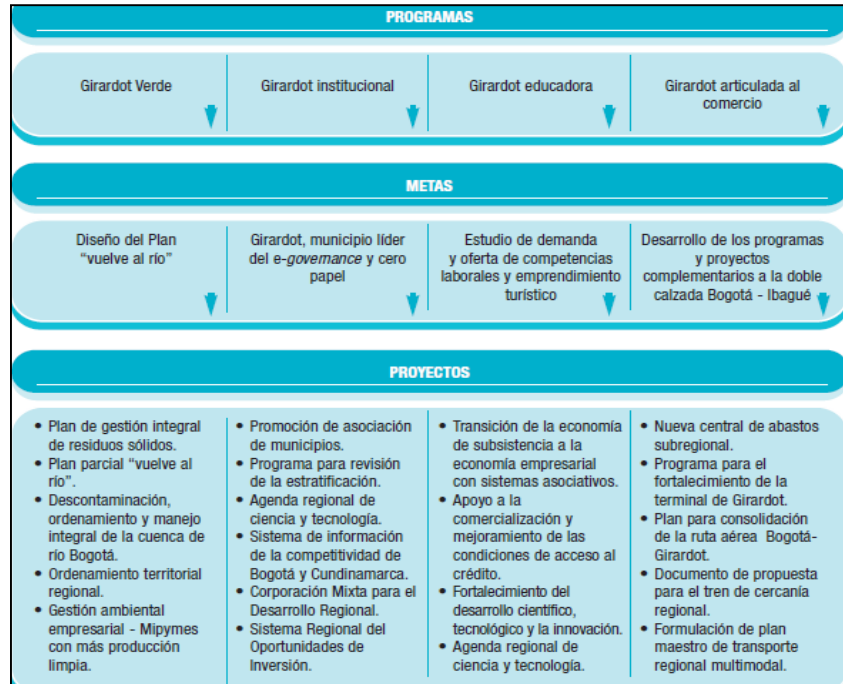


Figura 126. Proyectos asociados a los demás programas estratégicos. Fuente: Cámara de comercio (2007).

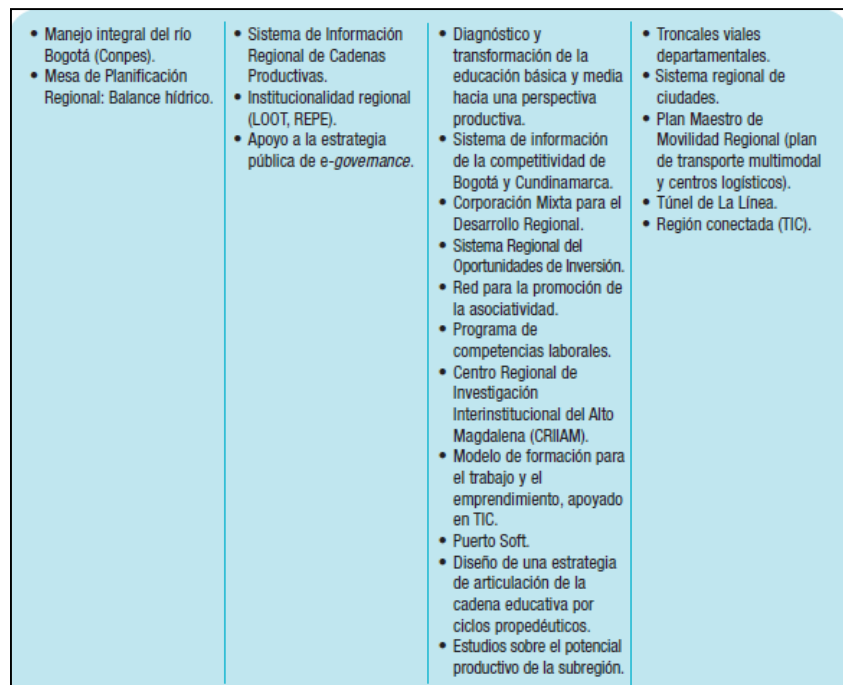


Figura 127. Proyectos asociados a los demás programas estratégicos. Fuente: (Cámara de comercio de Girardot, 2007, pp. 125-126).

Esta propuesta fue incluida dentro del plan de desarrollo municipal 2008-2012 “Progreso con equidad social”, eje – 2 económico integrado, subíndice 4.3.4 sector turismo, de la siguiente manera:

Se pretende estructurar y consolidar un plan estratégico municipal para el turismo, que contribuya a aumentar la competitividad y la promoción de Girardot como uno de los principales destinos turísticos, teniendo como guía el plan económico para la competitividad que tiene hoy Girardot, con el fin de mejorar el crecimiento económico y la calidad de vida, por consiguiente, mayores niveles de productividad, competitividad regional, generación de ingresos y empleos adecuados, a través de estrategias y encadenamientos productivos territoriales que aprovechen al máximo las ventajas comparativas de la subregión y se creen ventajas competitivas sustentables, vinculando los diversos actores e instituciones relacionadas con el desarrollo turístico que impulsen el desarrollo económico local. (Municipio de Girardot, 2008-2018, pp.19, 50).

Para conocer el grado de implementación que tuvo esta propuesta, se le pregunto a la cámara de comercio de Girardot, a lo cual respondió lo siguiente: “En atención a su solicitud nos permitimos comunicarle que estamos adelantando la recopilación de la información para transmitírsela de manera eficaz, si lo solicitado esta dentro de nuestro estudio y si es pertinencia nuestra”. (Cámara de Comercio de Girardot, Alto Magdalena y Tequendama, 2018). (Ver Anexo 6).

**Propuesta el malecón turístico de Girardot.** Respecto al *Malecón turístico de Girardot*, quien esta propuesto en los diferentes documentos citados en este documento, se tiene referencia de una visita que realizo el vicepresidente de la república al municipio de Girardot el 29 de abril

del 2015, el señor Germán Vargas Lleras, y de acuerdo con el periódico El nuevo día donde indica que "Vargas Lleras lideró la firma del convenio suscrito entre Cormagdalena y la Alcaldía para adelantar los estudios y diseños de las obras de protección y adecuación de la orilla del río Magdalena para la construcción del Malecón municipal" (El Nuevo Día, 2015, párr. 6), además el vicepresidente realizo la siguiente afirmación:

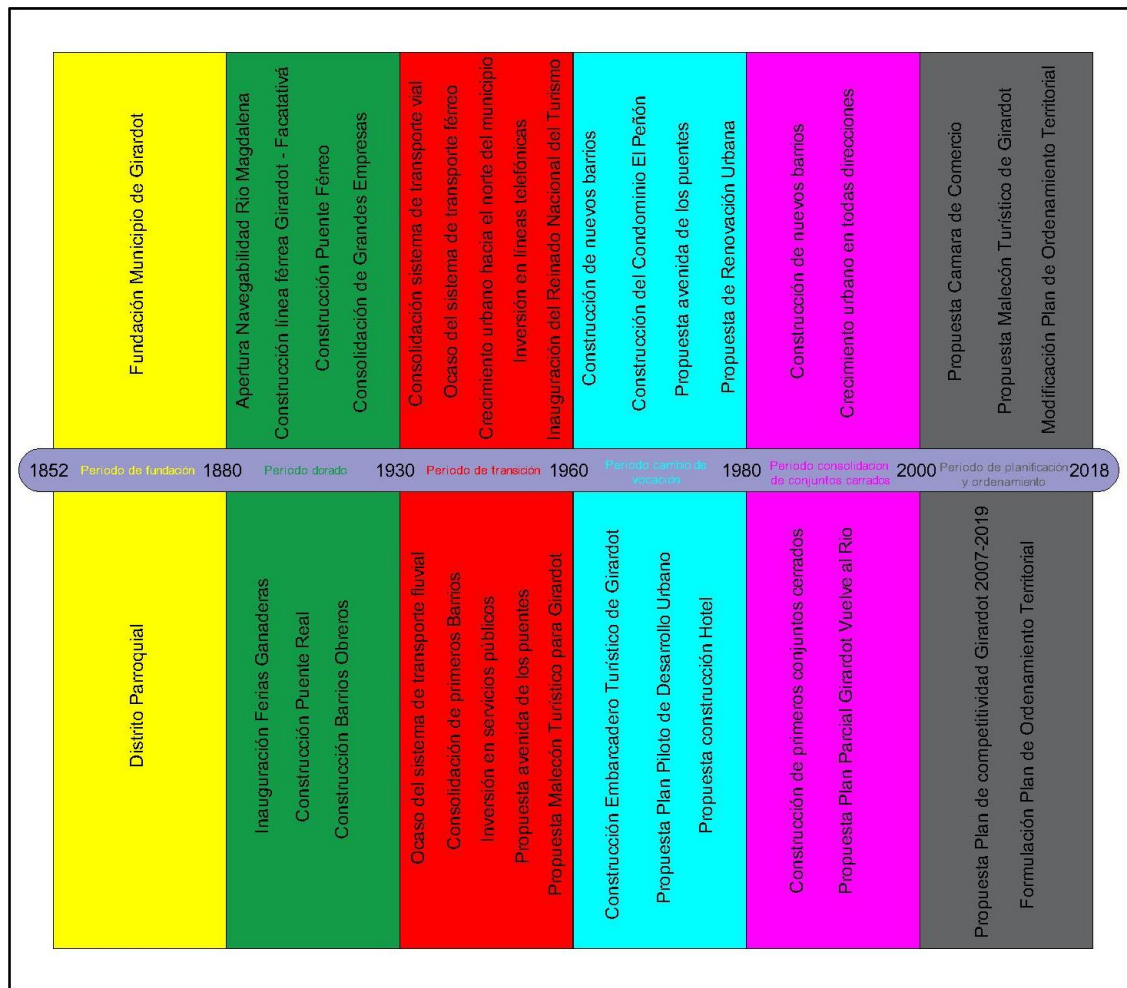
La inversión dispuesta para realizar estos estudios asciende a los \$ 1.816 millones. Con el convenio se pretende, además de ordenar la orilla del río, controlar la erosión, proteger el medio ambiente, e incentivar la recreación.

Por su parte, el director ejecutivo (e) de Cormagdalena, Carlos Núñez, explico que los estudios y diseños de tipo topográfico, arquitectónico y presupuestal son indispensables para las obras previstas para la orilla derecha del río Magdalena, entre el puente vehicular y el puente férreo, "esto permitirá convertirlo en un lugar de aprovechamiento público (El Nuevo Día, 2015, párrs. 7-8).

El alcance en el desarrollo de esta propuesta la responde el Ingeniero Civil y concejal del municipio el señor José Gustavo Lopera Díaz, lo cual indica lo siguiente:

El malecón turístico va a ser implementado por Cormagdalena, La Gobernación de Cundinamarca y Cortolima. El proyecto ha presentado tres estudios diferentes desde el año 2002 hasta el año 2018, llevamos 16 años tratando de implementar un corredor sobre el rio Magdalena y no se han implementado en la primera fase, Cormagdalena a [sic] otorgado recursos pero no se ha podido determinar finalmente por las diferencias entre unos diseños y otros que se han presentado. (Lopera, 2018).

En la *Figura 128* contiene la línea de tiempo de los periodos establecidos en esta investigación:



*Figura 128.* Línea de tiempo de los diferentes periodos analizados: 1852 a 2018. Fuente:

Elaboración propia.

En resumen, las propuestas establecidas para la transformación urbanística del sector del Embarcadero Turístico de Girardot, son coherentes, aplicables y efectivas, sin embargo, se evidencia que la falta de gestión pública para desarrollar estos proyectos, son sin duda el mayor obstáculo para la ejecución de estas. Por otro lado, la falta de información en el porcentaje de implementación de algunas propuestas, deriva en la negación del suministro de dicha información por parte de las entidades encargadas de asumir estos proyectos.

## Capítulo 5

### Conclusiones

El resultado de esta investigación demuestra, que las herramientas de planificación, planes de ordenamiento y planes de gobierno, están orientados al desarrollo turístico del municipio de Girardot como actividad principal, esto se evidencia desde finales de la década de los 50, cuando el municipio sufrió el cambio de actividades portuarias por turísticas, debido a factores directos con los sistemas de transporte implementados en el país.

Para identificar el cambio en la vocación municipal, se recurrió a la historiografía como método de investigación, este evidencia cómo el territorio sufrió un deterioro físico – espacial, además, establece como las dinámicas económicas, sociales y ambientales se dejaron de practicar y por ende trajo consigo el olvido del territorio, por otro lado, este evidencia que verdaderamente si existieron propuestas establecidas para lograr dicha transformación, pero que al final no se ejecutaron en el territorio.

Es de señalar, que las propuestas establecidas para la transformación del Embarcadero turístico de Girardot inician en 1947 y de ahí en adelante, surgen otras nueve propuestas más, que beneficiarían las dinámicas económicas, sociales y ambientales, así como la transformación físico - espacial, direccionada principalmente hacia el turismo.

Entidades públicas y privadas, son las encargadas de formular las propuestas para la transformación urbanística del Embarcadero, estas se pretenden desarrollar a corto, mediano y largo plazo de acuerdo con su necesidad prioritaria, además, la investigación demuestra que estas propuestas no han caducado en su intención, esto quiere decir, que, a pesar de los años y la evolución de la ciudad, logran ser ideas objetivas, para el desempeño turístico exigidos en este tiempo.

Sin embargo, el contrapeso de las propuestas proyectadas para el sector del embarcadero, está directamente relacionado con la expansión urbana que ha sufrido el municipio desde el inicio de su nueva vocación, y es que a raíz de esto, han surgido nuevos sitios de interés turístico en todas direcciones de la ciudad, este hecho podría ser de menor impacto para el sector, si se lograra articular todos los sitios de interés en un solo paquete turístico, el cual se ofrecería a los turistas que visitan al municipio de Girardot.

Ahora bien, de esta expansión urbana se deriva la compra de lo que se llama “segunda vivienda” para vacacionar, estos son los denominados conjuntos cerrados o condominios establecidos en el municipio, quienes ofertan casas o apartamentos en sitios exclusivos, ofrecen mayor seguridad, tranquilidad y recreación en un mismo terreno, esto sin duda es un factor negativo, debido a que los turistas encuentran todo lo que necesitan para vacacionar en un solo lugar, sin la necesidad de desplazamientos a otros sitios de la ciudad, o por mucho, visitan los sitios de interés turístico ubicados en las zonas aledañas de los condominios donde se hospedan. Cabe recordar, que no existen estos nuevos complejos habitacionales implementados en cercanías del Embarcadero de Girardot.

Como la expansión urbana se desarrolla en todas direcciones de la ciudad, las grandes inversiones realizadas por el sector público, son directamente en vías y servicios públicos, todo esto, con el fin de solventar las necesidades de estos nuevos sectores del municipio, por otra parte, el sector privado observa una oportunidad de obtener grandes dividendos en estas nuevas zonas urbanas, realizan inversiones en complejos habitacionales, centros comerciales y cadenas de supermercados, que acogen todas las necesidades de los turistas en Girardot, y como el sector del Embarcadero no se ha beneficiado por esta transformación a lo largo de los años, continua en su estado de deterioro físico - espacial y por ende, sin lograr mejorar sus condiciones urbanas.

Estas nuevas inversiones privadas como los condominios o conjuntos cerrados y centros comerciales, fomentan la fragmentación social, a los primeros solo pueden asistir los propietarios y algunos invitados y los segundos, aunque están abiertos a todo el público, la variedad de ofertas que se realizan en estos centros, solo están al alcance de clases sociales medias y altas, por esta razón, estos nuevos sitios de interés, no logran alcanzar por completo las exigencias del turismo, las cuales establecen además de lo anterior, sitios de interés público, como monumentos, parques, senderos y demás lugares de esta índole.

Por lo anterior y, gracias a la nueva forma de planificar el territorio, nacen los planes de ordenamiento territorial, estos en sus objetivos establecen el fortalecimiento en las prácticas de sus tradiciones, por lo cual, las actividades que siempre se han desarrollado en el municipio de Girardot, están directamente relacionadas con el río Magdalena, este nuevo instrumento logra establecer como vocación principal del municipio el turismo, por ende, el Plan de Ordenamiento Territorial formulado en el 2000 y el modificado en 2011, incluyen como prioridad ejecutar el Plan Parcial denominado “*Girardot vuelve al río*” y como en proyección el denominado “*De nuevo a los ríos Magdalena y Bogotá*”, lo anterior resalta la importancia de responder a la exigencia del turismo en cuanto a escenarios públicos para la recreación de los visitantes, sin embargo, fue muy poco lo que se desarrolló del “plan parcial Girardot vuelve al río”, debido a que solo se intervino uno de los objetivos, el cual es fortalecer el espacio público de la zona delimitada, esto sin duda contraría la proyección de territorio.

Otras entidades públicas realizan propuestas para la transformación de este territorio, pero estas quedan solo en el papel, debido a que la administración argumenta inversión prioritaria en otros sectores y de otro carácter, diferentes al desarrollo turístico en el municipio, es evidente el poco interés que tiene la administración en desarrollar estas 10 propuestas a cabalidad, para

fortalecer la vocación turística, si esto se lograra, traería nuevas oportunidades de empleo y desarrollo económico para Girardot y la Región, mejoraría la calidad de vida de sus habitantes, se emplearían nuevos proyectos para transformar el territorio que ayudasen posicionar nuevamente como una de las mejores ciudades para vacacionar.

Con lo anterior, se cumple el objetivo principal de esta investigación, debido a que se identifican todas las propuestas establecidas en el sector del Embarcadero Turístico de Girardot desde la década de los 50, además, se analizan una por una en su coherencia, aplicabilidad y efectividad, y se establece la pertinencia de estas en cuanto a la transformación físico – espacial se requiere, para atraer de nuevo las dinámicas económicas, sociales y ambientales de este territorio, se concluye que, la falta de aplicabilidad de las propuestas, no permite el desarrollo urbanístico del sector, así este territorio no logra establecerse como una pieza fundamental en la vocación turística implementada en el modelo de ciudad que practica el municipio de Girardot.

### **Recomendaciones**

Las propuestas establecidas en el sector del embarcadero turístico de Girardot enunciadas en el capítulo IV, pretenden transformar las dinámicas sociales, ambientales y económicas practicadas hasta ahora, como también, cambiar por completo el avanzado aspecto de deterioro y abandono físico - espacial que se evidencia, lo anterior con el fin, de mejorar la calidad de vida de los habitantes del sector, aumentar el flujo de turistas, atraer la inversión del sector público y privado para fortalecer sus dinámicas económicas y bajar en una grado muy alto la contaminación de la ronda del río Magdalena.

De acuerdo a lo anterior, el tratamiento de renovación urbana avista como el instrumento mas adecuado para resolver dichas necesidades, este plantea rediseñar el área a intervenir, con el fin de establecer nuevas dinámicas socioeconómicas en el sector, por lo cual, la administración

pública debe ser el principal promotor de este tratamiento, quien dentro de sus facultades debe establecer políticas públicas para realizar inversiones en compra de predios y mejora de equipamientos, con el propósito, de transformar el entorno del sector del Embarcadero Turístico de Girardot, y así, lograr atraer el sector productivo en el territorio.

Para lograr resolver el problema de investigación, el cual indica cómo mejorar las condiciones urbanas del sector del embarcadero mediante las propuestas establecidas en su coherencia, aplicabilidad y efectividad, se realizan las siguientes recomendaciones:

1. Establecer al Embarcadero Turístico de Girardot, como sitio representativo de Girardot, esto con el fin, de rescatar la cultura y tradición del río, objetivos que son primordiales en la formulación del plan de ordenamiento territorial del municipio de Girardot.
2. Orientar el desarrollo municipal hacia el turismo, con esto, surgirían nuevos proyectos de diseño urbanístico que den respuesta a esta exigencia, por lo cual, mejoraría la infraestructura ofertada para este fin y se crearían nuevos sectores de esparcimiento y recreación.
3. Desarrollar proyectos de renovación urbana en el sector del Embarcadero Turístico de Girardot, esto para transformar el aspecto de abandono y olvido físico - espacial, y así, lograr atraer las grandes empresas dedicadas al turismo, para que lo exploten económicamente y reanuden las dinámicas sociales alguna vez establecidas en el sector.
4. Capacitar a la población girardoteña en temas de cultura y turismo, para que formalicen pequeñas y medianas empresas en la explotación del turismo en el municipio, lo anterior para potencializar la economía y vocación del municipio de Girardot.
5. Formalizar políticas públicas que intervengan los ríos Magdalena y Bogotá, para lograr descontaminarlos gradualmente, con el fin, de reanudar actividades como la pesca,

eventos náuticos y festividades, que se practicaban con mayor frecuencia en el sector del Embarcadero Turístico de Girardot.

6. Orientar cátedras de historia, cultura y turismo en las diferentes instituciones educativas, como colegios, institutos y universidades, esto para desarrollar ideas innovadoras en aspectos culturales y turísticos, para que estas sean una solución eficaz en la intervención del territorio y logren potencializar la vocación y modelo de ciudad del municipio de Girardot.
7. Formular de manera adecuada el plan de ordenamiento territorial del municipio de Girardot, esto se logra, con la participación de los habitantes de Girardot, en la toma de decisiones pertinentes y coherentes, para un apropiado desarrollo municipal.
8. Implementar las propuestas indicadas en la investigación, con el fin, de fortalecer la vocación, cultura, medio ambiente y economía del municipio, además, esto lograría realizar una transformación físico - espacial en el territorio, adecuadas a las exigencias de una ciudad competitiva en términos de turismo.
9. Ejecutar el plan maestro de acueducto y alcantarillado para el municipio de Girardot, unos de sus principales objetivos es dotar al municipio con plantas de tratamiento de aguas residuales, al lograr esto, bajarían en un alto grado los índices de contaminación del río Magdalena, principal promotor del turismo en el municipio de Girardot.
10. Remodelar los escenarios de cultura presentes en el sector del Embarcadero Turístico de Girardot, como el teatro del parque la media torta, el cual se encuentra en total abandono y por obvias razones no se presta el servicio a la comunidad, por otro lado, realizar la compra de los antiguos inmuebles de las trilladoras Magdalena, Grace y SKN, con el fin

de adecuarlos para presentaciones culturales y así fomentar la cultura en el municipio de Girardot.

11. Reconstruir nuevamente el Embarcadero Turístico de Girardot, para que este preste sus servicios de piscina, bar y restaurante a los Girardoteños y turistas que acuden a este importante lugar.
12. Desarrollar rutas turísticas por el río Magdalena que articulen los municipios del Huila, Tolima y Cundinamarca, se debe implementar la construcción de nuevos puertos fluviales y malecones turísticos sobre el río, esto fortalecería el turismo fluvial regional y aumentaría los intercambios culturales y económicos en esta región.
13. Retomar el sistema férreo como sistema de transporte, por medio de la reconstrucción de las líneas férreas existentes, desarrollando una ruta que articule los municipios del Huila, Tolima y Cundinamarca por donde pasa este sistema, con esto se articula el turismo férreo regional y aumentaría los intercambios culturales y económicos en la región.
14. Articular los centros históricos de los municipios de Flandes, Ricaurte y Girardot, por medio de un diseño urbano, con rutas turísticas e históricas, que logren establecer la relación de estos tres municipios conurbados en su historia y en sus dinámicas económicas, sociales y ambientales.
15. Establecer rutas turísticas locales, que partan desde los sitios más representativos del municipio hasta el río Magdalena, por medio de ciclорrutas y alamedas, aumentando de gran manera el espacio público e incentivando a la práctica deportiva.
16. Desarrollar un sendero ecológico adyacente al río Magdalena con estaciones para refrescar a las personas, con el fin promover actividades físicas en el sector, esto para atraer la mayor población posible a las proximidades del río Magdalena.

17. Realizar el diseño de un parque lineal, que inicie en el parque de la juventud, continúe por el parque de los periodistas, las antiguas bodegas del tren, el sendero de la calle 14 hasta llegar al parque de la locomotora, para luego direccionarlo a inmediaciones del río Magdalena, este sería otro atractivo turístico para el municipio.

18. Promover las tiendas de artesanías, restaurantes, bares y discotecas en el sector del Embarcadero Turístico de Girardot, se distinguen estas actividades, debido a que son las practicadas mayormente por los turistas que acuden al municipio de Girardot, esto cambiaría por completo el aspecto del sector.

Las anteriores recomendaciones deberán establecerse como prioritarias en el modelo de ocupación del territorio determinado por el municipio, razón por la cual, estas serán implementadas dentro de los tres siguientes periodos constitucionales, comprendidos en periodos de corto, medio y largo plazo, por medio de los planes de desarrollo adoptados por la administración municipal, con el fin, de priorizar una gran parte de las inversiones municipales para este fin. A continuación se visualizara la manera de realizar estas acciones a corto, mediano y largo plazo:

Tabla 15 *Acciones para el desarrollo*

ACCIONES PARA EL DESARROLLO DE RECOMENDACIONES					
Periodo de tiempo (plazo)	Item	Actividad	Recomendación a la que se aplica	Actores y Sinergias	Ruta critica
Corto	1	Formulación de políticas públicas orientadas en la priorización para la ejecución de estas propuestas.	1, 2, 5, 18	Administración pública	No aplica, estudios preliminares
	2	Actualización de los planes parciales para la intervención del territorio.	3, 7, 8	Administración pública, sector privado, juntas de acción comunal	No aplica, estudios preliminares

EMBARCADERO TURÍSTICO DE GIRARDOT PARA EL DESARROLLO MUNICIPAL 195

	3	Elaboración de diseños urbanísticos para el sector.	15, 16, 17	Administración pública	No aplica, estudios preliminares
	4	Elaboración de diseños de proyectos a gran escala propuestos para el sector.	12, 13, 14	Administración pública, Gobernación de Cundinamarca	No aplica, estudios preliminares
	5	Finalizar los planes maestros de acueducto y alcantarillado.	5	Acuagyr S.A.E.S.P, Administración Municipal, Gobernación de Cundinamarca	No aplica, estudios preliminares
Mediano	6	Capacitación de la población inmersa en el área de influencia, para generar sector productivo autóctono.	4, 6	Administración pública y Cámara de Comercio	Cumplimiento item 3
	7	Compra de predios.	10	Administración pública	Cumplimiento de las actividades a corto plazo
	8	Mejoramiento de equipamientos.	10, 11	Administración pública	Cumplimiento de las actividades a corto plazo
	9	Ejecución de planes maestros.	9	Acuagyr S.A.E.S.P, Administración Municipal, Gobernación de Cundinamarca	Cumplimiento item 5
Largo	10	Ejecución de planes parciales en el sector.		Administración Pública, Gobernación de Cundinamarca	Cumplimiento items 2 y 3
	11	Ejecución de proyectos a gran escala propuestos para el sector.		Administración Pública, Gobernación de Cundinamarca	Cumplimiento item 4

*Nota.* Fuente: Elaboración propia.

Este territorio extravió por completo su identidad, debido a que perdió su vocación y el principio de integralidad en sus dinámicas actuales, por esta razón, aunque se ejecuten las propuestas establecidas desde los años 50, no se lograría cumplir totalmente el objetivo de mejorar

las condiciones actuales del sector, dado a que estas corresponden a otras etapas de desarrollo urbanístico, por lo cual, se debe hacer efectivas la ejecución de las propuestas establecidas en las recomendaciones de esta investigación que corresponden a un contexto actual en desarrollo y transformación del territorio requeridas en las exigencias vanguardistas de la vocación turística practicadas por otras ciudades dedicadas a esta actividad.

Ahora bien, estas nuevas propuestas establecidas en las recomendaciones, además de pretender transformar las condiciones físico – espaciales actuales del sector, busca la sustentabilidad y sostenibilidad desde la descontaminación en cierto grado de los ríos Magdalena y Bogotá, con esto, se logre también integrar las dinámicas económicas y sociales que necesita el Embarcadero Turístico de Girardot, para que este vuelva a ser reconocido como el lugar más representativo del municipio, y a su vez, se transforme en un escenario de desarrollo de conocimiento cultural, que permita dar a conocer la historia, geografía, folclor y gastronomía, así como también, un sitio de información turística para todo aquel que pretenda conocer el municipio en su totalidad.

Cabe resaltar, que este no será el único producto de investigación del sector del Embarcadero Turístico de Girardot, se plantea la necesidad de abordar este elemento como factor inicial de posibles desarrollos exploratorios en el Alto Magdalena, con el fin, de reconocer la importancia de estos en toda la región, por otro lado, continuare con el que hacer investigativo sobre el municipio y la región.

### Referencias

- Abril, V. H. (2007). *Métodos de la investigación* (presentación). Recuperado de <http://files.seminario-de-investigacion.webnode.es/200000008-8728c89043/M%C3%A9todos%20de%20la%20Investigaci%C3%B3n%20-%20Abril%20PhD.pdf>
- Arango, G. (2001). *La vivienda en Colombia en el cambio de siglo: herencias y retos*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia sede Medellín
- Alcaldía de Girardot. (2008). *Plan de desarrollo municipal 2008-2012 “progreso con equidad social”*. Girardot: Municipio de Girardot.
- Alcaldía de Girardot. (2011). *Plan de ordenamiento territorial "POT" municipio de Girardot*. Girardot: Municipio de Girardot.
- Alcaldía de Girardot. (2012). *Plan de desarrollo municipal 2012-2015 “Girardot tiene con que”*. Girardot: Municipio de Girardot.
- Alcaldía de Girardot. (2014). *Sistema de gestión ambiental municipal (SIGAM) Girardot 2014-2026*. Girardot: Municipio de Girardot.
- Alcaldía de Girardot. (2016a). *Actualización del plan de gestión integral de residuos sólidos (PGIRS) de Girardot*. Girardot: Municipio de Girardot.
- Alcaldía de Girardot. (2016b). *Plan de desarrollo municipal 2016-2019 “Girardot para seguir avanzando”*. Girardot: Municipio de Girardot.
- Arias, F. (1999). *El proyecto de investigación, guía para su elaboración* (3.<sup>a</sup> ed.). Caracas: Episteme. Recuperado de <http://www.smo.edu.mx/colegiados/apoyos/proyecto-investigacion.pdf>

Benavides, D. (2014). El ferrocarril el gigante vencido por la corrupción. *Revista dimensión empresarial*, 12(1), 98-110. DOI: <http://dx.doi.org/10.15665/rde.v12i1.74>

Caicedo, E. y García, G. (1971). *Evaluación del grado de contaminación del río Bogotá* (Ponencia). Bogotá: Universidad de Los Andes.

Cámaras de comercio Bogotá, Girardot, Facatativá, Fusagasugá y Zipaquirá. (2005). *Fortalecimiento del sector turístico*. Bogotá: Cámara de comercio de Bogotá.

Cámara de comercio de Girardot. (2007). *Plan de competitividad Girardot 2007 - 2019*. Girardot: Cámara de comercio de Girardot.

Consejo de Estado. (2014). *Acción popular: Recursos de apelación interpuestos contra las providencias de 25 de agosto y su complementaria de 16 de septiembre de 2004 proferidas por la sección cuarta, subsección "B", del tribunal administrativo de Cundinamarca* (en línea). Recuperado de <http://www.derechos.org/nizkor/colombia/doc/riobogota.html>

Corporacion Autonomia Regional. (2006). *Elaboración del diagnostico, prospectiva y formulación de la cuenca hidrográfica del río Bogotá*. Bogotá: s. e..

Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca. (2006). *Plan de ordenación y manejo de la cuenca hidrográfica del río Bogotá. Resumen ejecutivo*. Recuperado de <https://es.calameo.com/books/0012068434cf860c21e85>

Delgado, G. (2010). Conceptos y metodología de la investigación histórica. *Revista cubana de salud pública*, 36(1), 1-8. Recuperado de [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0864-34662010000100003](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-34662010000100003)

El Nuevo Día. (2015, 29 abr.). *Girardot tendrá moderno malecón sobre el río Magdalena*.

Recuperado de <http://www.elnuevodia.com.co/nuevodia/mundo/colombia/255628-girardot-tendra-moderno-malecon-sobre-el-rio-magdalena>

Estévez, E. (1930). Pasado presente y futuro de nuestra ciudad. En Departamento de Cundinamarca, *Girardot en MCMXXX* (vol. único). Girardot: Biblioteca del Banco de la República, Girardot, p. 10-12.

Fandiño, M. A., Laborde, C. A., Mejía, J. C., Navarrete, N. G., Olave L. M., Daza, E., y Rincón, R. (Dir.) (1985, jul.). *Plan regulador urbano para Girardot* (trabajo de grado, Arquitectura, Universidad Piloto de Colombia, Bogotá).

Giménez, G. (1996, dic.). Territorio y cultura. *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, 2(4), 9-30. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/316/31600402.pdf>

Gobernación de Cundinamarca. (1998). *Plan parcial Girardot vuelve al río*. Bogotá: Gobernación de Cundinamarca.

Contreras, V. (1971, ene.). *Girardot. Alternativas socioeconómicas y administrativas para la planeación municipal*. Bogotá: Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico (CEDE), Universidad de los Andes.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi (Bogotá). (1972). *Plan piloto de desarrollo urbano de Girardot*. Bogotá: Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Martínez, M. A. y Betancourt, M. (2008). *Girardot: uno de los siete caminos*. Girardot: Banco de la República.

Montañez, G. y Delgado, O. (1998). Espacio, territorio y región: Conceptos básicos para un proyecto nacional. *Cuadernos de Geografía*, 7(1-2), 120-134. Recuperado de [https://acoge2000.homestead.com/files/Montanez\\_y\\_Delgado.\\_1998.pdf](https://acoge2000.homestead.com/files/Montanez_y_Delgado._1998.pdf)

## EMBARCADERO TURÍSTICO DE GIRARDOT PARA EL DESARROLLO MUNICIPAL 200

Niño, J. J. (1953-1954). *Gentes y hechos de Girardot* (T. 1). Girardot: Talleres de El Diario.

Niño, J. (1955, 5 de feb.). *A teléfonos y acueductos serán dedicados los fondos municipales*. El Diario.

Niño, J. (1958, 19 de nov.). *Obra provechosa para Girardot proyectó el diputado Barreto*. El Diario.

Niño, J. (1963, 22 de oct.). *Proyecto de ley para construcción de plaza y de ferias y avenida sobre el río fue presentado*. El Diario.

Niño, J. (1964, 30 de may.). *Embarcadero Turístico, un lugar de recreo que coloca a Girardot entre las principales ciudades del interior*. El Diario.

Niño, J. (1966, ago.). *Dos fotos: Dos realizaciones fantásticas para el incremento del turismo local y nacional*. El Suplemento.

Niño, J. (1971, 14 de sep.). *Impresionante abandono se observa en inmediaciones del Embarcadero*. El Diario.

Ocampo, J. (1994). *Historia económica de Colombia* (4.<sup>a</sup> ed.). Bogotá: TM editores.

Oviedo, J. (2017, may.). *Avanzando con las jornadas de reforestación en beneficio del río Bogotá*. Girardot: Periódico La realidad Girardoteña.

Radio unipiloto online. (2018). *Programa radial: Infraestructura y desarrollo sostenible*.

Girardot: Universidad Piloto de Colombia SAM

Rodríguez, A. (1977-1978). *Renovación urbana... Utopía y realidad*. (Tesis de grado, Arquitectura, Universidad de los Andes, Bogotá).

Valero, P. (1960, 24 de dic.). *Una idea en pro del turismo y defensa del río*. El Diario.

## Anexos

## Anexo 1

## Cuadro de Coherencia de la Investigación

Componente	Descripción
<b>Tema</b>	Las propuestas de planificación, planes de ordenamiento y planes de gobierno establecidas para el mejoramiento del sector del embarcadero de Girardot - Cundinamarca.
<b>Área de énfasis</b>	Planificación - Gestión.
<b>Descriptor del objeto de estudio</b>	Planificación, planes de ordenamiento y de gobierno, dinámicas territoriales.
<b>Contexto</b>	<p>El Embarcadero Turístico de Girardot, se encuentra ubicado en el barrio San Miguel perteneciente a la comuna I del municipio de Girardot – Cundinamarca a orillas del río Magdalena, este sitio se denominaba antiguamente como El Puerto de Los Guamos, lugar donde se desarrollaron actividades de importaciones y exportaciones desde el interior del país, a finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX.</p> <p>El sector fue el protagonista principal en el desarrollo económico y social del municipio; primero por realizar actividades portuarias con la comercialización de materias primas y productos que salían y llegaban al interior del país y segundo por la transformación de sus actividades a mediados del siglo XX direccionadas al turismo, razón por la cual, se remodela a lo que hoy en día conocemos como el Embarcadero Turístico de Girardot.</p> <p>Hoy se reconoce como un sector olvidado y evidentemente deteriorado física, social, económica y ambientalmente, parece que ha quedado suspendido en el tiempo, su aspecto físico no relaciona el poderío que tuvo en su época dorada, en el cual fue denominado el principal puerto del interior del país, con sus trilladoras y empresas dedicadas al acopio de material y proceso de materias primas, ahora relegadas a inmuebles abandonados. Esta marcha del sector productivo ocasiono la pérdida de empleo de los habitantes del sector que se beneficiaban de dichas empresas que generosamente brindaban sustento a estas familias, por otro lado, la contaminación del río Magdalena, extinguió la pesca como su última actividad con la cual contaban los lugareños, razón por la cual, las actividades sociales del sector se transformaron radicalmente. Por lo anterior, no se evidencia una aplicación de políticas públicas que generen proyectos que logren transformar las condiciones urbanísticas del sector del Embarcadero Turístico de Girardot y así, mejore la calidad de vida de sus habitantes.</p> <p>Sin embargo, el sector no renuncia a desaparecer, razón por la cual, se continua prestando actividades como los paseos en lancha hasta la “Isla del Sol”, sitio localizado en el municipio de Ricaurte, y la</p>

	gastronomía, actividades ejercidas por una empresa de mucha tradición como lo es La Barca del Capitán Rozo, compañero inseparable del río Magdalena y fiel testigo de la transformación físico – espacial del sector desde la década de los 40.
<b>Pregunta</b>	¿Por qué las propuestas de planificación no han generado cambios en las condiciones del sector del embarcadero de Girardot - Cundinamarca?
<b>Problema</b>	La coherencia, aplicación y efectividad en las propuestas de planificación establecidas en el sector del embarcadero de Girardot, que no han mejorado sus condiciones.
<b>Objeto de estudio</b>	Condiciones urbanas del embarcadero de Girardot determinadas por las lógicas de sostenibilidad.
<b>Objetivo General</b>	Analizar las propuestas establecidas en las herramientas de planificación, planes de ordenamiento y planes de gobierno, en su coherencia, consistencia y congruencia, analizadas teniendo como base la aplicación y efectividad al momento de impactar el territorio, para entender, mediante una revisión historiográfica del territorio, las condiciones urbanas actuales del embarcadero.
<b>Objetivos específicos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Explorar las condiciones físico - espaciales, sociales, económicas, jurídicas - normativas y de ordenamiento actuales del embarcadero mediante el levantamiento de información y revisión documental, para identificar la transformación que ha sufrido el territorio en su proceso histórico en su trazabilidad de tiempo y espacio.</li> <li>2. Describir el proceso histórico del desarrollo urbano del embarcadero, para explicar las condiciones actuales a partir de la sistematización historiográfica.</li> <li>3. Analizar la coherencia, aplicación y efectividad de las propuestas en las condiciones urbanas del sector desde la década de los 50 hasta el día de hoy, que se encuentran en las herramientas de planificación y los planes de ordenamiento, a partir de la contrastación en la ejecución de estos, para identificar los factores de deterioro en el territorio en su estado actual.</li> </ol>

*Nota.* Fuente: Elaboración propia.

## Anexo 2

## Hechos Históricos y Urbanísticos de Girardot

1960	Creación	Amparo del niño
	Inician	Construcción del barrio San Jorge 306 viviendas
1961	Inician	Construcción I etapa barrio Centenario Lotes y se entregaron 63 viviendas
1962	Creación	Oficina del instituto de crédito territorial
1963		Se cae el puente de Flandes
	Fundación	Casa de La Cultura
	Creación	Teatro cultural "Luis Enrique Osorio"
	Construcción	Estadio Municipal
	Inician	Construcción del barrio Kennedy (500 viviendas)
1964	Censo Nacional	Existen 76.990 habitantes
	Inauguran	Planta y dependencias del acueducto de Girardot
	Inician	Construcción de la II etapa del barrio Kennedy con 200 viviendas
1965	Inician	Construcción Catedral de Girardot
1965-1970	Inician	Construcción barrio Blanco
1966		Continua la construcción de la segunda etapa del barrio Kennedy con 180 viviendas
1967	Inician	Construcción IV etapa del barrio Kennedy con 201 viviendas
1969	Inician	Construcción V etapa del barrio Kennedy con 200 viviendas
	Inician	Construcción II etapa del barrio Centenario con 64 viviendas
1970	Inician	Construcción VI etapa del barrio Kennedy con 200 viviendas
1971	Inician	Construcción VII etapa del barrio Kennedy con 206 viviendas
1972	Creación	Parroquia del Espíritu Santo del Kennedy
	Inician Diseño	Condominio el Peñón
1973	Inician	Construcción I etapa del barrio Primero de Enero con 103 viviendas
1974	Inauguran	Instituto Técnico universitario de Cundinamarca
	Inician	Construcción barrio Las Acacias
1975	Inician	Construcción II etapa del barrio Primero de Enero con 103 viviendas
	Inician	Construcción en el barrio Los Cámbulos con 104 viviendas
1976	Inician	Construcción III etapa del barrio Primero de Enero con 96 viviendas
	Inician	Construcción II etapa del barrio Los Cámbulos con 84 viviendas y se construye la VIII etapa del barrio Kennedy con 100 viviendas
1978	Inician	Construcción IV etapa del barrio Primero de Enero con 42 viviendas
	Inician	Construcción IX etapa del barrio Kennedy con 43 viviendas
	Inauguran	Catedral de Girardot

EMBARCADERO TURÍSTICO DE GIRARDOT PARA EL DESARROLLO MUNICIPAL 205

1979	Inician	Construcción V etapa del barrio Primero de Enero con 79 viviendas
	Inician	Construcción del barrio El Paraíso
1980-1982	Inician	Construcción urbanización La Esperanza con 206 viviendas
1983	Inician	Construcción barrios La Magdalena III, El Refugio, Bello Horizonte y Diamante I etapa
1984	Inician	Construcción barrio Los Arrayanes y barrio La Colina I etapa
1985	Inician	Construcción barrio Santa Rita, La Alameda y La Esmeralda
1986	Inician	Construcción barrio La Campiña I y II etapa, El Cedrito, El Palmar y Los Almendros
	Inician	Actividades La Universidad Piloto de Colombia
1987	Inician	Construcción barrios Juan Pablo II, Parque Tocarema, Alcatraz, El Cedro y Ciudad Montes
1988	Inician	Construcción barrio El Triunfo
1989	Inician	Construcción barrios La Campiña III etapa, Bello Horizonte y Mi Futuro
1990	Inician	Construcción barrios La Esmeralda III, La Colina II Aptos, El Rincón del Alto
1991	Inician	Construcción Las Mercedes
1992	Inician	Construcción barrios Portobello, San David, Bonanza, Alicante I, Hacienda el Paso, Altos del Peñón, Villanpiss y La Magdala
1993	Inician	Construcción barrios Volver a Vivir I y II, El Mirador, Diamante Popular, La Colina L.R.S., Alcatraz II, Zarzuela, Portobello II, Tulipanes, Prados, Chico Club, Solaris, Excalibur, La Carolina, Guadales y Alicante II
1994	Inician	Construcción barrios La Tatiana, La maravilla, La 40, Parque Bocas de Bogotá, Santa Ana, Villa Yanneth, Parque Central, Santa Isabel, Mansión del Peñón, Colina Real II, Alcatraz Manzana D, Toledo, El Nogal, Villa Kennedy, Edificio Algarrobo, Edificio Aranjuez, Bosques del norte, San Luis
1995	Inician	Construcción barrios Villa Paola, Santa Isabel II, Santa Mónica Manzana K, Condado San Luis, Volver a Vivir, Torre 9 Edificio Dicomet, La Zaragoza, La Quinta, Edificio San Lucas, Villa Alexander, Palmeras y Los Rosales
1996	Inician	Construcción barrios Santa María del Peñón, Portal del Mirador, Villa Cecilia, Portal de la Hacienda, Los Mangos, Brisas de Girardot, Remanso Reservado, La Arboleda, Madeira, El Divino Niño, El Mirador de San Jorge, Altos de Berlín y Colina Campestre
1997	Inician	Construcción barrios Villa María, Tejares del Norte, Agrupación Villas de Alcatraz, Villa del Carmen, El Portal del Peñón, Río Grande, Rincón de La Colina, Santa Paula, Parque Habitacional San Rafael, Asocomún, El Encanto (z, Rural), Montana Condominio y Ciudadela Comgirardot

## EMBARCADERO TURÍSTICO DE GIRARDOT PARA EL DESARROLLO MUNICIPAL 206

1998	Inician	Construcción barrios Guadalquivir, Acuaris, El Edén, Balcones II, Portal del Mirador II, Montana II, Los Baganbiles, La Trinitaria, Santa Lucia, Asonaldec, Colsubsidio y Tamarindos
1999	Inician	Construcción barrio Altos de Chicalá

*Nota.* Hechos históricos y urbanísticos de Girardot 1960-1999. Fuente: Alcaldía Especial de Girardot (2000, citado por Betancourt, 2014, pp. 81-83).

### **Anexo 3**

#### **Objetivos del Plan Parcial**

##### **Objetivo General**

- Configurar el centro de la ciudad como una zona donde se potencien acciones que fomenten la productividad urbana, la cultura ciudadana, el turismo y que permita abrir la ciudad hacia el río Magdalena, mejore la calidad de vida de los girardoteños.
- Reactivar y consolidar el centro tradicional de la ciudad y la ribera del río con el propósito de generar nuevas actividades de prestación de servicios culturales y recreativos relacionados con el río.

##### **Objetivos específicos**

- Generar actividades y espacios que potencien el carácter de centralidad de Girardot, que le permita desarrollar actividades económicas competitivas y complementarias a las de los municipios aledaños, como sector de alta oferta de bienes y servicios para la región y para la población flotante resultado del turismo.
- Generar inversión y contribuir a la dinámica y crecimiento del municipio, el contacto con personas de otros lugares, a la apertura de la ciudad, y a la mejora de la calidad de vida de la población.
- Generar actividades hacia la ribera del río Magdalena de manera que este se recupere su atractivo no solo para el turista sino también para el girardoteño.
- Valorar, rescatar y potenciar el patrimonio construido de Girardot, para recuperar la identidad de sus habitantes con su ciudad, su apropiación, mejorar la calidad de vida y generar otro atractivo turístico en la zona. (Plan Parcial "Girardot vuelve al río", 1998)

#### **Anexo 4**

##### **Componentes del Plan Parcial Girardot Vuelve al Río**

###### **Componente Ambiental:**

- Valoración del río y los recursos naturales de la zona por parte de la población nativa y flotante, lo que potencia el área de la ribera para el aprovechamiento recreativo, turístico y la generación de empleo convirtiéndose en la principal vocación, frente a otro tipo de desarrollos.

###### **Componente Territorial:**

- Estructura urbana y ocupación del espacio construido que da respuesta a la configuración del territorio alto, a partir de una retícula ortogonal, la cual entra en conflicto en la zona de pendiente dando como resultado la fragmentación y marginalidad del río frente a la ciudad.

###### **Componente Cultural:**

- Patrimonio arquitectónico e histórico ligado al proceso de desarrollo de la actividad del puerto y del ferrocarril, que se concentra en el área de estudio y que ofrece amplias posibilidades para la configuración de un sector con características de centro histórico.

- Persistencia de valores, creencias y actividades relacionadas con la actividad del río que pueden ser potenciadas para crear una identidad alrededor del principal recurso ambiental de la ciudad, entre las que se encuentra, la pesca, la navegación turística, el festival del turismo, la venta del viudo de pescado, las artesanías, así como la existencia de hitos a nivel del río como los puertos.

- Potencialidad de reconstrucción de una identidad de la ciudad, alrededor de la recuperación de la historia y vida del río, así como de las actividades relacionadas con el ferrocarril y el puerto.

- Falta de escenarios y actividades culturales y recreativas, que potencien la atracción de turistas, los procesos de formación y creación de identidad local y realcen las condiciones particulares de la vida e historia de la ciudad.

**Componente Social:**

- Deterioro y baja calidad en la vivienda ubicada en la zona de la ribera y localización de inquilinatos tanto en la zona baja como en las zonas aledañas al mercado asociadas a condiciones no consolidadas a nivel del entorno barrial, especialmente en lo referente a accesibilidad, manejo de aguas negras, y basuras. Población tradicional con arraigo a la zona ribereña que puede dificultar procesos de mejoramiento o de reubicación en las zonas de riesgo, sumada a las restricciones en la inserción en el mercado laboral y los bajos niveles educativos presentes en el área baja.

**Componente Político Social:**

- Posibilidad de incorporar instrumentos eficientes de gestión urbana por parte del municipio, resultante de la Ley de Desarrollo Territorial, que permitan facilitar la adquisición de predios y la ejecución de las obras de espacio público e infraestructuras.
- Incorporación del sector privado como actor del Plan Parcial "Girardot vuelve al río", participación que permitirá aportar los recursos y capacidad institucional para la puesta en marcha del plan parcial y de sus unidades de ejecución.
- Voluntad política de la administración tanto del nivel municipal, como del nivel departamental, lo que constituye en un factor vital para la puesta en marcha de las acciones previstas por el plan y que tienen que ser apalancadas a través de los planes de desarrollo y los planes plurianuales de inversión.

**Componente Económico:**

- Aumento de los ingresos municipales y desarrollo del sector económico, asociado al aumento de la actividad turística generada por la apertura y valoración del río y la conformación de una estructura que responda a dicha vocación. (Plan Parcial "Girardot vuelve al río", 1998).

## **Anexo 5**

### **Programas y Proyectos del Plan Parcial**

#### **Programa económico - turístico:**

- Navegación turística por el río Magdalena.

#### **Programa consolidación de redes sociales e institucionales:**

- Equipamientos.
- Mejoramiento de la calidad de vida
- Cultura ribereña.

#### **Programa parque del río:**

- Malecón del río
- Centro de convenciones
- Restauración Trilladora Magdalena
- Jardín Botánico y reserva ambiental
- Nodos de servicio
- Parta alta avenida del río. Santa Helena - Buenos Aires
- Programa Plaza del Ferrocarril
- Restauración Bodega del Ferrocarril

#### **Programa infraestructura vial**

- Avenida del río
- Par vial de la carrera 15
- Turismo por el río - muelles
- Ciclovía sobre la ronda del río Magdalena
- Corredores ciclables
- Mantenimiento vial
- Acceso a Girardot por el puente Ospina Pérez. (Plan Parcial "Girardot vuelve al río", 1998)

## Anexo 6

### Entrevista radial

**PROGRAMA:** Infraestructura y desarrollo sostenible

**DURACIÓN:** 30 minutos

**REFERENCIA:** Infraestructura sostenible

**TEMA:** Implementación de los instrumentos de gestión ambiental en el municipio de Girardot – Cundinamarca.

**CONDUCTORES:** Luis Edgardo García Díaz y Daniel Fernando Aguiar Hernández

1. ¿La CAR como está regulando el impacto ambiental sobre el río Bogotá, que genera la actividad agropecuaria en el municipio de Ricaurte?
2. ¿La CAR como está regulando el impacto ambiental sobre los ríos Bogotá y Magdalena, que genera la actividad industrial en los municipios de Ricaurte y Girardot?
3. De acuerdo con la acción popular interpuesta el 25 de agosto y su complementaria el 16 de septiembre de 2004, y que el 28 de marzo de 2014 fallo con expediente AP-25000-23-27-000-2001-90479-01 proferidas por la sección cuarta, subsección “B”, del tribunal administrativo de Cundinamarca, a favor de Gustavo Moya y demás, quienes pretendían la descontaminación del río Bogotá y sus afluentes.  
Este fallo se centra en 3 condiciones y que se deben cumplir a un plazo máximo que no supere el año 2009:
  - Diseño, construcción y ejecución de planes maestros de acueducto y alcantarillado en todos los municipios de las cuencas alta, media y baja.
  - Construcción de plantas de tratamiento.
  - Ampliar las plantas de tratamiento del salitre y canoas¿La CAR que acciones ha implementado para acatar este fallo, sobre todo en estas tres condiciones?
4. ¿Qué es un POMCA? ¿Es un instrumento de gestión?

5. ¿Cómo este instrumento se ha implementado en los ríos Bogotá y Magdalena sobre el municipio de Girardot?
6. ¿Cómo ha solucionado la CAR los vertimientos de aguas negras, debido a la inexistencia de sistema de alcantarillado en las zonas rurales?
7. ¿Qué acciones ha implementado la CAR a los balnearios que están contaminando las quebradas?
8. ¿Qué actividades desarrolla la CAR para el retiro de sedimentos dejados en las rondas de los ríos Magdalena y Bogotá, todo esto debido a las crecientes en época invernal?
9. ¿Qué se tiene previsto para la problemática de los asentamientos en las rondas de los ríos Magdalena y Bogotá sobre el municipio de Girardot?
10. ¿Se tiene algún plan para la recuperación de las playas del río Magdalena en el sector del Embarcadero Turístico de Girardot?
11. ¿Cómo se articulan los instrumentos POMCA, SIGAM, PGIRS y POT?

**PROGRAMA: Infraestructura y desarrollo sostenible**

**DURACIÓN: 30 minutos**

**REFERENCIA: Infraestructura sostenible**

**TEMA: Implementación de los instrumentos de gestión ambiental en el municipio de Girardot – Cundinamarca.**

**CONDUCTORES: Luis Edgardo García Díaz y Daniel Fernando Aguiar Hernández**

12. ¿A futuro cual es la proyección de expansión de redes de acueducto y alcantarillado?
13. ¿Qué alternativas han presentado para solucionar la problemática de inundaciones en el barrio Santander en época invernal?
14. ¿Cuál es el plan de contingencia para garantizar el abastecimiento de agua potable en los municipios de Girardot y Ricaurte en las festividades debido al crecimiento poblacional de ambos municipios?

15. De acuerdo con la acción popular interpuesta el 25 de agosto y su complementaria el 16 de septiembre de 2004, y que el 28 de marzo de 2014 fallo con expediente AP-25000-23-27-000-2001-90479-01 proferidas por la sección cuarta, subsección “B”, del tribunal administrativo de Cundinamarca, a favor de Gustavo Moya y demás, quienes pretendían la descontaminación del río Bogotá y sus afluentes.

Este fallo se centra en 3 condiciones y que se deben cumplir a un plazo máximo que no supere el año 2009:

- Diseño, construcción y ejecución de planes maestros de acueducto y alcantarillado en todos los municipios de las cuencas alta, media y baja
- Construcción de plantas de tratamiento

¿Acuagyr que acciones ha implementado para acatar este fallo, sobre todo en estas dos condiciones?

16. ¿Qué se tiene previsto para la problemática de los asentamientos en las rondas de los ríos Magdalena y Bogotá sobre el municipio de Girardot “Caso la victoria”?

17. ¿Qué proyectos está desarrollando Acuagyr en estos momentos y cuál es su plan de inversión?

18. ¿Cuáles han sido los proyectos en los cuales Acuagyr ha participado o ejecutado en los últimos 18 años?, ¿dónde se puede consultar?