

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid



**Rutas, territorios y arquitecturas del
patrimonio agroindustrial cafetero
caldense en Colombia y sus salidas
hacia el mar (1900-1930)**

TESIS DOCTORAL

Presentada para optar al título de Doctor por:

Ángela María Santa Quintero

Magistra en Restauración de monumentos arquitectónicos

Madrid, 2024



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de
Madrid

Doctorado en Patrimonio Arquitectónico

**Rutas, territorios y arquitecturas del
patrimonio agroindustrial cafetero
caldense en Colombia y sus salidas
hacia el mar (1900-1930)**

TESIS DOCTORAL

Presentada para optar al título de Doctor por:

Ángela María Santa Quintero

Magistra en Restauración de monumentos arquitectónicos

Bajo la dirección de:
Dr. Rafael García García

Madrid, 2024

Título: Rutas, territorios y arquitecturas del patrimonio agroindustrial
cafetero caldense en Colombia y sus salidas hacia el mar (1900-1930)

Autor: Ángela María Santa Quintero

Programa de Doctorado: Patrimonio Arquitectónico

Dirección de tesis:

Dr. Rafael García García,

Profesor titular del Departamento de Composición Arquitectónica,

Escuela Técnica Superior de Madrid, ETSAM, Universidad

Politécnica de Madrid.

Revisores externos:

Tribunal de tesis:

Fecha de defensa:

*Dedico esta tesis a mi esposo Pedro Ángel,
a mi hijo Juan Andrés y a mis padres.*

Agradecimientos

Agradezco especialmente a mi esposo Pedro Ángel por su apoyo constante e incondicional, a mi hijo Juan Andrés por su paciencia y a mis padres por enseñarme los caminos intelectuales que guiaron el desarrollo de este trabajo.

Abstract

This doctoral dissertation aims to identify, analyze, and evaluate the coffee agro-industrial heritage of Viejo Caldas, Colombia, between 1900 and 1930, as well as two of the main routes that descended from this Andean region to the Atlantic and Pacific oceans. To achieve this, a preliminary analysis of the Colombian heritage context and the antecedents of the national and Caldas coffee agro-industry has been conducted.

Throughout this study, the close relationship between local and national economic development, the creation of cities, and the sociocultural changes in the regions central to the Colombian coffee bonanza has been highlighted. Consequently, the main elements of their heritage value have been emphasized, starting with rural and urban architecture and followed by the infrastructures associated with coffee transportation, primarily the new railways built for its export, systems like the aerial cableway from Manizales to Mariquita, river navigation, and the maritime ports on the Pacific coast and the Caribbean Sea.

A central element in the analysis has been the territory of Manizales, given its status as the main coffee center in the country. Within it, the case of the San Joaquín neighborhood has been highlighted as an example of the first expansions of popular architecture associated with the coffee industry, an economic sector that triggered national industrial development.

The period studied represents a key stage in Colombian history. The social changes generated by industrialization were accompanied by significant urban population growth and radical modifications to the territory. The new means of communication employed, such as the railroad and ports along with other facilities, played a fundamental role in the country's transition towards industrialization. Understanding this heritage allows for a better comprehension of the profound transformations Colombia experienced in physical-geographical, cultural, technological, social, and economic terms at the beginning of the 20th century.

The research is approached from an integrative perspective of cultural heritage, emphasizing the importance of historical contexts in the analysis of interrelated cultural assets, for greater coherence of the historical narrative and so that they can be viewed as a whole. The final reflection on the research results aims to open the discussion on the need to update the perspective on

Colombian industrial heritage, including the study of physical and historical contexts for a broader and more complete understanding of the past.

Resumen

La presente tesis doctoral pretende identificar, analizar y valorar el patrimonio agroindustrial cafetero del Viejo Caldas, Colombia, entre 1900 y 1930; así como dos de las principales rutas que descendían desde esta zona andina hasta los océanos Atlántico y Pacífico. Para ello se ha realizado un análisis previo del contexto patrimonial colombiano y de los antecedentes de la agroindustria cafetera nacional y caldense.

A lo largo de este estudio se ha puesto de manifiesto la estrecha relación existente entre el desarrollo económico local y nacional, la creación de ciudades y los cambios socioculturales de los territorios protagonistas del auge cafetero colombiano. Como consecuencia de ello, se han destacado sus principales elementos de valor patrimonial, comenzando por la arquitectura rural y urbana y siguiendo con las infraestructuras asociadas al transporte del café, principalmente los nuevos ferrocarriles construidos para su exportación, sistemas como el cable aéreo de Manizales a Mariquita, la navegación fluvial y los puertos marítimos en el litoral del Pacífico y el mar Caribe.

Un elemento central en el análisis ha sido el del territorio de Manizales, dada su condición de principal centro cafetero del país. Dentro de él se ha destacado el caso del barrio de San Joaquín como ejemplo de las primeras expansiones de arquitectura popular asociada a la industria del café, sector económico que desencadenó el desarrollo industrial nacional.

El periodo estudiado representa una etapa clave en la historia de Colombia. Los cambios sociales generados por la industrialización estuvieron acompañados de un notable crecimiento de la población urbana y radicales modificaciones sobre el territorio. Los nuevos medios de comunicación empleados como el ferrocarril y los puertos junto con el resto de los equipamientos desempeñaron un papel fundamental en la transición hacia la industrialización del país. El conocimiento de este patrimonio permite comprender mejor las profundas transformaciones que experimentó Colombia en términos físicos-geográficos, culturales, tecnológicos, sociales y económicos a inicios del siglo XX.

La investigación se aborda desde una mirada integradora del patrimonio cultural, subrayando la importancia de los contextos históricos en el análisis de los bienes de interés cultural interrelacionados, para mayor coherencia de la narrativa histórica y de manera que puedan ser vistos en conjunto. La

reflexión final sobre los resultados de la investigación intenta abrir la discusión sobre la necesidad de actualizar la mirada sobre el patrimonio industrial colombiano, e incluir el estudio de los contextos físicos e históricos para una comprensión más amplia y completa del pasado.

Índice de contenidos

Agradecimientos	iii
Abstract	iv
Resumen	vi
Principales abreviaturas y acrónimos	xi
1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. Motivación	2
1.2. Justificación.....	5
1.3. Objetivos.....	9
1.4. Metodología.....	11
1.5. Fuentes y estado de la cuestión	14
1.6. Estructura capitular	24
2. PATRIMONIO INDUSTRIAL	29
2.1. Bases teóricas	30
2.2. Referentes internacionales.....	45
2.3. Aspectos del patrimonio industrial en Colombia	54
2.3.1. Valoración y protección del patrimonio industrial en Colombia.....	55
2.3.2. Contexto de la visión integradora del patrimonio industrial	65
2.3.3. Políticas públicas y normativa vigente	67
2.4. Contexto histórico y transformación cultural.....	70
2.4.1. Transformación del territorio ligada a la economía cafetera.....	77
2.4.2. Arquitectura Republicana en Colombia	81
3. LA AGROINDUSTRIA CAFETERA. CALDAS, TERRITORIO Y PRODUCCIÓN	87
3.1. Cartografía referencial.....	88
3.2. Antecedentes. La colonización antioqueña	93
3.2.1. Arquitectura de la colonización antioqueña	104
3.3. El café en Colombia y en Caldas	111
3.3.1. Inicio del cultivo en Colombia	111
3.3.2. Caldas, centro cafetero de Colombia	113
3.3.3. Modelo familiar empresarial en el Viejo Caldas.....	117

3.3.4.	Instituciones, café, estado y política	119
3.3.5.	Trilladoras, maquinaria e industria	126
3.4.	Patrimonio rural de la agroindustria cafetera en Caldas.....	128
3.4.1.	Vivienda rural cafetera	134
3.5.	Contexto social y dinámica industrial	140
3.5.1.	Industria cafetera. Caldas y su contexto	148
3.5.2.	Declive.....	154
4.	EL SISTEMA DE LA AGROINDUSTRIA CAFETERA DEL GRAN CALDAS. EL PATRIMONIO DE LA CENTRALIDAD Y LAS INFRAESTRUCTURAS	157
4.1.	Manizales, principal centralidad urbana cafetera de Colombia entre 1900 y 1930.....	158
4.1.1.	Manizales	160
4.1.2.	Barrio San Joaquín de Manizales.....	186
4.1.3.	El bahareque de guadua.....	215
4.2.	Infraestructura de transporte asociada a la agroindustria cafetera entre1900 y 1930	222
4.2.1.	El río Magdalena, eje distribuidor del territorio	228
4.2.2.	Los trazados ferroviarios	244
5.	EL SISTEMA DE LA AGROINDUSTRIA CAFETERA DEL GRAN CALDAS. EL PATRIMONIO DE LAS RUTAS Y LOS NODOS	265
5.1.	Ruta desde el Gran Caldas hacia el mar Caribe entre 1900 y 1930.....	266
5.1.1.	Cable aéreo Manizales – Mariquita y Ferrocarril de la Dorada.....	266
5.1.2.	Barranquilla y Puerto Colombia. Salida al mar Caribe.....	294
5.2.	Ruta desde el Gran Caldas hacia el océano Pacífico.....	312
5.2.1.	Ferrocarril de Caldas	315
5.2.2.	Ferrocarril del Pacífico.....	322
5.2.3.	Buenaventura. Puerto en el Pacífico	325
6.	REFLEXIONES FINALES Y CONCLUSIONES	337
6.1.	Patrimonio en riesgo.....	338
6.2.	Conceptos aplicados. Visión integradora	352
6.3.	Planes de protección	355
6.4.	Gestión del patrimonio industrial.....	356
6.4.1.	Itinerarios	361
6.5.	Conclusiones.....	371
	BIBLIOGRAFÍA	381
	ANEXOS	401

Anexo I: BIC-NAL que pueden incluirse en la categoría de patrimonio industrial	401
Anexo II: Políticas de salvaguarda asociadas al patrimonio industrial colombiano.....	405
Anexo III: Tecnología del bahareque.....	411
Anexo IV: Bienes de interés cultural del ámbito nacional en Caldas	423
Anexo V: Itinerarios propuestos.....	426

Principales abreviaturas y acrónimos

ADB	Archivo Distrital de Bogotá
AGN	Archivo General de la Nación – Colombia
AHAn	Archivo Histórico de Antioquia
AHA	Archivo Histórico del Departamento del Atlántico
AHB	Archivo Histórico de Bogotá
AHM	Archivo Histórico Municipal de Manizales
AIS	Asociación Colombiana de Ingeniería Sísmica
APFV	Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca
Banrep	Banco de la República de Colombia
BDVC	Biblioteca Departamental del Valle del Cauca
BIC-NAL	Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional (Colombia)
BLAA	Biblioteca Luis Ángel Arango de Bogotá
BNC	Biblioteca Nacional de Colombia
BPL	Boston Public Library
BPP	Biblioteca Pública Piloto de Medellín
CC	Congreso de Colombia
CENICAFE	Centro Nacional de Investigaciones de Café
CINEP	Centro de Investigación y Educación Popular de Bogotá
CIPINL	Coloquio Latinoamericano para la Conservación del Patrimonio Industrial
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social de Colombia
FFA	Fondos y Colecciones Fundación - Ferrocarril de Antioquia
FNC	Federación Nacional de Cafeteros de Colombia
FOREC	Fondo para la Reconstrucción del Eje Cafetero en Colombia
IAPH	Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico
ICANH	Instituto Colombiano de Antropología e Historia
ICOMOS	Consejo Internacional de Monumentos y Sitios
IDPC	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural de Bogotá
INBAR	The International Network for Bamboo and Rattan
INCUNA	Asociación de Arqueología Industrial, Patrimonio Cultural y Natural

IPCC	Instituto de Patrimonio Cultural de Cartagena de Indias
Mincultura	Ministerio de Cultura de Colombia
M s. n. m.	Metros sobre el nivel del mar
NFC	Naviera Fluvial Colombiana S. A.
PCC	Paisaje Cultural Cafetero Colombiano
PEMP	Plan Especial de Manejo y Protección
PIMP	Plan Integral de Manejo y Protección
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
SACDTA	Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos
SCVC	Secretaría de Cultura del Valle del Cauca
SGC	Servicio Geológico Colombiano
TICCIH	Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial
UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
UPM	Universidad Politécnica de Madrid

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Motivación

El interés por este tema surgió a partir de mis experiencias personales, profesionales y académicas. El haber nacido y crecido en Manizales, capital de Caldas, me permitió tener cercanía con los procesos de producción cafetera de la zona y sentir la región como propia. Desde mis estudios de maestría, donde pude observar con ojo más atento los valores culturales de la región caldense, aumentó mi interés por su preservación, lo que me llevó a proponer un trabajo de campo donde recogí información sobre los elementos de valor patrimonial presentes en tres tipos de fincas cafeteras en Caldas, una de gran escala de producción, otra de mediana y finalmente una vereda productora de café con población campesina, proyecto presentado como pasantía académica para el Ministerio de Cultura de Colombia en 2005.

Paralelamente, mi trabajo de grado para la maestría estuvo dedicado al patrimonio industrial bogotano, estudio de campo y de archivos, donde pude observar de forma directa el grave riesgo de desaparición al que están sometidos los bienes del patrimonio industrial en Colombia, y como una normativa monumentalista invisibiliza partes fundamentales de la historia del país. Esta percepción, fue corroborada durante mi trabajo en el año 2015 como profesional especializada de la Dirección de patrimonio del Ministerio de Cultura de Colombia, donde tuve la oportunidad de evaluar proyectos de intervención que llegaban a ese ministerio de todos los rincones del país. Allí comprobé como en muchas ocasiones la aplicación de las políticas públicas y la manera de concebir el patrimonio cultural en Colombia desfavorecía su identificación, valoración y gestión, a nivel nacional. Desde entonces, he sentido la urgente necesidad de adoptar una nueva forma de entender este patrimonio, donde una visión más amplia, que integre el patrimonio contextual a los bienes ya identificados, permita su salvaguarda, sacando del anonimato y el olvido, la herencia cultural productiva de Colombia.

Con este enfoque, en la presente tesis se propone un estudio de carácter marco como método para abordar una categoría particular del patrimonio industrial, que integre diferentes elementos materiales, inmateriales y naturales, presentes en diversos territorios de la geografía colombiana, pero interrelacionados mediante la producción, comercialización y transporte de café. Con la identificación de los posibles bienes que constituyen esta unidad patrimonial, se espera aportar a trabajos posteriores que dediquen sus esfuerzos en realizar análisis más profundos de cada uno de los elementos identificados y de otros que seguirán incorporándose a medida que se avance por este camino trazado.

En este sentido, este trabajo pretende poner en evidencia la relevancia del patrimonio agroindustrial cafetero en Colombia, tomando para ello un ámbito geográfico particular. El caso de estudio es el territorio del Viejo Caldas sobre los Andes colombianos y dos rutas que desde allí descendían hasta dos puertos marítimos, uno en el mar caribe y el otro sobre el océano pacífico. El espacio

temporal en el que se enmarca este trabajo está comprendido entre los años 1900 y 1930. Con esta delimitación espacial y temporal, se pretende profundizar en factores y relaciones no del todo bien conocidos, que permitan reafirmar su importancia patrimonial como conjunto.

Dentro de las muchas huellas materiales que dejó la agroindustria cafetera en los territorios caldenses en dicho periodo de tiempo, se encuentra en primer lugar la arquitectura rural, la finca cafetera, como unidad productiva familiar por excelencia y la arquitectura urbana de los centros poblados, lugares de acopio, trilla y comercialización del café. Las rutas empleadas para su transporte permiten, por otra parte, encontrar a su paso poblaciones nodales, centros estratégicos de conexión, estaciones ferroviarias, talleres, bodegas y ferrovías con un sinnúmero de puentes y túneles que hicieron posible el tránsito sobre topografías complejas. Puertos fluviales y marítimos, mundos culturales diversos de montaña, de río y de mar, todos viviendo cotidianamente con un mismo elemento común, el café.

En el centro de este trabajo, está presente como guía conceptual constante, una mirada integradora del patrimonio cultural, donde los contextos asociados a los bienes de interés cultural más visibles o valorados, son igualmente importantes y deben constituir un conjunto de bienes indivisibles, con el fin de dar sentido al relato histórico, objetivo fundamental de la preservación del patrimonio cultural.

Para explicar lo anterior, puede decirse, por ejemplo, que, en Colombia, aunque las estaciones de ferrocarril están protegidas mediante la normativa del patrimonio cultural nacional, las bodegas o los talleres del ferrocarril, vías, túneles y puentes ferroviarios, se encuentran en completo abandono y no cuentan con protección institucional para su salvaguarda. La estación por si sola, descontextualizada, rodeada de un nuevo urbanismo, pierde todo sentido y coherencia, y se desvanece su capacidad para explicar el pasado. Por ello entonces, se hace necesaria la concepción del conjunto de bienes, que pertenezcan a una actividad determinada, orden lógico que facilitaría su identificación, puesta en valor, salvaguarda y divulgación.

El patrimonio agroindustrial cafetero y, en general, el patrimonio industrial en Colombia, debido a sus características modestas, suele pasar desapercibido en muchas ocasiones, lo que lo hace altamente vulnerable. Muchos de estos bienes pertenecen a un contexto histórico, por ello al tratarlos de manera aislada no expresan claramente las características de los procesos sociales, económicos, científicos y tecnológicos que han sido determinantes, modificadores y condicionantes de las expresiones culturales, en este caso relacionadas con el periodo que abarca el preámbulo del Movimiento Moderno en Colombia. Dicha cultura material, creada por y para la industrialización, entendida como un único conjunto de elementos articulados que constituyen una totalidad, adquiere la capacidad de dar cuenta de las transformaciones del pensamiento y del sentido de las manifestaciones materiales e inmateriales de la sociedad colombiana en este momento de su historia.

La metamorfosis social que la industrialización generó en Colombia empieza a hacerse notoria en la última década del siglo XIX cuando, además de la manufactura artesanal, se introdujeron procesos industriales en la producción de bienes y servicios. Las ciudades fundadas en la época de la colonia española iniciaron por primera vez radicales transformaciones físicas, fueron objeto de la higienización propia de los ideales europeos del momento, actualizando y creando infraestructuras de servicios públicos domiciliarios. Lo mismo ocurrió en las numerosas ciudades que se fundaron durante el siglo XIX, consecuencia de la migración interna y la redistribución de las tierras a lo largo del territorio nacional, luego de los muchos intentos por consolidar una república desde 1822 (Tovar Pinzón, 1995).

El periodo de estudio propuesto para este trabajo, que va desde 1900 hasta 1930 es un lapso de tiempo breve, pero que marcó un hito histórico para Colombia, donde el crecimiento de la población urbana fue inusitado y sin precedentes. Los radicales cambios que sufrió el país en estas tres décadas se dieron en gran medida, gracias al crecimiento industrial que, por primera vez, formó una cultura obrera y urbana, ligada a las nuevas nociones de la modernización que se daban en el mundo, como factor exógeno y a los acontecimientos de violencia rural que abrumaban al país, como factor endógeno.

Las diversas infraestructuras de transporte, como los trenes, la revitalización de los puertos fluviales y marítimos y los cables aéreos, dieron respuesta a los nuevos modos de producción propios del capitalismo industrial, dejando atrás el país que había sido feudal y rural hasta ese momento. Fue aquella evolución momentánea que intentó cambiar los paradigmas de la antigua república por los de una nueva burguesía industrial. En Colombia al igual que en otros países, se instauraron ideales de consumo de bienes y servicios con sus necesarias connotaciones en la transformación de la cultura y los modos de pensamiento (Saldarriaga Roa, 2000).

Es en este contexto es en el que se propone identificar el patrimonio agroindustrial en Caldas y sus principales rutas de transporte. Esta temporalidad es arbitraria pero intenta significar el inicio de la producción industrial, que tuvo como origen económico la acumulación de riqueza generada desde mediados del siglo XIX, gracias a la renta extraordinaria de la tierra en los nuevos territorios de la llamada colonización antioqueña (Parsons, 1949) y como base tecnológica la introducción de la energía eléctrica que desde finales del siglo XIX, proporcionó alumbrado público en las principales ciudades del país y paulatinamente robusteció la generación y venta de energía a muchas trilladoras y fábricas en las centralidades urbanas. Dichas condiciones permitieron un crecimiento notable de la agroindustria cafetera y de toda la industria en general, así como un cambio significativo en la sociedad colombiana (De la Pedraja, 1985).

1.2. Justificación

Aunque se han realizado investigaciones profundas sobre bienes aislados del patrimonio industrial en Colombia, hasta el momento no se ha incorporado la noción más amplia y actualizada del patrimonio industrial, en el país. Desde la institucionalidad no se ha categorizado un conjunto de bienes que integre este patrimonio y que como grupo deben ser tenidos en cuenta al momento de establecer políticas nacionales de salvaguarda. Una visión actualizada del patrimonio cultural en el ámbito nacional permitiría un diálogo más acorde con las formas internacionales de categorización, estudio y preservación del patrimonio industrial (Santa Quintero, 2018). Este trabajo sigue la ruta marcada por otros anteriores, que han reflexionado sobre el tema, exponiendo la relevancia que ofrece el estudio de este patrimonio para el entendimiento de la sociedad y sus expresiones culturales en los aspectos socioeconómicos y tecnológicos, y para la preservación de la memoria cultural, a través de los vestigios materiales e inmateriales de los modos de producción del pasado.

En el marco de las investigaciones realizadas hasta el momento en Colombia, encontramos algunas que han abordado el tema del patrimonio industrial y han guiado el entendimiento de este patrimonio en el país. La investigación *Patrimonio y arqueología industrial: ¿investigación vs. protección? Políticas del patrimonio industrial en Colombia* (2008), destaca que recientemente, la arqueología industrial y otras disciplinas han comenzado a enfocarse en la recuperación de los vestigios de este patrimonio en el país. Señala que este patrimonio ha contribuido a la formación de las tradiciones, prácticas e ideologías como parte de la identidad social particular de Colombia y destaca, además la importancia de establecer criterios que ayuden a construir formalmente la noción de patrimonio industrial colombiano y a reflexionar sobre sus repercusiones en la sociedad actual (Therrien, 2008).

Así mismo, la investigación del arquitecto Felipe González Mora (2002) sobre el patrimonio industrial de la Nueva Granada, *Reales fábricas de aguardiente de caña en el Nuevo Reino de Granada: arquitectura industrial del s. XVIII* (Mora, 2002), explica que desde el punto de vista historiográfico en Colombia, existe una noción generalizada que ha sido aplicada al estudio de la arquitectura colonial, que se enfoca en los principales aspectos tipológicos, arquitectónicos, constructivos y urbanos del patrimonio arquitectónico de inmuebles con usos militares, religiosos, domésticos y civiles. Advierte además que solo existen algunas incursiones “en el estudio de la arquitectura industrial colonial como es el caso de la Casa de la Moneda y de los molinos harineros” (Mora, 2002, pág. 26). Resalta la importancia de realizar investigaciones dirigidas a profundizar el conocimiento de la arquitectura industrial y asociarlas con los procesos productivos, elementos materiales generados por las actividades de producción y su organización espacial. Afirma que es necesario comprender y divulgar el patrimonio construido de las industrias o preindustrias, para fortalecer el patrimonio cultural colombiano. En el

prólogo de esta investigación, el arquitecto Germán Téllez Castañeda, comenta que el énfasis temático de la industria en la colonia española había tomado una aceptación pasiva del concepto de la socioeconomía neogranadina y que sólo desde hace poco se ha comenzado a estudiar la arquitectura rural, industrial y la construcción minera.

Las investigaciones antes mencionadas, entre otras existentes, ponen en evidencia la relevancia que tiene el entendimiento del patrimonio industrial para la academia, en contraste con el vacío que aún queda de su estudio y reconocimiento por parte de la institucionalidad en Colombia. Para avanzar hacia una actualización conceptual con la cual sea posible abordar el patrimonio industrial en Colombia de una forma más expedita, se puede analizar a modo de referente internacional, el caso de El Ministerio de Cultura y Deporte del Gobierno de España, que, dentro de sus catorce categorías para trabajar en los planes nacionales de recuperación del patrimonio cultural, cuenta con uno denominado Plan Nacional del Patrimonio Industrial.

Los elementos constitutivos de los procesos de producción y del transporte, así como de los equipamientos técnicos, han desempeñado un importante papel en la evolución de las regiones y las ciudades, en la formación de los rasgos de identidad de sus espacios y paisajes, y en general en la definición del ambiente vital en que se ha desarrollado la industrialización. De esta forma, la conservación y el estudio de dichos testimonios es fundamental para comprender y documentar un periodo clave en la historia de la humanidad (Plan-del-Patrimonio-Industrial-España, s.f.).

Este plan define el patrimonio industrial como:

El conjunto de los bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y gestión generadas por el sistema económico surgido de la “revolución industrial” (...) Estos bienes se deben entender como un todo integral compuesto por el paisaje en el que se insertan, las relaciones industriales en que se estructuran, las arquitecturas que los caracteriza, las técnicas utilizadas en sus procedimientos, los archivos generados durante su actividad y sus prácticas de carácter simbólico. (Plan-del-Patrimonio-Industrial-España, s.f., pág. 1)

En la actualidad este plan incluye, entre otras actuaciones, la elaboración del catálogo de faros con valor patrimonial de España. En él se aborda el estudio del faro como elemento vital para la navegación, así como el contexto territorial y marítimo donde se implanta y las infraestructuras asociadas para su funcionamiento. Se incluyen faros construidos desde principios de siglo XIX, considerando su importancia en el desarrollo económico de España y el intercambio comercial y cultural con otros países. Otro ejemplo de actuación

llevada a cabo por el plan es el estudio del Paisaje de la Industria azucarera de la Vega de Granada, donde se estudian las rápidas transformaciones de las estructuras sociales, económicas, urbanas, rurales y de transporte granadinas entre 1882 y 1909 gracias a la implementación de quince ingenios industriales productores de azúcar a partir de la remolacha.

Dentro de este plan se ha elaborado, a su vez, un mapa interactivo y las fichas documentales con el listado de elementos industriales de España. En él es posible ver las categorías de la industria y la región donde se encuentran, así como una ficha informativa para cada elemento estudiado (Mapa Interactivo del patrimonio industrial de España)¹, (Google, 2021). Estos casos de estudio y la manera en que son comprendidos ejemplifican claramente el enfoque abarcador con el que debe ser concebido el patrimonio industrial, de manera que dé cuenta de la evolución tecnológica, social, económica y cultural de un territorio. El plan en sus aspectos metodológicos contempla los siguientes lineamientos:

El patrimonio industrial es un patrimonio integral, (...) al paisaje industrial (ya sea en contexto urbano o rural), al monumento o bien inmueble, al artefacto o la máquina, al documento y a los testimonios en las formas de ver y entender la vida en las actividades industriales. (...) En el Plan de patrimonio industrial tendrán cabida todas las manifestaciones arquitectónicas o tecnológicas de las actividades de extracción, producción, transformación, gestión, transporte, distribución o consumo junto a los equipamientos necesarios para el desempeño de esas funciones (viviendas, almacenes y equipamientos asistenciales o educativos...) así como las fuentes documentales (escritas, gráficas y orales), pero siempre dentro del contexto y proceso histórico de que forman parte (Plan-del-Patrimonio-Industrial-España, s.f.) p. 1.

Con este referente se ilustra, la perspectiva amplia del patrimonio industrial pretendida para el presente trabajo, con miras a abrir la discusión de su inclusión en el ámbito institucional colombiano. Hasta el momento, la dirección del Patrimonio cultural del Ministerio de Cultura de Colombia contempla tres grandes categorías, el patrimonio cultural Inmueble, patrimonio cultural mueble y patrimonio cultural inmaterial. Esta forma de categorizar el patrimonio aísla el bien material de sus contextos intangibles, así como de los contextos espaciales a los que pertenecen. Dentro del patrimonio cultural inmueble se encuentran las subcategorías del patrimonio arquitectónico y el patrimonio urbano (centros históricos). De igual forma, esta subdivisión de elementos desasocia el patrimonio construido, considerando las edificaciones independientes del lugar donde se

¹ IPCE – Patrimonio industrial de España: Mapa interactivo con los sitios de interés cultural por categorías de tipo de industria y por regiones (Google, Patrimonio Industrial de España., 2021).

implantan. Esta forma de categorizar el patrimonio se basa en una antigua visión monumentalista del bien de interés cultural, donde solo algunos aspectos artísticos o históricos validan el bien, sin tener en cuenta sus contextos, sociales, físicos o territoriales. Dentro de la subcategoría del patrimonio arquitectónico y urbano encontramos las siguientes agrupaciones de bienes:

Arquitectura militar (...) arquitectura habitacional (...) arquitectura religiosa (...) arquitectura institucional (...) arquitectura para el comercio (...) arquitectura para la industria (...) arquitectura para la recreación y el deporte (...) arquitectura para el transporte (...) obras de ingeniería (...) centros históricos (...) sitios históricos. (Mincultura-Patrimonio-Arquitectónico, 2023, pág. 1)

En el caso de las estaciones del ferrocarril en Colombia, que, aunque están recogidas dentro de una declaratoria como conjunto de inmuebles, sus contextos han quedado por fuera de esta normativa². Talleres, bodegas, puentes y obras de ingeniería ferroviarios se encuentran, en su mayoría, desprotegidos, en abandono y en muchos casos han desaparecido (Mincultura-Lista-BICNAL, 2023). La evidente separación que se hace de la arquitectura y sus contextos territoriales, así como de sus elementos muebles, infraestructuras y manifestaciones inmateriales, hace incomprensible su origen, evolución y su relación con el entorno espaciotemporal en el que se inserta. Mas incoherente aún, puede resultar, por ejemplo, el separar la arquitectura para la industria (una trilladora de café) de aquella para el transporte (el ferrocarril que transporta el café) o las obras de ingeniería (los túneles y puentes del ferrocarril), que en muchos casos también podría estar ligada a la arquitectura institucional (una sede de la Federación Nacional de Cafeteros), o para el comercio (las casas de compra y venta de café) o la habitacional (una fca cafetera como unidad de vivienda productiva o un barrio que surge gracias a la agroindustria cafetera).

Desde esta perspectiva, sería necesario categorizar el patrimonio industrial colombiano según el tipo de producción. Dentro de las actividades agroindustriales, estarían la cafetera, bananera, ganadera, algodónera, del maíz o la azucarera, entre otras, y dentro de las industrias predominantemente urbanas, estarían, por ejemplo, la textil, metalmecánica, papel e imprentas, productos químicos, servicios públicos o de bebidas y alimentos (Santa Quintero, 2018). A partir de este ordenamiento y categorización, será posible avanzar en el estudio de cada subcategoría por regiones territoriales homogéneas, como sería, por ejemplo, de la agroindustria cafetera caldense y sus rutas para el comercio.

² El conjunto de las estaciones para pasajeros de ferrocarril en Colombia fue declarado “Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional mediante el Decreto 746 del 24 de abril de 1996” (Mincultura-Lista-BICNAL, 2023).

1.3. Objetivos

Objetivo General

La presente tesis propone estudiar el patrimonio agroindustrial cafetero del antiguo departamento de Caldas en Colombia, enmarcado en los procesos históricos ocurridos entre 1900 y 1930, así como las rutas empleadas para el transporte del café hasta dos puertos marítimos. Una perspectiva unificadora, sería la constante empleada para realizar los análisis de los diferentes elementos patrimoniales, siempre con miras a entender los bienes industriales y sus contextos como un solo conjunto, de forma que puedan hacerse visibles, su origen sea comprendido y su trascendencia explícita. La agroindustria cafetera, germen de la industrialización en Colombia, ejemplificaría dicha visión. No obstante, algunas declaratorias individuales existentes incluyen bienes del patrimonio de la industria cafetera en Colombia, sus contextos históricos no están reconocidos y se encuentran expuestos al constante deterioro y en riesgo de desaparición.

Objetivos específicos

Para alcanzar el objetivo general, debe en primera instancia ser comprendido el contexto general en el que se enmarca el patrimonio industrial en el mundo y en Colombia, su valoración y protección desde la institucionalidad, así como la incidencia que tuvieron los hechos históricos del periodo de estudio, en las transformaciones socio culturales ocurridas en Colombia.

La colonización antioqueña como preámbulo histórico, origen de la agroindustria cafetera en Colombia y detonante de la industrialización del país, deberá ser explorada como un fenómeno social que dio paso a la cadena de acontecimientos que explicarían las transformaciones territoriales, económicas y culturales que con posterioridad conformarían un legado para el patrimonio cultural y la memoria colectiva en Colombia.

La comprensión de estos momentos históricos permitirá la identificación de los elementos del patrimonio agroindustrial caldense entre 1900 y 1930, sus centralidades, rutas, nodos articuladores, así como las expresiones arquitectónicas en los territorios urbanos y rurales. De igual forma los antecedentes históricos que posibilitaron esta actividad económica en Colombia, ayudarán a encontrar los aspectos tangibles, intangibles y mixtos que pueden integrar este patrimonio, como el cultivo, población, territorialidad, institucionalidad, industrias asociadas y complementarias.

Las principales rutas cafeteras desde la región de Caldas hasta los puertos de exportación, sus sistemas de transporte, líneas de comunicación y nodos de conexión, serán estudiadas con el fin de reflexionar sobre aquellos posibles itinerarios culturales que posibilitarían una comprensión amplia y coherente del

sistema de producción y transporte del café en la primera bonanza cafetera de Colombia, entre 1900 y 1930. Será primordial entender la relación que existió entre esta primer gran evolución económica, tecnológica y social, proveniente de la producción cafetera y el crecimiento industrial y de infraestructuras que vivió el país en ese mismo periodo de tiempo, y de este modo, entender este momento de gran auge y posterior declive.

Con esta información histórica, se pretende caracterizar aquello estudiado e identificar los elementos de valor patrimonial a través de todo el recorrido geográfico que haría el estudio, desde las plantaciones de café, los procesos productivos, el transporte, la comercialización, hasta llegar a los puntos de exportación, pasando por las huellas físicas de las múltiples culturas por las que recorre este producto, desde las montañas de los Andes colombianos, hasta sus costas.

Mediante miradas escalares de ida y regreso, se observará la óptica geográfica del sistema de producción cafetera. La ciudad de Manizales, la que fuera la principal centralidad urbana cafetera colombiana durante las tres primeras décadas del siglo XX, tendrá una mirada urbana. Será pertinente indagar sobre el origen y desarrollo de esta ciudad durante este periodo y la relación existente entre el auge cafetero de la primera bonanza y los hechos urbanos y arquitectónicos que emanaron de este fenómeno económico.

En una aproximación más cercana, se analizará el barrio San Joaquín de Manizales, uno de los sectores urbanos consolidados más importantes en este mismo periodo, para comprender su origen, conformación urbana y arquitectónica, determinar sus elementos patrimoniales y si podría ser una muestra del patrimonio vivo que permita comprender los inicios de la agroindustria cafetera en Colombia.

Siguiendo el recorrido geográfico utilizado para el transporte, se observarán y analizarán dos de las principales rutas del transporte para el café de exportación, sus poblaciones nodales y puertos más relevantes. Serán incluidos dentro del objeto de estudio, la ruta que inicia en Manizales hasta Barranquilla y Puerto Colombia por el río Magdalena y su conexión con en el mar Caribe y la ruta que, saliendo igualmente desde Manizales, llega hasta Buenaventura en el océano pacífico.

Finalmente se presentarán algunas reflexiones acerca de los posibles bienes que forman parte de este conjunto o unidad del patrimonio agroindustrial en Colombia. Los elementos que cuenten con algún valor patrimonial y que hayan sido observados y caracterizados en las etapas anteriores de esta tesis, serán considerados desde aquellas posibles percepciones que sobre el patrimonio agroindustrial cafetero caldense y sus rutas, en Colombia existan en la actualidad, por parte de la población y la institucionalidad, observando el uso y estado de conservación de algunos de estos vestigios.

Con la articulación de estas reflexiones, se espera proponer algunos posibles itinerarios culturales, que recorran las rutas de la agroindustria cafetera caldense del momento histórico propuesto, para reencontrarse con las primeras infraestructuras asociadas a la era moderna, en un momento clave de la transición que se dio en Colombia hacia unas primeras formas de capitalismo industrial. Recorridos que permitan entender el origen de una de las más profundas transformaciones territoriales y culturales del país.

Como planteamiento inicial de investigación, varias son las cuestiones que se esperan resolver durante el desarrollo de esta tesis: ¿Cómo incide la omisión del patrimonio industrial como categoría relevante dentro del ámbito institucional del patrimonio cultural en Colombia en la subvaloración, exposición a riesgos de desaparición y la pérdida de contextualización de diversos elementos de interés cultural?, ¿la agrupación del patrimonio agroindustrial cafetero caldense y las rutas en sus inicios, en una sola unidad temática patrimonial, serviría para ejemplarizar un método de caracterización y puesta en valor del patrimonio industrial?, ¿puede este método proponer una nueva forma de categorizar e incluir el patrimonio industrial en la apreciación y gestión del patrimonio en Colombia?

A manera de hipótesis, se pensaría que la exclusión del patrimonio industrial como una categoría reconocida en el ámbito institucional del patrimonio cultural colombiano, contribuye a la subestimación, la invisibilidad y el riesgo de desaparición de numerosos elementos de interés cultural. Esta situación, atribuible a una concepción anacrónica del patrimonio centrada exclusivamente en los monumentos, sin considerar sus contextos y relaciones con lo social, económico, antropológico y territorial, resulta en políticas públicas deficientes que no protegen adecuadamente los bienes del patrimonio industrial.

La falta de reconocimiento y protección de estos bienes impide una comprensión completa y objetiva del pasado del país y sus regiones. En ese sentido, se espera que la identificación y puesta en valor de los elementos del patrimonio agroindustrial cafetero, que se incluirán en este estudio, guíen los esfuerzos para la recuperación de bienes, regiones, arquitecturas e infraestructuras, olvidadas, desaparecidas parcial o totalmente, pero de las que aún queda mucho por aprovechar, proteger y divulgar.

1.4. Metodología

La metodología de investigación propuesta para esta tesis recorre un itinerario cultural específico, la agroindustria cafetera en la región de Caldas y sus rutas. Este modelo de trabajo busca proponer una nueva forma de conceptualizar y categorizar el patrimonio industrial en Colombia, de manera que la continuidad histórica y geográfica adquiera particular importancia y sea el hilo conductor que permita reunir elementos de valor patrimonial que de otro modo pueden pasar

desapercibidos o quedar invisibilizados. Siendo esta una tesis marco, que agrupa varios objetos de estudio que conforman una unidad patrimonial, se pretende identificar la constelación de elementos materiales, inmateriales e inmateriales, que se encuentran localizados en diversos y amplios territorios, los cuales se interrelacionan mediante una misma actividad productiva. Para ello se hace necesaria una mirada que enmarque e integre estos bienes, con la que se espera sea estudiado y gestionado en el futuro el patrimonio industrial en el país.

Metodológicamente, se aborda el sistema de movilidad de la agroindustria cafetera de Caldas, explorando sus rutas y puntos neurálgicos. Siguiendo el recorrido del café a través de la geografía colombiana, se busca resaltar los contextos territoriales, los medios de transporte utilizados y los puntos de partida y destino. Se destacan las ciudades que jugaron un rol trascendente a lo largo de estas rutas, las cuales experimentaron un auge y un posterior declive, en torno a las dinámicas económicas generadas por un mismo producto.

En este análisis se exponen las dos principales vías del café caldense, la ruta hacia el puerto de Barranquilla - Puerto Colombia en el mar Caribe, que involucra el cable aéreo desde Manizales hasta Mariquita, y la ruta hacia el puerto de Buenaventura en el océano Pacífico, con los ferrocarriles de Caldas y del Pacífico. Así como la preservación del patrimonio edificado en la ciudad origen resulta esencial para comprender la evolución histórica de esta agroindustria, las ciudades puerto, a lo largo del río y sobre el mar, encarnan la riqueza cultural de dicho periodo. En estos lugares perviven las huellas de los inicios de la industria en el país y atestiguan uno de los momentos históricos de mayor transformación en Colombia.

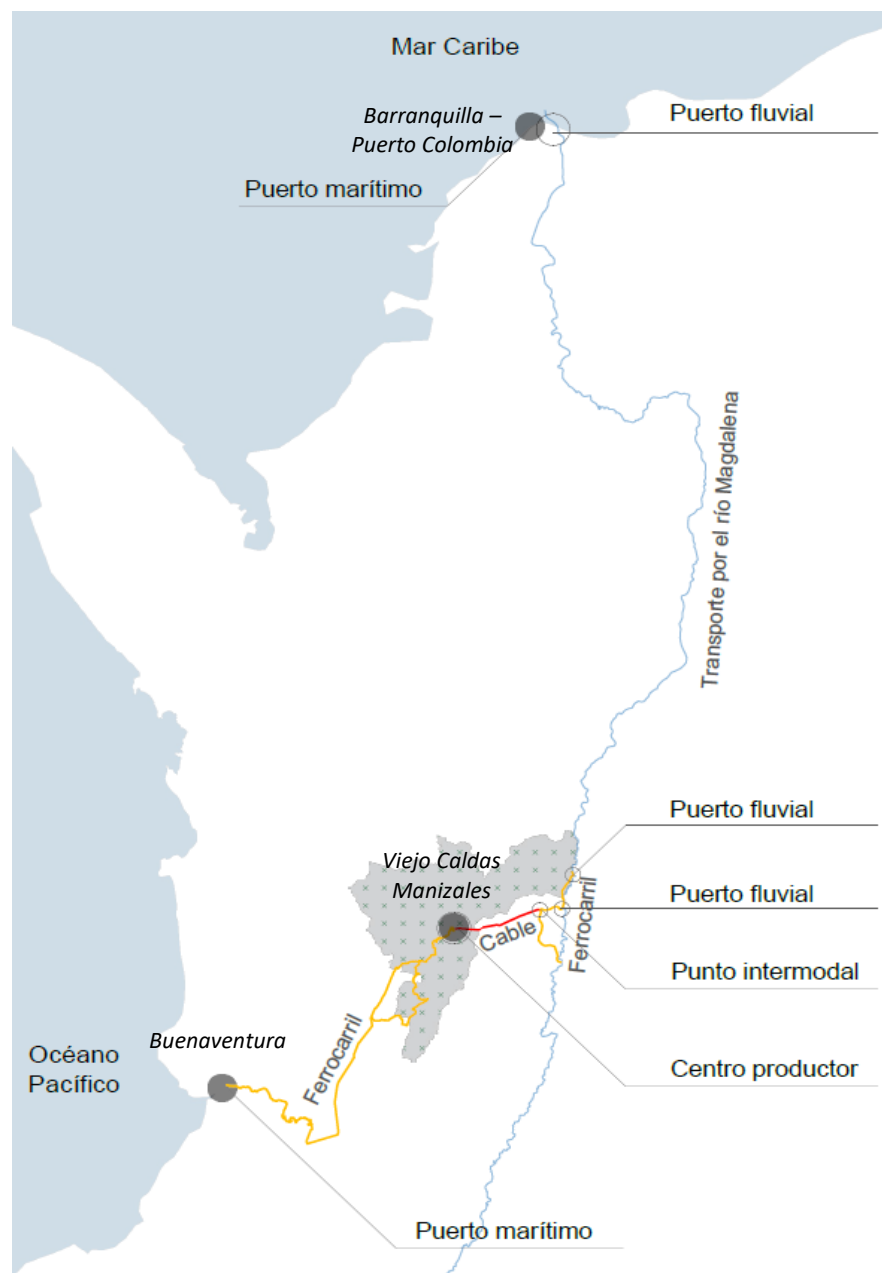
Para el planteamiento metodológico, se interrelacionaron los elementos de análisis del marco conceptual, los objetivos propuestos y las etapas de investigación. De manera transversal, se estudiaron los diferentes temas con una visión integradora del patrimonio cultural, donde los contextos históricos cobran relevancia. Una vez identificados los objetos de análisis centrales, se adelantó la caracterización de aquellos posibles elementos de valor patrimonial y se documentó el material encontrado, incluyendo una reflexión sobre el estado de conservación de los bienes de contexto del patrimonio agroindustrial caldense y dos de sus principales rutas, y como las políticas de conservación colombianas han incidido en el modelo de salvaguarda aplicado.

Paralelamente, se realizó la revisión documental para cada uno de los capítulos necesarios en el desarrollo de esta tesis. En primera instancia se realizó un análisis cualitativo de los objetos de estudio, para lo cual se empleó, el método analítico sintético, seleccionando el sustento teórico que tendría la investigación, información adquirida de los textos especializados consultados.

Mapa conceptual: esquema del recorrido metodológico de este estudio



Localización de Colombia en el mundo y Localización del Viejo Caldas en Colombia.



Para ello fue necesaria la revisión y comparación documental de diversas fuentes primarias y secundarias como, planimetrías antiguas, archivos estatales, archivos locales, el archivo del Ministerio de Cultura de Colombia, instituciones especializadas y agremiaciones, periódicos y revistas de la época de estudio, directorios industriales de ese periodo, crónicas de viajeros, escritos históricos, fotografías antiguas y contemporáneas, así como, las publicaciones sobre las políticas culturales ligadas al tema de investigación, del ámbito mundial, nacional y local. Fue igualmente necesaria la indagación de análisis históricos de diferentes autores que incorporaban miradas sociales, económicas, urbanas, arquitectónicas y territoriales del patrimonio construido en cuestión y de sus contextos físicos.

Con el fin de identificar y destacar los elementos de valor del patrimonio cultural estudiado, se utilizó el método histórico-lógico, que permitió comprender la evolución del territorio, sus antecedentes históricos, auge y declive que integran el periodo de estudio y la directa relación existente entre la actividad cafetera y las manifestaciones culturales encontradas. Para dar contexto histórico y un sustento a la valoración patrimonial, fue necesaria la consulta de tratados sobre la colonización antioqueña y el periodo republicano, hechos históricos en los que se enmarca el espacio temporal propuesto para este trabajo. Se emplearon de igual manera, métodos empíricos de observación de imágenes contemporáneas, encontradas en los sistemas de información geográfica de uso público estatal colombiano y recursos de dominio público de internet, de los lugares de interés para esta investigación. Esta información fue crucial para conocer el estado actual de conservación de los bienes de interés cultural observados y su evolución en el tiempo, así como la incidencia que ha tenido la existencia o ausencia de las políticas de conservación en Colombia, con respecto de los elementos constitutivos del patrimonio agroindustrial indagado.

1.5. Fuentes y estado de la cuestión

En la búsqueda de información realizada, no se encontraron trabajos previos similares al propuesto en esta tesis, donde estuvieran agrupados elementos del patrimonio industrial colombiano bajo la misma temática productiva en amplios territorios, analizados desde los contextos físicos, históricos, económicos y sociales. Tampoco se encontró alguna formulación metodológica que categorizara y caracterizara el patrimonio industrial nacional. Teniendo en cuenta estos vacíos del estado del arte para la presente investigación, se recabaron datos desde diversas disciplinas que posibilitaron seguir las líneas temáticas propuestas y para dar cumplimiento a los objetivos. Se abordaron varios grupos bibliográficos específicos y fueron consultados diversos fondos y archivos, de los cuales se hicieron lecturas comparativas y analíticas, que permitieron la interrelación de conceptos, nociones y elementos históricos, necesarios para llevar a cabo una interpretación holística

del patrimonio agroindustrial cafetero caldense entre 1900 y 1930 y sus dos principales rutas de exportación. Estos grupos bibliográficos son:

- Valoración y gestión del patrimonio industrial a nivel internacional
- Patrimonio industrial en Colombia
- Políticas culturales a nivel internacional, nacional y local
- Historia de Colombia
- Historia de la infraestructura de transporte en Colombia
- Historia y teoría de la arquitectura en Colombia
- Historia y teoría del urbanismo en Colombia
- Historia de la industria en Colombia
- Historia de la agroindustria cafetera en Colombia
- Historia de Manizales
- Historia de Barranquilla
- Historia de Buenaventura
- Río Magdalena
- Planos e imágenes y otras fuentes primarias, archivos y fondos documentales

Valoración y gestión del patrimonio industrial a nivel internacional

En la revisión bibliográfica realizada durante el desarrollo de esta investigación, se encontraron valiosos referentes internacionales que coinciden, en muchos casos, en los planteamientos expuestos sobre las estrategias de análisis, valoración y propuestas de gestión del patrimonio industrial. Estas nociones teóricas han enriquecido las reflexiones hechas en el presente trabajo y han servido como apoyo para su base conceptual y sustento argumentativo. Ejemplo de ello es el libro *Arquitectura industrial: concepto, método y fuentes*, de Inmaculada Aguilar y el documento de Eusebio Casanelles de 2006 publicado por ICOMOS, *El patrimonio industrial, un nuevo patrimonio*. Textos como *El paisaje es energía* (2011), *Los paisajes históricos de la producción en Sevilla* (2018) y *Hacia un cambio del paradigma del patrimonio cultural: del patrimonio industrial urbano al paisaje de la producción* (2019), del investigador Julián Sobrino, son importantes referentes internacionales para el estudio teórico, de valoración y gestión, más actualizado del patrimonio industrial, donde la mirada holística de la industria, el territorio, el paisaje y la identidad cultural, proporciona una línea de pensamiento crítico, fundamental para esta tesis.

Igualmente, las nociones teórico-prácticas expuestas en el coloquio latinoamericano sobre la conservación del patrimonio industrial, realizado en octubre de 2023, en Monterrey, México, del TICCIH (CIPINL-TICCIH, 2023) y en el *Segundo Taller Online: Mapa Colaborativo del Patrimonio Industrial en América Latina y El Caribe* (TICCIH, 2024), brindan sustentos conceptuales que coinciden en la necesidad de abordar el patrimonio industrial desde una perspectiva más amplia, que permita la efectiva salvaguarda de sus contextos históricos, territoriales, materiales, inmateriales y naturales, y donde el patrimonio industrial es esa

herramienta que explica las sociedades que habitan territorios interconectados entre sí, mediante las actividades productivas.

Otras fuentes necesarias para la comprensión del patrimonio industrial desde el ámbito internacional son la *Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial* del año 2003, del Comité Internacional para la conservación y defensa del Patrimonio Industrial (TICCIH) y los conceptos teóricos que promueve el *Plan Nacional del patrimonio industrial*, redactados por el Ministerio de Cultura y Deporte del Gobierno de España. Así mismo, los lineamientos metodológicos propuestos por el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico (IAPH) en sus guías, del *Paisaje histórico de Sevilla* y del *Paisaje cultural de la ensenada de Bolonia* (2004), exponen claramente una visión integral del patrimonio, que permite comprender la importancia de los contextos históricos. El recurso analítico de estas guías muestra como la coherencia del relato debe nutrirse de la caracterización y valoración de elementos patrimoniales que han estado invisibilizados, pero que están ligados históricamente a los medios físicos, naturales o urbanos, así como a las manifestaciones inmateriales del lugar donde se implantan aquellos bienes de interés cultural, que han sido reconocidos previamente desde la institucionalidad y por los diversos actores sociales.

Patrimonio industrial en Colombia

En Colombia, ha sido estudiado este tema desde diversas ópticas. La arqueología industrial, la historia de la industria, la arquitectura industrial, la infraestructura para la industria, los medios de transporte, los sitios históricos y los centros urbanos con valor patrimonial. Todas líneas de investigación, que sobre todo han apuntado a la especialización de cada temática de forma unidireccional, sin aventurarse a interconectar las diversas disciplinas. No obstante, en los años recientes, se han emprendido esfuerzos, desde la academia, para conglomerar el estudio del patrimonio industrial en Colombia con una mirada transversal, haciendo posible la investigación interdisciplinar.

En este sentido, se tomaron en cuenta a lo largo del desarrollo de este trabajo, como referentes metodológicos y teóricos, la publicación de la profesora Monika Therrien, *Patrimonio y arqueología industrial: ¿investigación vs. Protección? Políticas del patrimonio industrial en Colombia* (2008) y el *Plan integral de manejo del Itinerario Cultural de la cuenca alta del río Apulo (Zipacón). Territorio de tránsitos y pausas* de Martínez Celis y otros (2011). También fue útil revisar nuevamente los artículos de la autora de la presente tesis, dedicados al patrimonio industrial en Colombia, *Inventario del patrimonio industrial bogotano* (2006 y 2018) y *La casa de las fincas cafeteras como patrimonio agroindustrial colombiano en riesgo* (2019). Igualmente, el trabajo *Usos y abusos del pasaje cultural cafetero: una reflexión desde el concepto de patrimonio* (2020), de Sebastián Ramírez Arias y Carolina Saldarriaga Ramírez, ofreció una perspectiva crítica y actualizada de la implementación de políticas de salvaguarda en la zona de estudio.

Políticas culturales a nivel internacional, nacional y local

Las políticas culturales y las herramientas de protección que adoptan las instituciones para salvaguardar el patrimonio cultural a nivel internacional, nacional y local, fueron consultadas como elemento importante para el entendimiento de las actuaciones efectivas que se hacen sobre el patrimonio industrial en la actualidad. Para ello se revisaron los criterios de la *Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura*, UNESCO (2011), particularmente las relativas al “Paisaje Cultural Cafetero Colombiano” (PCC), UNESCO (2023) y a los bienes del patrimonio industrial incluidos en la lista del patrimonio mundial. Del nivel nacional, se consultaron las políticas y normativas emanadas del “Ministerio de Cultura de Colombia, [herramientas jurídicas mediante las cuales se declaran los] bienes de interés cultural del ámbito nacional [y los criterios de valoración del] patrimonio cultural [tenidos en cuenta en la ley colombiana, sobre todo los relevantes a esta investigación.

Dentro de ellos se encuentran la] *Ley de cultura de Colombia, Decreto 1080 de 2015*, [las políticas y nociones sobre el patrimonio cultural inmueble colombiano, la] *lista de bienes de interés cultural del ámbito nacional del año 2023*, [los conceptos sobre patrimonio arquitectónico recogidos de diversas fuentes del] Ministerio de Cultura de Colombia, *las políticas, planes y programas del Paisaje Cultural Cafetero colombiano*”, resoluciones y decretos de ley sobre declaratorias de bienes de interés cultural y algunos Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) vigentes en Colombia (Santa Quintero, 2019, pág. 75).

Del nivel local, se consultaron fuentes como el expediente del *Patrimonio urbanístico arquitectónico y artístico del municipio de Manizales, incluido en Plan de Ordenamiento Territorial (POT)* de la alcaldía de Manizales del año 2001 y el *Plan de Ordenamiento territorial de Manizales* del año 2017, el *Plan Especial de Manejo y Protección, PEMP, para el centro histórico de San Sebastián de Mariquita, Tolima (2017)* y el *Decreto 2178 del 02 de diciembre de 1996. Declaratoria del Conjunto de inmueble de arquitectura republicana localizados en el centro de Manizales, Caldas (Mineducación-2178, 1996)*, el *CONPES 3803 de febrero 13 2014 que regula el Paisaje Cultural Cafetero Colombiano del Consejo Nacional de Política Económica y Social* y la *Resolución 0068 del 24 de marzo de 2021. Plan Especial de Manejo y Protección del barrio el Prado de Barranquilla (2021)*.

Historia de Colombia

De diversos textos de historia de Colombia, se obtuvo información valiosa que asocia los hechos del pasado con las temáticas que son objeto de este estudio. Entre estos, se encuentran los libros de consulta de la Biblioteca del Banco de la República, como *Fundaciones de ciudades y poblaciones; las rutas de la colonización antioqueña (2022)* y las narrativas digitales, *El eje cafetero: caminos que forjaron una región, el Gran Caldas 1905-1966, las rutas del café (2022)* y en el mismo fondo

documental se encontró, *Imagen del ferrocarril en la numismática colombiana* (2005).

El texto *Colombia País de regiones* (1998), es un documento recopilatorio de varios autores, elaborado por el centro de investigación y educación popular (CINEP), que se adentra en la comprensión del espacio que va más allá del territorial y plantea una perspectiva cultural. Explica como el medio físico se moldea como un producto social donde se reflejan las dinámicas de interacción entre diversos actores. Así, la fragmentación y diversidad del territorio son guiadas por la valoración del paisaje, infraestructuras y vivienda en relación con las circunstancias sociales y económicas que influyen en la interpretación del espacio. En este texto, se detallan cinco aspectos clave; población, economía, política, vida cotidiana y cultura, que brindan una visión panorámica de las regiones colombianas.

Los autores de esta compilación concuerdan en hacer análisis de estas relaciones sociales y aportar una interpretación desde la perspectiva cultural, para abordar los hechos que contribuyeron a la transformación y evolución de los hoy territorios colombianos. Una de las fuentes primarias consultadas fue el Archivo histórico de Colombia, donde se encuentra el texto *Memoria que el Ministerio de Gobierno presenta al congreso de 1921*, de Luis Cuervo Márquez y en esa misma línea temática, se revisaron los textos de consulta indispensable, *Historia económica de Colombia* (2013), de los autores José Antonio Ocampo y Santiago Montenegro, *Industria y protección en Colombia* (1955), de Luis Ospina Vázquez e *Introducción a la historia económica de Colombia* (1988), del profesor Álvaro Tirado Mejía, todos ellos, fuentes necesarias para el conocimiento profundo de la sociedad colombiana.

Igualmente, el libro *Colonización y protesta campesina en Colombia 1850 – 1950* (1988), de la investigadora Catherine LeGrand, presenta el crecimiento económico en Colombia como un proceso complejo influenciado por factores como el comercio y los mercados, así como por intereses económicos y conflictos entre clases sociales. La autora señala que, el desarrollo agrario, el acceso a la tierra y el control de la mano de obra, definieron la propiedad y el poder político-económico de Colombia durante estos cien años. Explica como a partir de 1850, la paulatina expansión de mercados internacionales para el café colombiano desencadenó la consolidación de una nueva clase obrera industrial y agraria, fenómeno evidenciado por las luchas los campesinos que se convirtieron finalmente en arrendatarios minifundistas o trabajadores asalariados.

Historia de la infraestructura de transporte en Colombia

La historia de los ferrocarriles en Colombia tuvo especial relevancia en el periodo de estudio propuesto para esta tesis, sobre todo la de aquellos que estuvieron ligados a las rutas de la agroindustria cafetera caldense entre 1900 y 1930. Estos ferrocarriles fueron el de la Dorada, el de Caldas, del Pacífico y de

Bolívar. Para ello se revisaron investigaciones históricas como *Los túneles en el antiguo ferrocarril de Caldas* (2012) de Eduardo Ardila Rueda, el trabajo de Jorge Arias de Greiff, *Ferrocarriles en Colombia 1836-1930* (2012), *Historia de los ferrocarriles de Colombia* (2005) de Alfredo Bateman, el trabajo de investigación de los arquitectos Carlos Nieto y Yenny Real, *Ferrocarril de la Dorada: configuración, desarticulación y rupturas* (2017), del profesor Carlos Niño Murcia, *Los ferrocarriles en Colombia: genealogía de un fracaso* (1998) y el documento escrito por Pedro Pedraza sobre las *Excursiones presidenciales*, que el presidente Rafael Reyes realizó en 1908, con motivo de su visita a las obras de construcción de los ferrocarriles en diferentes frentes a lo largo del país.

Así mismo, se revisó la información contenida en el *Plan Nacional de Recuperación de Estaciones del Ferrocarril de Colombia*, desarrollado por el Ministerio de Cultura en el año 2015, documento con el que se pudo comparar el estado actual de muchas de las estaciones existentes y las intervenciones llevadas a cabo por ese Ministerio. Este proyecto, a pesar de emprender importantes acciones de salvaguarda, deja al descubierto el vacío normativo con respecto de los conjuntos ferroviarios nacionales y sirvió como sustento al planteamiento de la presente investigación, que profundiza en la necesidad de revisar la forma en que se percibe, valora y gestiona el patrimonio industrial en Colombia.

Historia y teoría de la arquitectura en Colombia

La arquitectura como elemento indivisible del patrimonio industrial en Colombia, fue estudiada a treves de investigaciones como la de Pablo Felipe Arango, *De tabla parada* (2017), documento que desde su propia mirada sustenta el origen y la existencia y de elementos arquitectónicos y constructivos interculturales, empleados en toda la zona de influencia de los ferrocarriles a nivel nacional, el cable aéreo de Manizales - Mariquita y algunas zonas mineras de Colombia, donde hubo presencia de empresas británicas y estadounidenses a principios del siglo XX. El libro *Historia de la arquitectura en Colombia* de la profesora Silvia Arango (1990), ofrece un completo y profundo análisis del hábitat construido en los actuales territorios colombianos, abordando cronológicamente los tipos de arquitectura, desde la vernácula y la prehispánica, pasando por la época de la colonia española, el periodo de transición y la arquitectura republicana, hasta llegar al Movimiento Moderno y la arquitectura contemporánea.

Así mismo, se revisaron textos como *Breves semblanzas de ocho arquitectos del siglo XX en Colombia* (2004), donde Fernando Carrasco Zaldúa, mediante la Universidad Nacional de Colombia, adelantó el Proyecto de Recuperación de Documentos del Siglo XX en Colombia, a partir del cual quedaron publicados los primeros archivos privados de arquitectura en Colombia, que incluían una investigación minuciosa hecha en antiguas empresas y oficinas de diseño y construcción de arquitectos como Giovanni Buscaglione, Joseph Martens, Ignacio Martínez Cárdenas, Roberto Pachón, Otto Marmorek, Santiago de la Mora, José de

Recaséns y Manuel de Vengoechea, todos ellos grandes protagonistas de la arquitectura republicana en Colombia.

El estudio de la historia de la arquitectura en Colombia requiere necesariamente la lectura de las primeras investigaciones que sentaron las bases del reconocimiento del patrimonio construido en el país. Es el caso del texto de los arquitectos Lorenzo Fonseca y Alberto Saldarriaga Roa, *Arquitectura popular en Colombia, herencia y tradiciones* (1992), que sin lugar a duda es uno de los documentos referentes para la comprensión del patrimonio arquitectónico en Colombia. Este documento aborda la arquitectura desde la perspectiva de la historia, origen y trascendencia del hábitat construido, como elemento de identidad. Por su parte el profesor Carlos Niño Murcia en su texto *Arquitectura y estado* (1991), establece, igualmente las bases teóricas e históricas de la arquitectura colombiana y estudia sus vínculos con la vida social, cultural, económica, gubernamental y política nacional, entre los años 1905 y 1960, periodo en el que transcurre el surgimiento y desarrollo de la arquitectura republicana en Colombia y su transición hacia el Movimiento Moderno.

Historia y teoría del urbanismo en Colombia

Con el fin de conocer los antecedentes y evolución de los centros históricos y espacios urbanos que hicieron parte fundamental del desarrollo de las rutas de transporte del café de exportación en Colombia en el periodo de estudio, así como de los nodos y ejes estratégicos de la agroindustria cafetera caldense, se consultaron, trabajos como el del profesor Aprile Gniset, *La ciudad colombiana: siglo XIX y siglo XX* (1992), el trabajo *Intervención social sobre el borde urbano desde el proceso de la significación cultural* (2017), de Adolfo Aguilera, Marielena Medina y Camila Castellanos. Así mismo se fue una importante fuente de consulta el texto *Ciudad y territorio: el proceso de poblamiento en Colombia* de Fabio Zambrano y Oliver Bernard (1993).

Historia de la industria en Colombia

La producción historiográfica en diversos periodos históricos, sobre el estudio de la industrialización en Colombia, ha sido limitada. Gran parte de la atención se ha centrado en Antioquia y, en menor medida, en Bogotá, desde diversas perspectivas disciplinarias. A pesar de esto, resulta notable que los investigadores que abordan este proceso se centran en aspectos sociales más que en las operaciones industriales en sí, como se evidencia en el texto del historiador Mauricio Archila Neira, *Cultura e identidad obrera en Colombia 1910-1945* (1991). A pesar de la escasa literatura sobre la industrialización en Colombia, la existente ofrece contribuciones valiosas para comprender su impacto en múltiples aspectos de la vida cotidiana, como lo político, económico, social, religioso, cultural, arquitectónico y urbanístico.

También se destaca en estos trabajos, que la creación y expansión de la industria en Colombia, no fue uniforme, sino que presentó variaciones y desafíos en diferentes áreas, afectada por los tipos de energía empleada, las comunicaciones y los puntos de comercialización. Ejemplo de ello, son los libros del historiador Rene de la Pedraja, *Historia de la energía en Colombia 1537-1930* (1985), *Arquitectura industrial en Colombia, 1850-1970*, de Eduardo Satizabal Villegas (2007), *Que nos tengan en cuenta, colonos, empresarios y aldeas: Colombia 1800-1900* (1995), del historiador Hermes Tovar Pinzón y *Protesta popular y modernización capitalista en Colombia 1909 – 1929* (2002), de Renán Vega Cantor.

El libro azul de Colombia de la presidencia de la república del año 1918, el *INDEX Colombia, Anuario e informativo de la república, de 1929 a 1931* y el *Directorio de la industria manufacturera de Colombia de 194*, así como, las revistas y periódicos como, el *Periódico noticioso, literario e industrial de 1892* de la imprenta Samper Matiz, la revista *La Industria moderna, órgano de los intereses industriales y comerciales del país* de 1910, la revista de *Obras públicas y fomento de 1925* y la *Revista del Ministerio de Industrias de 1924*, fueron, entre otras, fuentes valiosas de consulta que posibilitaron una mirada directa al pasado, no solo por sus textos, e información, sino también por el tono de escritura de la época y por la publicidad que incluyen, elementos que dan una perspectiva más aproximada de la forma de vida y sociedad de ese momento.

Historia de la agroindustria cafetera en Colombia

Para adentrarse al conocimiento del café como actividad económica en Colombia, se consultaron investigaciones como el trabajo de grado de Brayan Delgado Muñoz, *¿Que hay detrás del café?, transformación agrícola, mercado de tierras y sociedades* (2019), de la Maestría en historia de la Universidad del Valle, la ingente documentación técnica e histórica de la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, (FNCC) y un referente en la historiografía del café en Colombia, el reporte institucional de Diego Monsalve de 1927, *Colombia cafetera*, que incluye toda la información oficial de la caficultura en Colombia para la fecha de su publicación. Igualmente, de Marcos Palacios, se revisó un completo tratado sobre la agroindustria cafetera colombiana, *El café en Colombia, 1850-1970: una historia económica, social y política* (2009) y del mismo autor el texto *Colonización y exportaciones colombianas en la segunda mitad del siglo XIX*. (2002).

Historia de Manizales

Para acercarse al conocimiento de la historia de Manizales durante el periodo de estudio, se examinaron trabajos como, el de Carlos Leguizamo para la maestría de historia de la Pontificia Universidad Javeriana, *Los empresarios y cafeteros de Manizales y sus proyectos políticos territoriales: la configuración del departamento de caldas* (2019), así como una descripción social, político-administrativo de la recién fundada Manizales, de Edwin Monsalvo y Ana María Bedoya, *El complejo*

establecimiento del orden de policía en una sociedad de frontera. Manizales 1853-1871 (1914), y el texto referente de consulta obligada, *La colonización antioqueña en el occidente colombiano* (1949) del investigador James Pearson. Dentro de los autores locales que fueron revisados, se destacan los textos de Eduardo Satizabal Villegas, *Armenia, Pereira y Manizales: reseña histórica de su desarrollo urbano* (2012), *El legado arquitectónico de la colonización antioqueña* (1985), del arquitecto Néstor Tobón Botero y *Manizales en la dinámica colonizadora 1846 – 1930*, del historiador Albeiro Valencia Llano (1990).

Historia de Barranquilla

Los estudios del arquitecto Calos Bell Lemus, *Industria, puerto y ciudad 1870-1964* (2008) y *Urbanización el Prado de Barranquilla: Karl Parrish* (2016), ilustran la historia social, cultural, industrial, arquitectónica y urbana de la Barranquilla de la época de estudio. Por su parte, los trabajos del profesor Jorge Caballero Leguizamón, *Barranquilla y la modernidad, un ejercicio histórico* (2000) y el trabajo de grado para la Maestría en Restauración de monumentos arquitectónicos de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá, de la arquitecta Yasmeidis Constante Figueroa, *Identificación, caracterización y valoración del patrimonio arquitectónico de Barranquilla: 1832-1930* (2011), permiten comprender los albores de la Barranquilla industrial y portuaria, y como las manifestaciones arquitectónicas dan cuenta de su gran auge económico. *La ciudad como dispositivo de modernidad en la cuenca del Caribe 1850-1930* (2019), del académico Harold Dede Acosta y el trabajo de Jesús Ferro, Octavio Ibarra, Eduardo Gómez y Milton Zambrano, *Historia empresarial de Barranquilla (1880 – 1980)*, volumen1 (2014) y volumen 2 (2021), ofrecieron valiosa información y diversas miradas sobre el patrimonio construido de Barranquilla, así como la descripción de los factores económicos, sociales y territoriales que condujeron al nacimiento y desarrollo de la ciudad.

Historia de Buenaventura

Por su parte, el trabajo de grado para la maestría en Historia de la Universidad del Valle de Luz Stella Díaz Benítez, *Arquitectura institucional en el proceso de modernización de la ciudad portuaria de Buenaventura, 1920 – 1940* (2014), el trabajo de Luis Joaquín Ducón Fonseca, *Importaciones y exportaciones de: Colombia – APEC, por Buenaventura* (2016) y *El puerto, memoria gráfica de Buenaventura* (2013), de Fabio Martínez, fueron necesarios para indagar los aspectos urbanos, arquitectónicos, económicos y sociales, que han influido en la historia reciente de Buenaventura, sobre todo entre los años 1900 y 1940.

Río Magdalena

Por tratarse de uno de los hitos geográficos más importantes del país, el río Magdalena cuenta con una ingente cantidad de estudios de diversas disciplinas de la investigación. La amplia bibliografía, abarca puntos de vista, geográficos,

territoriales, sociales, económicos, históricos, sociales y culturales, de los cuales se revisaron, *el Manual del río Magdalena* (2005), de José Alvear Sanín y el *Atlas de la cuenca del río Magdalena-Cauca* (2007), de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, Cormagdalena, el trabajo de Oscar I. Cardozo, *La historia del río Magdalena desde la ciudad de Girardot hasta Barranquilla* (2015) y las diferentes investigaciones que ha realizado el profesor German Ferro Medina, recogidas en el texto *Río Magdalena, navegando por una nación*, Editado por el Museo Nacional de Colombia en 2009.

Este último documento explora el curso del río Magdalena, desde el nacimiento hasta su desembocadura, mediante un relato que surge a partir de una experiencia emocional y el amplio conocimiento de antropología social del autor. El estudio ayuda a comprender un país que se ha moldeado en sus orillas y explica como este elemento natural ha configurado el territorio de la actual Colombia, desde épocas prehispanicas hasta la actualidad. Incluye la descripción de veinte sitios emblemáticos que narran el desarrollo del país, su geografía e historia, explora sus raíces, culturas, mestizaje y desarrollo económico, identifica arquitecturas e ingenierías en el paisaje y reconoce la diversidad étnica y la riqueza cultural existentes en las regiones a lo largo de río.

Planos e imágenes y otras fuentes primarias, archivos y fondos documentales

El apoyo gráfico, de imágenes, así como planimetrías y ortofotografías, incluidos en esta tesis, tuvo diversas fuentes de consulta, entre ellas, el Portal del sistema de información geográfica, Geoportal de la Alcaldía de Manizales, el Sistema de información y consulta digital del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) y los datos públicos de Google maps y Google Earth. Dado el alcance geográfico y los objetivos trazados para la investigación, fue necesario hacer uso de estas herramientas contemporáneas de información digital, que permitieron obtener datos e imágenes relativamente actualizados de muchas zonas y ciudades de Colombia. La observación a través de viajes virtuales para el reconocimiento de las distintas regiones proporcionó la mirada buscada en este estudio tipo marco, que fue agrupar las vastas áreas del país que conforman la misma unidad patrimonial dentro de una temática industrial común.

El empleo de estas nuevas tecnologías demostró a lo largo del desarrollo del trabajo, su eficacia y se comprueba que gracias a ellas es posible la comparación del estado actual y anterior de múltiples lugares, llegando a detalles arquitectónicos, constructivos y urbanos para una evaluación exterior inicial. Así mismo, fue posible realizar actualizaciones de algunas mediciones topográficas, altitudinales y prediales, que permitieron hacer análisis comparativos, evaluar transformaciones territoriales en el tiempo, corroborar la aplicación de políticas y su impacto en la evolución de los bienes y realizar inventarios generales de elementos patrimoniales. Se espera que trabajos futuros derivados de este, puedan

recorrir a información de campo comparativa y específica de cada lugar sugerido aquí.

Entre los archivos y fondos históricos documentales consultados, de donde se obtuvo valiosa información e imágenes antiguas necesarias para el desarrollo de la presente investigación, están: el Archivo general de la Nación - Colombia, el Archivo histórico de la alcaldía Mayor de Bogotá, el Archivo histórico del Atlántico, la Biblioteca departamental del Valle del Cauca, la Biblioteca pública piloto de Medellín, la Biblioteca Luis ángel Arango, los fondos y colecciones del Ferrocarril de Antioquia, el Atlas cafetero de Colombia, el periódico La Patria de Manizales, archivos institucionales como el Archivo *Memoria visual del caribe colombiano* de la universidad del Norte de Barranquilla y los fondos de los archivos del patrimonio fotográfico y fílmico del Valle del Cauca. Así mismo, la Biblioteca Nacional de Colombia ha otorgado una autorización especial para incluir en esta tesis, imágenes del *Fondo fotográfico de Hermann Friedrich Birkigt*.

1.6. Estructura capitular

En concordancia con los objetivos propuestos anteriormente, se plantearon seis capítulos para la estructura general del texto. El primero y segundo, integran los puntos donde se da contexto general al trabajo de investigación. El primer capítulo en el que se incluyen los actuales apartados reúne todo el contenido introductorio, exponiendo la motivación, justificación, los objetivos, la metodología, fuentes y estado de la cuestión, y finalmente las nociones teóricas que se aplicaron como sustento conceptual a los temas de estudio de esta tesis. El capítulo número dos, llamado patrimonio industrial, ofrece un recuento de esta categoría de patrimonio, presentando algunos referentes internacionales, que permiten hacer un análisis comparativo entre, cómo está siendo percibido, conceptualizado y gestionado el patrimonio industrial a nivel internacional, y lo que por su parte se está haciendo desde la institucionalidad colombiana al respecto; la catalogación, valoración y protección de este patrimonio en Colombia. La observación del contraste es la base que justifica la presente investigación, al demostrar la necesidad apremiante de aplicar en Colombia un lenguaje más internacional para entender el patrimonio industrial.

En este mismo punto se muestra la trascendencia que tuvo el periodo industrial y agroindustrial, entre 1900 y 1930 en el país, y como estos hechos históricos fueron determinantes en la transformación de la sociedad colombiana. Se propone, además, una mirada amplia para la gestión del patrimonio cultural en Colombia, que permita superar las actuales estructuras limitantes, en las que se enmarcan las políticas públicas y la normativa vigente del país.

En el capítulo número tres se hace una inmersión al centro de la agroindustria cafetera en Caldas y su contexto territorial, entre 1900 y 1930. Aquí se incluyen los

antecedentes que dieron origen a la transformación de los territorios andinos de Caldas y explica cómo surge la caficultura en ellos. Se estudian los elementos materiales asociados al patrimonio agroindustrial cafetero caldense, como la arquitectura rural, la urbana, los asentamientos humanos, la industria cafetera y sus contextos sociales, poblacionales, económicos y culturales.

Con el fin de abordar el estudio de esta categoría de patrimonio, se presenta, como ya se ha avanzado, la ciudad de Manizales, la que fue el principal centro poblado de la industria cafetera colombiana durante el periodo de estudio, y a manera de escala sectorial se expone el barrio San Joaquín de Manizales, una de las zonas de expansión urbana, consolidadas entre 1900 y 1930, adyacente al centro fundacional de la ciudad. Con estos dos ejemplos, una centralidad y uno de sus barrios, se intenta demostrar la relevancia que tiene el estudio de los contextos urbanos para dar sentido y coherencia al relato histórico del desarrollo industrial, en este caso de la agroindustria cafetera, donde el patrimonio construido, está ligado indivisiblemente a los aspectos económicos, sociales y culturales del lugar, todos ellos elementos aglutinadores de un solo conjunto de bienes, que deben ser objeto de documentación y salvaguarda.

Además de los elementos arquitectónicos y urbanos, las infraestructuras de transporte deben igualmente integrarse dentro del mismo conjunto de bienes para este estudio. Para ello se incluyó en este punto, un recuento sobre la navegación por el río Magdalena y se explica el sistema ferroviario en Colombia durante la época de estudio, el auge y posterior declive de estos medios de comunicación en Colombia y como la industria cafetera y sus exportaciones en las tres primeras décadas del siglo XX, transformaron profundamente los aspectos físicos, sociales, culturales y poblacionales del país.

Los capítulos número cuatro y cinco están dedicados a exponer el sistema de movilidad de la agroindustria cafetera de Caldas, sus rutas y nodos. Con este hilo conductor, que recorre los caminos del café a través de la geografía colombiana, se pretende recalcar aquellos contextos territoriales, los medios de comunicación empleados, los puntos de salida y llegada, y como aquellas ciudades protagonistas de estas rutas, tuvieron su máximo esplendor y decadencia gracias a las dinámicas económicas surgidas alrededor de un mismo producto. Las dos principales rutas del café producido en Caldas se muestran aquí, la ruta hacia el puerto de Barranquilla – Puerto Colombia sobre el mar Caribe y la ruta hacia el puerto de Buenaventura en el océano Pacífico.

La primera, incluye el cable aéreo desde Manizales hasta la población de Mariquita, donde se conectaba con el ferrocarril de la Dorada para posteriormente tomar el río Magdalena y la segunda muestra los ferrocarriles de Caldas y del Pacífico. Así como el patrimonio construido presente en la ciudad origen es crucial para entender los procesos históricos de esta agroindustria, las ciudades puerto, sobre el río y sobre el mar, dan cuenta de la riqueza cultural del periodo de estudio. En ellas persisten los vestigios de los orígenes de la industria en Colombia y son

huella irrefutable de uno de los momentos históricos más transformadores ocurridos en el país.

Esta metodología de estudio sigue los recorridos de la categoría *agroindustria cafetera caldense*. Se pretende con ello ejemplificar un modo de abordar el patrimonio industrial, donde todo el hilo conductor histórico-geográfico, cobra suma relevancia a la hora de agrupar los elementos de valor patrimonial más significativos y aquellos desapercibidos o invisibilizados. En este sentido la estructura territorial planteada en los capítulos cuatro y cinco, expone los bienes culturales que se encuentran localizados en diversas zonas del país, que están interrelacionados entre sí, gracias a dicha actividad productora común. Para entender la estructura geográfica planteada en la presente investigación, se pueden tomar en cuenta varias perspectivas. Si se emplean los cinco componentes propuestos por Kevin Lynch en el libro *La imagen de la ciudad* (1984, pp. 61-98) y su sintaxis, se encontrarán *Regiones*: territorios, *Hitos*: arquitecturas y centros de producción, *Nodos*: ciudades, poblaciones, *Caminos*: rutas que conectan el proceso productivo, (salida y llegada) y *Bordes*: límites entre regiones.

Serán asumidas como *regiones*, la zona de producción del Viejo Caldas, las zonas de transporte y comercialización en el medio y bajo Magdalena y las zonas transformadas e influenciadas por el paso de los ferrocarriles en el Valle del Cauca. Los *hitos* se identificarían como lugares donde se encuentran recursos patrimoniales sobresalientes como Manizales, los puertos fluviales del río Magdalena, Mariquita, Barranquilla y Buenaventura. Como *nodos* se incluyen los puntos de producción cafetera, los centros de acopio y trilla de café, las ciudades y poblaciones nodales estratégicas para el transporte y el comercio y los puertos, haciendo hincapié en su carácter de elementos de conexión o transferencia. Los caminos o rutas serán aquellos que vinculan e interrelacionan los hitos y nodos, y los límites, como aquellas líneas de transición entre poblaciones y regiones incluidas en este estudio y las zonas donde no llegó la influencia de la agroindustria cafetera caldense a principios del siglo XX.

Si se tienen en cuenta los modelos tipológicos enunciados en el texto *Hacia un cambio del paradigma del patrimonio cultural: del patrimonio industrial urbano al paisaje de la producción* (Sobrino Simal, 2019), para caracterizar esta unidad patrimonial, se pueden dividir en elementos *estructurantes* (el centro productor del Viejo Caldas), *articuladores* (territorios donde se concentran los medios de transporte y logística) y *funcionales* (Mercados: como Manizales y Barranquilla).

Estas tipologías no deben ser entendidas en una sola dirección, es decir, desde la ciudad funcional al territorio estructurante pasando por el nodo articulador, sino que es necesario ver cómo constituyen una vía de dos direcciones en las cuales la ciudad y la región forman parte de un mismo ecosistema de apropiación territorial.

(Sobrino Simal, 2019, pág. 110)

Luego de incluir los temas que se consideraron pertinentes en este estudio, se obtuvo una estructura geográfica de análisis, de ida y vuelta, de lo general a lo particular y viceversa. Se aborda a Colombia como territorio general, tres principales regiones, el Viejo Caldas, la región del Magdalena y la del Valle del Cauca, y dentro de ellas nodos y ciudades determinantes en el desarrollo de la industria cafetera.

El capítulo seis, la última parte, está dedicada a presentar los hallazgos y conclusiones de la investigación. En ella se expone el estado de conservación del patrimonio industrial asociado sobre todo a la agroindustria cafetera caldense. Aquí se observa como en efecto, las políticas públicas del patrimonio cultural en Colombia han olvidado el valor de aquellos contextos históricos que dan sentido y significado a los bienes de interés cultural más visibles, y como con la pérdida de los conjuntos históricos materiales, se diluye la comprensión de una sociedad y se dificulta en gran medida la memoria cultural de las comunidades locales. Para la elaboración de esta parte final, fue necesaria la comparación de imágenes antiguas y actuales de algunos de los bienes estudiados y ver así, su evolución a través del tiempo. Estas muestras fueron concluyentes y permitieron ratificar y demostrar ampliamente los supuestos de la tesis. Adicionalmente se plantean algunos itinerarios posibles que transcurren por los hitos, nodos, regiones y rutas expuestas en este trabajo.

2. PATRIMONIO INDUSTRIAL

2.1. Bases teóricas

La gestión del patrimonio industrial, de los paisajes culturales y de los paisajes industriales, ha evolucionado significativamente a nivel mundial en las últimas décadas, sobre todo porque ha introduciendo una base conceptual que abandona cada vez más, la noción del bien monumental, como objeto a conservar, para incorporar pensamientos más incluyentes donde lo material, inmaterial y el medio físico, natural o urbano, son indivisibles de los bienes de interés cultural (BIC) y se ha reconocido de forma consensuada, que los entornos contextuales le otorgan al BIC, un amplio valor y significado (Santa Quintero, 2021). En este sentido, es posible consultar documentos internacionales, que ofrecen esta perspectiva y que son la base del sustento teórico del presente trabajo.

La Carta de Nizhny Tagil, redactada durante la asamblea general del TICCIH (Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial) (2003), desempeña un papel crucial para emprender una tarea urgente, que se ha venido postergando a nivel nacional en Colombia, donde aún existen profundos vacíos teóricos a cerca del patrimonio industrial. La utilidad de este documento radica en que, a partir de él, se pueden introducir conceptos que permitan emplear un lenguaje internacional común. Esta Carta enfoca su atención en las transformaciones sociales desde la edad de bronce hasta la revolución industrial, destacando la trascendencia de la evidencia material de estos significativos cambios que poseen un valor humano a nivel mundial. Igualmente, enfatiza en la importancia de estudiar, reconocer y preservar este legado histórico (TICCIH, 2003).

El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda. (TICCIH, 2003, pág. 1).

Por su parte, Inmaculada Aguilar sostiene que la definición de arquitectura industrial no se limita a sectores específicos y sostiene que cualquier estructura relacionada con la actividad industrial, por sus métodos constructivos y uso de materiales, forma parte de esta categoría. Esto significa que, además de la arquitectura típicamente industrial, también se incluyen las obras públicas de carácter general, como sistemas de iluminación, conductos, aprovechamiento industrial del agua, canales, sifones, embalses, presas, acueductos, depósitos, estructuras marítimas y fluviales, muelles, faros, esclusas, carreteras, explanadas, terraplenes, muros de retención, túneles, puentes, sistemas de alcantarillado, obras auxiliares y provisionales, pavimentos, viviendas obreras, espacios

comerciales, almacenes, galerías, mercados, estaciones y transporte ferroviario (Aguilar Civera, 1998). Aguilar (1998), en su exposición, aclara que el patrimonio industrial abarca aquellos bienes vinculados a “las nuevas necesidades (...)” económicas de la sociedad, y señala que la definición más acertada de “arquitectura industrial podría describirse como aquella que tiene una finalidad (...) distinta a la monumental, tiene una finalidad explotativa e industrial (...) La arquitectura monumental es una pétreo manifestación de las bellas artes, al paso que la industria es la viva y actual expresión del comercio” (Aguilar Civera, 1998, pág. 93).

Una lectura detallada del texto de Aguilar permite concluir que estos elementos conforman el patrimonio industrial como manifestaciones humanas con un propósito práctico, enraizadas en las necesidades socioeconómicas de las comunidades humanas. Esta era, marcada por la Revolución Industrial a fines del siglo XVIII, se caracteriza por estar íntimamente ligada a los nuevos materiales de la época, como el acero, el concreto reforzado y el vidrio, así como a nuevas tipologías arquitectónicas que emergieron debido a las demandas de una sociedad orientada a los mercados, como edificios comerciales, mataderos y estaciones de ferrocarril. Las obras públicas y de ingeniería no solo ejemplifican la inventiva humana y el uso de estos nuevos materiales, sino que también reflejan las nuevas necesidades sociales que transformaron profundamente los paisajes y territorios, así como las relaciones de producción y el pensamiento humano.

Es decir, todo aquello que podemos definir como equipamiento técnico puesto al servicio de las colectividades y obra pública así mismo los inmuebles de habitación obrera, fundamentalmente, su estudio sociológico y urbanístico es indisoluble del fenómeno de la industria y por lo tanto de la arquitectura industrial. (Aguilar Civera, 1998, pág. 103)

Si efectivamente el patrimonio industrial debe incluir el territorio como lugar donde suceden las actividades de producción, es necesario también acercarse al concepto de paisaje – territorio. La noción de paisaje cultural emerge gracias al trabajo del profesor Carl Sauer, quien lo difunde desde la Universidad de Berkeley en la década de 1920. Sauer redefine la idea de paisaje cultural, destacando la influencia de la acción humana en la transformación del paisaje natural en cultural. Para Sauer, el paisaje cultural es el resultado de la interacción entre la cultura de un grupo social y el entorno natural (Sauer, 1925). John Brinckerhoff Jackson, influenciado por Sauer, también contribuye significativamente al estudio de los paisajes culturales, particularmente en Norte América. A través de su trabajo como editor de la revista *Landscape* y autor de numerosos artículos, Jackson promueve una visión multidisciplinar del paisaje cultural, que abarca aspectos históricos, arquitectónicos, sociales y geográficos.

A pesar del reconocimiento oficial que ha ganado el término Paisaje Cultural, su definición sigue siendo compleja. La Unesco, por ejemplo, ha intentado acotar

el concepto, pero aún persisten ambigüedades. En esencia, el paisaje cultural puede entenderse como un ámbito geográfico asociado a eventos, actividades históricas, que posee valores culturales (Galindo González y Sabaté Bel, 2009). Dicha discusión, entronca además con el debate sobre el propio concepto de paisaje y del cual autores como Roger (2007) o Maderuelo (2005) ofrecen síntesis de valor actual.

En los últimos años, la percepción del patrimonio industrial se ha ido ampliando y paulatinamente y de forma consensuada a nivel mundial se han admitido nuevos elementos de valor cultural a esta noción (Therrien, 2008). A este patrimonio además de la arquitectura industrial, se han vinculado bienes como los paisajes industriales, las manifestaciones inmateriales y los contextos físicos, naturales y urbanos, que forman parte de una actividad productiva o comercial (Villalobos et al., 2004). En la *Guía del paisaje cultural de la Ensenada de Bolonia, Cádiz* (2004) elaborada por el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, IAPH, se define el patrimonio industrial como aquel que es portador de un valor social trascendente, pues cuenta las historias de hombres y mujeres que, a través de su labor diaria, han moldeado la sociedad y han contribuido a forjar un fuerte sentido de identidad colectiva (Villalobos et al., 2004).

De forma cada vez más aceptada en el ámbito internacional, se entiende que este patrimonio es testimonio de los aportes tecnológicos y científicos y que “posee un valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción, y puede tener un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación” (TICCIH, 2003, pág. 2) y adaptación de territorios para los asentamientos poblacionales, sus actividades productivas y económicas en todos los periodos históricos (TICCIH, 2003). En el documento se define el paisaje industrial como aquel que da cuenta de la presencia humana en los territorios y como han sido transformados por y para la supervivencia de las comunidades. El mismo documento señala que:

Estos valores son intrínsecos del mismo sitio, de su entramado, de sus componentes, de su maquinaria y de su funcionamiento, en el paisaje industrial, en la documentación escrita, y también en los registros intangibles de la industria almacenados en los recuerdos y las costumbres de las personas. (TICCIH, 2003, pág. 2).

El surgimiento de la preocupación por el patrimonio cultural en la década de 1970 condujo al desarrollo de iniciativas para proteger y preservar los paisajes culturales. Esto incluyó la creación de parques patrimoniales, la promoción del turismo cultural y la revitalización de antiguas áreas industriales en declive. Estos esfuerzos han demostrado ser importantes para el desarrollo económico local, al tiempo que fortalecen el sentido de identidad y orgullo de las comunidades. En Europa y Estados Unidos, cada vez más proyectos se centran en la gestión inteligente de los recursos patrimoniales para impulsar el desarrollo económico y

social de las regiones. Estas iniciativas valoran la historia y el patrimonio cultural como activos para construir un futuro sostenible (Galindo González y Sabaté Bel, 2009).

En ese sentido, el investigador David Rivera Gámez apunta que es necesario recalcar la importancia de analizar los motivos por los cuales se debe proteger un bien o grupo de bienes patrimoniales, dado que toda intervención sobre el patrimonio conlleva una responsabilidad con lo público, lo social y lo colectivo (Rivera Gámez, 2009, pág. 58). En muchas ocasiones el valor patrimonial es otorgado por la propia comunidad en respuesta al significado y simbolismo que nutre su identidad cultural de forma colectiva. Igualmente, los contextos urbanos y geográficos poseen un valor patrimonial fundamental, cuando existe el interés por conservar un sistema contenedor de (...) espacios, disposición estructural y características compositivas abstractas que confieren (...) identidad (...) a un lugar.” (Rivera Gámez, 2009, pág. 67). Este valor contextual de lo urbano y lo regional radica en la necesidad de que sea posible la lectura de las civilizaciones pasadas sobre un territorio cambiante. Para que esta valoración sea coherente y objetiva es imprescindible la realización de un estudio histórico profundo y no arbitrario del bien y sus contextos, evitando que sus valores intrínsecos sean invisibilizados (Rivera Gámez, 2009).

Aquí el autor nos recuerda, además, las constantes interrogantes (muchas veces contradictorias e irresolutas), que son: ¿por qué?, ¿para quién? y ¿que conservar? (Rivera Gámez, 2009, pág. 464), donde el ¿por qué? se podría resolver entendiendo el valor histórico-artístico (tecnológico) del bien, el ¿para quién?, sopesando la importancia que recae sobre el bien como documento público que da cuenta del pasado social de una comunidad, y el ¿que conservar?, obedecería a la preeminencia en la historia y su papel como testimonio del pasado para la sociedad presente y futura (Rivera Gámez, 2009). Estas reflexiones pueden aplicarse a la identidad cultural en construcción de la población latinoamericana y en este caso de la colombiana, que requiere de la conservación de sistemas patrimoniales productivos, que abarquen bienes de contexto, geográficos, urbanos y rurales, basando su análisis a partir de un estudio histórico objetivo, profundo no arbitrario, para que se consoliden y conserven los testimonios físicos y documentales que por fin expliquen el pasado, la transformación y la evolución de estas sociedades.

Por otra parte, desde el coloquio latinoamericano sobre la conservación del patrimonio industrial, realizado en octubre de 2023, en Monterrey, México, se expuso la nueva agenda global del TICCIH, sus cambios y nuevas interacciones con los casos del patrimonio industrial en América Latina y el Caribe (CIPINL-TICCIH, 2023). Dentro de los temas que expanden la perspectiva de la agenda del TICCIH, se incorpora una mirada de género, donde se saca a la luz el rol protagónico que han tenido las mujeres en la historia de la industria alrededor del mundo. Adicionalmente se expone la necesidad de ampliar la noción de patrimonio industrial no solo como aquel que contiene los vestigios de la era posterior a la

Revolución Industrial europea, sino que debe incluirse en dicha definición, toda forma de producción humana, ampliando el espectro cronológico, donde el espacio temporal es ilimitado, así, pueden formar parte del patrimonio industrial, bienes de cualquier periodo de tiempo, muy anteriores a la llamada era industrial o incluso periodos contemporáneos, siendo este el caso del patrimonio vivo, y que además, pueda darse en cualquier lugar del mundo (CIPINL-TICCIH, 2023).

De igual forma, durante el encuentro de Monterrey, se sostuvo que, no obstante los edificios para la producción y la arquitectura industrial, tienen gran valor patrimonial, dan cuenta de solo una parte del relato del pasado productivo, siendo necesario que la historia también sea contada a partir de los trabajadores, de la vida cotidiana de quienes realizaron las labores productivas, del conocimiento científico, tecnológico y artístico de las personas y familias que han ocupado y usado estos espacios, así como también tener en cuenta aquellas manifestaciones inmateriales pertenecientes a las comunidades que pudieran estar vinculadas a estas actividades de producción, bien sea en ámbitos fabriles, de comercio o transporte, y en sus contextos urbanos o rurales. Para el TICCIH (2023), dicha mirada panóptica, potencia la utilidad del patrimonio industrial, convirtiéndolo en un espacio interdisciplinar de investigación, que puede aportar al entendimiento, holístico y profundo de la sociedad.

A partir de esta nueva visión, se considera que “este patrimonio es un motor vital para el desarrollo de la sociedad” (CIPINL-TICCIH, 2023, pág. 1), siendo urgente tomar acciones de salvaguarda que lo protejan, dado que, al ser modesto, es frágil y difícil de identificar (Santa Quintero, 2006). Las anteriores nociones coinciden con las ideas expuestas por la antropóloga Monika Therrien (2008) sobre la urgencia de salvaguardar el patrimonio industrial dada su vulnerabilidad y la importancia de catalogar este patrimonio mediante grupos de bienes que incluyan sus contextos y valores materiales e inmateriales. Esta mirada estaría en concordancia con los lineamientos expuestos en el Convenio de Faro (2005), del Consejo de Europa, donde se explica la necesidad de valorar el patrimonio cultural desde unos contextos más amplios y destaca la importancia de la participación de todos los actores sociales y de las poblaciones locales en la gestión y conservación del patrimonio cultural (CouncilEurope-Faro, 2005). En este documento se reconoce “la necesidad de que la persona y los valores humanos ocupen un lugar central dentro de un concepto más amplio e interdisciplinar de patrimonio cultural” (CouncilEurope-Faro, 2005, pág. 2).

Como ejemplo de la expansión de miras hacia el estudio de contextos territoriales, temporales y sociales mucho más amplios del patrimonio industrial, se encuentran los proyectos sectoriales desarrollados por INCUNA (Industria, Cultura, Naturaleza). Uno de ellos es denominado *Los caminos de la plata de España y América, como industria global en el siglo XVI*, el cual integra lugares como las minas de mercurio de Almadén en España, que junto con las de Idrija en Eslovenia,

fueron incluidas como patrimonio del mercurio, en la lista de la UNESCO³ en 2012 (UNESCO-Almadén, 2012). Dentro del mismo proyecto, están incluidos sitios industriales o relacionados con el comercio de la extracción minera como Zacatecas y Guanajuato en México, Potosí en Bolivia y Mérida, Astorga, Sevilla y Gijón en España. Las rutas propuestas por INCUNA, para recorrer este patrimonio industrial, incluyen territorios en Asturias, Castilla y León y Andalucía, así como la ruta que unía Buenos Aires con Saladillo, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy en Argentina. Lugares que, aunque distantes entres si, comparten una historia común alrededor de una actividad productiva (INCUNA-CaminosDeLaPlata, 2013).

En relación con la noción de territorio, puede tomarse aquella que lo define como un “espacio natural culturalmente apropiado para la sociedad humana” (Cuervo González, 2006, pág. 49), que, aplicada al presente objeto de estudio, serán los diferentes espacios físicos y geográficos donde las diversas comunidades que han intervenido en un proceso productivo específico han desarrollado sus vidas y se han relacionado entre ellas. En ese sentido, es también necesario tomar la noción de territorio con una perspectiva comprensiva y abarcadora, como aquel que agrupa un contexto natural que se ha ido transformando a medida que las acciones humanas transcurren sobre él, convirtiéndose en un receptáculo dinámico de la memoria colectiva y en un documento histórico capaz de llevar consigo la historia social.

Los autores Galindo y Sabaté (2009), exponen algunas recomendaciones a la hora de definir un ámbito territorial de estudio e intervención. Sugieren que la delimitación de un ámbito territorial coherente, que para efectos de la presente tesis podría denominarse Constelación de Patrimonio (Consejo-Europeo-Patrimonio-Industrial, 2013), debe basarse en la identificación, caracterización y puesta en valor de sus recursos patrimoniales y en su estudio histórico. Con el fin de destacar aspectos particulares del territorio patrimonial (como regiones, bordes, nodos, hitos y caminos) deben ser analizados los subsectores, donde cada uno de ellos tiene su propia narrativa, pero contribuyen a la historia general de la unidad patrimonial, siguiendo una ordenación cronológica para mantener la coherencia temática, en este caso, la agroindustrial cafetera. Los investigadores indican igualmente que, en ocasiones, se resalta el potencial del territorio patrimonial para la recuperación económica de sus poblaciones al narrar momentos de crisis histórica (Galindo González y Sabaté Bel, 2009, pág. 29), que como en el caso que atañe a esta investigación, la crisis, estaría enmarcada durante el declive de la primera bonanza cafetera colombiana, fenómeno de crecimiento económico que dio origen a la primera industrialización en Colombia, a principios del siglo XX.

Aquí es importante recordar que una unidad patrimonial industrial que se quiera conservar y que a su vez interrelacione varias regiones, será interpretada

³ Lista del Patrimonio Mundial de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO-Lista-mundial, 2023).

por las presentes y futuras generaciones. A partir de esta interacción de los bienes puestos en valor y el público, surge un “proceso creativo de comunicación o del arte- de conectar intelectual y emocionalmente al visitante con los significados del recurso patrimonial o lugar visitado” (Martínez Celis et al., 2011, p. 151). Igualmente, entendiendo esta noción donde la interpretación, es decir, la transmisión del completo significado, así como de los múltiples sentidos y valores influye directamente sobre “la protección de los vestigios materiales de un lugar con valor histórico patrimonial (...) hoy día es igualmente reconocido que la Interpretación⁴ es también parte esencial del proceso de conservación y fundamental para obtener resultados positivos en la conservación.” (ICOMOS-Carta-Ename, 2005, pág. 2), lleva a plantearse el concepto de Sendero Cultural que puede ser empleado como estrategia de comunicación y por tanto de preservación (Martínez Celis et al., 2011).

Ligado a este concepto, la *carta de Itinerarios Culturales* elaborada por el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) del ICOMOS, ratificada por la 16ª Asamblea General del ICOMOS en Quebec (2008) establece y define como categoría patrimonial el itinerario Cultural, en el cual, podrán quedar integradas diversas categorías y elementos del patrimonio que estén conectados a un camino o ruta, definiéndolo como:

Toda vía de comunicación terrestre, acuática o de otro tipo, físicamente determinada y caracterizada por poseer su propia y específica dinámica y funcionalidad histórica al servicio de un fin concreto y determinado, que reúna las siguientes condiciones:

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

⁴ “El término Interpretación se refiere a la explicación o consideración pública, sólidamente concebida, que aborda el significado completo de un lugar con valor histórico patrimonial, así como sus múltiples sentidos y valores. La infraestructura y servicios de interpretación se refieren a todas las instalaciones de carácter material, publicaciones, tales como guías, cintas de video, CDs, DVDs, etc., y a los medios de comunicación creados para los fines de la interpretación patrimonial, así como el personal asignado a dicha tarea” (ICOMOS-Carta-Ename, 2005, pág. 2).

Esta noción estaría en concordancia con la estructura territorial de análisis de la unidad patrimonial, objeto del presente estudio, en la cual se incluyen rutas terrestres como los caminos de herradura o los ferrocarriles, aérea como la del cable Manizales – Mariquita y acuática como la ruta del río Magdalena. La misma carta, habla sobre el principio de contexto y entorno, donde “la Interpretación y presentación del patrimonio cultural se deben realizar en relación con su entorno y contexto social, cultural e histórico más amplio” (ICOMOS-Declaración-Québec, 2008, pág. 3). En este apartado, el documento señala que “La interpretación debe explorar la importancia de un sitio en sus múltiples facetas y contextos, histórico, político, espiritual, y artístico. Debe considerar todos los aspectos de importancia y los valores culturales, sociales y medioambientales del sitio” (ICOMOS-Declaración-Québec, 2008, pág. 3). Igualmente sobre los territorios que pueden ser extensos se extrae del texto que “el paisaje circundante, el ambiente natural y la localización geográfica son partes integrantes de la relevancia histórica y cultural de un sitio y, como tales, deben ser consideradas en su interpretación” (ICOMOS-Declaración-Québec, 2008, pág. 3). Para definir los contextos y sus contenidos, la carta especifica que:

1. Contexto: Los Itinerarios Culturales se inscriben en un contexto natural y / o cultural en el que inciden y que contribuyen a caracterizar y a enriquecer con nuevas dimensiones, dentro de un proceso interactivo.

2. Contenido: Deben apoyarse necesariamente en la existencia de elementos tangibles que representan el testimonio patrimonial y la confirmación física de su existencia. Los factores intangibles contribuyen a proporcionar sentido y significado a los diversos elementos que componen el conjunto.

1. El elemento físico indispensable que determina la existencia de un Itinerario Cultural es la vía de comunicación en sí misma como cauce utilizado al servicio de un proyecto diseñado o surgido de la actividad humana para cumplir una finalidad específica;

2. Otros elementos sustantivos básicos son las manifestaciones patrimoniales tangibles relacionadas con su funcionalidad como ruta histórica – tales como postas, aduanas, lugares de almacenaje, descanso y avituallamiento, hospitales, mercados, puertos, construcciones defensivas, puentes, medios de comunicación y transporte, establecimientos industriales, mineros o de otro tipo, como los ligados a la producción y al comercio, que reflejen las aplicaciones y los avances técnicos, científicos y sociales de sus diferentes épocas, núcleos urbanos, paisajes culturales, lugares sagrados, de culto y de devoción, etc. – así como los elementos culturales de carácter intangible que atestigüen el proceso de

comunicación y diálogo entre los pueblos involucrados en su recorrido.

3. Valor de conjunto compartido: El concepto de Itinerario Cultural constituye un conjunto de valor superior a la suma de los elementos que lo integran y que le confiere su sentido.

1. El Itinerario Cultural constituye un bien cultural enriquecido por las diversas culturas que ha ido fecundando y a las cuales trasciende con un valor de conjunto al ofrecer una serie sustantiva de características y escalas de valores compartidos.

2. Dentro de su identidad global, el valor de sus partes reside en su interés común, plural y participativo.

3. Su trascendencia de escala permite una vinculación cultural entre pueblos, países, regiones y continentes.

4. Esta amplitud es importante desde el punto de vista territorial y del tratamiento integral de los diversos elementos patrimoniales que incluye, pero, a su vez, la diversidad de culturas que entraña se constituye en una alternativa a los procesos de homogeneización cultural. (ICOMOS-Declaración-Québec, 2008, págs. 2-3).

Estas nociones pueden aplicarse a la inclusión que se ha hecho de las regiones en la presente investigación, el Viejo Caldas, el Magdalena medio y bajo, el norte del Tolima y la zona del Valle del Cauca, como territorios extensos, geográfica y culturalmente diversos, que permiten una lectura amplia y una interpretación más holística del pasado productivo del país. En ellas yacen las huellas físicas de un pasado productivo común, donde se encuentran los vestigios de la infraestructura de transporte, arquitectura y obras de ingeniería que hicieron posible la producción, comercio y transporte de café, así como asentamientos de labores y para vivienda, aunados a los cambiantes paisajes, manifestaciones multiculturales y pisos térmicos existentes en las zonas de estudio.

Por su parte, Celia Martínez Yáñez (2010), explica que los itinerarios culturales al ser concebidos con una mirada abarcadora posibilitan que la conservación patrimonial y las políticas públicas que se dispongan para ello, estén enfocadas en la vinculación cultural entre las distintas regiones y la integración de sus pueblos, incluso entre diferentes continentes, convirtiéndose, el patrimonio cultural en una herramienta para la dinamización y fortalecimiento de la sociedad. La autora también señala que el itinerario debe estar ligado a una funcionalidad particular, que dé cuenta del intercambio social, económico y cultural entre comunidades y la movilidad ocurrida en estas rutas (Martínez Yáñez, 2010, pág. 198).

En 2011, el investigador Julián Sobrino indicaba que “el paisaje supone un valor de primer orden pues sin el entorno que lo hizo posible, el sitio industrial, carecería de interés relacional, contextual” (Sobrino Simal, 2011, pág. 28). Posteriormente el mismo autor explica que en los últimos años se ha suscitado un interés especial por el patrimonio industrial y por documentar la Cultura del Trabajo a nivel mundial, lo que ha permitido avances en la conceptualización y el modo de entender este patrimonio. En esta nueva visión se amplían los márgenes cronológicos y territoriales de lo que se entiende por industria y se hace más nítida la importancia que tiene comprender los elementos patrimoniales que enlazan los diferentes aspectos de la cultura observada a partir de la producción humana:

Los lazos, cada vez más fuertes, entre lo natural y lo cultural, entre los bienes inmuebles y los muebles, entre la materialidad y la inmaterialidad, entre el objeto y su contexto, entre la gestión técnica especializada y la participación ciudadana, entre lo urbano y lo rural, entre lo local y lo global, entre lo singular y lo genérico, entre el significado y la interpretación y entre lo concentrado y lo disperso nos llevan a la necesidad de establecer un nuevo paradigma patrimonial que defino como “cliodiversidad”. (Sobrino Simal, 2019, pág. 99)

El autor considera que dentro del estudio del patrimonio industrial es necesario el reconocimiento de los contextos que dieron origen al proceso productivo y la observancia de su carácter evolutivo, donde han quedado reflejadas las relaciones entre tiempo, espacio y memoria y los aspectos positivos, negativos y conflictivos o contradictorios, que han surgido en las relaciones de producción a lo largo la historia. Dichos aspectos condicionan la evolución y morfología del paisaje, “nos permiten evaluar el modelado del territorio y su transformación en un espacio de producción que hoy podemos observar, ver, describir y caracterizar como un paisaje cultural integral” (Sobrino Simal, 2019, pág. 100).

Aquí se ponen de presente aspectos fundamentales a la hora de caracterizar un paisaje cultural integral, como son el hábitat vs el trabajo humano, la técnica vs el medio ambiente, lo rural vs lo urbano y la ley vs la protesta. Deja clara la preponderancia que tienen los factores económicos en las transformaciones territoriales que conforman dicho paisaje, lo que lleva a retomar el pensamiento crítico de las décadas de 1960 y 1970, (Sobrino Simal, 2019, pág. 101), acerca de la historia urbana (o de los espacios-territorios que habitan los seres humanos) y su necesario vínculo con los modelos económicos y sociales, las políticas económicas locales y globales y las relaciones de producción. Esta reflexión, insta a caracterizar un territorio cultural empleando un pensamiento histórico, que albergue el conjunto de factores económicos, sociales, físicos y culturales que han incidido en la evolución de los lugares (Sobrino Simal, 2019).

La historia urbana y la historia económica o industrial han estado desligadas en el pasado, de manera que ambas están incompletas, quedando muchas veces la

industria, como un tema secundario para los historiadores urbanos y lo arquitectónico, para los historiadores económicos.

No contamos todavía ni con una historia económica, que haga un relato cohesionado de carácter diacrónico, ni tampoco con una historia urbana de carácter sistémico –carencias especialmente llamativas para el periodo contemporáneo– que integren sintéticamente los actuales relatos parciales en lo cronológico, lo temático, lo tipológico o lo estilístico, en la historia de la ciudad, de manera que permitan la inclusión de los lugares de la producción (el patrimonio industrial) en el discurso patrimonial. Estos hechos inciden de una manera evidente en la precariedad y escasez de las políticas culturales y del planeamiento acerca de la tutela, la conservación y la gestión de los bienes industriales, transfiriendo así a los ciudadanos una percepción del escaso valor y de la poca representatividad de esos testimonios (Sobrino Simal, 2019, pág. 101).

El mismo autor, indica que “los paisajes de la producción no forman parte, todavía, de la caracterización patrimonial que se hace de las ciudades históricas (...) paisajes culturales, o como sistemas patrimoniales objeto de protección integral” (Sobrino Simal, 2019, pág. 103), esto sucede con el patrimonio agroindustrial cafetero del Viejo Caldas y sus rutas, que se encuentra parcialmente desvinculado del Paisaje Cultural Cafetero (PCC) (UNESCO-PCC, 2011) y desasociado de muchas de las declaratorias patrimoniales de los centros históricos en Colombia. Manizales, por ejemplo, que fue el centro Cafetero colombiano en los inicios del siglo XX (Palacios, 2009), no conecta la declaratoria existente de su conjunto de edificaciones de arquitectura republicana (Mineducación-2178, 1996) con el PCC, así como tampoco quedaron incluidos en él como conjunto, el cable aéreo, los ferrocarriles, las infraestructuras de transporte del sistema de producción cafetera, las trilladoras, o los sectores obreros urbanos, protagonistas de ese periodo histórico, a pesar de que los bienes más sobresalientes están protegidos con declaratoria individuales nacionales, pero no ligadas a la agroindustria.

La mayoría de los puentes, túneles, ferrovías, casas exportadoras y sectores donde se establecieron las primeras fábricas, no se encuentran incluidos en las listas de patrimonio de Colombia, ni tienen cabida dentro de las categorías existentes, circunstancia que puede repetirse en otros países, como lo comenta el autor: “estructuras productivas de gran interés arqueológico-industrial (...) de la ingeniería, los modelos de mercado tradicional o capitalista o las estructuras socio-laborales y de oficios, (...) no han sido reconocidos como elementos de valor” (Sobrino Simal, 2019, pág. 102). No solo la herencia tangible, sino también la intangible, es esencial dentro de la comprensión del patrimonio industrial, para llegar a “la identificación patrimonial de una ciudad más representativa y plural (...), está siendo cada vez más reclamada por los actores locales, asociaciones e investigadores, que propenden por la “conservación del patrimonio industrial”,

mediante el estudio de “la cultura del trabajo” (Sobrino Simal, 2019, pág. 102), directamente asociada a los “objetos industriales, hasta ahora descontextualizados, desterritorializados, desconsiderados, desclasificados y desvalorados, que están esperando ser reconocidos como Memoria del Trabajo” (Sobrino Simal, 2019, pág. 107).

Sin embargo, la mayoría de los bienes inscritos por Unesco siguen estando “desterritorializados”, tanto en sus relaciones con la ciudad como con otros bienes industriales, porque, salvo algunas excepciones, se protegen de forma aislada, “objetualizada”, sin producirse una caracterización contextualizada con los procesos de industrialización desarrollados en la ciudad en la que se encuentran. (Sobrino Simal, 2019, pág. 102)

Las anteriores reflexiones, son útiles para entender la consideración que del patrimonio industrial se tiene en Colombia, o por lo menos lo que refleja la normativa vigente de cultura, donde dicha categoría aún no se ha creado y donde hay casos que ejemplifican dicha desterritorialización, como el PCC, es un bien desligado de sus infraestructuras, centros nodales, rutas y la población campesina como base productiva real (Santa Quintero, 2021). En ese sentido, podría decirse que, así como el PCC está siendo objetualizado, desvinculado de sus contextos económicos, físicos y simbólicos reales, el resto de bienes notables del patrimonio industrial en Colombia, también han sido estudiados como bienes aislados, bien sea como centros históricos o piezas de arquitectura, despojándolos de un fundamento histórico que este ligado a su historia económica, social, antropológica, cultural y territorial, es decir, dejando por fuera e invisibilizando la cultura del trabajo, del lugar y los modos de producción que tuvieron lugar en un marco espacio-temporal específico y de los cuales el bien patrimonial es producto y testimonio (Santa Quintero, 2021). Para comprender mejor el alcance de esta noción, el profesor Sobrino explica que:

Los paisajes históricos de la producción son la expresión espacial de las rupturas, las permanencias, las sustituciones y las yuxtaposiciones que los diferentes procesos económicos han dejado sobre el territorio, y han generado un sistema patrimonial que puede ser percibido e interpretado desde ámbitos de continuidad o discontinuidad: entre el mundo urbano y el rural, entre los lugares de la extracción y de la transformación, entre los recursos y los productos, entre el capital financiero y el capital humano, entre los principios científicos y las aplicaciones tecnológicas, entre la modificación del territorio y las actitudes ideológicas frente a la naturaleza (Sobrino Simal, 2019, pág. 103).

El autor señala que “Aplicando el concepto de “rehabitar” a los paisajes históricos de la producción, (...) posibilita la apertura de espacios hasta ahora

desconocidos que se ven relacionados, contextualizados, valorados, para el uso público, la actividad productiva y las iniciativas de creación cultural” (Sobrino Simal, 2019, pág. 108). Esta reflexión hace pensar en cómo los itinerarios culturales, pueden propiciar intervenciones efectivas para rehabitar los nodos, hitos y rutas del patrimonio agroindustrial cafetero en Colombia, como el centro industrial de café y de transporte en Mariquita, antiguo eje conector del cable aéreo y el ferrocarril de la Dorada, complejo abandonado desde la década de 1960. Mediante un proceso de “intermediación entre la población y el territorio, entre la memoria y la contemporaneidad, entre el patrimonio y el futuro” (Sobrino Simal, 2019, pág. 108). Otras preocupaciones por rescatar el patrimonio industrial son compartidas igualmente en varios continentes. La civilización del azúcar, por ejemplo, posibilita un eje estructurante de dieciocho países, en Latinoamérica junto con España y Filipinas, que brindan experiencias positivas llevadas a cabo por INCUNA, para abordar el estudio de aquellos elementos patrimoniales, con visiones múltiples del patrimonio material, inmaterial y natural.

Estos relatos se constituyen en bases documentales que engloban amplios territorios, posibilitando así, declaratorias o reconocimiento social, locales o nacionales, como elementos fundamentales, no menores, para cada comunidad (CIPINL-TICCIH, 2023). Se mencionó adicionalmente en el citado coloquio de Monterrey, la importancia de redescubrir los espacios productivos que generaron plusvalía del trabajo humano, como un relato común entre varios países que permiten la cohesión entre diversas latitudes y que historias desconocidas salgan a la luz, haciendo viable la preservación del patrimonio industrial que ha pasado desapercibido hasta hoy.

La agenda renovada del TICCIH, incluye la profundización en el entendimiento de otros modos de sociedad, diversas y diferentes a la occidental. Con ello, intenta enfocarse en el estudio de la incidencia que han tenido los poderes políticos y económicos como los elementos más determinantes en el desarrollo de las sociedades humanas. Toma en cuenta experiencias particulares de explotación como tópico y analiza como esos procesos de producción humana se han llevado a cabo en las diferentes etapas del pasado, en el presente y su proyección hacia el futuro. Análisis que buscan hacer una contribución comprometida con el pasado, útil al presente. Mediante este enfoque, el TICCIH intenta aportar a la discusión global sobre nuevas teorías económicas desde una perspectiva que permita el desarrollo equilibrado de las sociedades (CIPINL-TICCIH, 2023).

Se ha planteado en este coloquio, la necesidad urgente de la elaboración de redes interdisciplinarias e intersectoriales de “colaboración y creación de modelos de gestión para la salvaguarda del patrimonio industrial” (CIPINL-TICCIH, 2023, pág. 1), para lo cual han planteado las siguientes temáticas:

- Agroindustria y transformación de materias primas.
- Plantas hidroeléctricas e instalaciones conexas

- Minería metálica y no metálica.
- Textileras
- Ferrocarriles.
- Naval y marina.
- Caminos y medios de comunicación.
- Poblaciones o caseríos para obreros y operarios, y colonias industriales.
- Estructura de paisajes y territorios industriales.
- Rutas, corredores y turismo industrial
- Patrimonio documental, escrito, gráfico y digital.
- Documentación, archivos e inventarios industriales.
- Nuevas tecnologías y virtualización del patrimonio industrial.
- Representaciones artísticas del patrimonio industrial.
- Prácticas y usos del patrimonio material, musealización y gestión del patrimonio industrial.
- Organizaciones y redes alrededor del patrimonio industrial (CIPINL-TICCIH, 2023, pág. 2)

Luego de observar las reflexiones incluidas en los textos antes mencionados y con el fin de retomarlas para el contexto colombiano, podría decirse que la presente tesis se enmarca en la definición de patrimonio Industrial como aquel que abarca un conjunto de elementos materiales, inmateriales, naturales y mixtos que constituyen un testimonio valioso de acontecimientos productivos, científicos y tecnológicos de la sociedad. Así, la noción de patrimonio industrial, basada en las bases teóricas anteriores, podría comprender diferentes aspectos que se describen a continuación.

Patrimonio industrial tangible

Estaría representado en la arquitectura o bienes inmuebles y sectores urbanos o asentamientos humanos vinculados con la industria, son espacios construidos para albergar las diversas actividades humanas de producción y también aquellos que están relacionados estas, que han surgido por o para el desarrollo industrial, bien sea en territorios urbanos o rurales. Podrían incluirse construcciones como fábricas, bodegas, galpones, talleres, espacios para llevar a cabo procesos agrícolas o estaciones de tren, así como viviendas con uso mixto productivo, vivienda obrera, barrios obreros, sectores urbanos industriales o conglomerados industriales rurales. Igualmente, las obras de ingeniería, como elementos que posibilitan los procesos productivos, albergan un significativo valor científico, siendo manifestaciones del progreso tecnológico de la humanidad. Entre estos pueden incluirse, puentes, canales, carreteras, obras hidroeléctricas, chimeneas, minas, túneles o ferrovías. Los bienes muebles u objetos, por su parte, son testimonio del desarrollo científico y muestra de la evolución tecnológica de la sociedad, ejemplo de ellos son la maquinaria, equipos, utensilios, herramientas o el mismo producto final, como tuberías o cableado eléctrico o elementos que requirieron de alguna forma de energía diferente a la humana o animal para su operación o construcción,

como por ejemplo una rueda Pelton, una locomotora, un vehículo, o un transformador de energía eléctrica.

Patrimonio industrial intangible

La memoria del trabajo humano es el conocimiento del cómo se hace el trabajo y qué se transmite de un trabajador a otro o de una generación a otra. También es la cultura obrera, las formas de vida, sus costumbres, es el pensamiento científico y su aplicación en la producción y desarrollo de la tecnología; aspectos que permiten entender la evolución de la sociedad y el proceso de pensamiento humano. El patrimonio intangible industrial engloba aspectos como la habilidad para llevar a cabo una operación y la transmisión de ese conocimiento, así como el diseño y cálculo de estructuras como un puente o las manifestaciones culturales emanadas de una comunidad obrera en un territorio.

Patrimonio Industrial Mixto

El paisaje cultural incluye una diversidad de manifestaciones de la interacción entre los seres humanos y su ambiente. El paisaje industrial, al ser un componente del paisaje cultural, incorpora el ingenio y la habilidad requeridos para producir bienes y servicios en el entorno natural circundante. La industria implica el proceso necesario para la obtención de productos usufructuando un territorio. Los paisajes industriales representan escenarios de la memoria colectiva que encapsulan elementos de la industrialización humana y su entorno, como los complejos industriales (Villalobos et al., 2004). El patrimonio agroindustrial combina la actividad productiva humana con la naturaleza y su transformación. Traslada el desarrollo tecnológico y científico del territorio urbano al rural. La tecnificación del sector agrario muestra claramente el nacimiento de la era industrial alrededor del mundo. Un ejemplo de patrimonio agroindustrial incluye, por ejemplo, un beneficiadero de café, la casa y la plantación o un ingenio azucarero, los cultivos de caña y las viviendas de la finca. Así mismo los paisajes culturales que generan las actividades agroindustriales, constituyen el patrimonio industrial mixto.

Por otra parte, en la carta fechada el 18 de abril de 2006, el presidente del TICCIH, Eusebi Casanelles, destaca la importancia del estudio del patrimonio industrial a nivel mundial y su punto de vista acerca de cómo debe abordarse el tema, agrupando en un conjunto de bienes que puedan documentarlo (Santa Quintero, 2021). Señala que, a partir de la segunda mitad del siglo XX, se produjeron grandes innovaciones técnicas, lo que dio lugar a una ruptura en el proceso de desarrollo de la sociedad, que, al implementarse nuevas formas de producción y maquinaria, originó un cambio en la cotidianidad y hábitos de las personas, e hizo que en pocos años las anteriores formas de producción quedarán obsoletas y la sociedad se transformara completamente (Casanelles, 2006, pág. 1). Casanelles sostiene la opinión de que los bienes obsoletos y su entorno deben ser preservados

debido a su valor y la inminente desaparición que enfrentan. Señala también que el “patrimonio industrial debe ser el testimonio del mundo del trabajo y de la vida cotidiana de una época que cambió la humanidad” (Casanelles, 2006, pág. 1), puntualizando como sigue.

El Patrimonio industrial no es un patrimonio para ser contemplado como una obra de arte ni tiene un valor como el que se podría otorgar a una gran antigüedad, La importancia del Patrimonio industrial se basa en dos grandes valores, el de ser testimonio del mundo del trabajo y de la vida cotidiana de una época que cambió la humanidad y el de ser un documento que sirve para entender mejor cómo se vivía y se trabajaba en esta época. La información que disponemos de ellos es la que determina su valor de testimonio y de documento. Así pues, El patrimonio industrial lo forman los emplazamientos productivos, pero también las viviendas de los que allí trabajaban, así como las vías de comunicación, los almacenes (...) Si todos estos elementos tienen un valor individual, su verdadera dimensión se hace visible cuando se contemplan en el territorio donde se encuentran situados y se valoran en el contexto de las complejas relaciones que los unen. Así, pues, la consideración del paisaje es fundamental cuando hablamos de patrimonio industrial. (Casanelles, 2006, pág. 1)

Esta diferenciación entre los diferentes tipos de patrimonio industrial es necesaria para identificar los elementos culturales significativos. Algunos ya reconocidos e incluidos en las listas del patrimonio nacional, local o internacional, o bien recursos culturales que desde las comunidades albergan un gran valor cultural y de pertenencia local. Igualmente pueden ser aquellos bienes que han pasado desapercibidos pero que son necesarios para reconstruir los hechos históricos a través de las huellas del pasado, conectoras de un relato cada vez más científico y objetivo, que explique el funcionamiento de las sociedades pasadas y como dieron origen a las sociedades contemporáneas.

2.2. Referentes internacionales

Desde la esencia conceptual de los referentes que se mencionarán a continuación, se toman algunas ideas fundamentales aplicables al estudio del patrimonio agroindustrial en Colombia, como son la noción de los territorios interconectados mediante una misma actividad productiva, el estudio del patrimonio cultural con sus ámbitos tangibles, intangibles y naturales de forma indivisible y la inclusión de las diferentes capas históricas, que se superponen y atraviesan espacios comunes, donde las poblaciones van dejando sus huellas de

relaciones sociales, modelos económicos, manifestaciones culturales, memorias e identidades. En este sentido podría pensarse que para el caso colombiano aquí estudiado, deben estar interrelacionados todos los elementos de valor patrimonial, sus contextos físicos, inmateriales y naturales, así como también es necesario el empleo del patrimonio cultural como herramienta para el desarrollo sostenible de las poblaciones y regiones que integran la unidad patrimonial la agroindustria cafetera y sus rutas de manera que, por ejemplo, los minifundios cafeteros y zonas con cultivos tradicionales de sombrero puedan ser protegidos.

En caso de existir el turismo cultural, las prácticas respetuosas con los valores patrimoniales y las comunidades locales sean un punto de partida, o que poblaciones rivereñas sobre el río Magdalena, queden incluidas en itinerarios culturales, que reactiven las economías regionales, retomando así los conocimientos ancestrales, como la pesca, las cocinas tradicionales, la agricultura de pequeña escala y la cultura campesina.

En términos más generales, el estudio del patrimonio industrial para Colombia sería el germen de reflexiones sobre nuevas formas y modelos económicos, de interconexión y adaptación al territorio, pensados a partir de aquellas infraestructuras que fueron posibles en el pasado. Un número importante de bienes del patrimonio industrial, son gestionados por instituciones gubernamentales en diferentes países. Paisajes industriales, ciudades obreras, molinos, plantas de generación de energía, centros mineros, complejos metalúrgicos, vías férreas y sus estaciones, acueductos o canales de navegación, son hitos que dan cuenta del surgimiento de la industria en el mundo. Los vestigios de la industria y de todas las actividades productivas realizadas por los seres humanos a lo largo de su historia, permiten comprender las sociedades pasadas, en sus ámbitos multidisciplinarios. Por ello el estudio del patrimonio industrial no solo debe incluir los sitios de producción, sino también las redes de comunicación del producto y toda la vida social, económica, cultural y natural asociada a la actividad productiva. De los siguientes referentes, se tomaron aspectos fundamentales aplicables al tema de esta tesis:

Los caminos de la plata en España y América

El proyecto *Los caminos de la plata* (figura 1), ilustra con claridad aquella noción de La Constelación Patrimonial expuesta en el Consejo Europeo de Patrimonio Industrial de 2013, que unifica los elementos culturales según su temática industrial, sin límites espaciales o temporales, poniendo en mayor relieve la utilidad del patrimonio cultural para comprender un fenómeno económico productivo determinado. Este concepto aún no se ha aplicado en Colombia y la presente investigación busca que, mediante el estudio del patrimonio agroindustrial cafetero, se abra a discusión la posible inclusión de esta mirada panóptica del patrimonio cultural.

en embarcaciones hasta los puertos y a lomo de mula en las zonas montañosas de Potosí. La ruta que salía de Potosí – Córdoba – Rosario – Buenos Aires, llevaba mercancías llegadas de Europa, Asia y otros puntos de América. Muchas rutas estaban determinadas por el monopolio sevillano que obligaba a pasar las mercancías por determinados puntos de control. Este estudio incluye además periodos desde el Romano y el periodo medieval, y lugares asociados a la explotación minera como Asturias y Castilla y León (INCUNA-CaminosDeLaPlata, 2013). Mediante esta metodología de estudio del patrimonio industrial, es posible leer de forma coherente el pasado, integrando aspectos geográficos y antropológicos, alrededor de una misma actividad productiva. Otros referentes internacionales que ejemplifican el patrimonio agroindustrial en diferentes categorías de actividad productiva tienen en común la transmisión de conocimiento y la memoria del trabajo humano, la transformación física de las regiones debido a actividades de producción agrícola y la interconexión que estas generan en amplios territorios, en diferentes periodos históricos. Igualmente son ejemplo de la relevancia que cobra para el estudio del patrimonio industrial, los contextos físicos y naturales, indivisibles de sus bienes culturales tangibles e intangibles (Santa Quintero, 2021).

Paisaje agavero y antiguas instalaciones industriales de Tequila en México

El Paisaje Agavero de México (figura 2), se toma como referente, debido a que, con su inclusión en la lista de la UNESCO, se ejemplifica una metodología para reconocer y proteger una muestra de patrimonio agroindustrial. Dentro de los criterios por los cuales es valorado este paisaje, están en consideración varias regiones articuladas dedicadas al cultivo, los elementos del contexto productivo, como instalaciones, objetos, bienes de procesamiento, logística y mercadeo, y rutas de transporte, que en conjunto explican el proceso completo de producción.



Figura 2. Paisaje agavero y antiguas instalaciones industriales de Tequila, México. (GFDL, 2005).

El periodo de tiempo de estudio, que inicia en el siglo XVI, llega hasta el presente como patrimonio vivo y activo de México. La cultura de trabajo es otro elemento fundamental de este paisaje, donde las comunidades son protagonistas, exaltando los valores inmateriales, identitarios y simbólicos de su memoria colectiva. Con este referente se ilustra la importancia que tiene el paisaje como una parte integral del patrimonio agroindustrial, es decir, articulado con sus territorios urbanos logísticos y habitacionales, con las rutas e infraestructuras de transporte, con los saberes y memorias colectivas, siendo observado desde sus antecedentes históricos- económicos. Todos estos elementos de valor tienen mucha similitud con el patrimonio agroindustrial cafetero colombiano, por lo que serán tenidos en cuenta para la unidad patrimonial objeto de esta tesis (Therrien, 2008). El concepto de patrimonio industrial ha evolucionado para abarcar no solo lo monumental, sino su contexto completo (Therrien, 2008). Ejemplos como el paisaje agavero de México ilustran la perspectiva integradora, pretendida para la presente tesis, al incorporar cultivos de agave, haciendas, destilerías, cultura local y expresiones artísticas, dentro del conjunto de elementos con valor patrimonial que se insertan en un territorio extenso.

Esta visión actual propende por dar a conocer las relaciones y simbolismos sociales existentes en los contextos industriales. En el año 2006, este paisaje agroindustrial fue inscrito en la lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO bajo los criterios (ii)(iv)(v)(vi), considerando una extensión de 38.658 hectáreas, desde el volcán Tequila hasta el valle del río Grande de Santiago (figura 3). Este lugar es testimonio del uso del agave azul desde el siglo XVI, allí se conservan las instalaciones industriales que dan cuenta de la evolución del consumo de tequila entre los siglos XIX y XX, y su estrecha relación con la vida económica, social y cultural de las poblaciones mexicanas que han transmitido este conocimiento por varias generaciones.

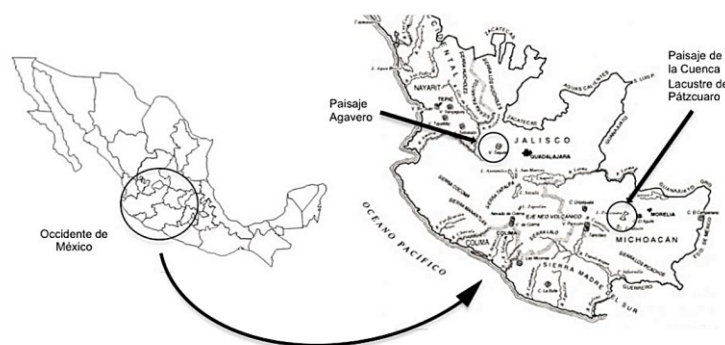


Figura 3. Ubicación del Paisaje Agavero y el Paisaje de la Cuenca Lacustre de Pátzcuaro en el Occidente de México. Plano de E. Williams, (2005), (AzevedoSalomao y Fuentes, 2017, pág. 54)

En la actualidad, la cultura del agave es parte fundamental de la identidad mexicana. Este sitio incluye áreas cultivadas y trabajadas por esta cultura, y las localidades urbanas de Tequila, Magdalena, Arenal y Amatitán, donde se sitúan las grandes destilerías que fermentan las piñas de agave. Este territorio también preserva las huellas de la cultura Teuchitlán, que transformó la región entre los años 200 y 900 D.C. Durante este período, se crearon terrazas agrícolas,

asentamientos, templos, montículos ceremoniales y espacios para el juego de pelota, dejando una marcada impronta en la historia local (UNESCO-agaves, 2006).

El patrimonio azucarero de la Costa Tropical Motril – Salobreña, España

El patrimonio azucarero de la Costa Tropical de Motril – Salobreña, siendo otro referente del patrimonio agroindustrial, es un ejemplo de cómo la institucionalidad ha valorado, protegido y gestionado los vestigios presentes en la zona. A pesar de que esta actividad económica no continuó en el tiempo, la dedicada labor institucional ha logrado preservar e interpretar un legado histórico productivo significativo para la región con influencias en la historia de otros continentes. Este referente sirve para reconocer que efectivamente, las instituciones en Colombia pueden tener gran protagonismo en un eventual cambio de paradigma con respecto al patrimonio industrial.

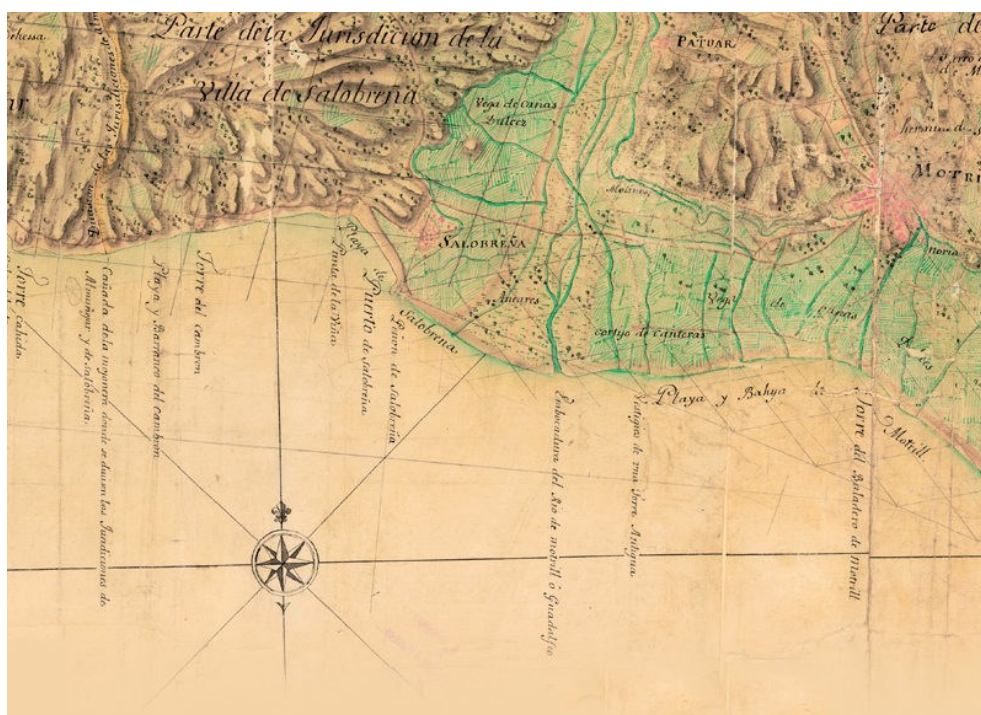


Figura 4. Fragmento del “Mapa de la costa del Reino de Granada dividido en sus partidos de Almuñécar y de Motril que comprenden desde la torre de Cerro Gordo hasta el Cautor.” Posible fechas siglo XVII-XVIII (Fundación-Legado-Andalusí, 2019).

La producción de caña de Azúcar en Motril y las estructuras de las Azucareras de Nuestra Señora del Rosario (Salobreña), Santa Juliana (Armillá) y Nuestra Señora del Pilar, Motril (figura 4), son testimonio de esta actividad agroindustrial. El cultivo de caña ya se daba en la región desde el siglo X, en al-Ándalus, y continuó su tradición hasta el siglo XIX. Hacia 1860, Motril tenía cerca de siete azucareras, procesos que desaparecieron casi por completo en el siglo XX, cuando el cultivo de caña dio paso al cultivo de la remolacha.

En las costas de Granada perdura la memoria de las cenizas que dejaba la quema de los campos de caña, debido al método de recolección empleado. El Museo Preindustrial de la Caña de Azúcar, de Motril, está ubicado en la Casa de la Palma, el que fue un ingenio del siglo XVI. Allí se recrean las etapas de producción, incluyendo una prensa de madera y un molino hidráulico de dos mazas, planteamiento museográfico basado en documentos de 1641 (Giménez y Piñar, 1994). El gradual abandono del cultivo de caña y el cierre de las fábricas a lo largo del siglo XX tendrían consecuencias para la arquitectura del paisaje cultural de producción de azúcar de las costas granadinas (Díaz Muñoz, 2015). Una parte de estos bienes se transformó y reutilizó por otras industrias, prolongando su vida útil; otra parte fue demolida total o parcialmente; mientras que otra parte ha quedado abandonada (Díaz Muñoz, 2015). Los vestigios presentes en la zona dan cuenta del valor y significado de esta agroindustria y su incidencia sobre estos territorios, su economía, la cultura y la población, en varios periodos históricos (Del Espino Hidalgo y Gómez Villa, 2022).

Sistema del patrimonio agrícola de la cultura del arroz y el pescado en China

El concepto de sistemas de patrimonio cultural agrícola (figura 5), es relativamente nuevo en comparación con el Patrimonio Mundial (FAO, 2018). Aunque la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural y Natural Mundial fue aprobada en la década de 1970, la historia de los Sistemas Importantes del Patrimonio Agrícola Mundial (SIPAM) se inició en 2002 por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO, 2018). China, ha logrado importantes avances en la identificación, conservación y gestión de sistemas de patrimonio agrícola en los últimos diez años, siendo el primer país en identificar y conservar sistemas de este tipo a nivel nacional. La acuicultura en campos de arroz tiene una larga historia en toda Asia, cerámicas chinas que datan de la dinastía Han, hace 2000 años, muestran peces nadando desde su estanque hacia un campo de arroz (FAO, 2018).

En este sistema agrícola tradicional, existe una simbiosis entre la acuicultura, el cultivo del arroz y la vida de las comunidades locales, que logra regular las condiciones micro climáticas y seguridad alimentaria para la población. La reducción de costos y mano de obra aumenta la eficiencia productiva y al reducir el uso de fertilizantes químicos, pesticidas y herbicidas, se contribuye con la conservación agrobiológica. El sistema arroz-peces en el pueblo de Longxian, en la provincia de Zhejiang, demuestra un enfoque del patrimonio cultural que promueve los valores de sostenibilidad ecológicos, económicos y sociales, fomentando igualmente la transmisión de conocimientos técnicos y la conservación de una memoria colectiva del trabajo, común en diversos territorios de la región (FAO, 2018).

El cultivo de café en el Viejo Caldas ha cambiado sustancialmente desde la década de 1970, cuando se introdujeron las variedades mejoradas de café, como el *Colombia* y el *Caturro* (Santa Quintero, 2021). Estas variedades, no requieren sombra por lo que el Paisaje Cultural Cafetero que está incluido en la lista de la UNESCO es mayoritariamente contemporáneo y dentro de los lineamientos de protección no está planteada la necesidad de recuperar áreas de cultivos antiguos (Santa Quintero, 2021). Los primeros cafetales de la zona requerían de la sombra que generaba el bosque y los árboles frutales, los cuales regulaban los microclimas, cuidaban las cuencas hidrográficas y proporcionaban un hábitat propicio para la vida de especies que controlaban la proliferación de las plagas del café, por lo que no era necesario usar productos químicos.

Por otra parte, el modelo de producción hasta esa década en el Viejo Caldas se basaba en el minifundio familiar, que garantizaba su sustento produciendo su propio alimento. Con la tecnificación creció la tendencia a que las familias campesinas se desplazaran a las ciudades conformándose fincas cada vez más extensas y tecnificadas, sin sombra y requiriendo insumos químicos (Santa Palacio, 2022).

Gracias a la comercialización de cafés especiales en los últimos años, muchos pequeños productores están retomando las prácticas ancestrales para obtener un producto orgánico, con presencia de bosques. El referente de la población de Longxian, sirve para pensar nuevamente sobre el futuro del Paisaje Cultural Cafetero en Colombia, donde probablemente la cultura campesina tendrá mucho que ver con la seguridad alimentaria de la población y con la conservación del medio ambiente.



Figura 5. Patrimonio Cultural agrario. Antiguo sistema de campos de arroz y peces. Fuente: Quang Nguyen Vinh, en *pexels.com* -14036084, recuperado: 14-06-2024.

El ferrocarril Liverpool - Manchester

Un referente útil para el análisis de las dinámicas industriales y comerciales alrededor de los ferrocarriles y en general de las ciudades portuarias que se conectan con un puerto seco o ciudad continental de mayor importancia, es el caso del ferrocarril que conectó a Manchester con Liverpool (figura 6). Formas de comunicación similares se han originado en todos los periodos históricos de la humanidad, un ejemplo representativo, es la relación que tuvo Sevilla con los puertos marítimos en Cádiz a través del Guadalquivir y la importancia de esta capital interior durante el siglo XVI. Con el surgimiento de los ferrocarriles, este tipo de conexiones fueron posibles incluso con ciudades no fluviales, que alcanzaron un significativo desarrollo industrial gracias a estas nuevas infraestructuras.

Relaciones territoriales, económicas y sociales, se dieron entre Barranquilla y Puerto Colombia, y entre Cali y Buenaventura, donde las ciudades puerto mantuvieron un desarrollo limitado y sus conexiones al interior continental experimentaron un auge comercial e industrial de notorias proporciones, gracias a las infraestructuras ferroviarias. La identificación de este tipo de patrones socioeconómicos que se repiten en varios lugares del mundo y en diferentes épocas, son otro indicio para considerar que el estudio del patrimonio industrial y la preservación de sus vestigios históricos, son parte fundamental del conocimiento multidisciplinar. El ferrocarril entre Liverpool y Manchester fue el primer tren entre ciudades del mundo. Inició operaciones en 1830, empleando únicamente máquinas a vapor, un sistema novedoso de señalización y dos líneas férreas paralelas. Conectó a las fábricas de Manchester, sobre todo las textiles con el puerto y sirvió para el transporte de materias primas, mercancías, pasajeros y correo, uniendo uno de los nodos industriales más importantes del país con el océano atlántico.



Figura 6. Mapa "A plan and section of the railway from Liverpool to Manchester, in the county palatine of Lancaster", 1829. J.&A. Walker. Sotheby and Company. Science Museum Group Collection, (Walker, 1829).

A partir de 1945, este sistema ferroviario se conectó con Birmingham y Londres, dando comienzo a una red de comunicación que alcanzó un connotado desarrollo económico del Reino Unido (Thomas, 1980). La condición de ciudad con mayor importancia logística entre ambos puntos conectados por este ferrocarril sigue siendo Manchester, mientras que Liverpool a pesar de ser uno de los puertos más importantes del Reino Unido, continúa mostrando un desarrollo urbano menor, concentrándose la población en el interior del país. Estos fenómenos relativos al desarrollo urbano y poblacional que están ligados a la economía y a los medios de producción, son otro campo de análisis donde el patrimonio industrial tiene mucho que aportar.

2.3. Aspectos del patrimonio industrial en Colombia

Los bienes materiales de la herencia industrial en Colombia pueden pasar en muchas ocasiones desapercibidos por sus características poco monumentales, que corresponden a instalaciones de pequeñas o medianas industrias, infraestructuras menores o bienes utilitarios que se fueron reciclando con diferentes usos, como, por ejemplo, unidades de viviendas productivas o comercio industrial con pequeñas plantas de producción en su interior. La arquitectura industrial o infraestructuras de transporte sobresalientes en Colombia se limitan solo a algunos ejemplos. No obstante, la suma de los elementos de valor del patrimonio industrial, constituyen la memoria colectiva del desarrollo del país, en ámbitos, económicos, culturales y tecnológicos. A diferencia de los países industrializados, en el caso colombiano, el patrimonio industrial no presenta excepcionalidad o denotados valores plásticos o de ingeniería. En ese sentido, el conjunto de todos sus contextos urbanos, territoriales, arquitecturas de usos mixtos urbanas y rurales, infraestructuras de transporte en todas sus escalas, así como herramientas, bienes muebles y manifestaciones inmateriales de la cultura industrial, conforman este patrimonio, necesario para dar cuenta de los procesos de transformación social (Therrien, 2008).

El rápido crecimiento de la agroindustria cafetera propició la creación de una variada industria de bienes y servicios en Colombia entre 1900 y 1930. La manufactura, comercio y distribución de una amplia gama de productos llevó a las principales ciudades como Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Manizales a alcanzar un alto nivel de autosuficiencia (Ospina Vásquez, 1955). No obstante, la infraestructura utilizada en los procesos industriales era modesta en expresión simbólica y sus dimensiones espaciales no fueron destacables, a diferencia de la trascendencia física y emblemática que tuvo la industria europea “a finales del siglo XIX y principios del XX” (Aguilar Civera, 1998, pág. 131). Estos factores sugieren que el patrimonio industrial colombiano no puede ser considerado de la misma manera que el patrimonio fabril europeo, que en muchos casos es fácilmente identificable.

Por esta razón, los vestigios de las industrias que surgieron en el pasado en Colombia, ofrecen una lectura de condiciones económicas y culturales únicas y una memoria del trabajo que refleja realidades locales, que, aunque, influidas por otros países, son claramente distintas. Las huellas de estos bienes exhiben formas de producción y modelos de economía propias de cada ciudad, en consonancia con su entorno cultural, topografía y productos locales.

Esta reflexión es fundamental para entender la importancia de valorar el patrimonio agroindustrial y en general el patrimonio industrial colombiano, más allá de la posible monumentalidad física. Su relevancia radica en la capacidad para dar a conocer el desarrollo económico, tecnológico, político-administrativo y cultural del país, así como por su utilidad para tener presentes los acontecimientos que han llevado a la sociedad colombiana a su realidad actual. Desde esta perspectiva, los bienes culturales contextuales adquieren un gran valor, ya que, en conjunto, son un documento histórico esencial para las futuras generaciones. Su salvaguarda permitirá que la historia sea contada sin sesgos ni selectividades que subrayen algunos momentos y elementos históricos mientras minimizan y difuminan otros. Estas evidencias del pasado son parte de las bases del conocimiento fundamentales para el desarrollo de los pueblos, su identidad cultural y su autonomía para conducir sus propios destinos.

2.3.1. Valoración y protección del patrimonio industrial en Colombia

Estado de salvaguarda en Colombia

La política pública colombiana “referente al patrimonio cultural no concede un reconocimiento al patrimonio industrial como categoría (...) En la actualidad, el país carece de un plan específico (...) para la protección de este patrimonio” (Santa Quintero, 2006, pág. 38). Actualmente en el “inventario de bienes de interés cultural del ámbito nacional, sigue existiendo una clasificación bajo la categoría de patrimonio arquitectónico (...) que incluye, entre otras, (...) la arquitectura industrial, arquitectura de transporte y obras de ingeniería” (Santa Quintero, 2006, pág. 38). Sin embargo, no existe una conexión directa entre estos bienes de interés cultural. Esta fragmentación disocia los bienes que pertenecen a un mismo grupo e impide la percepción del patrimonio industrial como un conjunto unificado de elementos vinculados a la misma actividad productiva, que deben dar cuenta de manera coherente, de la evolución económica y tecnológico del país. Dentro de las actuales categorías con las que gestiona el patrimonio cultural el Ministerio de Cultura de Colombia, se incluyen hitos históricos de gran importancia que deberían formar parte de una categoría específica como patrimonio industrial (Santa Quintero, 2006). Algunos ejemplos de estos bienes son:

Las cuatrocientas treinta y una estaciones de ferrocarril

Mediante el Decreto 746 (abril 24) de 1996, se declararon monumento nacional, (hoy Bienes de interés cultural del ámbito nacional) el conjunto de las estaciones de pasajeros de los ferrocarriles en Colombia. (Mincultura-Lista-BICNAL, 2023). Este decreto incluye dentro de sus considerandos, los siguientes.

Que los Edificios de las estaciones de Ferrocarril, fueron espacios de gran interacción social y ocupen un lugar destacado en la memoria individual y colectiva de las comunidades en las que se encuentran, por lo que conforman una unidad arquitectónica representativa de una época del desarrollo del país;

Que, en la primera mitad del siglo 20, el ferrocarril fue el principal medio de transporte de carga y de pasajeros, con notable incidencia en el desarrollo económico, social y cultural del país y por lo tanto la arquitectura de las edificaciones, fue en su momento de vanguardia y ejemplo para otras edificaciones en las regiones en las que se construyeron;

Que los aspectos técnicos y estéticos desarrollados en las estaciones marcaron un hito en la arquitectura del país y contribuyeron notablemente al desarrollo de las mismas a principios de este siglo;

Que estas edificaciones fueron importantes elementos urbanos que conformaron la puerta por medio de la cual diferentes localidades tuvieron contacto con el resto del país;

Que el Consejo de Monumentos Nacionales en su sesión de ordinaria del 26 de abril de 1993, según consta en el Acta número 5 del mismo año, estudió la documentación del conjunto de las Estaciones del Ferrocarril y determinó que sus valores estéticos, históricos, testimoniales y documentales, además de su singularidad y representatividad cumplen con las exigencias para ser Monumento Nacional, lo cual fue ratificado por el Consejo en su sesión del 4 de agosto de 1994. (Decreto-746, 1996, pág. 1).

Esta herramienta jurídica fue un recurso de emergencia que en el año 1996 adelantó la Presidencia de la República, por solicitud del Consejo de Monumentos Nacionales, para detener de manera urgente las demoliciones sistemáticas de las que estaban siendo objeto las estaciones en todo el país, sobre todo, debido a las expansiones y desarrollos urbanos, situación agravada por el limbo jurídico sobre la propiedad legal y tenencia de estos predios, que siendo suelos de uso público (con excepciones), se encontraban (situación que continua en la actualidad) en largas disputas judiciales, desde la década de 1960, al ser pretendidas por terceros. Por fuera de esa generalidad, existen casos de predios rurales que legalmente

pertenecen a privados, dentro de los cuales se encuentra una estación y estructuras ferroviarias. Gracias a la normativa vigente, estas estaciones de pasajeros no pueden ser demolidas o realizarse ninguna intervención sobre ellas sin previa autorización del Ministerio de Cultura, para lo cual debe presentarse un proyecto de intervención (Mincultura-PNF, 2015). Algunos aspectos que resalta el Decreto 746 de 1996 tienen que ver con preservar particularmente:

Los edificios de las estaciones de Ferrocarril (...) por tratarse de una (...) unidad arquitectónica representativa de una época del desarrollo del país (...) ya que (...) la arquitectura de las edificaciones fue en su momento de vanguardia y ejemplo para otras edificaciones en las regiones en las que se construyeron (...) y que (...) marcaron un hito en la arquitectura del país. (Decreto-746, 1996, pág. 1)

Estos apartes muestran claramente que la intención en ese momento fue la conservación únicamente de los edificios de las estaciones. Dicha postura conceptual es entendible por tratarse de una jurisprudencia elaborada bajo los conceptos del patrimonio cultural propios de la década de 1990 en Colombia, cuando los criterios de valoración patrimonial debían estar basados en los aspectos históricos y estéticos del monumento excepcional (Santa Quintero, 2006). Bajo esa perspectiva, las instalaciones anexas a las estaciones como talleres, patios de operaciones, bodegas, bienes muebles, locomotoras, herramientas, así como las ferrovías, puentes, túneles y toda la infraestructura asociada a la aperción ferroviaria, no contenían, en ese momento, ninguna riqueza histórica, estética o tecnológica, que debiera protegerse.

En las imágenes se observa la estación de Usaquén del tren de la Sabana, localizada en la Avenida Carrera 9 con calle 110 de Bogotá (figura 7), la estación intervenida, en uso y en buen estado de conservación y una de sus bodegas anexas, abandonada y sin uso, debido a que la legislación no obliga a su preservación. Al estar en la zona de influencia del BIC, esta bodega no puede ser demolida, pero si podrá declararse inmueble con amenaza de ruina, lo que desencadenará en su desaparición.

Esta estación y sus casi perdidas infraestructuras anexas han quedado cada vez más descontextualizadas en un entorno densamente urbanizado, entre dos grandes avenidas. A pesar de su uso como tren turístico, lo que ha mantenido en funcionamiento algunos tramos de las ferrovías del tren de la Sabana, la lectura del sistema ferroviario ha quedado desvirtuada y perdida de la memoria colectiva de las generaciones más recientes. Igualmente, la estación de pasajeros del tren de la Sabana (figura 8), se conserva en buen estado gracias a su declaratoria como BIC, no obstante, sus talleres y bodegas han quedado sin protección. Estos bienes son una muestra de la importancia y magnitud del sistema ferroviario en Colombia, siendo la estación central de la capital de la república, sus dimensiones físicas y formas simbólicas, son el recuerdo de este periodo de auge económico en el país.

A pesar de su relevancia histórica, el abandono de los bienes muebles e inmuebles anexos al edificio principal, alertan sobre los enormes vacíos jurídicos existentes en la legislación colombiana en relación con el patrimonio cultural.



Figura 7. Estación de Usaquén del tren de la Sabana, Bogotá, Fuente: *Google maps*, 2022.

Como consecuencia del alcance limitado que presenta esta normativa, el balance del estado de conservación del sistema ferroviario colombiano es poco alentador. En muchos casos sobre los predios y líneas ferroviarias en todo el país, existen construcciones de inmuebles, sectores urbanos completos, carreteras interregionales y calles urbanas, en muchos casos las ferrovías han sido desmanteladas. La mayoría de los puentes y túneles del sistema, están abandonados desde la década de 1960 y algunos han sido demolidos de manera parcial o total, sin que las autoridades locales, regionales o nacionales intervengan con acciones de gestión o protección, frente a la sistemática desaparición de este patrimonio cultural. Mas allá de las investigaciones puntuales realizadas por la academia, no existe un inventario oficial de estas infraestructuras.

Las nociones sobre el patrimonio industrial, que a nivel internacional existen hoy en día, permiten redefinir los valores patrimoniales de estos bienes complementarios al sistema ferroviario, para darles la relevancia necesaria, tarea que aún está pendiente de realizarse por parte de la institucionalidad colombiana; más aún, cuando para el caso nacional, como se ha dicho antes, no existen suficientes bienes excepcionales que permitan reconstruir la historia productiva del país.



Figura 8. Edificio de pasajeros y administración, patios y talleres, estación de la Sabana, Bogotá. Fuente: propia, 2005.

El Puente de Occidente en Antioquia

Denominado Puente Colgante José María Villa, es una obra de ingeniería construida entre 1887 y 1895, que se encuentra en la categoría de patrimonio material inmueble (Mincultura-Lista-BICNAL, 2023), (figura 9). Este puente, concedió reconocimiento a nivel regional y nacional al ingeniero José María Villa, sumándolo a la lista de maestros de la ingeniería civil en Antioquia junto a Fabriciano Botero. El bien está localizado sobre el río Cauca, entre los municipios de Santafé de Antioquia y Olaya y fue declarado Monumento Nacional, mediante la Ley 25 de 1978 (CC-25, 1978), por la cual “se declara un monumento nacional, se honra la memoria de un servidor de la patria y se dictan otras disposiciones”.

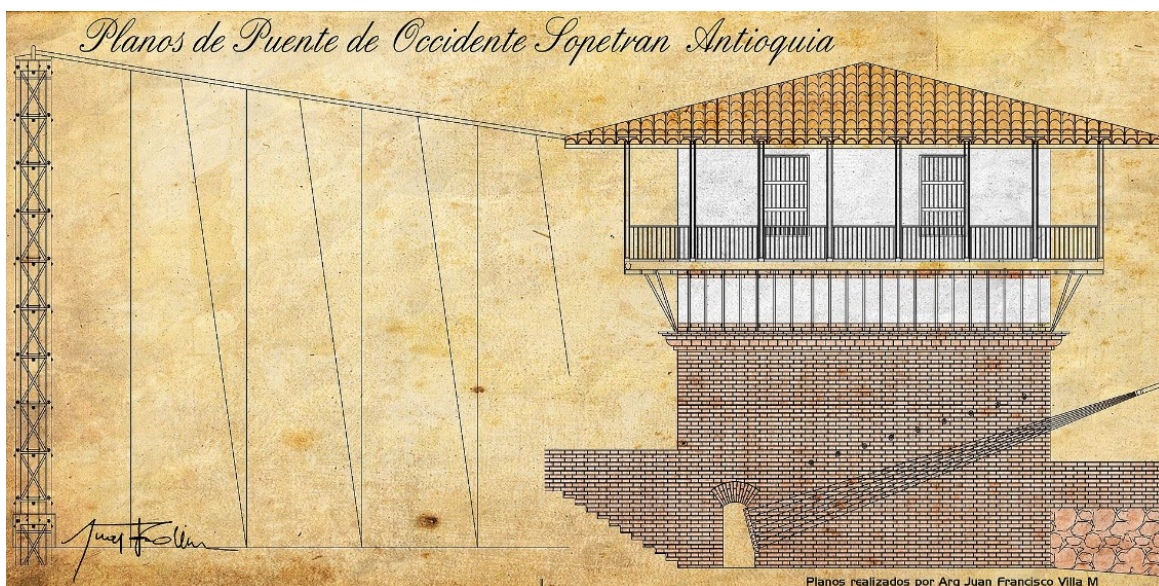
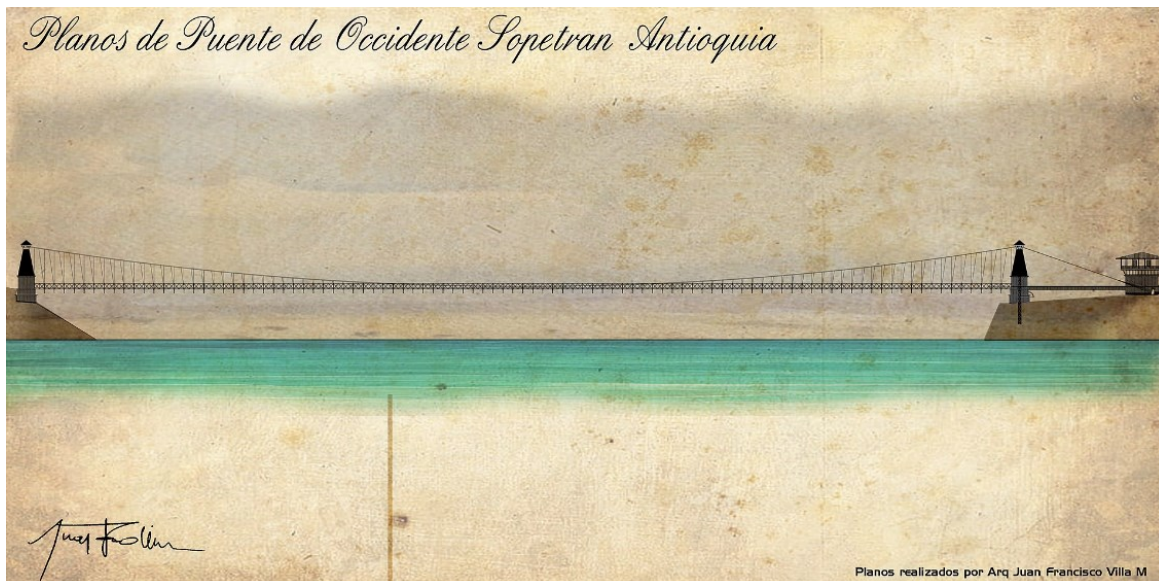


Figura 9. Planos del puente de occidente. Obra del ingeniero José María Villa. *Planos realizados por Arq. Juan Francisco Villa M.* (Juanfranciscovilla, 2014).

Algunos apartes de la esta ley disponen que:

El Congreso de Colombia DECRETA: Artículo 1º. Declárase monumento nacional el "Puente de Occidente", sobre el río Cauca, entre los Municipios de Olaya y Santa Fe de Antioquia y ríndase tributo de admiración a su constructor el ilustre ingeniero José María Villa. (...) Artículo 4º. El Ministerio de Comunicaciones emitirá estampillas, de diversos valores, alusivas al Puente de Occidente y que honren la memoria de su constructor. (...) Artículo 5º. El Gobierno Nacional construirá en el Municipio de Sopetrán, Antioquia, tierra natal del Ingeniero José María Villa, en terrenos que señalen las autoridades municipales, un parque en el cual se levantará una estatua de tan eminente profesional y que llevará su nombre. (CC-25, 1978, pág. 1)

Villa (1850-1913), formado en ingeniería civil y mecánica, fue el encargado de diseñar y construir varios puentes importantes en Colombia, pero la envergadura y arquitectura del puente de occidente, lo llevaron a consolidar su fama. La utilización de materiales locales como madera, ladrillo, hierro y acero demostró el conocimiento de Villa y su capacidad para adaptar las obras al entorno. El puente se convirtió en un ícono histórico, sobre todo en Antioquia, donde es un importante referente de la pujanza regional. (Gonzalez Escobar, 2022). La ley que declaró este Monumento Nacional, siendo emitida en la década de 1970, muestra como objetivo principal la preservación de una obra de autor, como objeto que representa a una persona, a la cual quiere hacerse un homenaje.

Si bien la intención de la normativa es válida y necesaria, requiere una actualización, donde se incluya la relevancia del significado que tuvo la implementación de estas infraestructuras para el desarrollo regional y nacional, obras que conectaron a Antioquia con el resto del país a través del río Cauca, abriendo las puertas de una región que se encontraba confinada entre montañas. Esta obra permitió superar el aislamiento que sufría Antioquia desde la época de la colonia española, en los albores del momento de transformación física, social, económica y cultural, más importante que ha tenido el territorio colombiano. Junto con muchas otras obras de ingeniería, este puente abrió el paso a la industrialización del país de principios del siglo XX y al cambio de modelo económico que llegó de la mano de los nuevos modos de producción industrial. La percepción generalizada que se tiene del puente es la de un icono de la ingeniería de autor, más la divulgación cultural que debe hacerse sobre su contexto histórico y geográfico, sigue siendo una labor pendiente.

Dentro de la lista actual de bienes de interés cultural del ámbito Nacional en Colombia, únicamente se encuentran cinco bienes en la categoría de arquitectura para la industria, siendo este segmento clasificadorio, el más cercano a lo que hoy en día se conoce como patrimonio industrial en el mundo (Santa Quintero, 2019). Esta estructura de clasificación demuestra las enormes limitaciones que la

normativa vigente presenta, en lo referente a la categorización, elaboración de inventarios, recuperación y difusión del patrimonio industrial. Los bienes actualmente incluidos en la categoría de arquitectura para la industria se describen a continuación.

Las primeras cuatro ferrerías del país del siglo XIX

Declaradas monumento nacional (hoy bien de interés cultural del ámbito nacional), mediante Resolución 794 del 31 de julio de 1998, en la categoría de patrimonio material inmueble (Mincultura-Lista-BICNAL, 2023), estas ferrerías fueron construidas y ampliadas durante el siglo XIX. Para su operación se empleaba maquinaria a vapor, con carbón mineral y vegetal como combustibles, así como ruedas hidráulicas. Se situaron en terrenos cercanos a yacimientos de mineral de hierro, caliza y carbón (Mayor Mora, 2022). Con periodos de alta y baja productividad, estas ferrerías cerraron finalmente sus operaciones, en Amagá en 1930, Samacá en 1884, Pacho (figura 10), en 1889 y La Pradera en 1911 (Corradine Angulo, 2011, pág. 4).

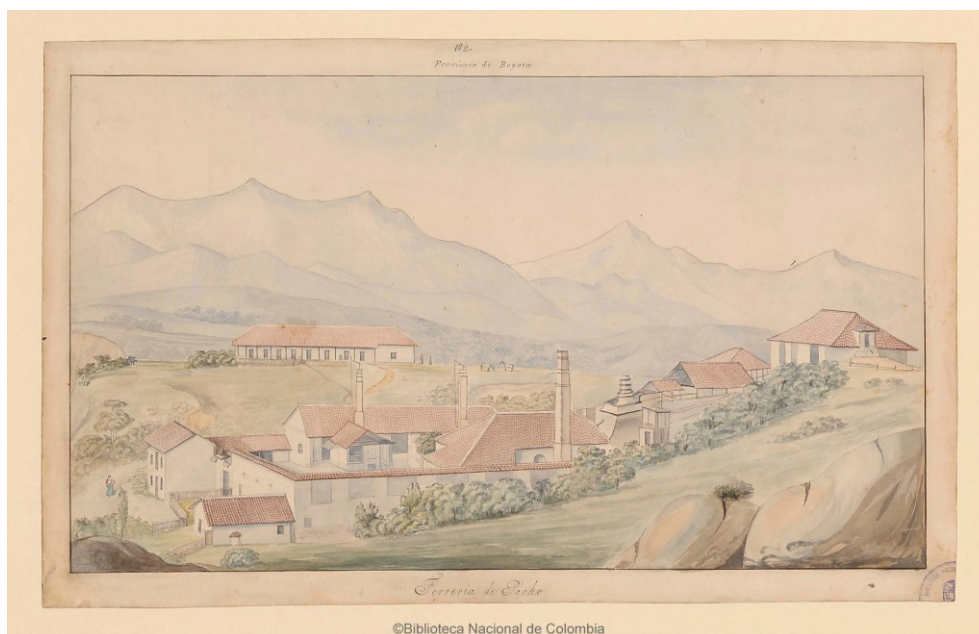


Figura 10. Ferrería de Pacho, Provincia de Bogotá. Autor: Manuel María Paz, 1858. Nueva Granada, Comisión Corográfica. Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia, recurso: fc_corográfica_102.

Dentro de la misma lista nacional de bienes declarados se encuentran: “los vestigios de la Antigua Ferrería de Amagá, Antioquia (1855 – 1930), los vestigios de la Antigua Ferrería de Samacá, Boyacá (1856 – 1884), los vestigios de la Antigua Ferrería de Pacho, Cundinamarca (1814 – 1889), los vestigios de la Antigua Ferrería de La Pradera y las torres y Horno James en Subachoque, Cundinamarca (1858 – 1911)” (Mincultura-Lista-BICNAL, 2023). Igualmente están declaradas como monumento nacional las ruinas de los antiguos hornos de cocción de ladrillo y cal en la isla de Tierrabomba, Bocachica, Cartagena de Indias (figura 11). Este grupo de

bienes incluidos en la lista de bienes de interés cultural del ámbito nacional (BIC-NAL), mediante Decreto 1911 del 2 de noviembre de 1995, desempeñaron un papel trascendental como centro productor de materiales para la construcción de murallas, baluartes y baterías defensivas para la ciudad durante todo el siglo XVIII y para obras hidráulicas y militares de principios del siglo XIX. Fueron clausurados con la finalización del periodo virreinal de la Nueva Granada (IPCC, 2019).



Figura 11. Ruinas de los antiguos hornos de cocción de ladrillo y cal en la isla de Tierrabomba, Bocachica, Cartagena de Indias (IPCC, 2019).

Categorías de los bienes de interés cultural en Colombia que cuentan con protección jurídica

Cerca de cuarenta bienes, adicionales a los cinco anteriores, como puentes, caminos y obras de ingeniería, cuentan con protección mediante declaratorias nacionales y podrían formar parte de una nueva categorización asociada al patrimonio industrial colombiano (Anexo I). Los bienes mencionados anteriormente, aunque protegidos mediante la normativa vigente, requieren ser vistos y categorizados desde la óptica del patrimonio industrial, de manera que su gestión, protección y divulgación sean integrales, donde, a su vez tengan cabida los contextos materiales, inmateriales, naturales y territoriales. Dicha perspectiva unificadora permitiría, además, incluir bajo la protección jurídica nacional o local, una gran cantidad de bienes necesarios para la conservación del patrimonio industrial colombiano, que hasta ahora ha estado desprotegido e invisibilizado. Más allá de los valores históricos contenidos en los vestigios de los siglos XVIII y XIX, y de su riqueza para el estudio de los modos constructivos del pasado, es necesario

el reconocimiento de las estructuras productivas de todos los periodos históricos, anteriores y posteriores a la época colonial y los comienzos de la república.

Categorías de los bienes declarados de interés cultural del ámbito Nacional.	
BIC-NAL Ministerio de Cultura de Colombia 2023	
Patrimonio natural	56
Parques nacionales naturales	44
Santuarios de flora y fauna	12
Paisajes culturales	1
Patrimonio arquitectónico	1031
Arquitectura militar	50
Arquitectura habitacional	232
Arquitectura religiosa	154
Arquitectura institucional	121
Arquitectura para el comercio	18
Arquitectura para la industria	5
Vestigios de la Ferrería de Amagá	1
Vestigios de la Ferrería de Samacá	1
Vestigios de la Ferrería de Pacho	1
Vestigios de la Ferrería de La Pradera	1
Vestigios de los hornos de Tierrabomba	1
Arquitectura para el transporte	435
<i>Estaciones de tren</i>	431
Aeropuerto Olaya Herrera, Medellín	1
Aeropuerto Veranillo, Barranquilla	1
Estación del tranvía de Barranquilla	1
Estación del Cable aéreo de Manizales	1
Obras de ingeniería	16
Patrimonio urbano	53
Centros históricos	44
Espacios públicos	9
Patrimonio arqueológico	9
Total, Patrimonio inmaterial	8*
Total, Patrimonio material (BIC-NAL)	1122**
Bienes (conjuntos) muebles	29
Bienes inmuebles	1093

Tabla 1. Resumen de los BIC-NAL (bienes de interés cultural del ámbito Nacional) declarados según sus categorías. Fuente: elaboración propia con información tomada de: * (UNESCO-Patrimonio-inmaterial, 2023) y (Cancillería-Colombia) ** (Mincultura-Lista-BICNAL, 2023) y (Mincultura-Patrimonio-Arquitectónico, 2023).

La función de los bienes asociados a la industria y su relación con sus entornos sociales y físicos, son elementos de gran valor patrimonial, con capacidad para

expresar la memoria productiva del país a través de toda su evolución histórica. Según la clasificación actual de los Bienes de interés cultural del ámbito nacional (BIC-NAL) en Colombia (tabla 1), encontramos que los cinco bienes que pertenecen a la categoría de arquitectura para la industria forman parte de la historia preindustrial colombiana. Los vestigios de las antiguas herrerías y de los hornos de Tierrabomba, constituyen un valioso patrimonio del siglo XVIII y principios del siglo XIX.

No obstante, su relevancia histórica, expresan un posible sentimiento de nostalgia, por parte de la institucionalidad, ya que su estado de ruina evoca un pasado que se extraña y anhela, más allá de resaltar su significado para entender la evolución productiva de la sociedad. El resumen de los (BIC-NAL) en Colombia, que cuentan con algún acto administrativo (Resolución, Decreto o Ley) que ofrezca protección jurídica para su salvaguarda, se muestra en el siguiente cuadro, según la categorización institucional actual. En la categoría de arquitectura para la industria hay ausencia total de elementos constitutivos del patrimonio industrial del país cuyo origen sea posterior a 1850.

Por otro lado, al pensar en el patrimonio industrial, acorde con las definiciones dadas anteriormente, es cada vez más evidente la inseparable relación entre los elementos materiales, inmateriales y naturales que son intrínsecos a cada bien. Ello plantea la necesidad de generar una posible clasificación que integre todos estos aspectos y así evitar el uso de los débiles límites que separan los bienes de sus contextos. Es así como, la actual categorización presentada por la Dirección de Patrimonio de Colombia puede resultar insuficiente, al considerar como base clasificatoria, el objeto formal arquitectónico. Las demás expresiones culturales, junto con el inseparable elemento arquitectónico, conforman la unidad patrimonial.

Así, para pensar en una categoría de patrimonio industrial para Colombia, sería necesaria la actualización de los inventarios actuales, donde se incluyan, por ejemplo, en la declaratoria de las cuatrocientas treinta y una estaciones de tren, los contextos completos que le otorgan significado al objeto arquitectónico: la ferrovía, los túneles y puentes ferroviarios, el mobiliario, la maquinaria, la locomotora y los vagones, los talleres y las herramientas, los archivos cotidianos, los planos, bitácoras y diseños de su construcción, los elementos del paisaje, la memoria hablada y escrita y los archivos fotográficos y filmicos.

2.3.2. Contexto de la visión integradora del patrimonio industrial

Desde la investigación académica alrededor del mundo, a finales del siglo XIX, se empezó a hablar sobre la necesidad de conservar vestigios que dieran cuenta de

la llamada Revolución Industrial, de manera que los países tuvieran elementos emblemáticos y significativos de las transformaciones tecnológicas y sociales por la que estaban atravesando. Mas adelante a mediados del siglo XX, cuando se hicieron más frecuentes y amplias en territorio, las renovaciones urbanas en las ciudades, la conciencia por la preservación de un pasado productivo que se veía en riesgo, se hizo más presente, sobre todo en el Reino Unido, Estados Unidos y Europa (Therrien, 2008). Las políticas de protección del patrimonio industrial se consolidaron después de 1950 en estos países, donde se creó “el programa de censo de edificaciones industriales en 1969, Historic American Engineering Record (HAER)” (Therrien, 2008, pág. 47).

A partir de los años 1980, no solo se estaban conservando piezas individuales industriales, sino que además, empezó a pensarse en la necesidad de conservar también grupos de bienes representativos de las comunicaciones o los servicios públicos. Paralelamente en esos años, en Latino América surge igualmente el interés por la preservación de hitos de la industrialización. Es en esa década se dan las primeras inclusiones de bienes industriales de países latinoamericanos en la lista de la UNESCO (Therrien, 2008).

El uso más generalizado del concepto de Paisaje Cultural, como categoría patrimonial desde principios del siglo XXI, ha permitido pensar más a fondo sobre el “carácter relacional y no aislado, como referentes entre sí y con el entorno, lo que les otorga contexto y significado” (Therrien, 2008, pág. 49), en cuanto a BIC se refiere, reconsiderando la importancia del monumento, ya que debería ser estudiado en un ámbito más amplio y coherente con los eventos condicionantes sociales y naturales, que hicieron posible la existencia de ese hito.

Recientemente, el estudio del patrimonio industrial se ha enfocado en interpretar sitios y paisajes industriales, prestando especial atención a su significado cultural. A nivel internacional, la categoría de paisaje cultural ha permitido un entendimiento más amplio del pasado. Este enfoque deja atrás la noción de monumento aislado y otorga contexto y significado a los bienes de interés cultural, integrando factores tangibles, intangibles y el espacio territorial, con una temporalidad extendida (CIPINL-TICCIH, 2023).

Visión integradora en Colombia

En Colombia se ha declarado alrededor de cincuenta bienes como patrimonio urbano (centros históricos o sitios de interés cultural) y cerca de 1000 inmuebles, principalmente en la categoría de Patrimonio Arquitectónico (Mincultura-Lista-BICNAL, 2023). Sin embargo, este modelo de categorización es fragmentario y no da cabida al establecimiento de conexiones entre los bienes de interés cultural y sus contextos, como parte de un mismo proceso histórico y social. La configuración de las categorías del patrimonio industrial en Colombia refleja un enfoque

conservador basado en los principios de valoración, que priorizan la selección de bienes a partir de criterios de antigüedad y relevancia artística.

Este enfoque se encuentra desconectado de la investigación académica y no refleja adecuadamente la diversidad y complejidad de la industrialización. Desde la institucionalidad colombiana, se establecen políticas culturales y se dictan herramientas jurídicas de protección, que no siempre permiten la salvaguarda de toda la diversidad existente del patrimonio industrial nacional (Therrien, 2008). La última legislación redactada en 2015 ha promovido enfoques preventivos para la conservación del patrimonio cultural, pero la implementación de planes integrales de protección sigue sin apostarle al patrimonio industrial como una categoría de bienes que deben entenderse como un solo conjunto.

2.3.3. Políticas públicas y normativa vigente

Dentro del marco legal vigente en Colombia, la constitución política de 1991 es el documento rector que establece y determina las consideraciones a tener en cuenta en relación con la cultura en general y con el patrimonio cultural en particular. Los artículos 8, 63, 70, 71 y 72, son la base jurídica que soporta los principios fundamentales donde la cultura es el fundamento del concepto de nacionalidad. Igualmente, la constitución es clara al postular que “el patrimonio cultural está bajo la protección del estado” (art. 72) y que por tanto es su conservación es una obligación de orden superior ligada a los planes de desarrollo nacional y a los planes de ordenamiento territorial.

La ley orgánica 388 de 1997, se incorpora a la jurisprudencia nacional, con el fin de permitir de forma descentralizada la formulación de las acciones a corto, medio y largo plazo que permitieran el desarrollo integral de los municipios en Colombia. Uno de los ítems incluidos dentro de estas acciones y proyectos, es el capítulo del patrimonio cultural y su estudio, inventario, preservación y divulgación, según lo señala el artículo cinco de esta ley. El Decreto único reglamentario del sector cultura para Colombia, 1080⁵ de 2015, determina que:

El Ministerio de Cultura tendrá como objetivos, formular, coordinar, ejecutar y vigilar la política del Estado en materia cultural de modo coherente con los planes de desarrollo, con los principios fundamentales y de participación contemplados en la Constitución Política y en la ley y le corresponde formular y adoptar políticas, planes generales, programas y proyectos del Sector Administrativo a su cargo.” (Art. 1.1.1.1.). Igualmente establece que este ministerio estará

⁵ Decreto 1080 del 26 de mayo de 2015 y su última actualización del 19 de enero de 2023, “Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector cultura”, de la presidencia de la República de Colombia.

encargado del (...) diseño de la política estatal relativa al patrimonio cultural de la Nación, la cual tendrá como objetivos principales la salvaguardia, protección, recuperación, conservación, sostenibilidad y divulgación de este, con el propósito de que sirva de testimonio de la identidad cultural nacional, tanto en el presente como en el futuro. (Art. 2.3.2.3.),

El mismo Decreto, dispone la condición de prevalencia que tiene el patrimonio cultural, como tema de superior jerarquía dentro de las normativas nacionales y territoriales y establece en su artículo 2.4.1.1. que:

las disposiciones sobre conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles declaradas como BIC prevalecerán al momento de adoptar, modificar o ajustar los instrumentos de ordenamiento territorial en cualquier ámbito, así como los demás instrumentos de planificación territorial de distritos y municipios. Dentro de los organismos creados para la gestión del patrimonio cultural nacional, se instaura el (...) Sistema Nacional de Patrimonio Cultural (...) que (...) tienen la responsabilidad de fomentar la salvaguardia, la sostenibilidad y la divulgación del (...) patrimonio cultural (...) con el propósito de que sirva como testimonio de la identidad cultural nacional en el presente y en el futuro. Para el efecto, las entidades estatales, de conformidad con sus facultades legales, podrán destinar los recursos necesarios para este fin. (Art. 2.5.1.4.).

Por su parte los PEMP, Planes Especiales de Manejo y Protección, quedan establecidos y reglamentados mediante este Decreto, (1080-2015), herramienta que se ajusta a las necesidades de “identificar, caracterizar, proteger, conservar y divulgar” (Mincultura-1080, 2015), bienes del patrimonio cultural que pueden ser individuales o agrupaciones de elementos que integren una unidad patrimonial, así como sus áreas de influencia y zonas afectadas relacionadas con dichos bienes (Mincultura-1080, 2015). Es decir que un PEMP podría ser la herramienta jurídica en Colombia con capacidad para abarcar una unidad patrimonial constituida por diferentes bienes que estén interrelacionados por una misma temática industrial, aunque estén presentes en amplios territorios o se encuentren dispersos.

Desde el ámbito internacional, Colombia forma parte del grupo de los países firmantes del convenio del patrimonio mundial de 1972 de la UNESCO, aceptada en Colombia en 1983, y ha sido firmante, a su vez, de la convención para la salvaguarda del patrimonio inmaterial de 2003. Como parte integral de las recomendaciones de la UNESCO, se encuentran aquellas emanadas del Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC-ICOMOS), expuestas en la asamblea de Quebec del 2008, donde se incorpora la categoría de itinerario cultural a nivel mundial, la cual cobija diversos bienes en una escala regional o subregional, que se encuentren en un “vía de comunicación terrestre, acuática o de otro tipo, físicamente determinada

y caracterizada por poseer su propia y específica dinámica” (ICOMOS, Declaración de Quebec, 2008:2), noción que estaría en concordancia, además, con las Constelaciones del Patrimonio definidas por el Consejo Europeo al referirse a aquel patrimonio industrial que aglomera diversos bienes del patrimonio cultural “interrelacionados por una misma temática productiva, en un amplio territorio” (Consejo Europeo - Patrimonio Industrial, 2013, pág. 2). La conjunción de ambos conceptos; itinerarios culturales y constelaciones del patrimonio, ofrece un marco conceptual del ámbito internacional, avalado y reconocido, a la idea de visión integradora con la que se quiere abordar el estudio del patrimonio agroindustrial cafetero del Viejo caldas y sus principales rutas, en Colombia, en la presente tesis.

El patrimonio industrial en Colombia, como categoría, al ser inexistente, no se encuentra cobijado mediante ninguna ley o normativa de protección. No obstante, de manera tangencial, algunas herramientas internacionales y ciertos apartes de la legislación nacional y local están asociadas a aquellos bienes del patrimonio industrial en Colombia, que cuentan con valores de excepcionalidad, calidad artística o importancia histórica muy sobresaliente, dejando como se ha dicho, sus contextos físicos por fuera de las herramientas de protección. En el caso de la agroindustria cafetera en Colombia, la inclusión del Paisaje cultural del café en la lista de la UNESCO (Organización de las naciones unidas para la cultura, la ciencia y la educación), ha permitido dar visibilidad a aspectos materiales, inmateriales y naturales de este sector productivo, sin que algunos elementos de valor patrimonial como los sistemas de transporte y sus infraestructuras fueran tenidos en cuenta o valorados en este expediente. Dentro de estas políticas de salvaguarda, que podrían asociarse con elementos del patrimonio industrial y del patrimonio agroindustrial colombianos, se encuentran normativas como (Anexo II):

- Ley 1185 del 12 de marzo de 2008
- Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura–
- Decreto Nacional 763 de 2009
- Resolución 330 de 2010
- Resolución 983 de 2010
- Inclusión del Paisaje cultural del café de Colombia en la lista mundial de la UNESCO en el año 2011. Criterios: (v)(vi).
- CONPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social) 3803 de febrero 13 2014 (CONPES-3803, 2014, pág. 4).
- Ley 45 de 1983,
- Resolución 2079 de 2011 (CONPES-3803, 2014, pág. 5).
- Decreto 1080 de 2015 (mayo 26): Última fecha de actualización: 19 de enero de 2023 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura”.
- Ley 1913 de (julio 11) 2018
- Ley 2057 del 30 de septiembre de 2020
- Ley 2245 del 11 julio de 2022
- Acuerdo No. 1053 del 4 de junio del 2020
- Plan de Ordenamiento Territorial 2017-2031

- Resolución 1802 de 2015
- Resolución 2252 de 2015 (julio 29)
- Resolución 0785 del 21 de julio de 1998
- Decreto 2178 del 2 de diciembre de 1996 (Alcaldía-de-Manizales, 2017)
- Decreto 1962 del 11-VII-1983

Algunas normas y bienes de interés cultural del ámbito municipal relacionados con los contextos históricos urbanos del patrimonio agroindustrial cafetero en Manizales son (Anexo IV):

- Decreto municipal 0226 del 26 septiembre 2003
- Decreto municipal 0232 del 26 septiembre 2003
- Decreto municipal 0243 del 26 septiembre 2003
- Decreto municipal 0244 del 26 septiembre 2003
- Decreto municipal 0217 del 11 de octubre 2004

Bienes de interés cultural del ámbito nacional en Caldas⁶:

- Salamina: conjunto urbano de Salamina
- Aguadas: conjunto urbano de Aguadas
- Manizales: Torre de Herveo, del cable aéreo
- Manizales: antigua estación del cable aéreo
- Manizales: edificio de la Gobernación de Caldas
- Manizales: palacio arzobispal
- Manizales: Palacio de Bellas Artes
- Manizales: antigua estación del ferrocarril de Caldas en Manizales
- Manizales: conjunto de Inmuebles de Arquitectura Republicana localizados en el Centro de Manizales
- Manizales: Concentración Escolar Juan XXIII
- Manizales: Catedral Basílica de Manizales
- Manizales: Capilla de La Enea
- Manizales: antiguo Hotel Europa
- Veintitrés Estaciones de ferrocarril en Caldas incluidas en el Decreto 746 de 24 de abril de 1996, por el cual están declaradas todas las estaciones de ferrocarril del país, como bienes de interés cultural del ámbito nacional.

2.4. Contexto histórico y transformación cultural

Después de la Revolución Industrial, extendida por Europa y América anglosajona hasta principios del siglo XIX, a Colombia llegaron influencias de cambios sociales e ideales de un nuevo mundo, a través de inversionistas internacionales, viajeros colombianos y migrantes. Dentro de los grupos de extranjeros, se encontraban ingleses, alemanes, italianos, judíos del este europeo,

⁶ Información tomada de: (Mincultura-Lista-BICNAL, 2023) y (Alcaldía-de-Manizales, 2017)

comerciantes de Curazao, sirios, libaneses y nuevos grupos de españoles, tenían una visión contemporánea del mundo industrial y estaban conectados con él, además de ser independientes de la rígida estructura social colombiana. Principalmente se dedicaron al comercio, exportación, importación y fundación de empresas, bancos, industrias, clubes y organizaciones culturales. Introdujeron una mezcla ecléctica de arquitectura de Europa junto a adaptaciones locales, marcando un cambio radical en la arquitectura colombiana (Niño Murcia, 1991).

La transformación hacia la modernidad en Colombia comenzó a fines del siglo XIX, introduciendo características de, la ciudad moderna, global como infraestructuras complejas, servicios domiciliarios, jerarquía de vías, transporte público y privado masivo, congregación en espacios públicos, planificación del suelo, nueva arquitectura, construcciones higiénicas y estéticamente limpias, materiales derivados de la industria y una arquitectura adaptada a las nuevas actividades urbanas. Este cambio requirió de una búsqueda constante del mejoramiento individual y colectivo, donde, lo nuevo, cobró significado como garantía de bienestar. La tecnología jugó un papel esencial, apoyando el pensamiento y las relaciones de producción modernas que introdujeron la estandarización y control de los procesos industriales (Vega Cantor, 2002).

Los medios de comunicación desempeñaron un rol clave en la difusión de estas ideas, provenientes no solo de los estamentos de gobierno, sino también de productores y comerciantes privados. Colombia paso de ser un país rural a uno cada vez más urbano desde finales del siglo XIX, y los nuevos habitantes de las ciudades dejaron de ser campesinos para ser empleados y obreros. Esta nueva forma de vida urbana implicó varios aspectos de organización ciudadana, como la rutina que determinó los ritmos urbanos, la masificación de la producción y del consumo y la comunicación a través de medios escritos y hablados que mantenía informada y entretenida a la ciudadanía (Vega Cantor, 2002).

Comenzando el siglo XX, las entidades del estado colombiano, con asesoría extranjera, propusieron una modernización del país, mediante la construcción de obras de ingeniería e infraestructura de transporte a nivel nacional. Estas iniciativas se llevaron a cabo gracias a los dineros obtenidos de la indemnización por la pérdida de Panamá⁷, la recepción de préstamos internacionales, el aumento del gasto público e incentivando la producción y comercialización nacional (Ospina Vásquez, 1955). Durante la década de 1920, la economía colombiana vivió una de las tasas

⁷ “El tratado Thomson-Urrutia fue firmado en Bogotá entre Estados Unidos y Colombia, el 6 de abril de 1914, por el plenipotenciario estadounidense Thadeus A. Thomson y por Francisco José Urrutia de parte de Colombia. Su objetivo era solucionar el conflicto entre estos dos países, surgido tras el apoyo que brindó Estados Unidos a la separación de Panamá de Colombia en 1903. (...) En virtud de este tratado, ambos países acordaron entre otros puntos: (...) El pago a Colombia la suma de 25 millones de dólares, en indemnización por la separación de Panamá” (Morales de Gómez, 2003).

más altas de crecimiento registradas en su historia. Las reformas económicas implementadas en 1923, como la creación del Banco central, la adopción del patrón oro, cambios en la legislación bancaria, reestructuración fiscal, el auge cafetero y la entrada sin precedentes de capital extranjero, actuaron como motores detrás de este acelerado incremento económico. Además, las reformas y el incremento en las exportaciones de café posibilitaron un significativo aumento en los préstamos provenientes del extranjero.

El monto total de los préstamos obtenidos hasta 1929 alcanzó los 257 millones de dólares. Estos fondos se destinaron principalmente a la construcción de infraestructura pública, especialmente en el ámbito ferroviario, donde aproximadamente el 45% de los préstamos extranjeros durante ese período se destinaron a la expansión de los ferrocarriles. Asimismo, dieciséis de los 25 millones de dólares de la indemnización por Panamá también se invirtieron en proyectos ferroviarios. Las tasas de rendimiento de los ferrocarriles construidos y expandidos en los años veinte resultaron comparables a las obtenidas por países europeos en el siglo XIX (Ramírez y Jaramillo, 2014).

La industrialización en Colombia entre 1900 y 1930, fue posible gracias al desarrollo de las infraestructuras de transporte, especialmente a los ferrocarriles, dinámicas industriales, económicas y tecnológicas que condicionaron los modelos políticos, administrativos y culturales. Dicha industrialización requirió de un proceso de poblamiento urbano, que estuvo directamente ligado a los fenómenos de violencia de finales del siglo XIX que desplazó la población campesina hacia los naciotes centros industriales, lo que proporcionó mano de obra barata y consumidores para la producción y comercio en las ciudades (Ospina Vásquez, 1955). En Colombia, desde finales del siglo XIX, se inicia la intensa transformación de un país rural a uno cada vez más urbano, donde la población de las crecientes ciudades, aunque establecida en diferentes barrios o sectores, según su origen, ingresos económicos o nivel educativo, estaban sujetos a unas determinadas formas de vida, valores y pautas. Estos modos de pensamiento generalizado fueron transmitidos en muchas ocasiones, por los medios de comunicación, de forma masiva (Ospina Vásquez, 1955).

A lo largo del siglo XX, medios escritos y radiales, impulsaron la venta de ciertos productos, asociándolos a la modernización, modificando las percepciones y los modos del pensamiento colectivo. Las industrias de bienes y servicios nacionales y locales establecieron maneras de comunicación para ofrecer información y gestionar los patrones de consumo. La publicidad y las campañas mediáticas entre 1900 y 1930 exhibieron aquellos valores que propiciaron un cambio cultural en la sociedad colombiana (Archila Neira, 1991). Un ejemplo paradigmático de esta transformación cultural ligada a los intereses económicos de las naciotes industrias, fue la introducción de la cerveza en Colombia (Santa Quintero, 2006).

Mediante la desvalorización de la chicha de maíz fermentado (figuras 12), la bebida tradicional popular milenaria, se promovió el consumo masivo del producto de origen alemán, empleando a su vez la exaltación de los valores de la Revolución Industrial, de la producción higiénica con estándares modernos, o resaltando imágenes como la de La Pola⁸ (figuras 13 y 14), heroína y mártir de la república colombiana, símil emblemático de la alegórica Marianne en Francia o recurriendo a la figura del presidente Rafael Reyes (figura 15), promotor del progreso nacional en los comienzos del siglo XX.



Figuras 12. Campaña institucional en contra del consumo de chicha, del Servicio cooperativo interamericano y el Departamento de educación sanitaria del Ministerio de Higiene de Colombia. Fuente: Bejarano, Jorge. *La derrota de un vicio: origen e historia de la chicha*. Bogotá: Editorial Iqueima, 1950, p. 65-97.

La lucha emprendida por las oligarquías establecidas en el país (gobierno y poderes económicos) desde el siglo XIX (Caballero, 2014), en contra del consumo masivo de chicha, utilizando diversas justificaciones, ya fueran raciales, sociales o económicas, con el propósito de reemplazarla con la cerveza, culminó el 9 de abril de 1948, con el bogotazo. Este evento marcó el final de la producción y distribución de la bebida tradicional, al quedar oficialmente prohibida. La chicha fue señalada como responsable de los disturbios que estallaron tras el asesinato del líder popular Jorge Eliécer Gaitán y las autoridades argumentaron que el comunismo y la chicha habían destruido la ciudad (Scandroglio, 2022). Varios aspectos se consideraron a la hora de estigmatizar y prohibir la chicha, desde sectores industriales de la mano de las instituciones de gobierno (figuras 16 y 17), (Alzate Echeverri, 2006).

Se afirmaba que esta bebida tradicional era causante de problemas de higiene y salud pública, alteración de la tranquilidad en las calles y origen de peleas y delitos cometidos por grupos populares que se reunían en las chicherías para atentar contra la moral y las buenas costumbres. De igual forma, el gobierno temía que el consumo de la chicha abriera espacios de discusión desafiantes de la autoridad

⁸ Policarpa Salavarrieta Ríos (1795-1817), conocida como La Pola, nació en Guaduas, Virreinato de la Nueva Granada. Trabajo como informante para los movimientos independentistas criollos durante la Reconquista española. Fue fusilada en la Plaza Mayor, hoy Plaza de Bolívar de Bogotá, el 14 de noviembre de 1817.

debido a que se consideraba que la excitación producida por esta bebida reforzaba el sentido de pertenencia a una colectividad, de ahí que se sospechara que al interior de las chicherías se planeaban conspiraciones y se reforzaban valores identitarios contrarios a los ideales oficiales (Alzate Echeverri, 2006).



Figura 13. Etiqueta de la marca de cerveza “La Pola”, fábrica Bavaria, 1910. Colección hemerográfica del Archivo Histórico de Bogotá (AHB).



Figura 14. Etiqueta de producto de la cerveza Higiénica de la fábrica Bavaria. Colección hemerográfica del Archivo Histórico de Bogotá (AHB).

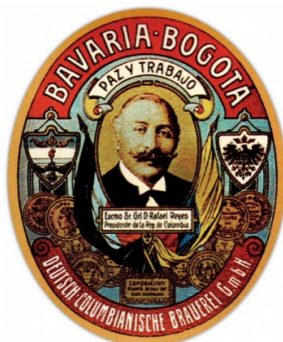


Figura 15. Etiqueta de cerveza Bavaria, con homenaje al presidente Rafael Reyes, 1907. Fuente: Grupo Empresarial Bavaria. La cerveza se viste de etiqueta, Álbum Grupo Empresarial Bavaria, s. f., p. 10.



Figura 16. Etiqueta de cerveza Lager de Bavaria, con el nombre del fundador de la compañía en Bogotá, Leo Kopp y el escudo de la ciudad. Colección hemerográfica del Archivo Histórico de Bogotá (AHB).



Figura 17. Publicidad en un medio de comunicación escrito. Colección hemerográfica del Archivo Histórico de Bogotá (AHB).

El discurso de Rafael Reyes, delegado por Colombia en “la Conferencia Panamericana de 1901, es usualmente utilizado para señalar los objetivos y programas (...) marcados por el ideal moderno de la industrialización” (Plata et al., 2022, p. 1) Reyes puso en marcha las palabras de su discurso durante su mandato (1904 – 1909) y en 1909 recorrió todo el país (Pedraza, 1909), visitando las obras iniciadas y construidas en esos años. Este periodo presidencial marcó el inicio de una nueva etapa para el país, bajo una fuerte influencia estadounidense después de que Panamá quedara separa de Colombia, de la asignación de créditos internacionales y de los contratos leoninos que suscribió este gobierno y los subsiguientes con empresas extranjeras para explotar minas, tierras de cultivo y las obras e infraestructuras de transporte (Archila Neira, 1991).

El ánimo divulgado mediante la propaganda escrita relacionaba la industria, con el progreso, las buenas costumbres y la naciente cultura urbana, basada en una economía de consumo. La nueva imagen del país debía abandonar las iconografías post coloniales, que emplearon muchas veces remozados símbolos nativos

americanos, para adoptar la estética de Europa y Estados Unidos, como referentes de bienestar y calidad de vida deseables (Plata et al., 2022).

La publicación de propaganda de bienes y servicios difundía al mismo tiempo los nuevos modos de pensamiento de la vida urbana, higiénica, de productos de calidad, asociándolos con la imagen de la fábrica a gran escala y sus procesos estandarizados. Para ello fue frecuente el uso de la estética del “victoriano angloamericano y del Art Nouveau (...) que al rededor del mundo marcaron claramente una hegemonía cultural” (Plata et al., 2022, p. 12). Con la importación de maquinaria, tecnología constante llegada a Colombia de personal técnico extranjero, se dio una mezcla cultural que incorporó ideas y expresiones gráficas de otros países, que estaban acorde con los ideales institucionales, (figuras 18 y 19), (Plata et al., 2022). La producción artesanal adquiría una imagen negativa asociada a lo primitivo, en contraposición a la civilización industrializada (Plata et al., 2022). En general las campañas publicitarias fomentaron las nuevas estéticas, el uso del vestuario y nuevas formas de expresión cultural.



Figura 18. Anuncio publicitario de la fábrica de chocolates Chávez. Fuente: directorio general de Bogotá, 1889, en (Plata et al., 2022, p. 10).



Figura 19. Anuncio publicitario de Chocolate Cruz. Fuente: Londoño Vélez, S. 2002. El arte en la publicidad: Nacional de Chocolates, 1920-1960, Medellín: Compañía Nacional de Chocolates, Pág. 123

Los medios impresos difundieron ideologías y estilos de vida, promocionando productos de lujo y de consumo masivo de origen nacional (figuras 20 -25). Entre 1890 y 1930, la población, en su desplazamiento del campo a la ciudad, estableció una cultura obrera vinculada a la vida urbana. Esta cultura ya no solo involucraba a los hombres en la producción, comercio y educación, sino también a las mujeres. Las nuevas generaciones de mujeres, nacidas en las ciudades, accedieron a mejores niveles de educación y desempeñaron roles muy activos en los cambios modernizadores (Santa Quintero, 2006). Al igual que en todo el mundo occidental, en Colombia la emergente industria de productos químicos y medicamentos impulsó el uso de medicinas modernas y más seguras, generando una calidad de vida mejorada a través de productos respaldados por la ciencia y la tecnología. Esta corriente fomentó el consumo de artículos provenientes de la industria contemporánea, donde la higiene y calidad seguían parámetros rigurosos.

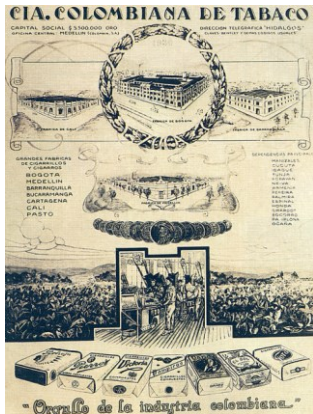


Figura 20. Anuncio publicitario Compañía Colombiana de Tabaco, 1930. Fuente: Compañía Colombiana de Tabaco. S. A. FAES. En: (Plata et al., 2022, p. 9).



Figura 21. Aviso de prensa de chocolate Corona. Fuente: El arte en la publicidad 1920-1960, Medellín: Compañía Nacional de Chocolates, pág. 75.



Figura 22. Anuncio de Cementos Samper, C. 1930. Fuente: 50 años de la fábrica Cemento Samper 1909 - 1959, pág. 26.



Figura 23. Publicidad de vestidos Camel. C. 1930, (AHB).



Figura 24. Publicidad de transporte Alas Colombianas. C. 1930, (AHB).



Figura 25. Primera portada de la revista Cromos. Revista Cambio 16, No 135, Bogotá, 1996, pág. 42.

Estos nuevos paradigmas transmitidos de manera masiva a la población modificaron la percepción sobre los tratamientos tradicionales que utilizaban plantas y hiervas medicinales elaborados de manera artesanal por personas con conocimientos ancestrales heredados de generación en generación. Las primeras emisoras radiales, fundadas en 1929, eran una floreciente industria que proporcionaba servicios de difusión, información, entretenimiento y publicidad en todo el país. A través de la radio y la onda corta, se materializó el primer fenómeno de cultura de masas en el país (Santa Quintero, 2006).

A diferencia de la cerveza o el chocolate que se convirtieron en bebidas de consumo masivo y de producción industrial en Colombia durante las primeras décadas del siglo XX, el café tardó en llegar al mercado nacional y solo se incorpora a este, hasta la segunda mitad de ese siglo. Este fenómeno se dio, sobre todo, debido a que el grano de café para el consumo nacional era calidad Pasilla, aquel descartado en el proceso de beneficio del café de exportación. Este café se vendía localmente como un producto agrícola, que seguía siendo procesado y consumido

de forma tradicional, y no como un producto industrial que requiriera de publicidad. En el contexto del fomento de la industria moderna en Colombia, el café se incorporó en el imaginario colectivo como símbolo de progreso y motor de la economía del país, no obstante, la tostión, molienda, empaque, comercialización y el desarrollo de las diferentes formas de preparación del café se hizo en cada país de destino con sus métodos y marcas propias (FNCC, 2012).

2.4.1. Transformación del territorio ligada a la economía cafetera

Un pensamiento capitalista de modernización e industrialización a partir de la economía cafetera

Durante el siglo XIX Colombia seguía siendo un territorio feudal, sin infraestructura de transporte. Teniendo en cuenta que la mayor parte de la población se asentaba en las zonas de montaña andina de difícil topografía, la comunicación y el comercio entre regiones y con otros países era muy limitada. El tabaco, la quina, el añil fueron algunos productos que mostraron efímeros ciclos exportadores no perdurables, no ofrecieron repercusiones internas económicas o sociales que permitieran consolidar un modelo agroexportador que originara una red de comunicación a nivel nacional. Tampoco permitió que se generaran relaciones asalariadas propias del capitalismo. Era un país desarticulado (en gran medida lo sigue siendo) con pocas obras de infraestructura, donde predominaban los caminos de herradura que seguían de las rutas de las poblaciones nativas americanas y de los caminos reales de la colonia española. Las personas cargueras (figura 26), los bogas en los ríos (figura 27), las mulas y bueyes eran las principales formas de fuerza de transporte. Junto con Haití, Colombia era el país más aislado del mercado internacional hasta finales del siglo XIX (Vega Cantor, 2002).

La industria colombiana, surge a partir de la agroindustria cafetera como su detonante económico desde finales del siglo XIX, pero solo se consolidó en las décadas de 1920 y 1930, donde el café jugó un papel central en el proceso de industrialización del país, gracias al fenómeno económico y social de la colonización antioqueña que produjo la creación de una variada gama de sectores manufactureros, que se fueron configurando en la naciente burguesía industrial (Santa Quintero, 2019). La acumulación de riqueza sumada a las nuevas tecnologías de principios del siglo XX propició que una producción tendiente a la modernización propia del modelo capitalista tuviera finalmente vías de comunicación interregional y lograra el desarrollo de su infraestructura (Vega Cantor, 2002).

Solo hasta al inicio del siglo XX, gracias al desarrollo de la agroindustria cafetera, fue posible contar con una red comercial dinámica y eficiente que conectó el centro del país y las zonas de montaña con los puertos marítimos, interconectando un

sin número de poblaciones a su paso por casi todo el territorio nacional. En 1870 la producción cafetera nacional representaba el 16 % de las exportaciones y en 1920 llegó a un 70 % que siguió en acenso hasta 1929. En la década de 1920 Colombia reportó ser el segundo mayor productor de café en el mundo (Monsalve, 1927).



Figura 26. *Cargueros en las montañas de Barbaças*. Autor: Manuel María Paz, 1853. Nueva Granada, Comisión Corográfica. Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia, recurso: fc_corográfica_43.

Particularmente la producción cafetera en el Viejo Caldas, dio origen a una profunda transformación de las relaciones de producción, donde por primera vez surge en Colombia la clase proletaria obrera, que recibe un salario por un trabajo contado en horas o en peso del grano recogido, evolución de la previa relación de trabajo en las haciendas agrícolas que aplicaban un régimen feudal donde los trabajadores agrícolas no recibían salario y eran sometidos a multas que de no ser

pagadas con trabajo, se pagarían con la cárcel, en el caso de desobediencia o negarse a trabajar en todo tipo de labores y horarios asignados por el hacendado.

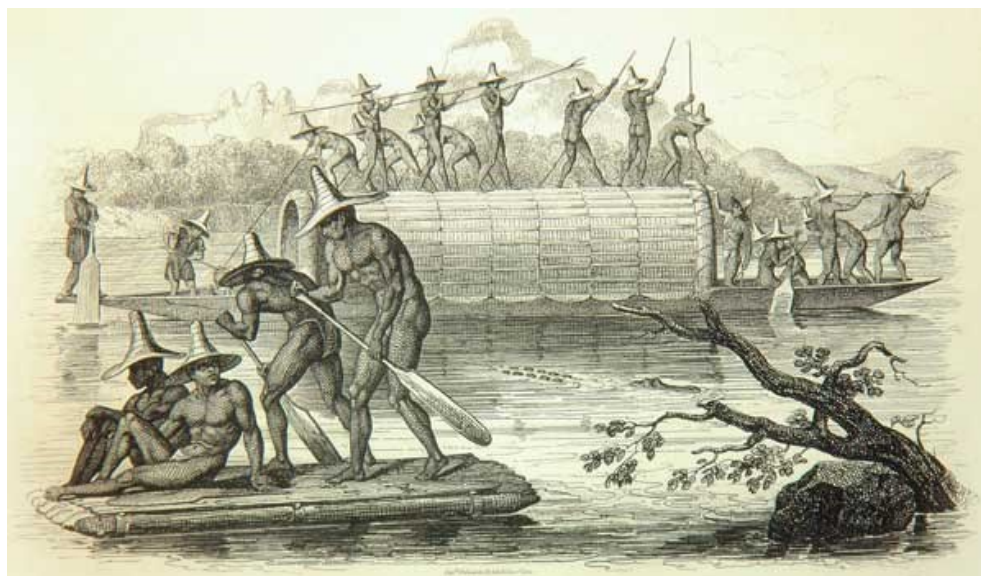


Figura 27. "Orillas del Magdalena. Balsa: canoa llamada champán" François Désiré Roulin, 1823. (Banrepcultural-Ferrocarriles, 2005).

Esta relación de producción se basaba en la fuerza de trabajo del siervo feudal, llamado agregado (a la hacienda), nombre que aún persiste en Colombia para denominar al trabajador agrícola al que se le paga principalmente con el techo y la comida. Esta relación de producción siguió implementándose hasta muy entrado el siglo XX en las haciendas cafeteras del oriente del país, Cundinamarca y Santanderes, hecho que no favoreció la evolución tecnológica y científica de la producción de estas regiones. Lo que impulsó la agroindustria cafetera en el Gran Caldas fue la producción de pequeñas parcelas autosuficientes, que contaban con una unidad de vivienda la cual era integral a su propio beneficiadero, sustentada por el trabajo familiar independiente (Vega Cantor, 2002).

La nueva agroindustria cafetera del Gran Caldas a su vez fortaleció la acumulación de capital de los comerciantes, trilladores, transportadores, intermediarios y casas extranjeras de mercancías principalmente norteamericanas o grandes cafeteros locales que tenían acceso al mercado mundial. Debido al gran volumen de producción, intereses económicos y políticos nacionales e internacionales entraron en juego en las tres primeras décadas del siglo XX, iniciando la construcción de ferrocarriles y carreteras (Londoño, 2022), lo que generó mayores ingresos fiscales al estado. Gran parte del país por primera vez en su historia tuvo transformaciones socioespaciales trascendentales por cuenta del recién llegado capitalismo.

La consolidación del café como principal producto exportador propicio la creación y paulatina expansión de la red férrea en Colombia. No obstante, los notables intentos de modernización, los ferrocarriles no conectaban unos con otros

por las diversas dimensiones en el ancho de la vía, dadas las distintas concesiones, diseños e importación de trenes de diferentes países europeos (Aprile Gniset, 1992). Los planes nacionales de modernización cambiaban en cada periodo presidencial de acuerdo con los intereses del grupo político al mando, así como los proveedores de los sistemas ferroviarios. Cinco sextas partes del total del millaje ferroviario, media una yarda (0.91 metros) de ancho de vía y el resto un metro, excepto el ferrocarril de Barranquilla que medía ciento siete centímetros.

Este tipo de incoherencias, presentes en todos los ámbitos gubernamentales e incluso en la empresa privada, hicieron evidente el carácter de derroche y ausencia de planeación que estuvo presente en la primera mitad del siglo XX. La danza de los millones, hecho histórico ocurrido casi paralelamente en la mayoría de los países latinoamericanos, fue en Colombia un fenómeno generado a partir de la indemnización recibida tras la toma de Panamá en 1903 y la subsecuente entrega de préstamos por parte del Banco Mundial (Niño Murcia, 1996).

Estos dineros se emplearon para la inversión estatal de una producción inusitada de infraestructura y arquitectura en todo el país, sobre todo con el fin de favorecer el comercio, la industria y las exportaciones. Diversos factores políticos y económicos, exógenos y endógenos, pusieron fin a este intento de progreso económico, al desarrollo industrial y a la modernización que, gracias a la inercia de las primeras tres décadas del siglo XX, continuó hasta la década de 1940, pero que selló su fin en 1948 con el Bogotazo⁹ (figura 28), (Hylton, 2006 y Niño Murcia, 1996).



Figura 28. Incendio de los tranvías eléctricos durante el “Bogotazo”, Fotografía de Daniel Pradilla Holguín, 9 de abril de 1948.

A partir de ese momento, desde la institucionalidad y algunos sectores con poder económico internacionales y locales, se promovió la eliminación y

⁹ “Bogotazo: se le llamo a una serie de disturbios ocurridos en Bogotá, como consecuencia del magnicidio al líder del Partido Liberal, Jorge Eliécer Gaitán, ocurrido el 9 de abril de 1948. Este hecho desencadenó el inicio de la época conocida como “La Violencia”, la cual se ha ido transformando en el llamado “conflicto armado interno” (Hylton, 2006 y Murad, 2003).

desmantelamiento de los tranvías y trolebuses eléctricos urbanos, el sistema ferroviario en todo el país, los cables aéreos interregionales, se abandonó definitivamente del muelle de Puerto Colombia y los puertos fluviales, como fue el caso del puerto-mercado de Barranquilla (López García et al., 2019), entre otras acciones tendientes a estancar cualquier tentativa de desarrollo. En 1949 fue eliminado por completo el tranvía de Bogotá, enterrando sus rieles bajo pavimento, como sucedió con los tranvías de Medellín y Barranquilla. La construcción de carreteras y la importación de vehículos y camiones fue la respuesta a las necesidades de la industria colombiana. El desarrollo urbano de las principales ciudades del país vio truncado el prospero proceso de modernización que había alcanzado en la primera mitad del siglo XX (Niño Murcia, 1991).

2.4.2. Arquitectura Republicana en Colombia

La arquitectura fue una expresión clara de las aspiraciones socioeconómicas de las élites de gobierno y empresariales en ese momento. El neoclásico tardío y variados historicismos europeos fueron los lenguajes formales por excelencia de este periodo. El movimiento, llamado en Colombia y Latinoamérica *arquitectura republicana*, atrajo a muchos arquitectos europeos o de ascendencia europea, que diseñaron, adaptaron diseños y construyeron una importante cantidad de obras con diversos usos. Se destacan estaciones de ferrocarril, edificios de gobierno, vivienda y edificios para la industria, el comercio y el transporte. Esta producción arquitectónica que tuvo una opulencia efímera, notable sobre todo entre 1900 y 1930, pudo ser la reproducción o recreación de diseños europeos y norteamericanos existentes, que según el arquitecto Aprile-Gnisset (1992), denota la inexistente identidad cultural colombiana.

Mas allá de las posibles miradas críticas, que sin duda son necesarias, sobre las características plásticas de este movimiento arquitectónico, estas evidencias tangibles permiten la lectura de un documento histórico y conforman el grupo de bienes que articulados con sus contextos físicos ofrecerán una interpretación más objetiva y panóptica del pasado. Encontrar los elementos que integran el patrimonio industrial colombiano entre 1900 y 1930 abrirá paso al estudio interdisciplinario de este patrimonio, lo que arrojará herramientas para la toma de decisiones futuras sobre políticas sociales y económicas en países que, como Colombia, se encuentran en proceso de construcción de su propia identidad cultural. En las principales ciudades colombianas como Bogotá, Medellín y Cali ocurrían procesos similares de crecimiento, también derivados de las exportaciones cafeteras y la naciente industria nacional.

Las capitales colombianas intentaron renovar su imagen, demostrando modernidad y progreso, la arquitectura republicana fue el lenguaje que manifestó ese pensamiento colectivo (figuras 29 – 32). Este movimiento estético representó los valores y anhelos de una sociedad que por primera vez experimentaba el

capitalismo, siendo la burguesía nacional la que asumiera el poder económico, político y social del país (Arango, 1990). Las formas arquitectónicas expresaron la transformación profunda por la que estaba atravesando Colombia, fue la manera de cortar lazos con un pasado feudal y acercarse al modelo de sociedad europea, símbolo de la industria y del progreso en el mundo.



Figura 29. Palacio Echeverri, carrera 8 con calle 8, Bogotá, construido entre 1900 y 1904. Arquitecto: Gastón Lelarge (Martinducea, 2012).



Figura 30. Plaza de Bolívar de Bogotá. Izquierda, Palacio Liévano construido entre 1902 y 1910, actual Alcaldía de Bogotá. Arquitecto: Gastón Lelarge (Lizeth.riano, 2012)

Entre 1910 y 1930, (con algunos ejemplos anteriores y posteriores a este periodo) se concentra la mayor producción de obras que expresaban su vínculo con el transporte, el gobierno, la ciencia y el comercio. Este fenómeno arquitectónico

se produjo en este periodo marcado e inequívoco y está ligado directamente con la primera bonanza cafetera (Arango, 1990), de ahí la importancia de su estudio para entender este patrimonio industrial como un solo grupo de bienes. En estas dos décadas (1910-1930) se construyeron edificios de gobierno, instituciones educativas, palacios de justicia, estaciones de ferrocarril y renovaciones urbanas que exhibieron el desarrollo nacional.



Figura 31. Calle Bolivia en 1922, al fondo Catedral de Medellín. Colombia. Fotógrafo: Benjamín de la Calle Muñoz (1869-1934). Archivo Fotográfico Biblioteca Publica Piloto, Medellín.



Figura 32. Edificio Victoria, también conocido como Hotel Montería, cruce de la Calle Amador con la Carrera Carabobo, Medellín, 1928. Autor: Benjamín de la Calle (BPP).

Más allá de retomar los repertorios formales europeos como referencia, eran una serie de modelos arquitectónicos imitados. Los arquitectos colombianos y aquellos que llegaron de otros países, tenían numerosos encargos otorgados por el gobierno nacional, los gobiernos departamentales y locales. Como consecuencia del esplendor de sus obras, las élites solicitaban también sus diseños para la construcción de viviendas, clubes sociales, teatros, edificios de comercio y haciendas. Arquitectos colombianos como Pablo de la Cruz, Alberto Manrique Martín, Horacio Mario Rodríguez y Arturo Jaramillo fueron llamados para afrontar la titánica tarea de transformar la imagen del país, así como también el francés Gastón Lelarge, los belgas Goovaertz y Joseph Martens, los italianos, Pedro Colon Monticoni, Angelo Papio y Gian Carlo Bonarda, el inglés John Wotard, el francés Julien Polti o el Jamaicano Leslie Arbouin (Carrasco, 2004, Escovar et al., 2018 y Figueroa y Rodríguez, 2019). Medianos y pequeños comerciantes renovaban las fachadas de sus edificios y viviendas emulando y recreando los repertorios formales usados por familias influyentes. Ingenieros y maestros de obra locales rápidamente generalizaron en todo el país y a todos los niveles esta nueva estética.

El espacio urbano también fue objeto de renovación a la usanza europea, argentina o estadounidense del momento, cambiando las plazas coloniales por parques con rejas de hierro, fuentes ornamentales, quioscos, árboles y jardines, de igual forma se construyeron, amplias avenidas, bulevares rematados con estatuas, senderos geométricos y lagos, en un intento por asemejarse a París o Buenos Aires. Sin embargo, este sueño no pudo concretarse debido a la crisis mundial de 1930. No obstante, lo efímero de este esplendor, la arquitectura republicana en Colombia transformó para siempre la imagen de las ciudades y los modos de pensamiento, que en ese momento se dieron de manera colectiva y unificada (Arango, 1990).

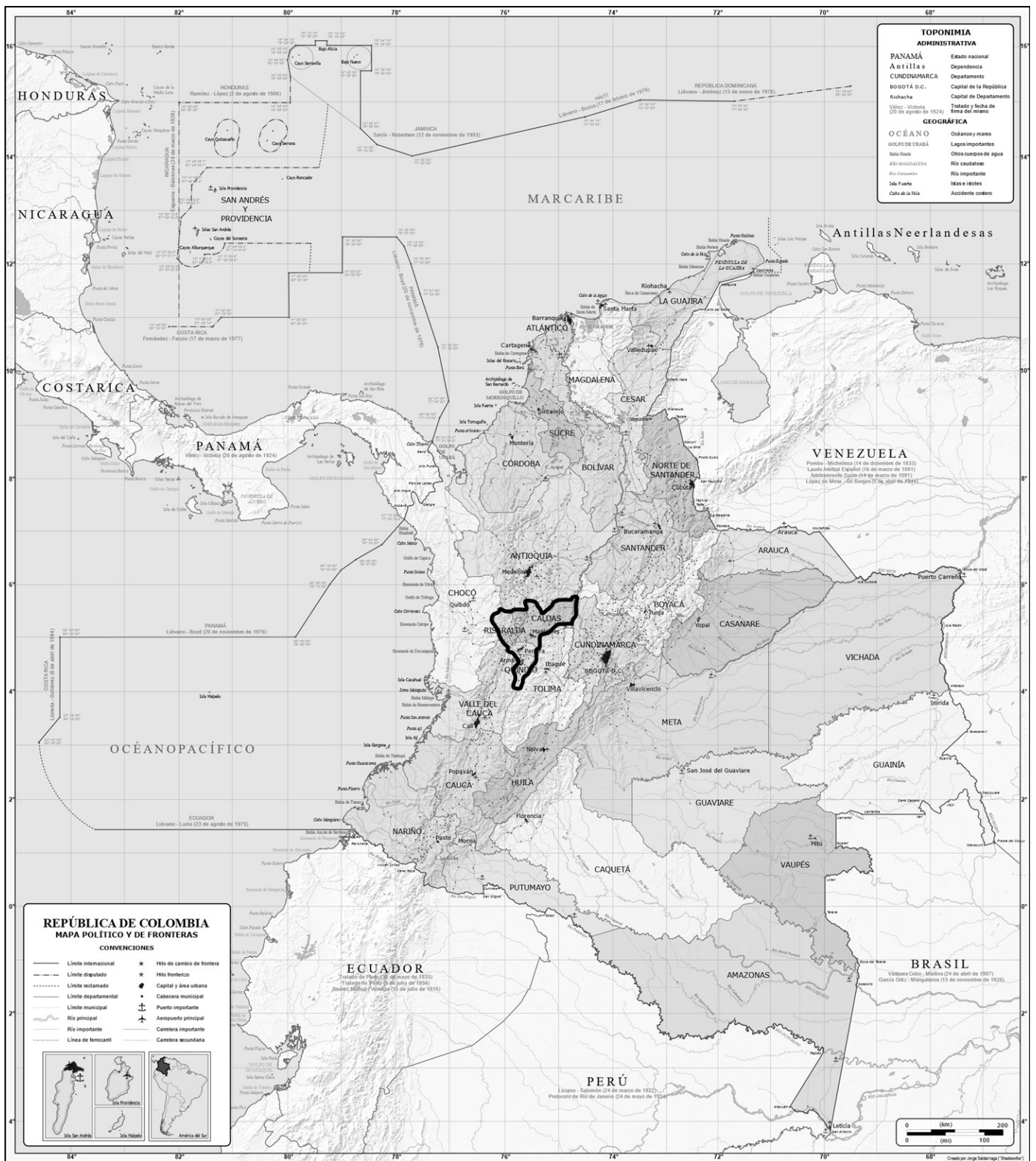


Biblioteca Nacional de Colombia. Fondo Birkigt.

3. LA AGROINDUSTRIA CAFETERA. CALDAS, TERRITORIO Y PRODUCCIÓN

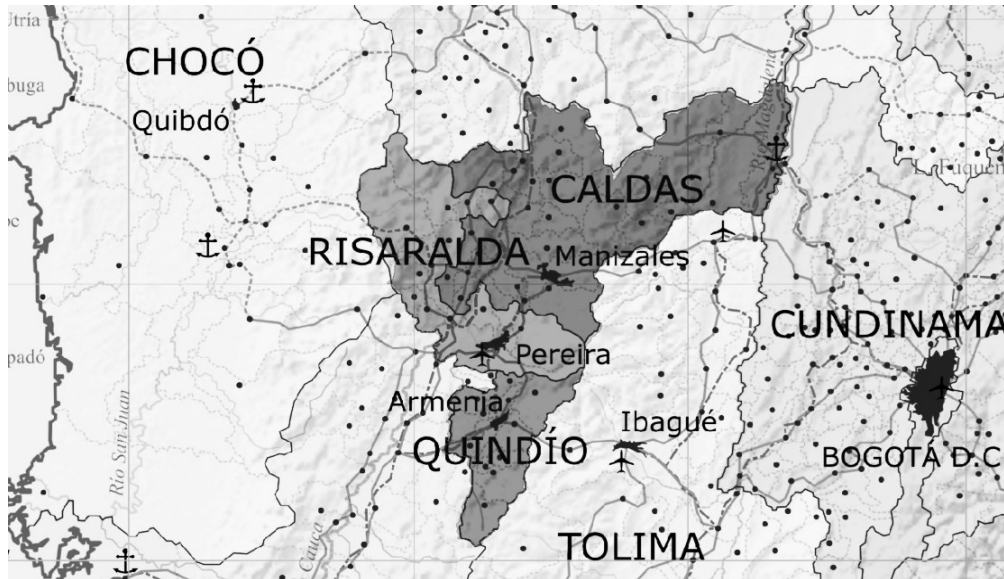
3.1. Cartografía referencial

Colombia y localización del Viejo Caldas



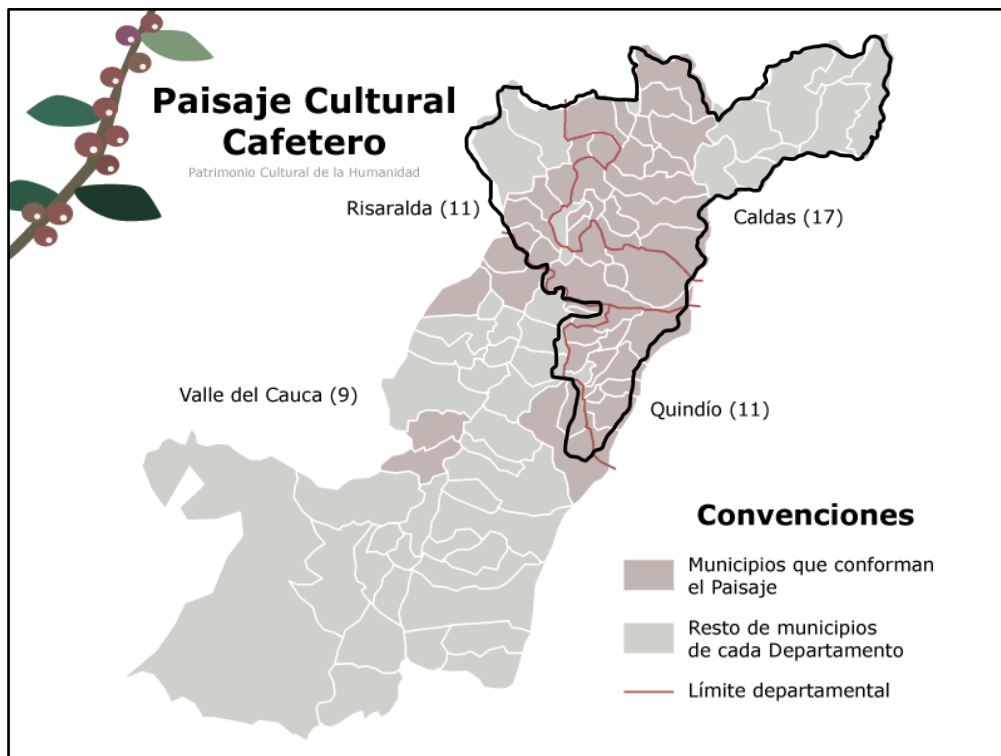
Mapa actual de la división administrativa de Colombia (Mileniuscuro, Colombia Mapa Oficial, 2009). Localización del Viejo Caldas.

Viejo Caldas o Gran Caldas



Detalle de la localización de los departamentos de Caldas, Risaralda y Quindío, territorios correspondientes al antiguo Gran Caldas. Mapa actual de la división administrativa de Colombia (Milenioscuro, 2009).

Paisaje Cultural Cafetero (PCC)



Mapa esquemático de las zonas incluidas en el Paisaje Cultural Cafetero colombiano (Jyon, 2011) . Localización del Viejo Caldas marcado con la línea negra.

Eje cafetero, división administrativa.



División político-administrativa del Eje Cafetero Colombiano. Según la fuente (...) es una región geográfica, cultural, económica y ecológica de Colombia, ubicada en los departamentos de Caldas, Risaralda y Quindío, además de las regiones del noroccidente de Tolima (color rosa), el suroeste de Antioquia, y el norte y oriente del Valle del Cauca (color morado) (...). Esta delimitación concuerda con las zonas incluidas en el Paisaje Cultural Cafetero, UNESCO-2011 (Milenioscuro, 2014).

3.2. Antecedentes. La colonización antioqueña

*Trece bueyes, tres perros, un muchacho guion, cuatro arrieros, Dionisio y yo: he aquí el efectivo de la expedición.*¹⁰



Figura 33. Arrieros de la colonización antioqueña. Fotografía de Benjamín de La Calle, 1909.

Una vez terminado el Virreinato español de la Nueva Granada en 1822, la redistribución de los territorios que hoy conforman Colombia, entre los grupos de poder locales, condujo a la ocupación de áreas que nunca habían sido utilizadas con fines de explotación. A estas tierras, que desde la perspectiva de la civilización occidental se encontraban incultas o improductivas se les llamó baldíos, los cuales, en su mayoría constituían los últimos reductos territoriales donde se asentaban campesinos independientes y las comunidades indígenas. Muchas de estas zonas se conocían como Sitio de Libres en la época de la colonia española, es decir por

¹⁰ Narración de don Manuel Pombo en 1852, Pasando el camino del Ruiz, en cercanías de Manizales (Valencia Llano, 1990, pág. 87).

fuera de la institucionalidad. A partir de la década de 1840 se intensificó su ocupación y particularmente la colonización del sur de la antigua provincia de Antioquia, generó un fenómeno socio económico y cultural de consideraciones relevantes. Un gran número de campesinos pobres en busca de tierras o trabajo, terratenientes, empresarios o familias pertenecientes al establecimiento, todos provenientes de Antioquia, iniciaron la colonización hacia el sur, en dirección de las antiguas provincias del Cauca y del Tolima¹¹ (Parsons, 1949).

Los asentamientos se dieron a lo largo de las rutas colonizadoras y cada generación de nuevos hijos continuaba la avanzada fundando más poblaciones, en un proceso que se extendió desde la década de 1820 hasta principios del siglo XX. James Parsons (1949) compara este fenómeno con la colonización del oeste norteamericano, por su similitud en el modelo de empresa agrícola, ganadera o minera familiar y por las características pseudolegales y violentas de la ocupación de los territorios indígenas, que en esta zona de Colombia produjo un nuevo desplazamiento forzado de muchas comunidades nativas y la extinción de otras, ya diezmadas durante el periodo colonial español (Parsons, 1949).

El constante flujo poblacional, fundó a su paso numerosas ciudades e inició la explotación agrícola, ganadera y minera de estas regiones. En muchos casos para delimitar y tomar posesión de la tierra se quemaba la selva para plantar pastos de ganadería, lo que a su vez servía al proceso de legalización de predios (Santa Palacio, 2022). Rápidamente se encontró la forma de obtener mayor rentabilidad de la tierra mediante la producción de café de exportación en las tierras montañosas localizadas en altitudes óptimas para su cultivo (Delgado Muñoz, 2019). Los caminos de herradura utilizados por los arrieros antioqueños (figura 33), en su mayoría seguían los ya trazados por las poblaciones nativas precolombinas, que interconectaban toda la cadena montañosa de los Andes (Lancheros Herrera, 2017). Desde la red de caminos Quimbayas¹² (figura 34), pasando por el sur del actual Colombia, las poblaciones prehispánicas se conectaban mediante la red Inca Qhapaq Ñan¹³ o Camino Principal Andino, que recorría los territorios de Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador, Colombia y Perú, como centralidad principal del camino y de la región del Tahuantinsuyo. Muchas de estas antiguas rutas Quimbayas, también fueron usadas por españoles como Jorge Robledo, fundador de Anserma, Caldas (1539), Cartago, Valle del Cauca (primera fundación 1540) y Santa Fe de

¹¹ “La colonización antioqueña se dio sobre todo en los actuales territorios del sur de Antioquia, Caldas, Quindío, Risaralda, norte del Valle del Cauca y del norte del Tolima” (Parsons, 1949).

¹² “Los pueblos nativos americanos que habitaban lo que hoy se conoce como Eje Cafetero Colombiano o Viejo Caldas, se denominaron de forma genérica para el estudio antropológico como Quimbayas” (ICANH, 1963). El mapa muestra las redes de comunicación y puede verse la relevancia del río Magdalena como eje ordenador.

¹³ “El Qhapaq Ñan o Camino Principal Andino, está incluido en la lista de patrimonio mundial de la UNESCO desde 2014 bajo los criterios (ii)(iii)(iv)(vi)” (UNESCO-QhapaqÑan, s.f.).

Antioquia (1541). Así como Sebastián de Belalcázar fundador de Cali (1536) y Popayán (1537) (Lancheros Herrera, 2017).

Esquema de vías de comunicación de las poblaciones prehispánicas Quimbayas

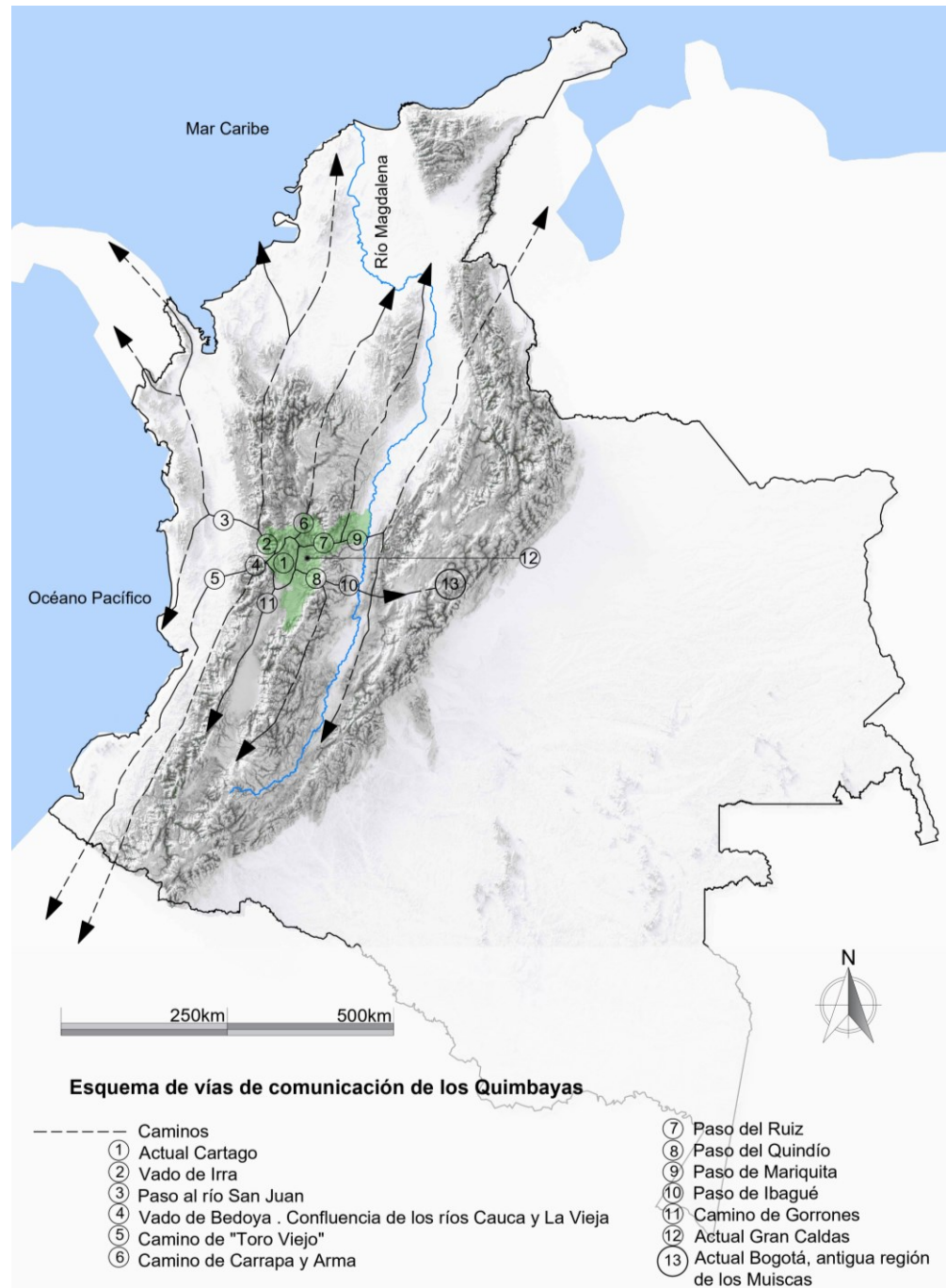


Figura 34. Esquema de vías de comunicación de las poblaciones prehispánicas Quimbayas. Fuente: Interpretación y dibujo propio basado en el esquema elaborado por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH. Documentación por Juan Friede y dibujo de Vidal Rozo. (ICANH, 1963).

La zona del actual Gran Caldas (conocido también como Viejo Caldas o Eje Cafetero colombiano), ha sido desde la época prehispánica un nodo estratégico de

comunicaciones que ha conectado desde entonces las regiones más pobladas del extremo norte suramericano (Lancheros Herrera, 2017), (figura 35). Esta rótula territorial o rosa de los vientos, interconectó las montañas de los Andes con la costa Caribe, es el inicio de los caminos ancestrales Ember s¹⁴ hasta el actual territorio de Panamá y el litoral pacífico, prolongándose hasta toda Centroamérica, hizo empalme con las rutas de la cordillera oriental en el territorio Muisca¹⁵, actual sabana Cundiboyacense donde fue emplazada San fe de Bogotá en 1538, que a su vez se articulaba con la Orinoquía (Palacios, 2002). Este punto fue paso obligado y conector de la América precolombina, del comercio e intercambio de productos como la sal y el oro e intercambio cultural entre centro y sur América. El río Magdalena¹⁶ desde entonces marcaba recorridos, permitía el transporte y trazaba un borde natural entre poblaciones diversas (ICANH, 1963). La primera industrialización en Colombia, que podría enmarcarse principalmente entre 1900 y 1930, conectó el Viejo Caldas con ambos océanos empleando las mismas dinámicas ancestrales de movilidad.



Figura 35. Bosquejo de Edouard François Andre. Acevedo Latorre, E., compilador. Geografía pintoresca de Colombia. La Nueva Granada vista por dos viajeros franceses del siglo XIX. Bogotá, Litografía Arco, 1971, p. 150.

¹⁴ “Los nativos americanos Emberá han habitado desde épocas precolombinas hasta la actualidad, la región occidental colombiana, el Viejo Caldas, las costas del océano pacífico y Panamá” (Lancheros Herrera, 2017).

¹⁵ “Los nativos americanos Muisca habitaban el actual altiplano Cundiboyacense, que comprende los departamentos de Cundinamarca, Boyacá y parte de Santander. Fue uno de los centros poblados más importantes en extensión y población de la América precolombina gracias a la sal que era uno de los elementos más importantes de su economía y comercio” (Lancheros Herrera, 2017).

¹⁶ “Los caribes lo llamaron Karakal  (Gran Río de los caimanes) o Karihua a. Las tribus del lugar Tora, cerca de Barrancabermeja, se referían a Arl  (Río del pez). En el Alto Magdalena era llamado en quechua Guaca-hayo (Río de las tumbas) y los muisca lo denominaron Yuma (Río del país amigo)” (Ferro Medina, 2010).

Los pasos del Ruiz, Quindío, Mariquita e Ibagué, que buscaban llegar a la cuenca del río Magdalena fueron usados también en la época colonial española y posteriormente sirvieron de guía para trazar entre 1920 y 1930 las carreteras vehiculares contemporáneas de Armenia - Ibagué y Manizales – Honda (Lancheros Herrera, 2017). Una de las primeras ciudades que se consolidó en Antioquia desde las primeras décadas de la colonia española, fue Rionegro, gracias a su importancia como centralidad administrativa y parroquial de los centros mineros de la provincia. Desde allí iniciaron algunas de las principales rutas de los flujos migratorios de la colonización antioqueña (Ochoa Gómez, 2017)

Numerosas familias en busca de nuevos territorios en los cuales pudieran asentarse y mejorar su nivel de vida, trasformaron selvas en zonas de cultivos y ganadería a lo largo de los actuales territorios de Abejorral y Sonsón en Antioquia, posteriormente hacia Caldas, fundando poblaciones como Aguadas, Salamina y Manizales, prosiguiendo con Pereira y Armenia, en el Valle del Cauca, Sevilla y Tuluá, y hacia la cordillera del Tolima, El Líbano como centralidad de la colonia antioqueña en la zona oriental aferente al río Magdalena, (figura 36). Otra importante ruta partió desde Medellín y el Valle de Aburrá, que se extendió hacia el suroeste antioqueño siguiendo el camino de Amagá, Fredonia, Titiribí, Jericó, Andes y Caramanta (Parsons, 1949), (figura 37).



Figura 36. "Horizontes" 1913, Francisco Antonio Cano, Colonización antioqueña o desplazamiento de la población campesina hacia el sur. Museo de Antioquia.

El Camino del Norte fue una de las rutas de introducción de la colonización antioqueña hacia las tierras del sur desde principios del siglo XIX, donde las primeras generaciones de colonos, entre 1800 y 1825 fundaron las ciudades caldenses de Aguadas, Pácora y Salamina (Santa Quintero, 2019).

Colonización antioqueña

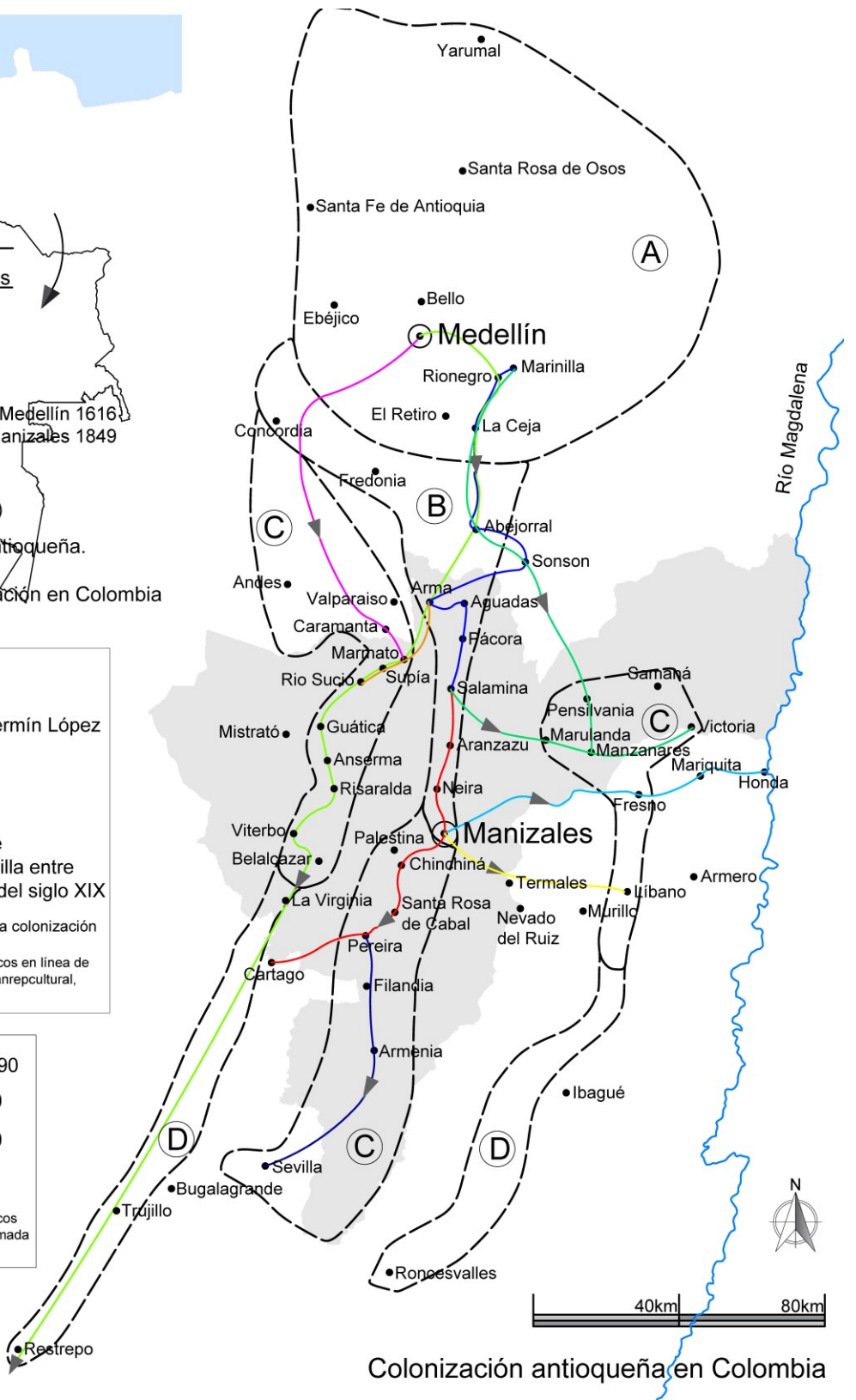
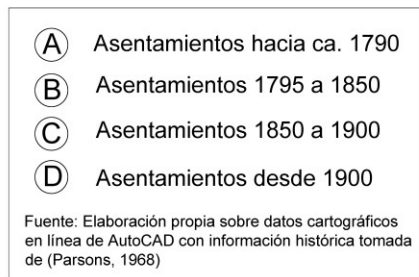
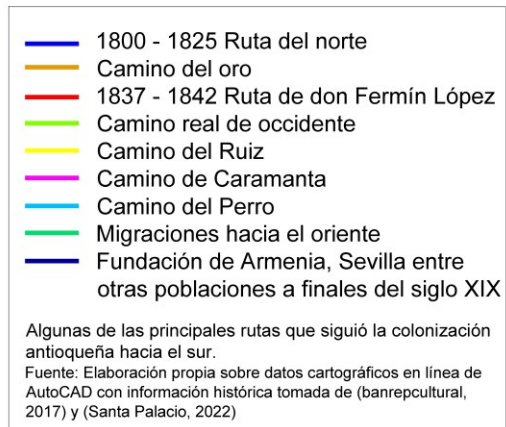


Figura 37. Fuente: elaboración propia.

Esta ruta abrió paso al camino más importante de ese siglo, llamado el de Don Fermín López entre 1837 y 1842, tramo que adopta el nombre de este colono originario de Sonsón, Antioquia, reconocido por su protagonismo en los procesos de fundación de Salamina en 1925 y en tomar la iniciativa para abrir el camino hasta Cartago, en el Valle del Cauca, marcando un recorrido que seguirían centenares de familias en generaciones posteriores (Banrepcultural, 2017). Esta ruta llegó hasta Neira, Caldas fundada en 1843, desde donde salió la comisión fundadora de Manizales en 1849, la que rápidamente se convertiría en la capital del Gran Caldas (Valencia Llano, 1990).

Manizales se destacó desde su fundación como un centro neurálgico y una de las ciudades que ejerció un mayor control sobre el comercio interandino mediante la arriería. Fue un paso obligado de la cordillera central que comunicaba las regiones andinas orientales con las occidentales y los límites entre las antiguas provincias de Antioquia y del Cauca. Desde Manizales se extendían diferentes caminos de arriería que comunicaban entre sí las regiones del Cauca (Cartago), Tolima, Antioquia (Medellín y Rionegro) y el camino del Ruiz hasta Bogotá. El Camino del Nevado del Ruiz unía el río Magdalena con la zona occidental del país, el Camino ancestral de Caramanta, Antioquia, que se conectó con el Camino real de occidente a la altura de Marmato, Caldas, para llegar a sus minas de oro. El Camino del Perro que salía de Manizales y recorría la zona oriental del Gran Caldas, dio paso a las migraciones hacia el oriente, donde se fundaron los municipios de Samaná, Pensilvania, Marulanda, Manzanares en Caldas, Fresno y el Líbano en el Tolima. Armenia, Sevilla en el Valle del Cauca, entre otras poblaciones de esta región, se fundaron a finales del siglo XIX y principios del XX (Banrepcultural, 2017). El proceso colonizador se extendió sobre todo a lo largo del siglo XIX de manera paulatina avanzando hacia el sur. Ciudades como por ejemplo Salamina al norte de Caldas se funda en 1925, Manizales en el centro del departamento en 1849, Armenia en 1889 y Sevilla, Valle del Cauca en 1914, siendo las poblaciones del sur de esta región cultural, las últimas en poblarse (Banrepcultural, 2017).

La forma, función y sistemas constructivos de la arquitectura popular antioqueña urbana y rural, así como el ordenamiento urbano de sus pueblos, se reprodujeron en las nuevas fundaciones a lo largo de estas rutas. Con la cultura material también se transmitió la herencia inmaterial, consolidándose Antioquia, Caldas, Quindío, Risaralda, el norte del Valle del Cauca y buena parte del Tolima, en una sola región cultural (Valencia Llano, 1990). El establecimiento inicial de las familias de colonos, en los predios que conformarían la nueva población, se valía de construcciones provisionales que servían para tomar posesión del lugar y como resguardo del medio ambiente, plagas y animales. Este primer emplazamiento se realizaba a la vera de los caminos en zonas que sirvieran de interconexión o bien se escogían por su potencial comercial, agrícola, ganadero o minero y en muchas ocasiones su localización fue replanteada según se encontraran mejores terrenos o propósitos (Giraldo Mejía, 2022).

Un primer asentamiento efímero iba dando paso al trazo de las primeras manzanas de cada poblado y ordenando el territorio urbano donde progresivamente se construirían las viviendas definitivas. La traza y morfología urbanas, heredadas de las poblaciones fundadas en Antioquia en el periodo de la colonización española, (figura 38), fueron implantadas en las nuevas ciudades de la colonización antioqueña, (figura 39). El reparto de las manzanas correspondía a la forma del damero, dejando una plaza principal abierta, para configurar la centralidad urbana alrededor de la cual se erigía la iglesia, la casa de gobierno y los principales comercios. En torno a estas primeras manzanas se continuaba el trazo de los demás predios. Las primeras manzanas y las subsecuentes se adaptaban a las pendientes de las montañas, produciendo generalmente poblaciones con calles muy inclinadas (Tobón Botero, 1987).

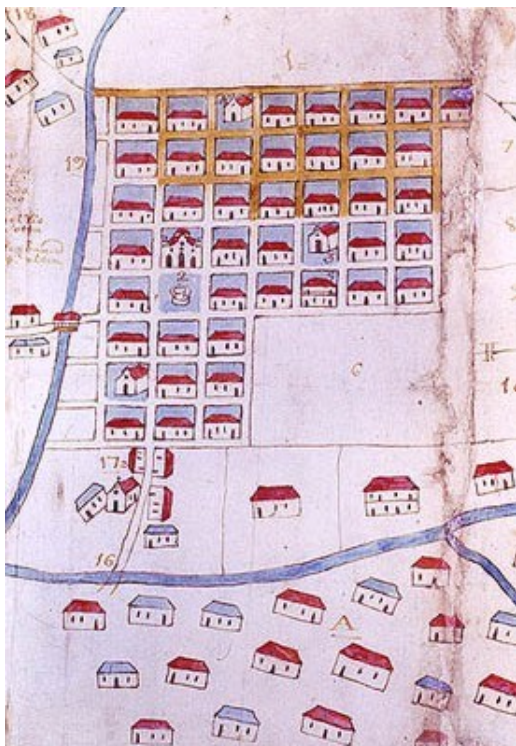


Figura 38. Plano de la Villa de Nuestra Señora de Medellín, Antioquia, 1791. Población fundada durante la colonización española. Dibujo atribuido a José María Giraldo. Archivo General de la Nación, Colombia: CO.AGN.SMP.4, REF.256ª.

Otra forma visible de asentamiento muy común en todo el Viejo Caldas, fue el centro poblado lineal, que se apostaba a lado y lado del camino sinuoso, el cual era generalmente la cima de la montaña o cuchilla, dando como resultado franjas de manzanas o líneas de viviendas paralelas a la vía. Como ejemplo de dicha estructura está el municipio de Filandia, Quindío (figura 40), fundado en 1878 sobre el camino de Armenia de la colonización antioqueña, donde se aprovechó una pequeña meseta en la cima de la cordillera para su fundación, con una traza urbana ortogonal y sobre el camino que continua la ruta colonizadora, pueden verse viviendas apostadas a lado y lado. Risaralda, Caldas (figura 41), fundada en 1905 sobre el camino real de occidente de la colonización antioqueña, es otra población que ejemplariza una centralidad urbana, predominantemente lineal, emplazada sobre la cordillera occidental (Tobón Botero, 1987).

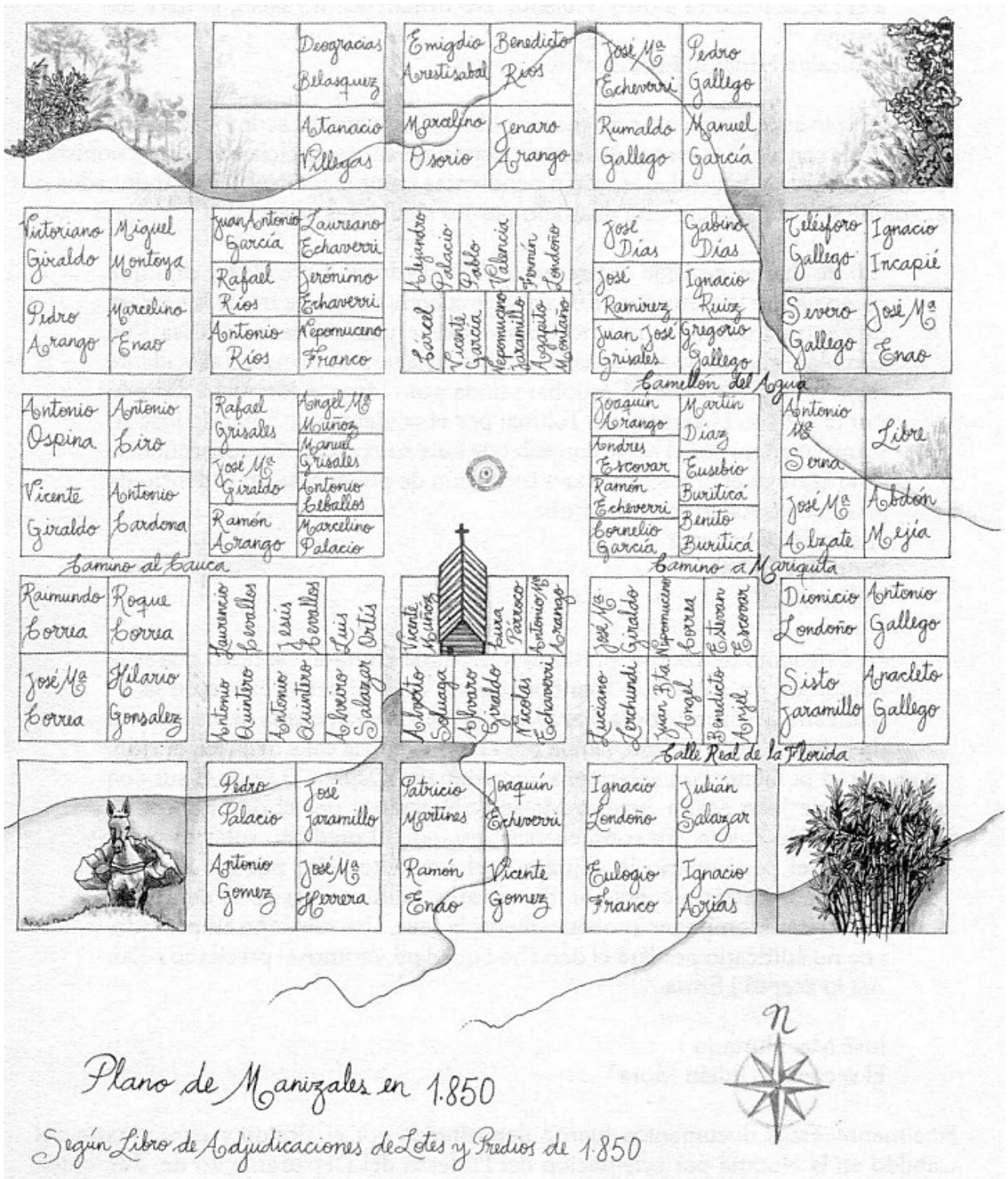


Figura 39. Plano de la fundación de Manizales, Caldas en 1850. Población fundada en la colonización antioqueña. Libro de adjudicaciones de lotes y predios (Valencia Llano, 1990, pág. 32).

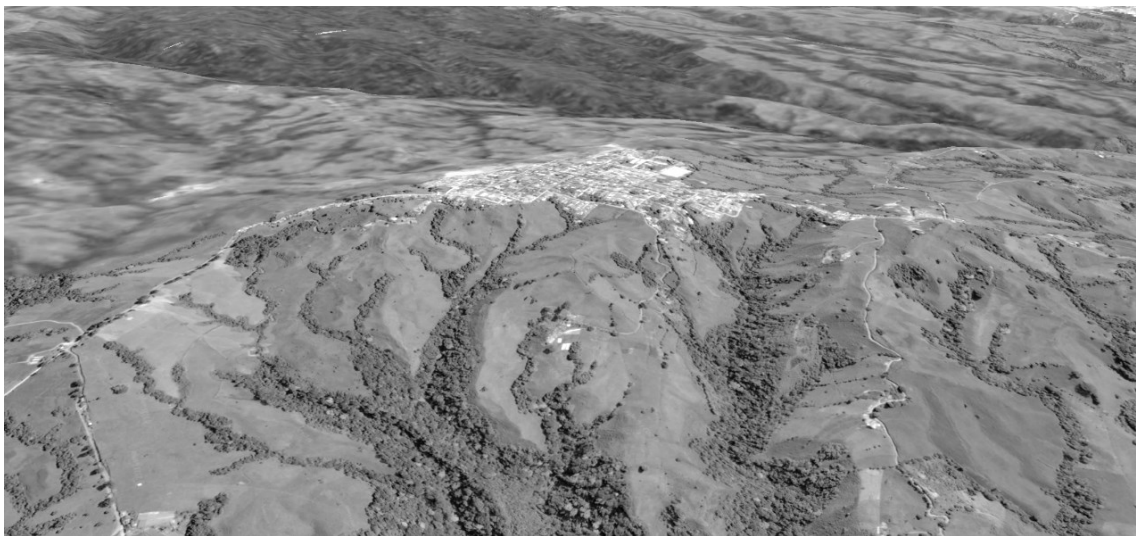
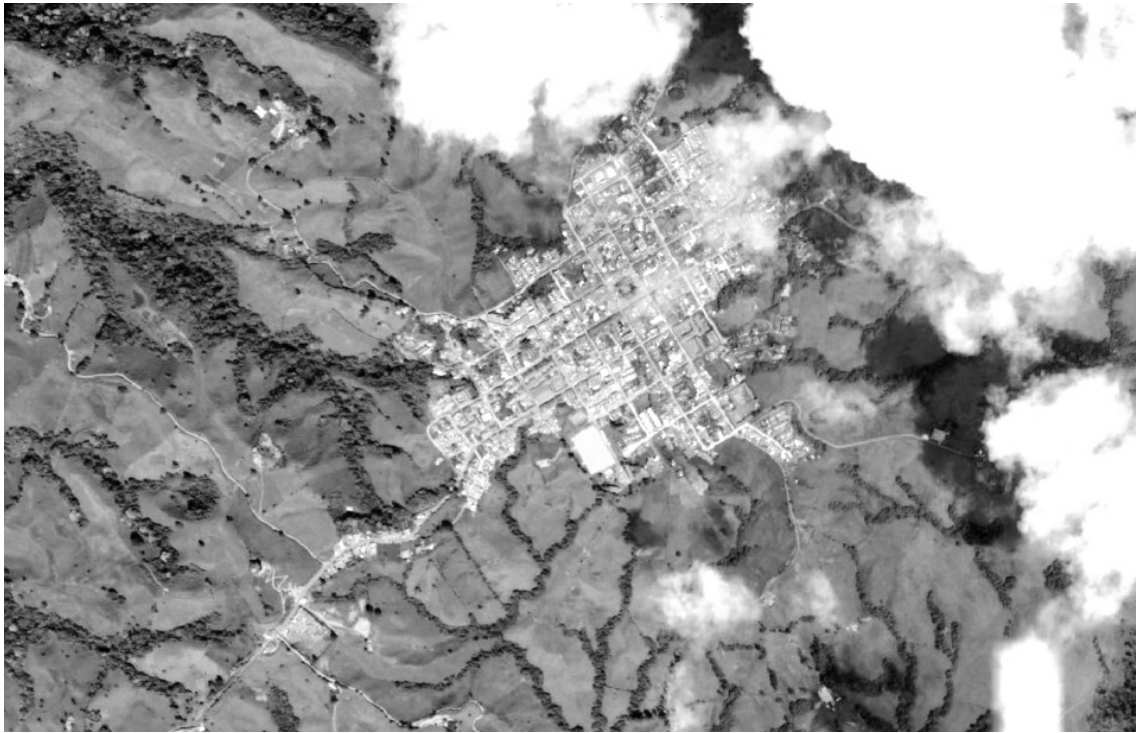


Figura 40. Imágenes del territorio urbano de Filandia, Quindío. Fuente: *Google Earth 2015*.

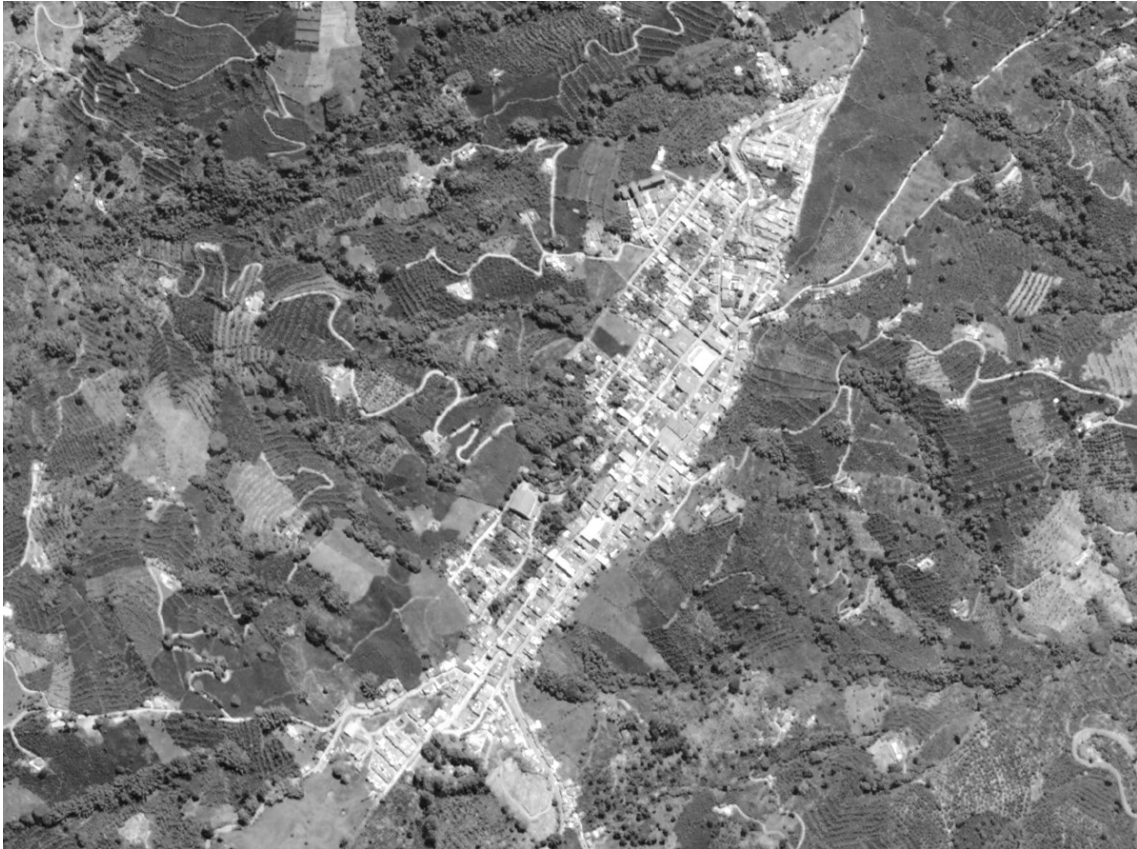


Figura 41. Imágenes del territorio urbano y paisaje rural de Risaralda, Caldas. Fuente: *Google Earth 2017*.

3.2.1. Arquitectura de la colonización antioqueña



Figura 42. Carrera 24 x calle 19, barrio San Antonio de Manizales, Caldas. Fuente: *Google maps*, 2017.



Figura 43. Carrera 18 x calle 18, barrio Los Agustinos de Manizales, Caldas. Fuente: *Google maps* 2021.

La vivienda en el contexto de la colonización antioqueña y su evolución a lo largo de casi dos siglos en un territorio estratégico se presenta como un fenómeno cultural que se ha adaptado a geografías particulares, recogiendo unos saberes heredados, presentes en la actualidad (figuras 42 y 43), (Tobón Botero, 1987). Este hábitat específico, es hoy reconocido como parte integral de la historia de Colombia, y la arquitectura es una de sus manifestaciones más remarcables (Arango, 1990).

Tanto las calles como las viviendas se adaptaron a terrenos inclinados en diversos pisos térmicos, emplazamientos que dieron lugar a una arquitectura versátil que transformó el paisaje, ofreciendo visuales amplias tanto cercanas como lejanas. Las variaciones formales presentes en las fachadas y las múltiples posibilidades funcionales interiores son respuesta de aquello permitido por la técnica del bahareque en un urbanismo de ladera. La vivienda en sus inicios tuvo un carácter puramente utilitario y a medida que se consolidaba el proceso de colonización, estas construcciones fueron evolucionando hacia una auténtica arquitectura (Giraldo Mejía, 1991).

La segunda mitad del siglo XIX fue testigo de una serie de temblores y terremotos en la región, lo que resaltó las virtudes del bahareque como material de construcción resistente a los movimientos sísmicos, por lo que este período se conoce como la época del Estilo Temblorero (Duque-Escobar, 2012). Al interior, el patio se erige como un elemento esencial en la tipología de la casa de la colonización antioqueña, desempeñando un papel jerárquico en la organización del

espacio. Junto con los corredores, crea un complejo micro urbano que influye en la dinámica familiar y social, así como en la relación con el entorno. El corredor interior, a su vez, actúa como una calle privada dentro de la casa (Giraldo Mejía, 2022).

El comedor, espacio ceremonial, se destaca como el único espacio claramente definido en la casa. Su simbolismo se refleja en la meticulosidad con la que se decoran las puertas y ventanas, obras de artesanos y ebanistas reconocidos en la región. El patio trasero o solar alberga la cocina, servicios sanitarios y otras instalaciones. El espacio verde que se conforma el centro de manzana es un elemento distintivo en la morfología urbana de las ciudades del bahareque. La vivienda no solo representó un refugio contra las adversidades del entorno, sino que también se convirtió en un elemento central en la configuración urbana y arquitectónica de la región.

Desde su evolución inicial hasta la consolidación de un hábitat genuino, la vivienda de la colonización antioqueña es un testimonio vivo de la historia y la cultura de Colombia (Giraldo Mejía, 2022), (figuras 44 y 45).

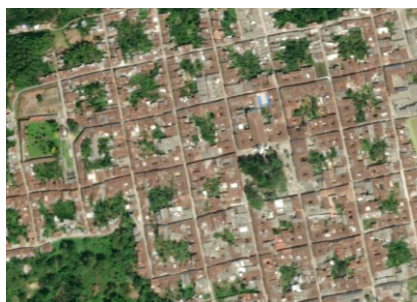


Figura 44. Traza urbana de Salamina, Caldas. Patios centrales de las viviendas que conforman áreas verdes al interior de las manzanas. Fuente: *Google Earth*.

Figura 45. Puerta principal, casa de la cultura municipal, Salamina, Caldas. Fuente: *Google maps*. Map for 5.406379009639004, -75.48812137189988

La abundancia de guadua en la región del Viejo Caldas ha estado presente en la arquitectura desde épocas prehispánicas. Las técnicas constructivas del bahareque se han transmitido de generación en generación como conocimiento del trabajo humano heredado de las poblaciones nativas americanas hasta nuestros días, técnicas que continúan evolucionando en diversos tipos de construcción desde las más complejas en sus estructuras, has las más cotidianas (Duque-Escobar, 2012), (figura 46).



Figura 46. Esquina de la plaza principal, Salamina, Caldas, fundada en 1925. Fuente: *Google maps 2013*.



Figura 47. Estructura y cerramiento construidos en bahareque de guadua. Marsella, Risaralda. Fuente: *Google Earth 2013*.

La imagen aquí incluida (figura 47), permite ver la estructura y el cerramiento de una vivienda, construidos en bahareque de guadua¹⁷ en la población de Marsella, Risaralda, municipio fundado en 1860 bajo el nombre de Segovia, por colonos procedentes de Villamaría, Caldas (fundada en 1852), que a su vez había sido fundada por colonos de la reciente Manizales (fundada en 1849), poblaciones todas que seguían la ruta de Don Fermín López de la colonización antioqueña, camino a través del cual se reproducían los conocimientos de construcción y del uso de los materiales locales, reinterpretando y replicando las formas y funciones arquitectónicas de las ciudades ya fundadas (Parsons, 1949). Las variaciones,

¹⁷ “El bahareque de guadua (*Bambusa guadua* - *Guadua angustifolia*) tradicionalmente en la zona del Viejo Caldas se compone de cagajón, cal y tierra para el relleno de muros y la guadua entera se utiliza como estructura portante y de entreplanta (...) La esterilla de guadas se usa para cerramientos, entrepisos y bajocubiertas (...) Esta combinación de materiales permite conseguir estructuras livianas y flexibles, muy apropiadas para zonas con alto riesgo de sismicidad, como es la zona volcánica de los Andes colombianos” (Duque-Escobar, 2012).

evoluciones o innovaciones de la arquitectura de la colonización antioqueña con respecto de su origen cultural, persiguen adaptaciones constructivas según la topografía donde se implantan. Las técnicas constructivas y materiales reflejan la capacidad económica de los nuevos pobladores en cada lugar y crea un repertorio formal que transita entre los paradigmas estéticos de la colonia española y la arquitectura domestica republicana colombiana (Tobón Botero, 1987).

El patrimonio construido en estas poblaciones es una muestra del sincretismo cultural entre las técnicas constructivas y el conocimiento para adaptarse al territorio de los pueblos prehispánicos, así como lo son las formas, funcionalidad interior y ordenamiento urbano heredados del mundo antioqueño. Dicha materialidad representada tanto en los repertorios formales como en los programas funcionales construidos por los colonos antioqueños, recrean la arquitectura tradicional antioqueña, heredada previamente del universo tangible e intangible configurado durante el proceso de colonización española en Colombia y en este caso particular, de lugares como Rionegro, en el Valle de Aburra¹⁸ o en Santa Fe de Antioquia¹⁹ (figura 48), (Valencia Llano, 1990).

La variación en la técnica constructiva y de los materiales empleados, como la tapia de tierra y los portales de piedra empleados en la colonia española, produjo cambios estructurales y adaptaciones estéticas con el uso del bahareque de guadua y madera en la colonización antioqueña. Contrario al proceso evolutivo de la arquitectura, la traza urbana, que determinaba la ordenación física y socioeconómica del territorio urbano, permaneció aferrada a su pasado heredado, conservando una particular concepción ideológica y religiosa del mundo (Peschiutta et al., 2017).

La flexibilidad estructural y la rapidez de construcción que permitió el bahareque de guadua fue un aliado en la reducción de costos y velocidad a la hora de fundar un mayor número de poblaciones incluso en la misma generación de colonos. En el periodo relativamente corto de la colonización antioqueña, 1825 - 1900, los materiales locales y la transmisión de conocimientos, permitieron conformar una región homogénea en términos estéticos, urbanos, arquitectónicos y de manifestaciones culturales inmateriales. Al igual que en todas las ciudades fundadas durante la colonia española, el ordenamiento urbano en los territorios de la colonización antioqueña muestra una constante tipología ortogonal aplicada a todas las fundaciones de la colonización antioqueña (Arango, 1990).

¹⁸ “Medellín, Antioquia, fundada el 2 de marzo de 1616 por el Oidor Francisco de Herrera Campuzano como San Lorenzo de Aburrá (...) Título de villa por real cédula de (...) 1674 (...) La erección se efectuó (...) con el nombre de Villa de Nuestra Señora de la Candelaria de Medellín (...) Capital de Antioquia desde el 17 de abril de 1826”. (Credencia-Historia-fundaciones, 2017)

¹⁹ “Santa Fe de Antioquia, fundada en junio de 1546 por el mariscal Jorge Robledo (...) Obtuvo el título de villa en 1584”. (Credencia-Historia-fundaciones, 2017)



Figura 48. Santa Fe de Antioquia. Fundada durante la colonia española, en 1546. Arquitectura y traza urbana de su centro fundacional. Fuente: *Google maps*, 2018.

La arquitectura de la colonización antioqueña conserva con especial cuidado los aleros, como elementos protectores de los muros de bahareque en todos los centros históricos de la región del Viejo Caldas. No obstante, los colores y las innumerables variaciones formales de portones, ventanas y balcones presentes en estas construcciones, persiste un equilibrio estético homogéneo que brinda una unidad regional consolidada. Este grupo de poblaciones, sus contextos naturales, rutas y caminos, conforman un patrimonio singular en el contexto mundial con valores constructivos, históricos y urbanos únicos, que al mismo tiempo se repite en todas las zonas donde se asentaron familias de colonos antioqueños durante todo el siglo XIX y principios del XX (Giraldo Mejía, 1991).

Haciendo una observación comparativa entre Santa fe de Antioquia, fundada en 1541, según los lineamientos urbanos de las Leyes de Indias, con arquitecturas traídas del repertorio español de la época Los municipios fundados durante la colonización antioqueña, como Salamina, fundada en 1825, uno de los primeros enclaves del avance antioqueño hacia el sur, se aprecia como la cuadrícula urbana y el ancho de vías se repite en ambas poblaciones y aparecen volúmenes arquitectónicos que replican sus antecesores; los aleros, los vanos, las carpinterías, el pensamiento constructivo y el desarrollo espacial, son conceptos instaurados profundamente en el conocimiento e imaginario transmitidos a las siguientes generaciones.

Los artículos de las Leyes de Indias (...) se relacionan con el estudio de la legislación urbana (...) los comprendidos entre el 32 y el 42 se ocupan de la forma de elegir las comarcas y sitios donde ha de establecerse una nueva población y los comprendidos entre el 111 y 130 abarcan temas como: la forma urbana, el trazado de la plaza mayor y de las plazas secundarias, la ubicación del templo mayor y de los edificios de gobierno, así como de los conceptos de solar y ejido. En esta selección se incluyen, asimismo, los artículos referidos a los términos de población, peonía y caballería (103 a 110) y los seis artículos iniciales (1 a 6) que contienen disposiciones generales sobre el proceso colonizador. (Vigliocco, 2008, pág. 2)



Calles de Santa fe de Antioquia. Fuente: *Google maps*, 2021.

Calles de Salamina. Fuente: *Google maps*, 2022.



Santa fe de Antioquia. Fuente: *Google maps*, 2021.



Salamina, Caldas. Fuente: *Google maps*, 2022.



Caramanta, Antioquia. Fuente: *Google maps*, 2013.

Apía, Risaralda. Fuente: *Google maps*, 2013.

Belalcázar, Caldas. Fuente: *Google maps*, 2021.



Sevilla, Valle del Cauca. Fuente: *Google maps*, 2013.

Pensilvania, Caldas. Fuente: *Google maps*, 2019.

Marulanda, Caldas. Fuente: *Google maps*, 2013.

Grupo de Figuras 49.



Calarcá, Quindío, carrera 23 x calle 38. 2018 (CamiloB4a, 2018).



Calarcá, Quindío. Casa de Justicia, 2018 (CamiloB4, 2018).



Calarcá, Quindío, carrera 23 x calle 40. 2013. Fuente: Google maps.



Calle 29 x carrera 24. San Joaquín, Manizales. Fuente: Google maps, 2017.



Calle 27ª x carrera 26. San Joaquín, Manizales. Fuente: Google maps, 2014.



Carrera 26b x calle 27. San Joaquín, Manizales. Fuente: Google maps, 2013.



Aguadas, Caldas. Fuente: Google maps, 2021.



Neira, Caldas. Fuente: Google maps 2021.



Edificación en la calle 9 x carrera 15, Caicedonia, Valle del Cauca. Fuente: Google Street View, 2013.

Vista de Caicedonia, Valle del Cauca, su traza urbana de damero, en una de las últimas poblaciones fundadas por la colonización antioqueña al sur de la zona montañosa del Viejo Caldas, entrando al Valle del río Cauca. Al fondo, los nevados del Ruiz, Santa Isabel y Tolima. Fuente: Google Earth, 2017.



Grupo de Figuras 50.

En las nuevas ciudades se superponen expresiones de cierta libertad, con mayor colorido y ornamentación (Grupo de Figuras 49 y 50). La cantidad y calidad de elementos agregados a las fachadas, la localización y dimensiones de los predios, solo varía según la capacidad adquisitiva de sus propietarios, o del nivel de riqueza de cada población, pero la unidad urbana y arquitectónica se conserva indistintamente de condicionamientos económicos o geográficos. Así mismo, las formas arquitectónicas se replicaron durante todo el periodo de asentamientos, como por ejemplo Manizales (1849), Belalcázar (1888), Pensilvania (1872), Marulanda (1877), Aguadas (1808), Neira (1842), Caramanta (1842), Apía (1883), Sevilla (1903), Salamina (1825), Calarcá (1886) o Caicedonia (1910), a pesar de haber sido fundados en diferentes momentos de la colonización, puede verse dicha invariable unidad compositiva (Credencia-Historia-fundaciones, 2017).

3.3. El café en Colombia y en Caldas

3.3.1. Inicio del cultivo en Colombia

Las primeras regiones donde se cultivó café en los territorios de la actual Colombia fueron aquellas cercanas a Venezuela. Siendo aún provincia del Virreinato de la Nueva Granada, Venezuela ya exportaba el grano desde principios del siglo XIX. Cúcuta, en Santander, por su cercanía con esta provincia, fue el primer cultivador en Colombia, desde 1830, la siguieron Pamplona y Ocaña (figura 51), desde donde se extendió el cultivo por las zonas montañosas de Cundinamarca y Antioquia. Con la colonización antioqueña, la caficultura se propagó por todo el Viejo Caldas, Tolima y Valle del Cauca (Zambrano y Bernard, 1993). Entre 1860 y 1880 se dio un crecimiento notorio del cultivo en todo el país (Monsalve, 1927).

La reducción de los precios y por tanto de las exportaciones de quina, tabaco y cacao, hizo que la atención se centrara en el café, que empezaba a mostrar incrementos sustanciales de los precios en los mercados internacionales (Monsalve, 1927). Las tierras de la colonización antioqueña en la zona del eje cafetero fueron propicias para la producción cafetera por su altitud (entre 1.200 y 1.700 metros sobre el nivel del mar) en suelos fértiles volcánicos, por el modelo de producción familiar y por la agricultura tradicional de autoabastecimiento (Parsons, 1949).

El proceso migratorio de la colonización antioqueña, su modelo de producción y de distribución de las tierras, marcó para siempre la historia de Colombia y transformó profundamente sus territorios, su cultura, su organización político-administrativa y su demografía (Zambrano Pantoja, 1998). Desde los inicios de la colonización antioqueña, el café fue cosechado principalmente en los pisos térmicos o ecotopos de montaña entre 1300 y 1700 metros sobre el nivel del mar. La primera especie arábica utilizada, requería sombra y era cultivada entre bosques

mezclados con árboles frutales como el aguacate y la guanábana. Con las constantes mejoras científicas aplicadas a la caficultura, entre 1880 y 1970, las nuevas variedades de café se siembran como monocultivo sin sombra, lo que ha modificado completamente el paisaje cafetero en Colombia.



Figura 51. “Hacienda La Palmita de Pedro Belarmino Plata, Páramo, Santander, 1894. Colombia: recolección – las chapoleras”. Henry Louis Duperly e hijo (Tirado Mejía et al., 2017, p. 6).

Se tienen registros de pequeñas exportaciones de café desde 1835 pero solo hasta 1880, gracias a la gran acumulación de capital - dinero que permitió la empresa de la colonización antioqueña, empezó a sembrarse café de manera extensiva y más tecnificada, se mejoraron las variedades de café, haciéndolo más productivo y los procesos de manufactura empezaron a hacerse de manera semiindustrial e industrial gracias a la maquinaria a vapor importada a finales del siglo XIX y a partir de 1900 gracias las trilladoras movidas con energía eléctrica (Valencia Llano, 1990).

Los avances tecnológicos hicieron posible aumentar significativamente el volumen de producción y así las exportaciones. La energía eléctrica, consolidó la agroindustria cafetera, la cual creció vertiginosamente hasta 1930, momento en

que se ve gravemente afectada por la Gran Depresión²⁰, que desaceleró los mercados internacionales y paralizó las exportaciones colombianas. El café se producía en todas las zonas de montaña del país, pero el volumen más importante de exportaciones provenía del eje cafetero del Gran Caldas. Manizales se convirtió rápidamente en el centro poblado más importante de los nuevos territorios de la colonización antioqueña, por su localización estratégica para el comercio, administración, procesamiento y acopio de la producción cafetera (Satzabal Villegas, 2012).

3.3.2. Caldas, centro cafetero de Colombia

Topografía y altitudes de las principales rutas de la Colonización Antioqueña

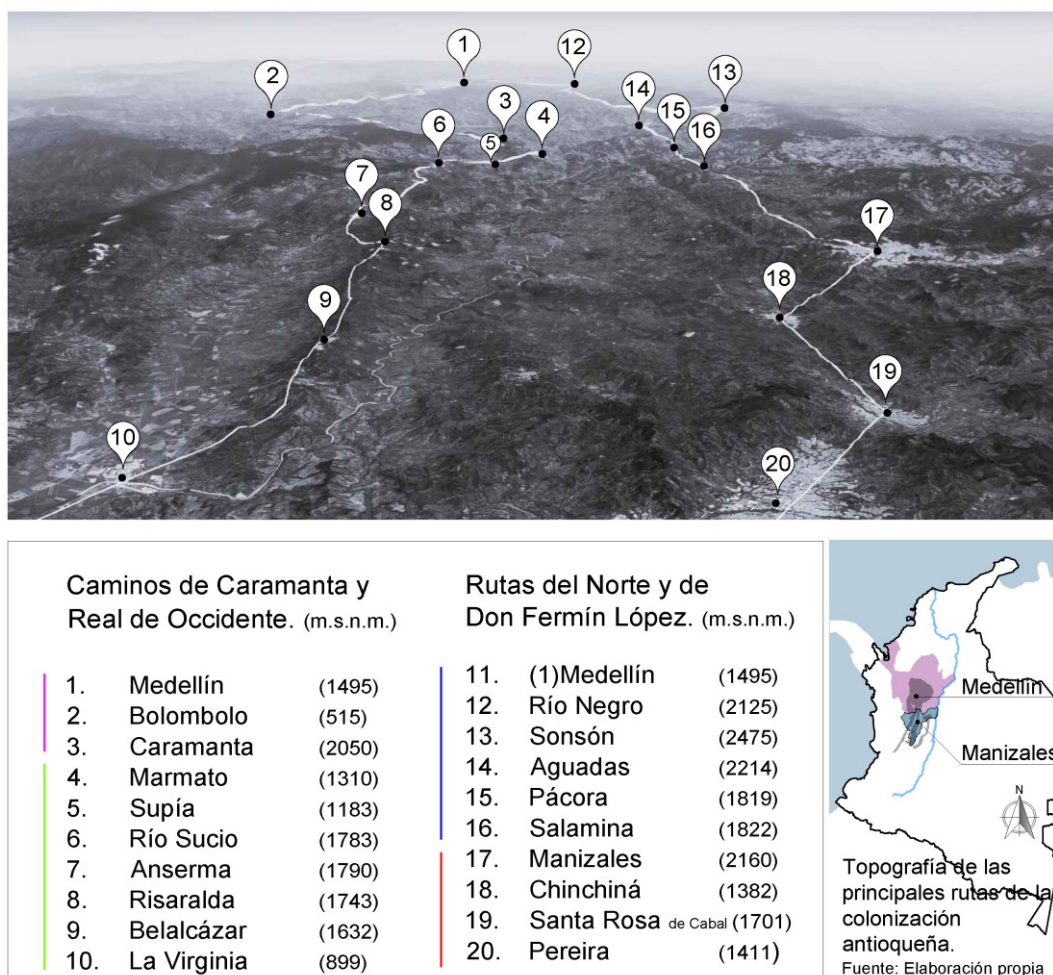


Figura 52. Topografía y altitudes en metros sobre el nivel del mar, de las principales rutas de la Colonización Antioqueña en Colombia, que posteriormente conformaron el Eje Cafetero. Fuente: propia sobre imagen de Google Earth.

²⁰ La Gran Depresión comenzó en 1929 y se extendió hasta finales de los años treinta. Fue la crisis económica más profunda a nivel mundial del siglo XX, originada en Estados Unidos a partir de la caída de la bolsa de valores de Nueva York (Henao Maldonado y Gómez Ramírez, 2011).

Caldas fue creado en 1905 como departamento con Manizales como su capital. Esta configuración administrativa incluyó los territorios limítrofes de las antiguas provincias del Cauca, Tolima y Antioquia.

Manizales nodo urbano de acopio, comercialización y transporte de café en Caldas entre 1900 y 1930.

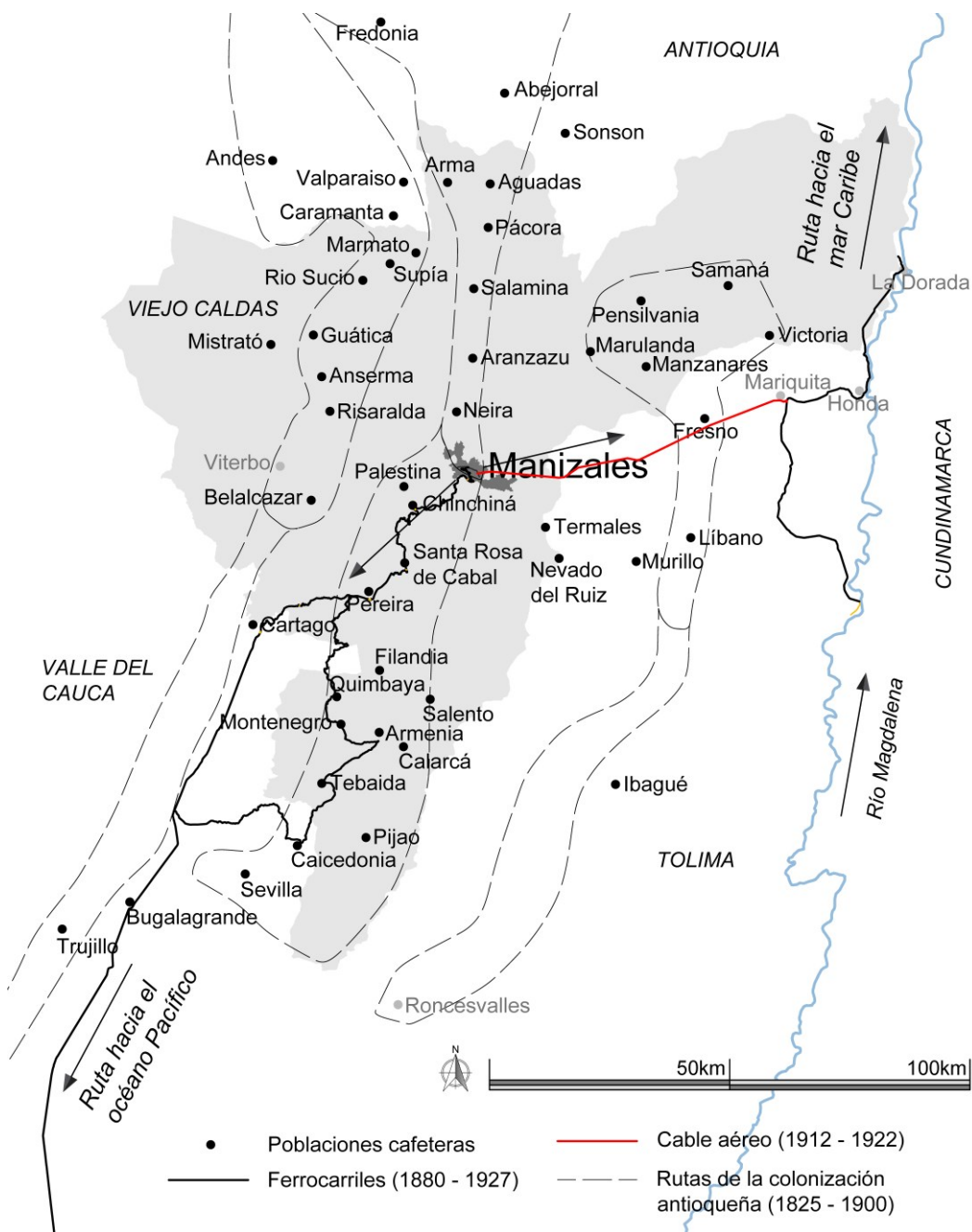


Figura 53. Manizales nodo urbano de acopio, comercialización y transporte de café en Caldas entre 1900 y 1930. Superposición de capas históricas entre las rutas de la colonización antioqueña, las poblaciones cafeteras y los sistemas de transporte de café. Fuente: elaboración propia con información tomada de: (Monsalve, 1927, (Parsons, 1949 y Banrepcultural, 2017).

Mas tarde, en 1966, Caldas se fraccionó dando lugar a los departamentos de Caldas (Capital Manizales), Quindío (Capital Armenia) y Risaralda (Capital Pereira), llamados en conjunto el Viejo Caldas o el Gran Caldas, haciendo referencia al antiguo departamento y que en términos culturales corresponde a un mismo territorio (Satizabal Villegas, 2012). La altitud de las zonas montañosas de varios departamentos de Colombia posibilitó la plantación de un café tipo exportación, no obstante, la región que obtuvo una inusitada renta extraordinaria de la tierra con este cultivo fue la zona cafetera del Gran Caldas (figura 52), gracias al modelo de industrial - familiar heredado de las prácticas de colonización y producción antioqueñas (Tovar Pinzón, 1995). Debido a este fenómeno económico, actualmente el Gran Caldas se conoce también como el Eje cafetero colombiano (Satizabal Villegas, 2012). Es, por tanto, que estos territorios en su mayoría coinciden con las rutas de la colonización antioqueña (figura 53). En la década de 1920, se tomaron iniciativas para consolidar la institucionalidad del café en Colombia, dado su impacto en la economía interna y en el comercio exterior (Palacios, 2002).

Una de esas acciones fue el registro sistematizado de la producción cafetera del país en 1927, adelantado por Diego Monsalve y contenido en su obra Colombia Cafetera, el cual consistió en un censo de las plantaciones de café en 1925. Los resultados para Caldas fueron de un equivalente a 60.041 hectáreas sembradas y una participación en Colombia del 19%, de las cuales el 63,2% estaban cultivadas en el valle interandino estudiado. En 1911 se proyectó la infraestructura que facilitaría la exportación de café a Europa y a Estados Unidos, mediante los puertos colombianos sobre las aguas del Atlántico y del Pacífico. En la misma década, dos eventos señalaron el rumbo de la economía caldense, la creación de la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia y la creación de una infraestructura que apoyara y facilitara la movilidad para su exportación (Palacios, 2002).

La Federación, le brindó a los caficultores cierta estabilidad económica, suficiente para comprometerse con nuevas expansiones del cultivo. En el primer censo cafetero oficial del año 1932, Caldas se posicionó como el mayor productor del país, reportando 78.465 hectáreas sembradas, desde 1880 se comprendió la importancia estratégica de comercializar el café (Monsalve, 1927). La operación conjunta de los ferrocarriles y el cable aéreo entre Manizales y Mariquita se puso en marcha, garantizando la exportación de los crecientes volúmenes de café producido en el Gran Caldas, desde finales del siglo XIX hasta 1930. El cable aéreo, que operó desde 1912, transportaba el café hasta Mariquita, recogiendo el producto desde su principal centro de acopio en Manizales y continuaba recibiendo la producción de las poblaciones aferentes a lo largo de sus estaciones, hasta llegar a Mariquita (Pérez Ángel, 1997).

Desde esta estación final del cable, la mercancía se transportaba por el ferrocarril de La Dorada, el cual recogía gran parte de la producción cafetera de los departamentos del Tolima y Cundinamarca. Este ferrocarril llevaba la mercancía

hasta los puertos fluviales de Honda y La Dorada, donde era trasbordado a los barcos a vapor, que por el río Magdalena (figura 54) transportaban el café hasta la intendencia fluvial en Barranquilla, donde se realizaban los trámites aduaneros (Palacios, 2002).

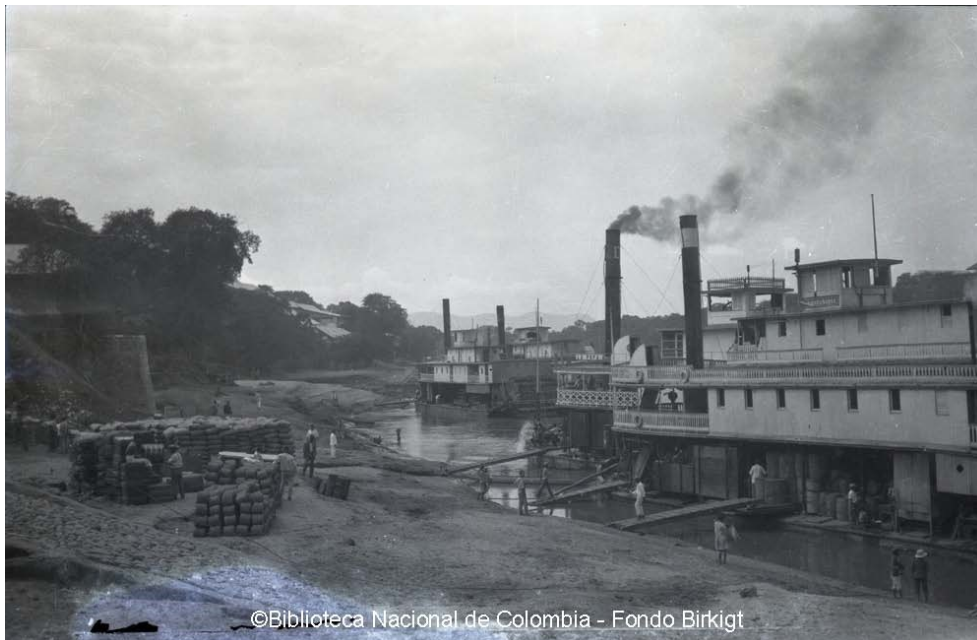


Figura 54. Carga de café, río Magdalena. (BNC) Biblioteca Nacional de Colombia, Fondo Hermann Friedrich Birkigt, recurso 8726.

En ese punto, El café era llevado por el ferrocarril de Bolívar hasta el muelle de Puerto Colombia en el Caribe. Posteriormente, en 1927 se empleó el ferrocarril de Caldas, conectado al ferrocarril del Pacífico, que dinamizó aún más el transporte y la comercialización del café, a través del puerto de Buenaventura en el océano Pacífico (Palacios, 2002).

Estas dinámicas económicas propiciaron el desarrollo industrial y comercial de la región andina colombiana y de aquellas zonas por donde pasaban estos sistemas de transporte. Durante las tres primeras décadas del siglo XX, se consolidaron las ciudades de Manizales, Pereira y Armenia como puntos de concentración de la agroindustria cafetera en Colombia y por su parte, Cali y Barranquilla, como las dos principales ciudades ligadas directamente a los puertos marítimos del país (Dede Acosta, 2019). A finales del siglo XIX el café se convirtió en el principal producto de la economía colombiana y, desde la década de 1910, pasó a representar más de la mitad de las exportaciones nacionales (Palacios, 2002). “El comercio de este producto se hizo desde el interior andino hasta los diferentes puertos sobre el río Magdalena como Girardot, Ambalema, Honda, La Dorada, Puerto Nare, Puerto Berrío, Barrancabermeja, Puerto Wilches, Gamarra o El Banco” (Tirado Mejía et al., 2017, p. 43).

Estos puertos se constituyeron junto con los ferrocarriles en una compleja red de comunicación que articuló el río Magdalena con el comercio exterior. Posada en

el libro *Azul de Colombia*, (Posada Callejas, 1918), en su recuento sobre el departamento de Caldas anotaba que:

No se exporta otro fruto que el café, que constituye la principal riqueza del departamento, no sólo por su buena calidad sino también por el incremento que su cultivo ha tomado y está tomando en los últimos años. Los demás productos que se exportan del departamento consisten en pieles de res, oro, plata y los sombreros de paja, impropriamente llamados Panamá. (Posada Callejas, 1918, pág. 323).

3.3.3. Modelo familiar empresarial en el Viejo Caldas

No obstante, la conformación de grupos de colonos y sus familias que creaban poblaciones y compartían esfuerzos entre sí en las travesías colonizadoras, la familia constituía una unidad productiva independiente, que debía luchar por conseguir su propia parcela o terreno para la construcción de su vivienda y una finca productiva. Los primeros cultivos y cría de animales bebían proveer la alimentación básica de la familia que consistía principalmente en maíz, frijol, plátano, yuca, hortalizas, frutales, la cría de cerdos, ganado vacuno y aves de corral. El café estuvo presente en estos cultivos familiares para su propio consumo desde principios del siglo XIX y solo hasta la segunda mitad de ese siglo se transformó en un producto de exportación que cobraría importancia económica nacional (Palacios, 2009).

En el contexto espaciotemporal de la colonización antioqueña, los hijo e hijas que conformaban una familia antioqueña y posteriormente caldense, eran la principal fuente de mano de obra de la empresa familiar, donde hombres, mujeres y niños eran trabajadores agrícolas, (ganaderos o mineros según el tipo de producción). Las mujeres además debían alimentar, vestir y resolver las necesidades relativas a *la casa*, alojamiento, huerto, crianza de animales de corral, ganado de carne y lechero, abastecimiento de agua, mantenimiento de la vivienda y plantación de cultivos de productos para el consumo propio y su procesamiento.

Estas labores no solo se extendían a la familia, sino que además en épocas de cosecha, en el caso de una finca cafetera, por ejemplo, generalmente era necesario contratar recolectores y recolectoras llamadas Chapoleras (figura 55), que vivían en los cuarteles o pequeñas viviendas aledañas a la principal durante los meses que durara la recolección y el benéfico del café, dos o tres meses en la cosecha de octubre y dos meses en la Travesía de abril. En este esquema de producción, el éxito de la empresa familiar dependía del número de hijos e hijas que se tuvieran. (Santa Palacio, 2022).

La pequeña producción en el siglo XX caracterizó de tal modo la agroindustria cafetera colombiana que en 1923 los latifundios menores a doce hectáreas conformaban el 56 % de la totalidad. En 1932, para el primer censo cafetero

nacional, se encontró que en Antioquia y Caldas el 88% de las fincas cafeteras eran pequeños minifundios inferiores a 5.000 cafetos cada uno y esta región participaba con el 46% de la producción nacional (Palacios, 2002).



Figura 55. Fotografía de los hermanos Rodríguez “Las Chapoleras”, Niños que cosechan café. 1910. Museo de Antioquia (Hermanos-Rodríguez, 1910).

Esta unidad productiva familiar era la forma de trabajo por excelencia. La estructura de producción de pequeñas parcelas familiares permitió afrontar mejor las variaciones de las exportaciones del café, ya que, en los momentos de caída de los precios, las familias cafeteras no dependían únicamente de este cultivo para su subsistencia. El mayor volumen de producción de café por área sembrada en Colombia se concentró en los Andes occidentales, en las zonas montañosa entre Medellín y Manizales, volumen que fue aumentando considerablemente con la siembra de las variedades de café como *Colombia* o *Caturra*, entre otras que lo hicieron resistente a plagas como la Roya o la Broca y que no requerían sombra, lo que permitió aumentar el número de cafetos por metro cuadrado de terreno (figuras 56 y 57), (FNCC, 2012).

Así mismo, las nuevas variedades han disminuido la altura de la planta lo que aumentó los tiempos de recolección manual. Dichas mejoras se fueron implementando principalmente en las grandes haciendas, a partir de la década de 1970, llegando a ser altamente productivas (FNCC, 2012), muestra de la remarcable apuesta que ha hecho el gremio en la investigación y el gran progreso científico de la caficultura colombiana.

No obstante los innegables beneficios de los avances tecnológicos, la introducción de estas nuevas variedades de café y la alta tecnificación del cultivo, han modificado completamente el paisaje, debido a la exclusión de las especies que tradicionalmente se sembraban intercaladas con las plantas de café, técnica usada hasta 1970, cuando era frecuente encontrar árboles frutales, como el mango, la

guanábana, la cañafístula, el guamo o la guayaba, que proveían no solo de fruta a las familias, sino también de sombra al cultivo del café. Igualmente era común encontrar entre los cafetales árboles maderables y otras especies endémicas como el comino crespo, el balso, el roble o el arboloco, que además conservaban el equilibrio y la riqueza de fauna y flora locales. Sembrados de productos, constantes en la dieta de las familias de la región, como plátano, banano, maíz, frijol o yuca, también estaban siempre presentes entre las plantaciones (Santa Palacio, 2022).



Figura 56. Cultivo de café en minifundio con sombrío. Vereda La Pola, Manizales, 2005. Fuente: propia, en (Santa Quintero, 2019).



Figura 57. Cultivo de café sin sombra, hacienda tecnificada de gran extensión. Finca la Ermita, Chinchiná, Caldas. 2005. Fuente: propia, en (Santa Quintero, 2019).

Gracias al café, su auge en el mercado mundial y al modelo de producción presente en la colonización antioqueña, regiones como el Eje Cafetero, alcanzaron una renta extraordinaria de la tierra (LeGrand, 1988), que se mantiene en cierta medida en la actualidad. Cabe señalar que la tenencia de la tierra a partir de la década de 1970 se ha ido transformado paulatinamente hacia la concentración de tierras en grandes haciendas, reduciendo considerablemente el número de medianos y pequeños latifundios que generalmente han permanecido en zonas más próximas a las centralidades urbanas (Vega Cantor, 2002).

Algunos minifundios cafeteros continúan sembrando variedades menos resistentes en fincas con baja tecnificación, que incluso mantienen árboles de sombra, conservando el bosque y la biodiversidad de la región. Estos pequeños cultivos pueden producir cafés especiales y orgánicos, aumentando su precio de venta, compensando así de su bajo volumen de producción (Santa Palacio, 2022).

3.3.4. Instituciones, café, estado y política

A partir de la década de 1920, la agroindustria cafetera colombiana consolidó su estructura gremial y creó la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (FNC) en 1927, acentuando su protagonismo en la vida política y económica del país (Santa Quintero, 2019). Entre 1927 y 1989 se institucionalizó una alianza público – privada, sin precedentes, entre el sector cafetero y el estado colombiano, que influyó decididamente en las políticas económicas nacionales (Ocampo y Montenegro, 2013).

Cerca del 75% de la producción total del café de exportación colombiano en 1932 (tabla 2), provenía del Gran Caldas, Antioquia y todas las zonas de la colonización antioqueña, siendo su zona de mayor concentración el Eje Cafetero, que entre 1910 y 1930 fue posicionándose como el primer productor nacional de café, superando a Santander y a Antioquia, lo que explica la notable presencia de la Federación en esta región del país (Tirado Mejía et al., 2017).

CENSO CAFETERO DE COLOMBIA - AÑO 1932								
Departamentos	Superficie del departamento en Km2	Población al momento del censo de 1930	Número de plantaciones	Cultivos de café		Exportaciones promedio en sacos de 60 kilos.	Texto ilegible. Posiblemente: (Consumo interno en sacos de 60 kilos)	Producción total en sacos de 60 kilos
				En producción	Texto ilegible. Posiblemente: (Plantaciones en crecimiento)			
Caldas	14.035	682.673	40.174	82.021.581	13.118.184	960.000	43.700	1.003.700
Antioquia	65.595	1.053.810	28.589	85.159.272	12.950.280	550.000	67.500	617.500
Tolima	23.560	472.310	12.771	64.881.621	10.457.135	420.000	28.400	448.400
Cundinamarca	22.300	1.114.394	13.812	61.399.942	3.298.748	352.000	53.500	405.500
Valle	21.100	573.383	20.069	36.883.438	8.958.402	320.000	34.400	354.400
N. de Santander	23.200	353.978	7.972	55.426.129	4.710.150	244.000	20.000	264.000
Santander	31.740	632.038	3.045	36.826.058	6.965.584	115.000	35.400	150.400
Cauca	28.065	336.479	12.477	12.702.830	2.869.860	42.000	13.500	55.500
Huila	20.925	212.421	4.471	7.560.208	2.396.798	42.000	8.500	50.500
Magdalena	56.340	324.368	982	12.086.726	1.747.228	16.000	10.500	26.500
Boyacá	70.000	1.022.987	1.333	4.235.418	582.863	6.000	17.000	23.000
Nariño	31.235	429.095	3.811	4.018.430	1.372.357	8.000	10.300	18.300
Bolívar	60.450	688.957	142	1.034.572	554.400		22.000	4.000
Atlántico	3.070	272.733					8.700	
Intendencias y comisarias	690.625	155.700					5.000	
Otros								31.700
Total	1.162.240	8.325.326	149.648	464.236.225	69.981.989	3.075.000	378.400	3.453.400

Las cifras concernientes a la exportación y el consumo interno corresponden al año cafetero comprendido entre el 1 de julio de 1931 y el 30 de junio de 1932

Tabla 2. Detalle del mapa: "Carte – Index des plantations de cafe dans la Republique de Colombie, le plus grand producteur mondial de cafe suave. Etablie per la Federation Nationale des Producteurs de café de Colombie. Editee en 1933". (FNC-Censo-Cafetero, 1933). Colombia cafetera. Carta del Censo de 1932 de la Federación nacional de productores de café de Colombia, editado en 1933.

La creación de este grupo de poder nacional, se fundamentó en la hegemonía político - económica y en la tenencia de la tierra de un grupo de familias notables de la región cafetera, que consolidaron su permanencia a partir de las redes familiares - clientelares que surgieron desde la fundación de Manizales en 1849 (Giraldo Zuluaga, 2012). El café colombiano empezó a comercializarse internacionalmente como Tipo Federación: Manizales-Armenia, como el mejor café suave del mundo o *One-hundred Percent Colombian Coffee*, entre otras marcas (Tirado Mejía et al., 2017), que posicionaban al Eje Cafetero en el panorama comercial internacional. El detalle del mapa de 1933 (tabla 2), publicado en varios idiomas por la Federación nacional de Cafeteros, muestra la producción en Colombia en el año del censo cafetero realizado en 1932 (FNC-Censo-Cafetero, 1933).

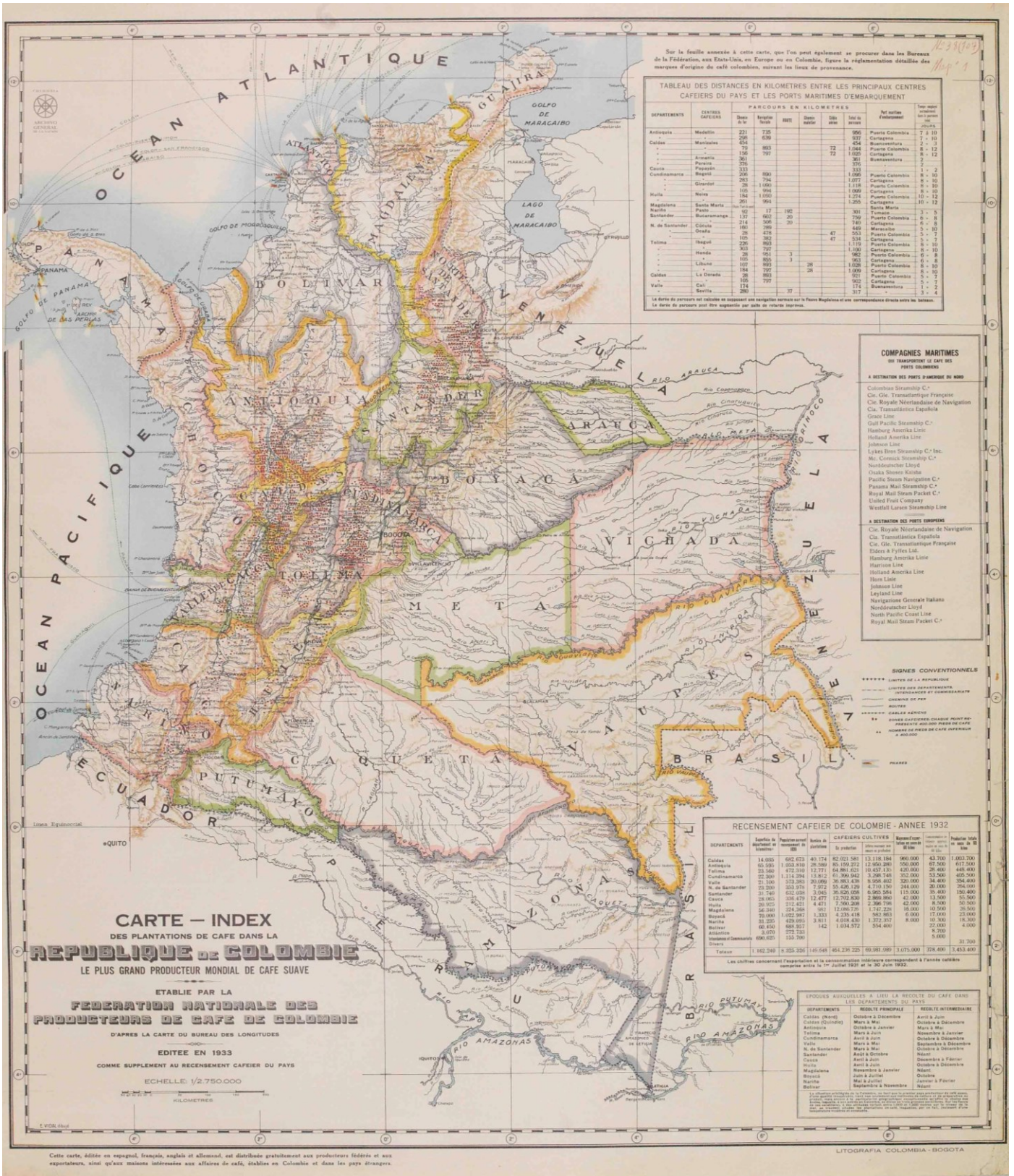


Figura 58. Mapa de Colombia con la información del censo cafetero de 1932. Fuente: Archivo General de la Nación, Colombia (FNC-Censo-Cafetero, 1933).

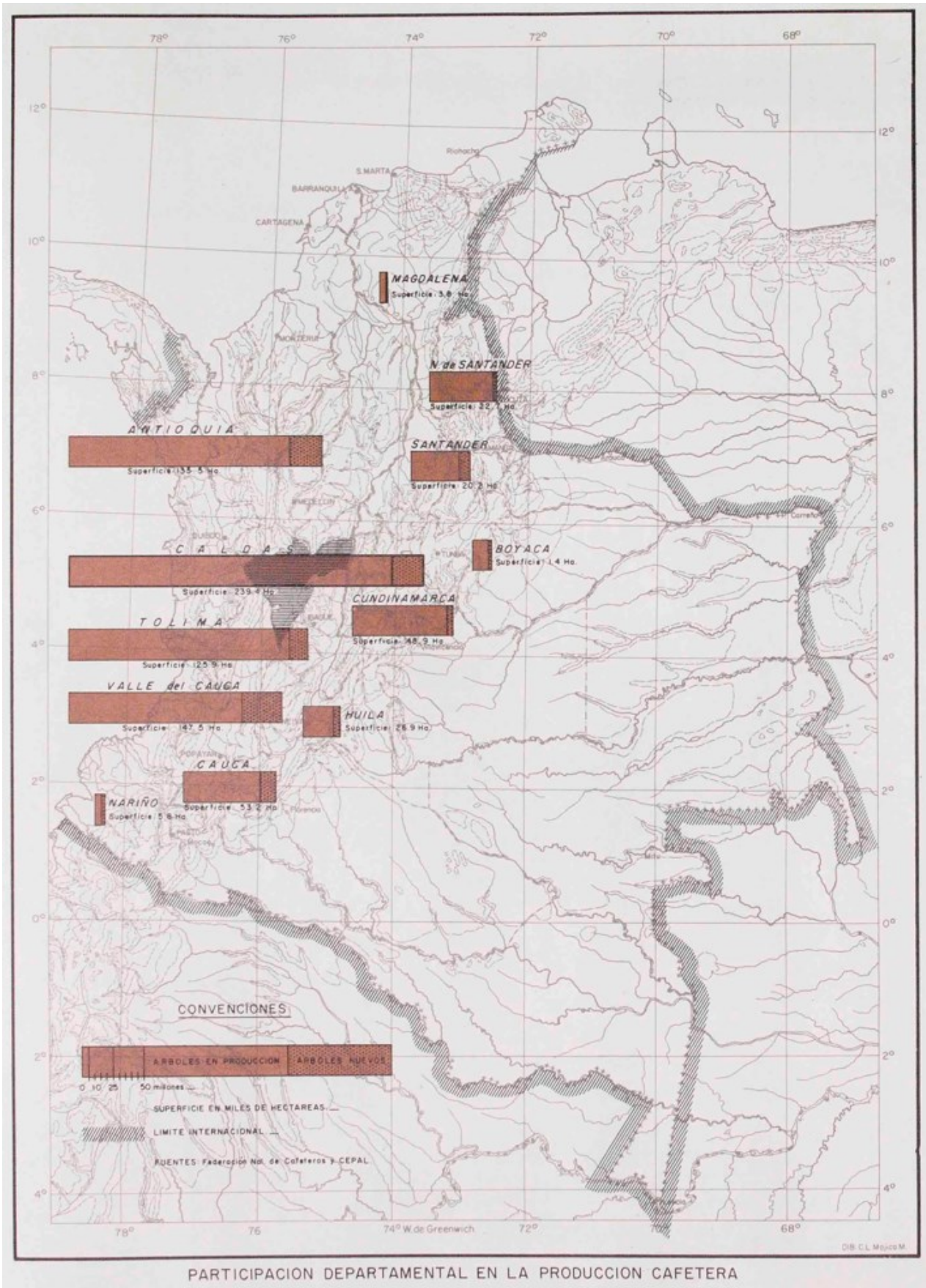


Figura 59. Mapa de 1955 que muestra la producción cafetera por departamentos. Caldas mayor productor (Zambrano Pantoja, 1998).

Caldas (hoy el conocido como el Gran Caldas, Viejo Caldas o Eje Cafetero), con una superficie de 14.035 kilómetros cuadrados, la menor de los demás departamentos productores, solo por encima del Atlántico, fue el mayor productor de café, con más número de plantaciones (40.174), mayores exportaciones (960.000 de sacos anuales) y producción total en sacos (1.003.700 sacos anuales), casi duplicando a Antioquia, el segundo mayor productor en 1932 (FNC-Censo-Cafetero, 1933).

Las cifras reflejan la notable concentración de la agroindustria cafetera en Caldas. Este mapa marca los límites departamentales de Colombia, incluye las distancias entre los centros productores de café y su distancia con los puertos marítimos de exportación, las compañías marítimas transportadoras de café, la producción cafetera nacional del censo y las épocas del año de recolección de café por regiones. Por su parte, el mapa de 1955, elaborado por la Federación Nacional de Cafeteros, muestra la producción cafetera por departamentos. En él, Caldas, (Eje Cafetero) sombreado, como centralidad cafetera, sigue liderando la producción nacional y en términos generales la participación por departamentos muestra un comportamiento similar al del censo de 1932 (Zambrano Pantoja, 1998), (figuras 58 y 59).

El hoy llamado Eje Cafetero colombiano experimentó un fenómeno territorial, comercial, social y cultural excepcional en el país, que perdura hasta nuestros días. Los contextos asociados a la agroindustria que impulsó este fenómeno, deben ser considerados como relevantes para los estudios interdisciplinarios encaminados a la preservación de este patrimonio industrial. La caficultura en Colombia determinó la configuración de toda la geopolítica colombiana durante la primera mitad del siglo XX, así como de las identidades culturales regionales, los vaivenes políticos, los modelos de producción agrícola y la estructura de la tenencia de la tierra (Estrada, 2011).

La creación de escuelas cafeteras y elaboración de publicaciones periódicas fue una de las principales políticas tendientes a mantener los estándares de calidad y los volúmenes de producción. La Federación Nacional de Cafeteros influyó directamente en la vida y costumbres de los campesinos productores del grano. La fuerte incidencia que tuvo el gremio caficultor llegó más allá de los aspectos políticos y económicos del país. A través de los comités departamentales y municipales de la Federación, se iniciaron campañas de educación a la población campesina de las zonas cafeteras (Tirado Mejía et al., 2017).

El fortalecimiento de este gremio, su rol hegemónico y su estrecho vínculo con el estado, quedaron reflejados en la impresión de billetes de moneda corriente, estampas de correos y publicidad público-privada (Grupo de figuras 60). Es el caso de las estampillas de correos de 1958 de 10 centavos, con una imagen que escenifica la recolección, otras de 1965, dedicadas a los caficultores manizaleños

Manuel Mejía Jaramillo y Pedro Uribe Mejía²¹ y el billete de 200 pesos, puesto en circulación en 1974²², que incluye la imagen de una escena de recolección de café y una figura votiva quimbaya a su derecha.



Estampilla “Departamento de Caldas, café”, 1958. Fuente: colección filatélica (estampillas) Banco de la República de Colombia.



“Manuel Mejía Jaramillo. 1887-1958”, estampillas de 1965. Fuente: colección filatélica (estampillas) Banco de la República de Colombia.



Billete de 200 pesos, año de emisión 1974. Fuente: colección numismática (billetes y monedas) Banco de la República de Colombia.

“Pedro Uribe Mejía, 1886 – 1972”, estampilla de 1965. Fuente: colección filatélica (estampillas) Banco de la República de Colombia. Grupo de Figuras 60.

En 1927, la Federación de Cafeteros inició su labor técnico-agrícola aprobando una reforma a la Ley 74 de 1926 sobre Escuelas y Granjas Agrícolas durante el II Congreso Nacional de Cafeteros. La Estación Central de Investigación de La Esperanza (figura 61), fue el antecedente inmediato que dio origen al “Centro Nacional de Investigaciones de Café, CENICAFÉ, fundado en 1938 por la Federación y ubicado en el municipio de Chinchiná, Caldas” (Cenicafé, s.f., pág. 1). Seguida de esta, se implementaron las granjas-escuelas y los campos de demostración,

²¹ “Manuel Mejía Jaramillo (1887-1958), caficultor manizaleño, conocido como "Mister Coffee", sentó las bases para un largo acuerdo público-privado entre el gremio cafetero y el gobierno nacional. Fue gerente del Banco del Ruiz, creado en 1916 en Manizales para el manejo de divisas de las exportaciones cafeteras. Pedro Uribe Mejía (1886 – 1972), presidente del Comité de cafeteros de Caldas anterior a 1960 y alcalde de Manizales en tres periodos legislativos. Primos hermanos, pertenecientes a las familias que colonizaron el Viejo Caldas e iniciaron la caficultura industrial en el país”. (Tirado Mejía et al., 2017, p. 95)

²² “La importancia del sector caficultor en la economía colombiana quedó plasmada en el reverso del billete de 200 pesos que circuló por primera vez en 1974 y fue diseñado e impreso en Inglaterra por *Thomas de la Rue & Co.*, por encargo de la Gerencia y la Junta Directiva del Banco de la República de Colombia”. (Tirado Mejía et al., 2017, p. 102)

aplicaban y enseñaban las investigaciones realizadas y experimentaban con diferentes sistemas de cultivo, beneficio y sombrero (Tirado Mejía et al., 2017, p. 70).

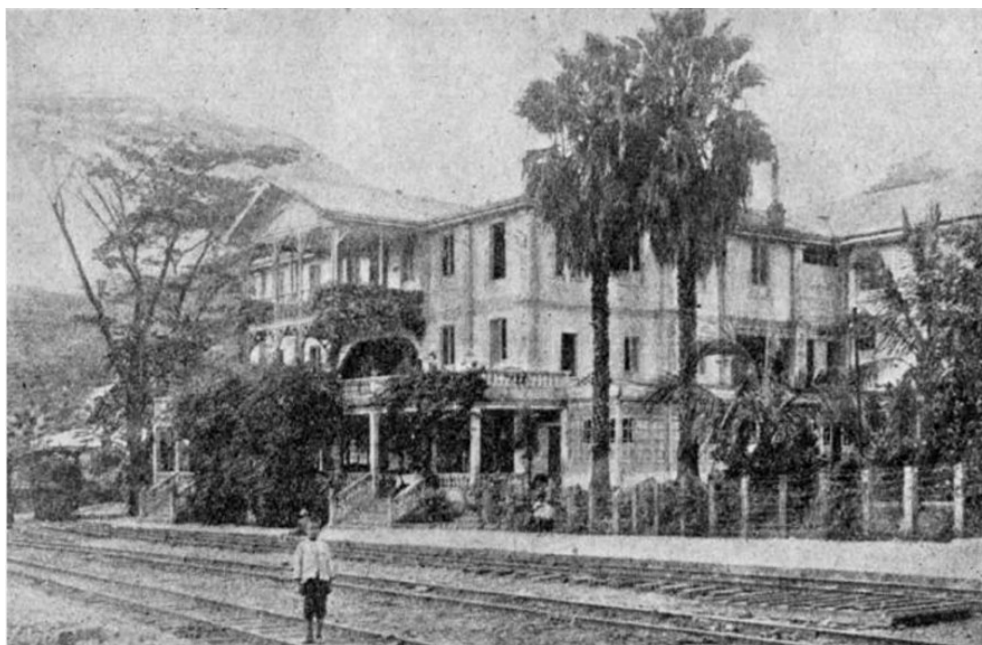


Figura 61. Granja Escuela Central de Café, Estación del ferrocarril de La Esperanza, en el municipio de La Mesa, Cundinamarca. Fuente: *Revista Cafetera de Colombia*, vol. ii, núms. 11-12, Bogotá, 1929, p. 390.



Figura 62. Portada de la Cartilla higiénica para las zonas cafeteras, *Revista Cafetera de Colombia*, vol. vi, núms. 58-62, Bogotá, 1934 (FNC, 1934).

En 1934 la Federación ya contaba con siete Granjas Escuelas Cafeteras ubicadas en los departamentos de Caldas, Antioquia, Cundinamarca, Santander del Sur, Norte de Santander, Tolima y Valle del Cauca, y cuatro Granjas de Demostración en

los departamentos de Boyacá, Huila, Cauca, y Magdalena (Santa Quintero, 2019). Los estudiantes recibían clases teóricas y prácticas sobre el terreno de agronomía elemental, caficultura, Industria animal y manejo de haciendas, así como de economía rural, contabilidad elemental de haciendas, botánica, aritmética, castellano, higiene, religión, mampostería y carpintería (Tirado Mejía et al., 2017).

Programas de visitas a las familia campesinas, clases presenciales y talleres, así como cartillas y manuales impresos de amplia circulación, fueron parte de una formación estandarizada a nivel nacional, que iba desde los temas más técnicos de agricultura, recolección y beneficio del café, hasta las formas puntuales de mantener la higiene en las viviendas rurales, las plantaciones y las áreas de beneficio y maquinaria, que en su conjunto conformaban la finca, la cual constituía el núcleo crucial de la producción agroindustrial cafetera (figura 62), (FNCC, 2012). Estas campañas enmarcadas dentro de la estrategia para controlar y garantizar la calidad del café de exportación, regulaba los volúmenes de producción, así como la disponibilidad de tierras y mano de obra en las diferentes épocas del año, según las variaciones de los precios externos del café (Ramírez Bacca, 2019).

3.3.5. Trilladoras, maquinaria e industria

Las divisas provenientes de las exportaciones cafeteras durante las tres primeras décadas del siglo XX permitieron el crecimiento económico nacional que posibilitó por primera vez en Colombia la creación de una variada industria manufacturera y la conformación de un mercado interno (Zambrano Pantoja, 1998). La comercialización de grandes volúmenes de café requirió el uso de innovaciones técnicas como las despulpadoras y las trilladoras de café, primero manuales, luego a vapor y después eléctricas. Entre 1905 y 1923 se instalaron grandes trilladoras de café en las haciendas que procesaban su propia producción, pero sobre todo con la llegada de la energía eléctrica, se instalaron trilladoras en las afueras de las zonas urbanas de las principales zonas cafeteras o en puntos estratégicos de ciudades ligadas al transporte y comercialización del café de exportación (Valencia Llano, 1990).

En Manizales, Medellín, Pereira, Armenia, Mariquita o Cali, se trillaba el café de las medianas y pequeñas fincas, que era comprado a los pequeños caficultores en *Pergamino*, listo para ser llevado a las grandes trilladoras. Estas fábricas dieron respuesta al acelerado aumento del café recolectado, mejoraron el producto de exportación y por ende su precio, configuraron por primera vez en el país, la industria moderna bajo un modelo capitalista, que empleos obreros industriales asalariados. Este momento histórico marcaría la transición del feudalismo al capitalismo en Colombia (Archila Neira, 1991).

La naciente industria nacional y las casas importadoras desempeñaron un papel fundamental para proveer despulpadoras, maquinaria menor y herramientas

agrícolas (figuras 63 y 64), que requerían los campesinos en sus fincas para el beneficio del café y el mejoramiento de la calidad. Un ejemplo, es el caso de las despulpadoras de café marca Gallo, usadas en pequeñas y medianas fincas cafeteras.

El Taller Industrial de Caldas de *Greiffenstein, Ángel & Cía.*, fundado en 1918 por Ricardo y Guillermo Greiffenstein, Juan J. Ángel y Juan de J. Gallo, se dedicaba a la fabricación de herramientas, tuberías, ruedas Pelton, molinos californianos, y como anuncia en este aviso, despulpadoras de café marca Gallo.²³



Figura 63. Publicidad de maquinaria alemana para el beneficio del café. Fuente: Revista Cafetera de Colombia, Bogotá, 1930.

Figura 64. Publicidad, despulpadoras de café marca Gallo. Fuente: Revista Cafetera de Colombia, vol. iv, núm. 34-35, Bogotá, 1932, p. 1318.

La unidad familiar productora procesaba su propio producto, lo que se llamó el beneficio del café, que consiste en despulpar, lavar y luego secar en heldas al sol, los granos recogidos. Una vez beneficiado se vendía a los grandes comerciantes con la última cascarilla llamada Pergamino para luego ser trillado y exportado (Santa Palacio, 2022). A partir de 1927 la Federación Nacional de Cafeteros fungió como único aglutinador de toda la producción y era quien establecía los precios y compraba el café pergamino a todos los campesinos del país. Esta práctica sigue vigente, aunque en los últimos años algunos pequeños, medianos o grandes productores, están procesando y exportando su propio café sin intermediarios, sobre todo cafés especiales, orgánicos, con certificación de origen por factores regionales, exóticos o de una finca en particular (Santa Palacio, 2022). La hacienda la Julia (figura 65), por su parte, propiedad del Manizaleño Luis Jaramillo Walker (1856 – 1919), también cofundador de Chocolates Luker, situada en el Quindío,

²³ Fuente: Revista Cafetera de Colombia, vol. iv, núm. 34-35, Bogotá, 1932, p. 1318.

contaba con más de doscientos mil árboles de café y empleó hasta cuatrocientos trabajadores. Esta hacienda se convirtió en un icono de la modernización y tecnificación cafetera del país (Tirado Mejía et al., 2017).



Figura 65.
Trilladora de la hacienda la Julia (Posada Callejas, 1918, pág. 335).

3.4. Patrimonio rural de la agroindustria cafetera en Caldas



Figura 66. Vivienda rural cafetera, Finca la Ermita, Chinchiná, Caldas. 2005. Imagen propia, (Santa Quintero, 2019).

Los diversos “procesos industriales (...) reflejan un determinado (...) tipo de sociedad (...) Las relaciones de producción, el tipo de economía (...) las funciones cotidianas, (...) las expresiones culturales, las materias primas utilizadas (...) y los productos finales, permiten interpretar el pasado” (Santa Quintero, 2019, pág. 76). El estudio de las huellas culturales productivas, “ayudan a comprender y documentar los procesos sociales que han tenido lugar en un territorio” (Santa

Quintero, 2019, pág. 76). El Comité para la conservación del patrimonio industrial TICCIH describe el patrimonio industrial como:

El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación. (TICCIH, 2003, pág. 1)

Tomando la noción anterior, podría definirse el patrimonio industrial como el conjunto de bienes tangibles, intangibles y mixtos que dan testimonio del desarrollo productivo, científico y tecnológico de la sociedad después de la Revolución Industrial que, aplicado al análisis del patrimonio agroindustrial cafetero colombiano, permitiría destacar las categorías que se describen a continuación, pensadas para ser aplicadas a la presente tesis:

Patrimonio industrial tangible



Figura 67. Fábrica de despulpadoras de café, Taller de Fundación Giljota, Sevilla, Valle del Cauca, 1924 (BDVC, s.f.).

Arquitectura industrial: “Espacios que contienen las actividades humanas de producción y estructuras que soportan los medios de producción o que contienen valor científico y son muestra del desarrollo tecnológico de la humanidad” (Santa Quintero, 2019, pág. 76). Dentro del patrimonio que ocupa a este estudio, podía

estar representado arquitectura habitacional e industrial, los beneficiaderos o espacios de procesamiento de café, heldas²⁴ (figura 68) o estructuras para secar el café al sol, “tolvas, bodegas, galpones, silos, viviendas, haciendas, cuarteles, carreteras, acueductos o infraestructura eléctrica” (Santa Quintero, 2019, pág. 76).



Figura 68. Heldas deslizables. Finca la Soledad, Palestina, Caldas. 2005. Fuente: Propia.

Bienes muebles u objetos: “testimonio del desarrollo científico y son muestra de la evolución tecnológica de la sociedad, como maquinaria, equipos, utensilios, herramientas o el mismo el producto final, elementos que requirieron de alguna forma de energía para su operación o construcción” (Santa Quintero, 2019, pág. 76). Ejemplo de estos bienes pueden ser las despulpadoras, los tanques de lavado, los hornos, canastos o cocos para la recolección manual del café, los garabatos, que son herramientas de madera para sostenerse de la planta atándose al cinto, mientras se recoge el café en terrenos muy inclinados, el Jeep Willys o básculas (Santa Quintero, 2019).

Patrimonio Industrial Mixto

Paisajes agroindustriales: “son (...) escenarios de la memoria colectiva que contienen elementos de la industrialización humana y su entorno, (...) el paisaje que genera el cultivo (...) del café y que son el telón de fondo de la vida cotidiana de los

²⁴ La helda comúnmente usada en las regiones productoras de café en Colombia es una superficie con cubierta corrediza que puede ponerse bajo techo por las noches y al sol durante el día para el secado del café pergamino. El conocimiento para su construcción, materiales y uso se han heredado de generación en generación hasta hoy.

pobladores” (Santa Quintero, 2019, pág. 76), (grupo de figuras 69). La lectura de los territorios que han sido cultivados en el pasado y en el presente dan cuenta de los procesos de intervención humana, su adaptación a los suelos y climas del lugar y como su vida es determinada por estos factores naturales, a partir de los cuales se forja la cultura del lugar y una identidad particular. Igualmente son sitios de interpretación de los desarrollos científicos y tecnológicos aplicados en las diferentes etapas históricas.

Pueden ser ejemplos de patrimonio agroindustrial, un sector urbano que se consolida a partir del crecimiento de esta economía, infraestructura de transporte, un beneficiadero de café, las zonas rurales o urbanas ligadas al comercio del café, fabricas trilladoras, las tradiciones orales, la cocina o vestuario de trabajo como la mulera, el poncho, el carriel o el sombrero aguadeño y la biodiversidad (Santa Quintero, 2019).



Grupo de figuras 69. Transmisión de memoria y saberes de la agroindustria cafetera, de la guadua y el bahareque como sistema constructivo tradicional de la región, integrados al paisaje cultural productivo y su biodiversidad.

Elementos del patrimonio agroindustrial cafetero. Finca la Soledad, Palestina, Caldas y Vereda La Pola, Manizales, Caldas, 2005. Fuente: Propia.

Patrimonio industrial intangible

Memoria del trabajo Humano: “es el conocimiento del trabajo y que se transmite por la herencia familiar, de un trabajador a otro o de una generación a otra, también es la cultura obrera, las formas de vida y las costumbres” (Santa Quintero, 2019, pág. 77). Se incluye en este valor patrimonial el razonamiento científico, el pensamiento humano, “la agilidad para realizar la recolección manual del café y la transmisión de ese conocimiento (...) el diseño y cálculo de un puente, (...) o la divulgación de la cultura cafetera colombiana a través de la comercialización del grano” (Santa Quintero, 2019, pág. 77).

En esta región sobresale la transmisión de las técnicas constructivas del Bahareque, el cultivo y corte de la guadua y el conocimiento ancestral de este material y su gran versatilidad. Las nuevas generaciones han aprendido a utilizar la guadua para la arquitectura habitacional e industrial y para diversas infraestructuras productivas o de usos públicos, sin limitaciones creativas, haciendo que esta tecnología evolucione constantemente y esté apropiada socialmente de forma expandida en la población.

Patrimonio vivo



Figura 70. Jeep Willys cargado con café. El Águila. Valle del Cauca (Corrales, 2015).

Las manifestaciones culturales de la zona cafetera colombiana, asociadas al cultivo y procesamiento del café, siguen estando presentes actualmente. El desarrollo de los modos de producción ha modificado gradualmente dichas manifestaciones de lo intangible, como evolución lógica y espontaneas de un

patrimonio que sigue vivo y activo (Santa Quintero, 2019). Podría decirse que los elementos que conforman este patrimonio no son un recuerdo colectivo, sino que es la vida de miles de familias colombianas que han recibido un legado cultural a través de una actividad económica que está en constante transformación, sin que ello impida la clara comprensión de cómo ha sido este proceso, trayendo siempre al presente el conocimiento, las tradiciones y costumbres heredados.

El entorno cultural y natural es parte de la esencia vital y emotiva, condicionante de la forma de vida, modo de pensamiento y expresiones culturales individuales y colectivas (Santa Quintero, 2019). De ahí que la identidad cultural esté tan ligada al lugar incluso a los pisos térmicos o al tipo de cultivo. Muchas comunidades en Colombia, por ejemplo, pueden identificarse con ser Cafeteros, otros como Llaneros, otros del páramo²⁵, identidades colectivas apropiadas socialmente que están relacionadas directamente con la actividad productiva tradicional del lugar. Estas identidades pueden estar cargadas de lo simbólico, de una estética formal particular en el vestuario, en las formas de expresión oral, en las cocinas tradicionales o en los saberes heredados de como relacionarse con la tierra.

Ejemplo de una manifestación inmaterial cultural, asociada específicamente a un objeto mueble con valor patrimonial, que a su vez forma parte de la cotidianidad, del patrimonio vivo y activo de las familias productoras de café en el Viejo Caldas, es el *Yip*, adaptación idiomática para referirse al *Jeep Willys*, vehículo que se ha establecido profundamente a la cultura cafetera de esta región (Caldas, Quindío y Risaralda), como parte del proceso de adaptación humana a un territorio geográficamente desafiante. La ley 2057 del 30 de septiembre de 2020, declaró “al Yipao y a la cultura yipera como patrimonio cultural integrante del Paisaje Cultural Cafetero” (CC-2057, 2020, pág. 1).

El Congreso de Colombia decreta: ARTÍCULO 1. Declaratorias. Declárase al Yipao como artefacto cultural integrante del Paisaje Cultural Cafetero y, por lo tanto, Patrimonio Cultural Mueble de la Nación. Declárase que todas aquellas manifestaciones sociales, culturales, deportivas y artísticas que se relacionen con el Yipao se conocerán como cultura Yipera y serán Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación. (CC-2057, 2020, pág. 1)

²⁵ En la presente tesis el páramo hace referencia a los ecosistemas en Colombia que se encuentran aproximadamente entre los 2.900 y 5.000 m s. n. m., es un “ecosistema de alta montaña, ubicado entre el límite superior del Bosque Andino y, si se da el caso, el límite inferior de los glaciares, en el cual dominan asociaciones vegetales tales como pajonales, frailejones, matorrales, prados y chuscales, además puede haber formaciones de bosques bajos y arbustos y presentar humedales como los ríos, quebradas, arroyos, turberas, pantanos, lagos y lagunas, entre otros” (Ley 1930 de 2018, ARTÍCULO 3 del Congreso de Colombia, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de Colombia).

Desde la década de 1950 hasta el presente, ha sido el medio de transporte de café por excelencia en las zonas rurales (figura 70). Se ha configurado como una de las manifestaciones culturales más representativas del Paisaje Cultural Cafetero colombiano, siendo declarado patrimonio mueble e inmaterial nacional. El *Yipao* forma parte de las fiestas populares, donde se presentan sus exhibiciones y concursos.

Por su parte, la recolección manual como característica particular del modo de producción del café colombiano, es un elemento significativo del patrimonio intangible. A través de la memoria de trabajo transmitida de generación en generación, desde la segunda mitad del siglo XIX hasta el presente, se continúan aplicando procesos como la rigurosa recolección, donde interviene la habilidad especial, de coordinar con velocidad del ojo y la mano, garantizan que solo se desprendan de la plata los granos rojos, es decir maduros, dejando intactos los verdes en el árbol. En Colombia las altitudes donde se encuentran los geotopos o zonas homogéneas del suelo aptas para este cultivo, se encuentran ubicadas entre los 1300 y 1700 metros sobre el nivel del mar, sobre pliegues muy inclinados de las estribaciones de la cordillera de Los Andes (FNCC, 2012). Estas condiciones requieren una destreza y conocimientos específicos de los recolectores, quienes además deben aprender el uso de utensilios tradicionales y como planificar sobre el terreno de la recolección. Dichos aspectos forman parte del conocimiento heredando que sigue siendo una característica fundamental para preservar la calidad del café y la optimización de los ciclos vitales productivos de los cafetales (Santa Quintero, 2019).

3.4.1. Vivienda rural cafetera

Las adaptaciones particulares a la morfología de los diferentes territorios donde se asentó la colonización antioqueña dieron origen a las múltiples tipologías arquitectónicas existentes. Los espacios habitacionales integraban la vida familiar y la productiva, donde la relación entre los individuos obedecía a su parentesco y jerarquía, asociados al rol operativo que desempeña cada persona en los procesos de producción. Estos vínculos condicionados al trabajo, a las relaciones de trabajo y a las relaciones sociales - comerciales con el exterior de la casa, dividieron espacios, circulaciones, zonas públicas y privadas con los siguientes tipos de uso (Santa Quintero, 2019), (figuras 71a-b y grupo de figuras 72, 73 y 74):

- El acceso, zona pública: jerárquico, eje central ordenador. Conformando una plazoleta para intercambio social o comercial.
- El corredor: lugar semipúblico, cubierto por el último tramo del alero del techo, delimitado por una chambrana, tradicionalmente hecha de macana. Es un sitio de estancia, tránsito hacia lo privado. Espacio que en

su función adopta muchas veces las formas de sala de visitas menos formal, constituye un lugar social de múltiples usos ²⁶.

- Espacios privados: ubicados en una crujía de estancias dormitorio con vanos abiertos que permiten el tránsito interior. Son espacios para la familia interconectados para la vigilancia y la seguridad de la vivienda.
- La cocina, un espacio reservado y ubicado al final de la casa.
- El comedor, espacio patriarcal, junto al salón, son los espacios de socialización y mayor ornamentación.
- Detrás de la casa están el beneficiadero, helda, bodegas, cuartos de almacenamiento, corrales para animales y huertas.

(Santa Quintero, 2019).

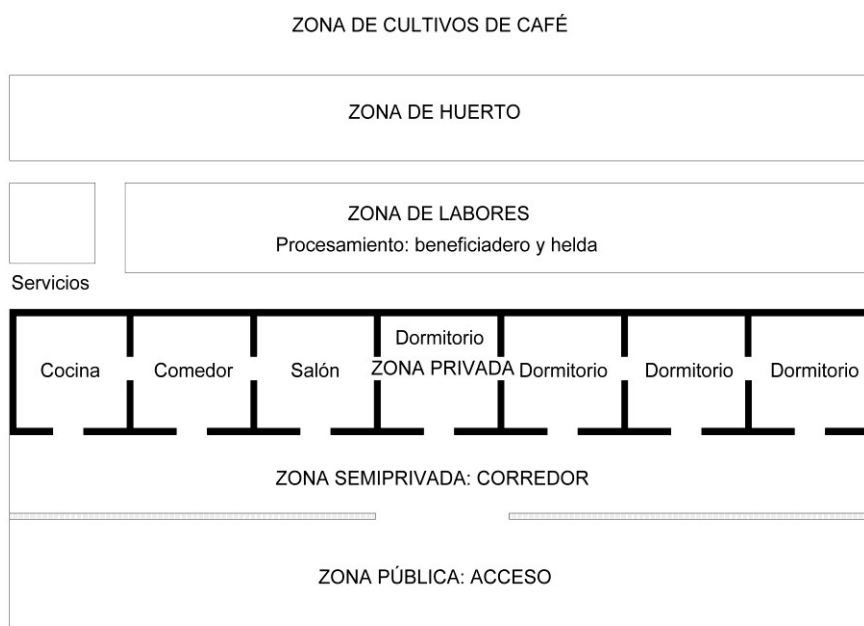


Figura 71a. Esquema funcional tradicional de la unidad de vivienda familiar productiva rural cafetera del Gran Caldas. Fuente: propia, en (Santa Quintero, 2019).

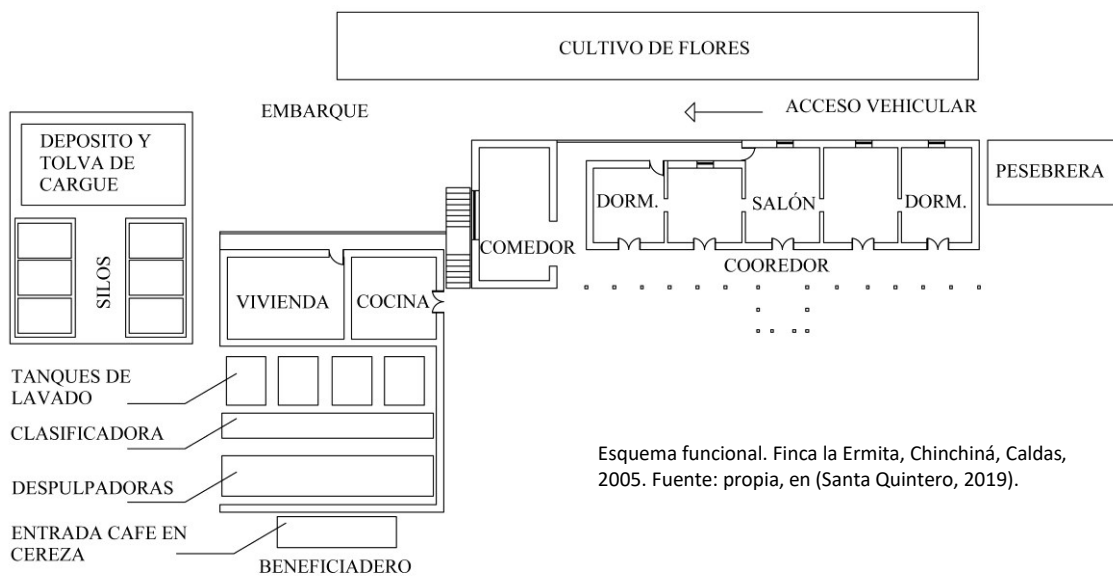


Figuras 71b. Helda, tolva y beneficiadero en semisótano. Fuente: propia, 2005.

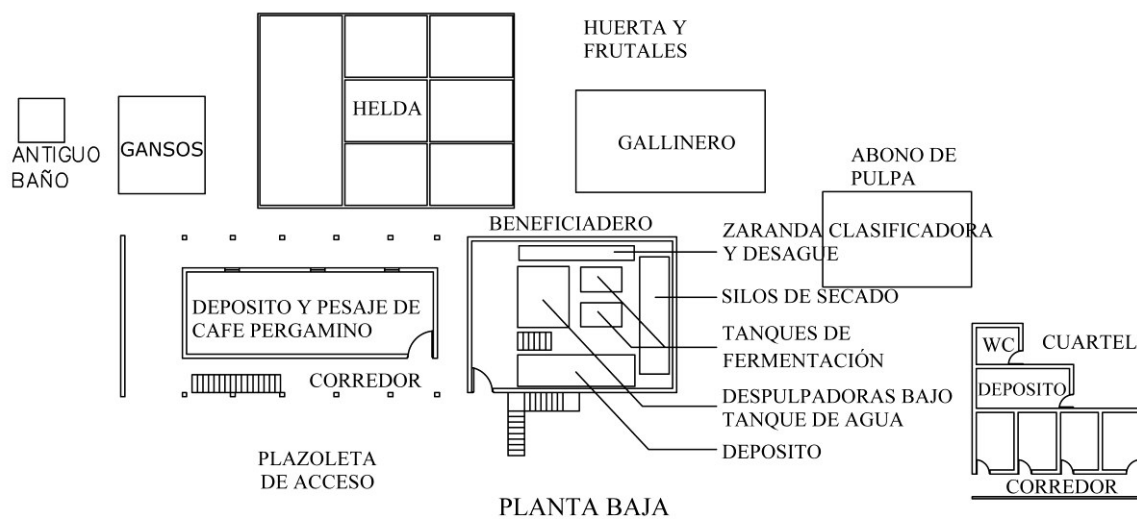
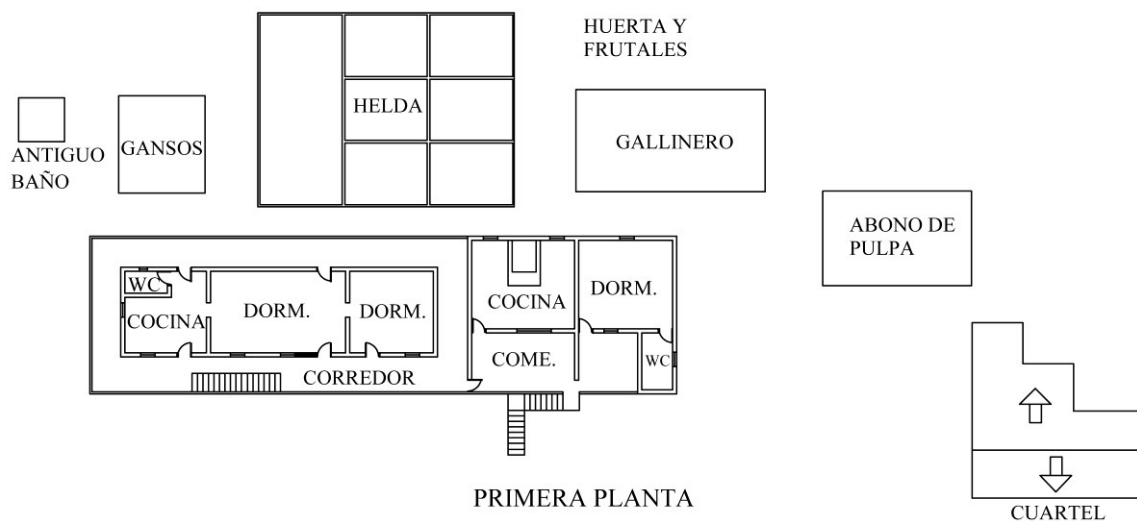
²⁶ Chambrana: Nombre utilizado en la región para el pasamanos que bordea el corredor. La macana se usa como elemento vertical (balaustres) del pasamanos. Es una madera delgada rolliza extraída de la palma *Astrocaryum gynacanthum*, “especie conocida en Colombia comúnmente como macana, palma de serrillo, macanilla o chonta” (Galeano, 1992, pág. 179).



Grupo de figuras 72. Vivienda rural cafetera, casa principal. Finca de alto volumen de producción de café, la Ermita, Chinchiná, Caldas, 2005. Fuente: propia, en (Santa Quintero, 2019).



Esquema funcional. Finca la Ermita, Chinchiná, Caldas, 2005. Fuente: propia, en (Santa Quintero, 2019).



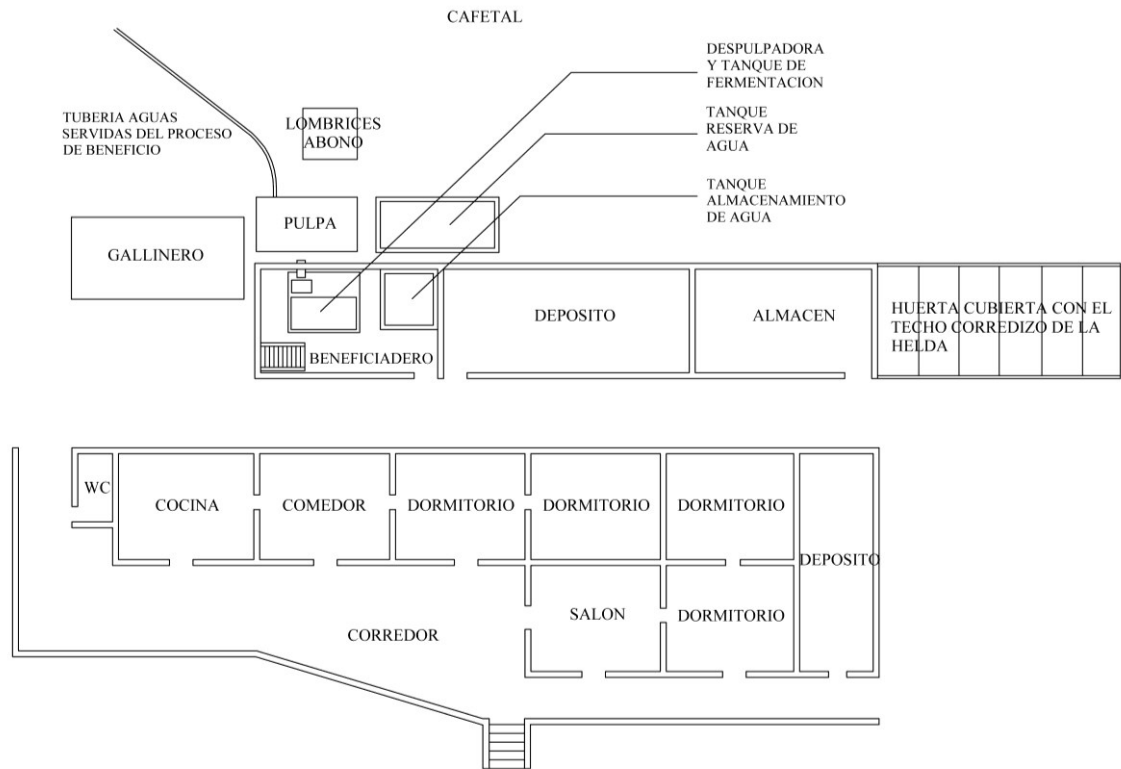
Grupo de figuras 73. Esquema funcional y fachada principal. Unidad productiva y vivienda rural cafetera, Finca de tamaño medio, La Soledad, Palestina, Caldas. Fuente: propia, en (Santa Quintero, 2019).



Grupo de figuras 74. Fachadas principal y posterior de la finca, paisaje del cultivo y beneficiadero. Finca La Soledad, Palestina, Caldas, 2005. Fuente: propia en (Santa Quintero, 2019).

En la actualidad los pequeños caficultores generalmente no requieren el uso de silos y para el secado del café emplean las heldas de variadas tipologías de construcción, las cuales obedecen a una combinación de diseños heredados, del conocimiento y las tradiciones de la zona, así como adaptaciones formuladas por los técnicos de los comités de cafeteros. En cada caso se introducción de elementos y sistemas constructivos únicos que se ajusten a las necesidades particulares de cada finca. Podría decirse que no existe ninguna helda igual a otra, aunque todas se rigen por la misma lógica de funcionamiento.

La guadua usada como elemento estructural, de cerramiento, de ornamentación, aplicada en todos los sistemas constructivos y en todos los espacios de la casa, el beneficiadero, corrales, cercas, escaleras de acceso y utensilios. Una helda común generalmente tiene capacidad para quince arrobas que equivalen a casi 200 kilogramos, pero esto depende del tamaño de la finca y de su producción. Las helda casi siempre se usan también como cubierta del beneficiadero o de algún espacio utilitario. Los silos de secado se utilizan en fincas de mayor producción, también de variadas formas y capacidades.



Esquema funcional de una unidad productiva y vivienda rural de pequeños caficultores, Finca en la vereda La Pola, Manizales, Caldas. Fuente: Propia, en (Santa Quintero, 2019).



Grupo de figuras 75. Viviendas rurales de pequeños caficultores o de trabajadores agrícolas, vereda La Pola, centralidad lineal. Manizales, Caldas, 2005. Fuente: Propia, en (Santa Quintero, 2019).

La vereda La Pola (grupo de figuras 75), ubicada en el corregimiento agroturístico del occidente de Manizales, alberga pequeños caficultores que cultivan café en minifundios no mayores a dos hectáreas. La producción de café en La Pola se caracteriza por métodos poco tecnificados y conserva las operaciones tradicionales para el beneficio del grano, que han contribuido a la preservación de la memoria colectiva, de la biodiversidad y del patrimonio natural de la zona. En estas áreas rurales donde no hay grandes latifundios cafeteros industrializados, es posible encontrar cultivos antiguos de café arábigo con sombrero, lo que permite la conservación de bosques y por ende de las cuencas hídricas, así como la siembra de alimentos para el sustento de las comunidades locales.

Las construcciones de las fincas, hechas principalmente con bahareque de guadua y materiales de la zona, son muestra de la arquitectura rural tradicional de la colonización antioqueña. La centralidad lineal de La Pola se consolidó a lo largo de un antiguo camino de herradura que más tarde se fue acondicionando para el paso de vehículos como el *Jeeps Willys*, característico de la identidad cafetera de Caldas (Santa Quintero, 2019). Esta ruta se encuentra en la zona de influencia del antiguo paso prehispánico llamado Vado de Bedoya, entre los ríos Cauca y La Vieja, que a su vez se interconectaba con el camino del Ruiz para llegar al río Magdalena, atravesando los territorios de la actual Manizales.

3.5. Contexto social y dinámica industrial

La política, la industria y la tenencia de la tierra en Colombia, estaban ligadas desde sus inicios de forma directa. Las nuevas generaciones de las familias propietarias de las tierras, que hasta entonces habían implementado modos de producción feudal, iniciaron la primera transformación hacia el modelo económico capitalista, convirtiéndose desde finales del siglo XIX en la primera burguesía industrial colombiana. Estos grupos de élites tuvieron los medios económicos y políticos para desarrollar la primera industrialización del país (figura 76). Un ejemplo notable fue la familia de líderes políticos de Pedro Nel Ospina, (presidente 1922-1926), quienes fundaron una de las primeras empresas de alumbrado público que operó en Bogotá y Medellín desde finales del siglo XIX (Toro Botero, 1984). A su vez, fueron cofundadores en 1895 de la Compañía Antioqueña de instalaciones eléctricas de Medellín, de la planta hidroeléctrica de Santa Elena en Antioquia, de la fábrica textil de Bello, Antioquia en 1902, la cervecería antioqueña y Coltejer, Medellín en la misma década (Sudarsky Rosenbaum, 1991).

Otro ejemplo es la familia de industriales y políticos de los hermanos Samper Brush, fundadores de la primera hidroeléctrica de Bogotá, El Charquito en 1898 y de la primera cementera del país, Cementos Samper en 1904. En Barranquilla, Evaristo Obregón fue promotor de la empresa de energía eléctrica de su ciudad y

creo en 1910 la empresa de tejidos Obregón Desde la década de 1890 (Dede Acosta, 2019).

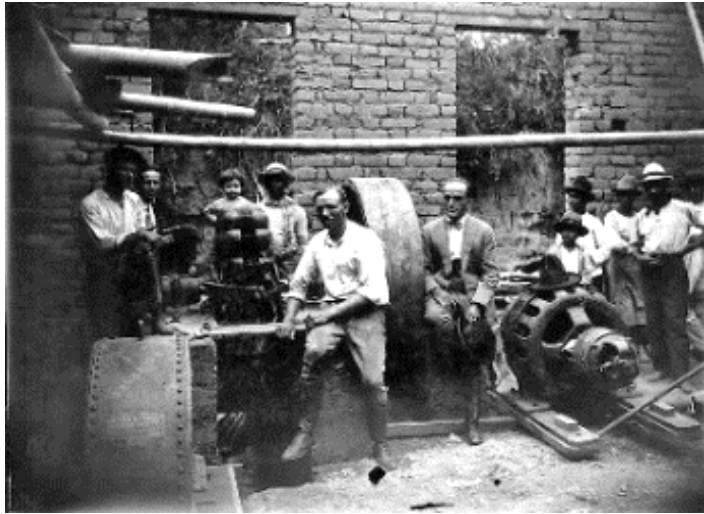


Figura 76. Hidroeléctrica de Toro, Valle del Cauca, 1926. Fuente: José María Castro (BDVC, s.f.).

En Manizales, un ejemplo relevante es La fábrica de chocolate Luker (grupo de figuras 77), fundada en 1906 y capitalizada con recursos de familias cafeteras de la región, fue creciendo paulatinamente, adquiriendo varas fábricas de chocolates como la Vázquez, Vélez y La Herradura de Medellín y la Quesada de Bogotá, consolidándose como la más importante del país en su gremio hasta la actualidad (Toro Botero, 1984).



Fachada sobre la carrera 24



Fachada sobre la calle 33

Grupo de figuras 77. Primeras instalaciones de la Fábrica/bodega de chocolate Luker, Manizales. Carrera 24 calle 33. Fuente: *Google maps* 2017.

Estos grupos empresariales importaron equipos y maquinaria moderna desde Francia, Estados Unidos e Inglaterra desde finales del siglo XIX iniciando la primera industrialización de Colombia (Toro Botero, 1984). En la ordenación político-administrativa de Colombia, las principales ciudades del país se localizaron en la región andina desde la época de la colonia española. Con excepción de Barranquilla, que surgió como ciudad puerto industrial posterior a la creación de la república, Bogotá, Medellín y Cali se consolidaron, junto con Barranquilla, como los principales nodos industriales del país (Dede Acosta, 2019). Otras ciudades con menor población en la zona interandina se han desarrollado en función de sus industrias locales. En el caso de Manizales, Pereira, Armenia y todas las ciudades ligadas a la agroindustria cafetera, se encuentran localizadas en zonas montañosas del interior del país (Satizabal Villegas, 2007).

Esta disposición geográfica, donde los núcleos de producción industrial están distantes de los océanos, sumado a una topografía de montaña, ha supuesto siempre un reto considerable para el transporte, el comercio, la integración y el desarrollo regional y nacional. La maquinaria para las primeras hidroeléctricas y trilladoras de café, así como para las fábricas de cerveza, chocolate y textiles de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, llegó a su destino final en las ciudades del interior del país, gracias a los arrieros que, entre montañas abrieron paso a la industria moderna (Vega Cantor, 2002), (figura 78).



Figura 78. Maquinaria transportada con mulas y bueyes. C. 1900 (Vega Cantor, 2002, pág. 58).

La bonanza cafetera entre 1900 y 1930 fue el motor de inicio para la industrialización del país. El procesamiento industrial, el transporte y la comercialización del café, estaban liderados por la recién surgida burguesía nacional. Estos grupos empresariales controlaban la exportación del producto y gracias a este repunte económico, operaron a su vez como comerciantes

industriales, iniciando la primera industrialización en Colombia (Dudley, 2016). La industria cafetera amplió y consolidó un mercado interno nacional, ayudó a formar grandes capitales y con el procesamiento del grano, posibilitó la creación de un mercado de fuerza de trabajo asalariado en las ciudades. Los obreros y obreras de las trilladoras de café fueron los primeros trabajadores en un sistema capitalista urbano-rural en Colombia, modelo que se replicaría en las demás industrias nacionales (LeGrand, 1988).

Los grupos empresariales antioqueños, que desde los inicios de la producción industrial cafetera a finales del siglo XIX invirtieron en esta agroindustria, cosechaban gran parte del café de exportación y gestionaban sus propios procesos de procesamiento, transporte y exportación de café, alcanzando el apalancamiento financiero necesario para consolidar una industria diversificada de bienes y servicios en todo el departamento de Antioquia, la expansión e higienización de Medellín y de las principales ciudades antioqueñas y sobre todo el nacimiento y notable crecimiento de la industria textil en Medellín (figura 79), la más extensa de todo el país (Archila Neira, 1991).



Figura 79. Fábrica de textiles, Medellín. C.a. 1910 (Posada Callejas, 1918, pág. 230).

Entre 1900 y 1939 se crearon las primeras fábricas textiles, de bebidas, alimentos, tabaco, vidrio, zapatos, sombreros, imprentas, químicos, jabonerías, de materiales de construcción, metalmecánicas, hidroeléctricas y empresas de servicios públicos en las principales ciudades. En Bogotá sobresalieron las industrias cerveceras, de bebidas gaseosas y chocolate. En Manizales, por su parte, el crecimiento industrial y poblacional nunca alcanzó los niveles de Medellín, no obstante, cobraron importancia nacional sus industrias textiles, de café, chocolate,

fósforos, metalmecánica, toneles para licores, jabones, golosinas y licores, entre otras (Archila Neira, 1991).

En 1920 ya operaba de forma extendida la industria moderna, en ciudades cada vez más pobladas. En ese año se produjo una huelga de cerca de 350 obreras de la fábrica textil de Bello, Antioquia, que había sido fundada en 1904. Este hecho histórico marcó la consolidación de la clase obrera en Colombia. La industria nacional liderada por la nueva burguesía colombiana se originó en gran medida gracias a la acumulación de capital dinero y divisas, derivadas de la agroindustria cafetera. No obstante, inversores extranjeros que vieron en Colombia el potencial de este crecimiento económico desde finales del siglo XIX, se sumaron al desarrollo industrial del país (Archila Neira, 1991).

Uno de los ejemplos más notables de creación de industria en Colombia con capitales extranjeros fue la fábrica de cerveza Bavaria²⁷(figuras 80 y 81), localizada en la Carrera 13 con calle 28 de Bogotá. Las instalaciones fueron diseñadas y construidas por el ingeniero español Alejandro Manrique Canals, entre 1888 y 1891, por encargo de su propietario, el alemán Leo Kopp. En predios cercanos a la fábrica, Leo Kopp fundó además el barrio La Perseverancia, uno de los primeros barrios obreros en Colombia. La fábrica operó hasta 1980, cuando fue trasladada a las afueras de la ciudad. En las décadas de 1980 y 1990 se adelantó un proyecto de renovación urbana que incluyó la construcción de la avenida trece y todo el primer bloque de edificios del costado oriental de la fábrica fueron demolidos. Algunas edificaciones interiores fueron objeto de intervención, restauración y adecuación para cambio de uso a vivienda y comercio, integrados a un proyecto arquitectónico de vivienda nueva.



Figura 80.
Publicidad de
la Fábrica de
cerveza
Bavaria.
Bogotá, c.
1910. (AHB).

²⁷ Este conjunto arquitectónico fue declarado Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional, mediante Resolución 618 del 11 de abril de 2002.



Figura 81.
Parque Central
Bavaria,
Bogotá.
Fuente:
Google maps,
2020.

Todo el conjunto urbano se denominó Parque Central Bavaria. Fábricas de cerveza se instalaron en todo el país (figura 82), modificando la cultura y los tipos de productos de consumo masivo.



Figura 82.
Cervecerías
Barranquilla
y Bolívar
S.A., c. 1930
(Silva Guerra,
2017, pág.
111).

En el caso de Bogotá la expansión de los servicios públicos, especialmente el agua potable y la electricidad, también fue fundamental. Entre 1930 y 1950, se instalaron subestaciones de potencia y distribución, mejorando el suministro eléctrico en áreas industriales y residenciales. La planta de tratamiento de agua Vitelma, inaugurada en 1938, fue clave para evitar epidemias en la creciente ciudad. La modernización de las comunicaciones y la instalación de fábricas en nuevas periferias también jugaron un papel importante. Empresas como Molinos El Cóndor, la Compañía Nacional de Chocolates y la Imprenta de la Universidad Nacional (figura 83), reflejan la tendencia de crecimiento industrial hacia el occidente y el sur de Bogotá, partir del núcleo industrial y comercial de San Victorino – los Mártires (Santa Quintero, 2006).

La estación de tren de la Sabana, ubicada en este sector industrial, así como la estación de Usaquén, jugaron un papel crucial en el desarrollo económico y social de la primera ciudad industrial bogotana. Desde la estación de la sabana se conectaba la capital del país con el río Magdalena y el Océano Atlántico, facilitando

el comercio exterior, mientras que la de Usaquén permitía el ingreso de producción agrícola desde el norte, beneficiando las industrias cerveceras. La industrialización de Bogotá también fue impulsada por fábricas de materiales de construcción, como Cemento Samper (figura 84) y Tubos de Gres Moore, que contribuyeron a la modernización física y cultural de la ciudad. Estas fábricas, ubicadas en la periferia, ayudaron a mejorar la infraestructura urbana, como la canalización de aguas y la construcción de alcantarillados.



Figura 83.
Calle de las
Imprentas,
carrera 9, calle
8, Bogotá.
Fuente:
propia, 2005.



Figura 84.
Fachada de la
antigua Fábrica
de cemento
Samper.
Carrera 18 con
calle 15,
Bogotá
(edificio
demolido).
Fuente:
propia, 2005.

Entre 1910 y 1930, se construyó el nuevo edificio de la Estación de la Sabana y talleres de mantenimiento ferroviario (grupo de figuras 85), implementando técnicas modernas en el trabajo del hierro. Empresas como la Fábrica de Pastas el Gallo y Gaseosas Posada Tobón se establecieron cerca de la estación, beneficiándose de su proximidad para la entrada de materias primas y la salida de productos (Santa Quintero, 2006).



Grupo de figuras 85. Talleres ferroviarios de la estación de la Sabana, Bogotá (Santa Quintero, 2018).



José María Sierra Sierra, conocido como don Pepe Sierra, fue un empresario antioqueño que acumuló una de las mayores fortunas de Colombia ligadas a las industrias nacientes y al entorno político Nacional, entre finales del siglo XIX y principios del XX. Su patrimonio se expandió desde Antioquia hasta la Sabana de Bogotá y el Valle del Cauca. A pesar de fracasos en algunas empresas, como bancos y ferrocarriles, su enfoque en el desarrollo de tierras urbanas y rurales aseguró la solidez de su fortuna. Su vida empresarial sigue siendo objeto de estudio por su impacto en la historia urbana (figura 86), económica y social de Colombia (Molina Londoño, 2022).

La diversificación industrial fue extensa en las ciudades vinculadas a la agroindustria del café, sin embargo, las trilladoras seguían empleando una parte

muy importante de la fuerza de trabajo urbana. En 1918 el 48% de las 2164 obreras de las fábricas y talleres de Medellín trabajaban en las trilladoras de café, en 1922 en Manizales, de las 467 obreras, el 57% trabajaban en estas fábricas y en 1925 el 41% en Cali, trabajaban en talleres e industrias vinculadas a las trilladoras (Archila Neira, 1991).



Figura 86. Inmueble del empresario Pepe Sierra (1843-1921), carrera 7, calle 21, Bogotá. Fuente: propia, 2005.

3.5.1. Industria cafetera. Caldas y su contexto

En el caso de Manizales, empresarios cafeteros como Pedro José Mejía Jaramillo y Eduardo Walker propietarios de la finca La Manuela y la hacienda de La Cabaña, respectivamente, impulsaron la creación de empresas comerciales desde finales del siglo XIX. En 1881 Alejandro Gutiérrez, Pedro Uribe Ruiz, Manuel Grisales y Antonio Pinzón fundaron el Banco Industrial de Manizales y en la misma década se crearon los Bancos de Manizales, el Banco Prendario y el Banco de Depósitos, casas cambiarias de divisas que crecieron a la par con las trilladoras y comercializadoras de café. Compañías exportadoras como Pinzón y Huth, American Coffe Corporation, Casa Inglesa de Jones y Alejandro Ángel, se fundaron a principios del siglo XX y llegaron a emplear más de dos mil personas en el proceso de escogencia del grano (Valencia Llano, 1990).

La ciudad se convirtió en un centro estratégico para el funcionamiento de las trilladoras más grandes de la región. Pantaleón González, propietario de la finca El Arenillo (figura 87), importó la primera trilladora manual en 1894 y más tarde en la década de 1900 se establecieron las trilladoras La Oriental (figura 88) y La Estrella,

a estas le siguieron La Argentina, El Porvenir y La Americana. A partir de la acumulación de capital de las primeras décadas de la producción industrial de café, empresarios como Francisco Jaramillo Ochoa, Carlos E Pinzón, Sinforoso Ocampo y Antonio Arango, diversificaron la industria en Manizales. Este crecimiento económico, derivó en la fundación del Banco de Caldas en 1915 y el Banco del Ruiz en 1916. En 1919 se creó la Empresa de Hilados y Tejidos de Caldas, más tarde llamada Tejidos Única (Leguízamo, 2019).



Figura 87. Antigua Finca y trilladora El Arenillo, zona rural de Manizales. C. 2000, BIC municipal. Colección hemerográfica del Archivo Histórico de Manizales (AHM).

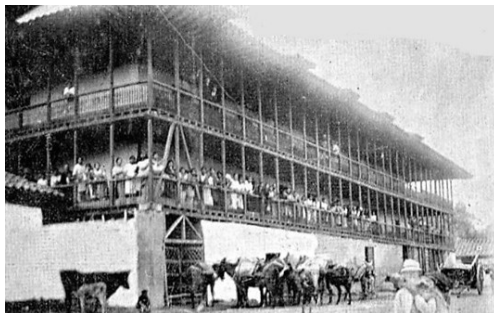


Figura 88. Trilladora La Oriental, Manizales, c.1920. Colección hemerográfica del Archivo Histórico de Manizales (AHM).

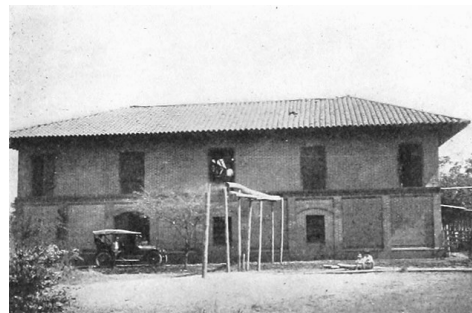


Figura 89. Trilladora y bodegas La María. A una calle de la estación del ferrocarril en Cali. C. 1915 (Posada Callejas, 1918, pág. 655).

Los mayores exportadores de café y dueños de las principales trilladoras instalaron sus agencias de compra principalmente en Medellín, Manizales y Cali (figura 89). En ciudades como Mariquita, Pereira, Armenia, Girardot, Honda o Cartago, surgieron trilladoras con menor capacidad, pero que igualmente se dedicaban a la compraventa de café verde y prestaban el servicio de trilla y acopio, al tiempo que servían como casas comerciales de todo tipo de bienes.

A través de esta producción industrial, se recogía toda la cosecha del país, y fue el canal de comercialización por excelencia mediante el cual se determinaban los precios internos y se ejercía un control de la mano de obra y la agroindustria cafetera en general. La rápida tecnificación y especialización de procesos que se fueron introduciendo en los mecanismos de trillado, se dio a la par de la

investigación, las mejoras científicas y técnicas que se desarrollaron para el cultivo y el beneficio²⁸.

Estos avances científicos y tecnológicos permitieron la producción de diferentes calidades de café, las cuales recibieron valoraciones diversas en los mercados internacionales bajo las denominaciones de variedades Medellín, Manizales, Colombia y Armenia, entre otras. La comercialización del café, junto con la implementación de tecnología avanzada en el beneficio del grano y la trilla, crearon condiciones propicias para la acumulación de capital, la adquisición de experiencia empresarial y el avance tecnológico y social, que a su vez impulsó el proceso de industrialización en el país (Zambrano Pantoja, 1998).

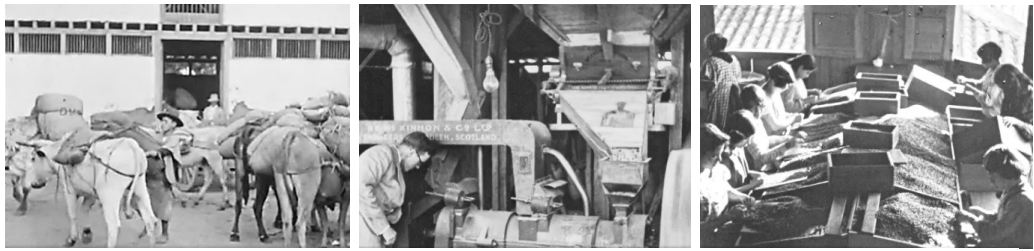
Las guerras civiles en Colombia a finales del siglo XIX produjeron la movilización de gran parte de la población rural hacia las principales ciudades. En las primeras décadas del siglo XX los pequeños latifundios cafeteros fueron pasando a manos de grandes terratenientes y la nueva población urbana suplió la necesidad de mano de obra de las industrias en crecimiento. En 1905 la población en las ciudades pasó de 4.319.000 habitantes a 8.702.000 en 1938 (Vega Cantor, 2002). El ordenamiento del territorio colombiano propuesto por Ernesto Guhl (1975), consideró las áreas de mayor influencia industrial con un epicentro regional, dividiendo a Colombia en seis zonas: Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga y el Viejo Caldas.

Esto subraya las seis principales zonas pobladas del país hasta 1976, siendo el Viejo Caldas la zona con mayor densidad poblacional promedio de las seis. Lo que indicaría la relevancia que tuvo la agroindustria cafetera como detonante del crecimiento industrial y económico en Colombia entre 1900 y 1930 (grupo de figuras 90). Paralelamente con el crecimiento industrial, los centros estratégicos para el transporte, poblaciones con estaciones de ferrocarril y puertos fluviales, aumentaron notablemente su crecimiento demográfico, sobre todo aquellos vinculados al transporte de café como Barranquilla, La Dorada, Honda, Puerto Berrío y Girardot (Archila Neira, 1991).

Cundinamarca lideró la producción cafetera en Colombia hasta el año 1900, pero a partir de 1913 Caldas, Antioquia y Cundinamarca tuvieron un volumen de producción similar. Entre 1913 y 1932, la dinámica productiva de café a nivel nacional cambió notablemente, mostrando un acelerado crecimiento, que pasó de 1069 sacos en 1913 a 3454 en 1932, convirtiéndose Caldas en el mayor productor del país (figura 91). En esas dos últimas décadas, Caldas quintuplicó su producción, Antioquia la triplicó aproximadamente y Cundinamarca solo la duplicó. Manizales

²⁸ “El beneficio de café consiste en la serie de pasos de procesamiento del café para eliminar todas las capas del fruto sin afectar su calidad y rendimiento (...) Una vez recogido, el café se somete al despulsamiento, fermentación, lavado y secado (...) Es una transformación primaria del grano que se realiza en la finca antes de ser llevado a la trilladora donde se eliminará la última capa llamada “pergamino” para que pueda ser tostado” (Santa Quintero, 2019, pág. 74).

se consolidó entonces como el mayor centro urbano cafetero del Colombia (Satizabal Villegas, 2012).



Trilladora La Oriental, Manizales, c.1920.



Transporte de café. Ferrocarril de La Dorada, c.1930.

Bodegaje de café en Barranquilla, c.1930.

Embarque de café, Barranquilla, c.1930.

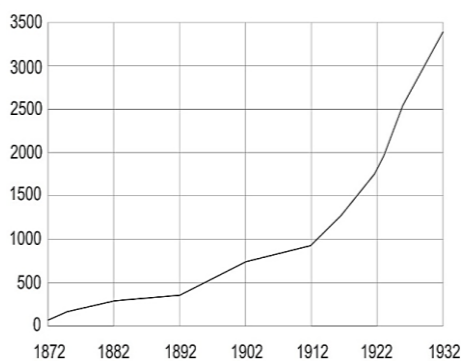
Grupo de figuras 90. Proceso industrial y de transporte de café trillado en Manizales 1900 – 1930. Colección hemerográfica del Archivo Histórico de Manizales (AHM).



Figura 91. Exportadores de café, Manizales, 1920. Tomado de Colombia a través de la fotografía 1842 – 2010. En (Estrada, 2011).

Caldas no solo era el punto más estratégico para el comercio y el transporte de café en el Gran Caldas a partir de 1880, sino que también se convirtió en el mayor productor de café del país a partir de la década de 1920 (Palacios, 2009), (grupo de tablas 3).

Departamentos	1900	1913	1932
Caldas	-	199	1004
Antioquia	90	185	618
Cundinamarca	230	200	406
Norte de Santander	150	200	270
Santander	120	105	150
Tolima	-	60	448
Valle del Cauca	20	50	354
Otros	-	70	204
Total	610	1069	3454



Exportaciones de café en sacos de 60 kilos entre 1872 y 1932 en Colombia (Kalmanovitz, 2007, pág. 54).

Producción por departamentos 1900 – 1932 (valores en miles de sacos de 60 kilogramos de café verde). Fuente: información tomada de (Kalmanovitz, 2007).

Puerto	1905	1912	1918	1938
Girardot (Cundinamarca)	5.810	10.042	13.412	25.307
Ambalema (Tolima)	-	6.285	6.863	7.403
Honda (Tolima)	500	-	-	8.257
La Dorada (Caldas)	9.550	8.636	7.799	13.723
Puerto Berrío (Antioquia)	3.738	4.511	6.667	18.059
Calamar (Bolívar)	-	2.211	9.530	15.617
Barranquilla (Atlántico)	40.115	48.907	64.543	152.348

Grupo de tablas 3.

Número de habitantes. Evolución demográfica entre los años 1905 y 1938 de los principales puertos sobre el río Magdalena. Fuente: Información tomada de (Archila Neira, 1991).

Esto podría explicar la notable configuración de un sector urbano homogéneo de arquitectura republicana en Manizales entre 1920 y 1930, una mayor electrificación de las ciudades y pueblos caldenses y un mayor nivel de vida, con ciudades más higienizadas, servicios públicos modernos y equipamientos públicos con mayor cobertura, durante la primera mitad del siglo XX, seguido de Antioquia y Cundinamarca. Esto también mostraría la relación directa entre la producción cafetera y el desarrollo económico y social de los territorios. Antioquia, Cundinamarca, los Santanderes, Tolima y Valle del Cauca (así como Huila, Cauca, Nariño y las zonas montañosas de Santa Marta) también han sido departamentos productores de café.

En todas las zonas montañosas de Colombia existe una tendencia hacia la siembra de café por ser una actividad agrícola que puede representar mayor o más estable rentabilidad para el suelo rural y la compra del grano generalmente segura para los pequeños y medianos productores. La topografía y altitud de gran parte del Viejo Caldas permitió concentrar los cultivos de café en una menor extensión de suelo rural, dedicado la agricultura de su zona andina casi en exclusiva al café.

En 1912 Caldas contaba con una extensión de 13.873 kilómetros cuadrados. Por su parte en Antioquia, con una extensión de 63.600 kilómetros cuadrados y en Cundinamarca con 24.210 km², dispersaron sus cultivos de café, según la altitud de las poblaciones productoras y diversificaron su agroindustria e industrias urbanas con amplias gamas de sectores productivos (Palacios, 2009). La economía en Caldas centró notoriamente sus esfuerzos en la producción de café y esta especificidad de la caficultura permeó todos ámbitos culturales, sociales y económicos a lo largo de todo el siglo XX hasta hoy (Zambrano Pantoja, 1998).

El recién creado departamento de Caldas se consolidó desde las primeras décadas del siglo XX como el eje Cafetero de Colombia, con una cultura particular, claramente reconocible y empleada en muchas ocasiones como marca o imagen corporativa de sectores públicos y privados (figura 92), (Tirado Mejía, 1988).

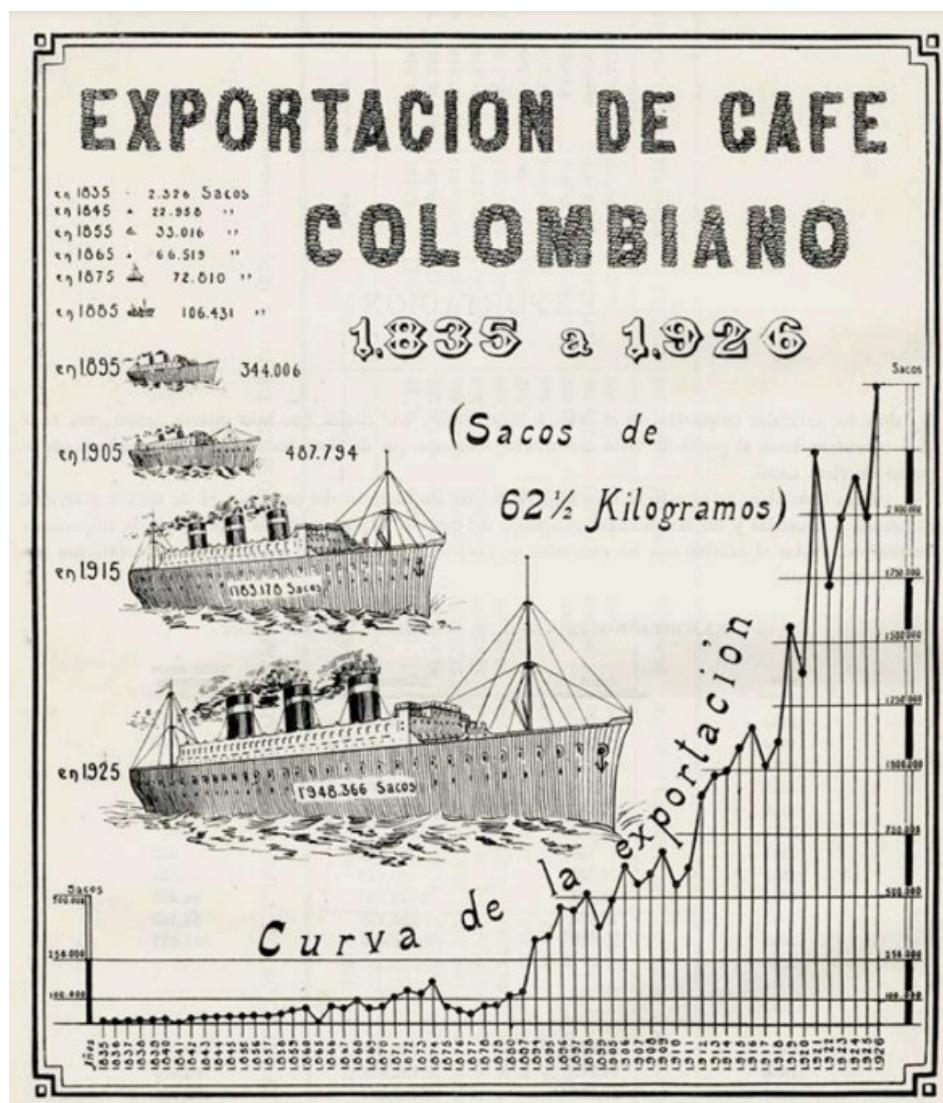


Figura 92. Imagen de las exportaciones, 1835 a 1926 (Monsalve, 1927, pág. 13).

La información hasta aquí recogida permite interpretar que, aunque el Gran Caldas fue el mayor productor de café en el periodo de estudio, las actividades de

comercialización y transporte del café de exportación posibilitaron una mayor acumulación de capital, lo que fortalecería la industria de Medellín y Barranquilla, por encima del eje cafetero, Cundinamarca, Tolima o Valle del Cauca. Parcialmente podría concluirse que el patrimonio industrial colombiano entre 1900 y 1930, se da a partir de la bonanza cafetera, con el Gran Caldas como centro productor.

Los empresarios antioqueños, Barranquilleros y extranjeros lideraron su comercialización y transporte, logrando el apalancamiento financiero necesario para iniciar la industrialización del país, consolidando los principales centros industriales en Medellín y Barranquilla, seguidos de Bogotá, Cali y Manizales. Estos hechos transformaron para siempre el territorio físico, su distribución poblacional, su modelo económico y su cultura material e inmaterial, factores intrínsecos y extrínsecos a Colombia que dieron comienzo a la desindustrialización del país a partir de la década de 1940 (Clavijo et al., 2012), siendo el periodo de este estudio entre 1900 y 1930, un momento relevante para el patrimonio industrial colombiano y el Gran Caldas su primer protagonista.

3.5.2. Declive

No obstante, el vertiginoso crecimiento económico del país en las tres primeras décadas del siglo XX, el proceso colombiano de industrialización tuvo periodos de decrecimiento notorios. Entre 1930 y 1940, a pesar de la Gran Depresión, la producción mantuvo un relativo dinamismo. La década de 1940 estuvo marcada por la violencia bipartidista, lo que imposibilitó el crecimiento industrial, pero la década de 1950 mostró un repunte importante con la creación de nuevas fábricas asociadas al desabastecimiento de productos importados que generó la II Guerra Mundial. Mas tarde, el empleo, el valor agregado, la creación de fábricas y principalmente la industria, perdió gran peso a partir de la década de 1980, en el conjunto de la economía del país (Murad Rivera , 2003).

Estos periodos de declive industrial y de desarrollo socioeconómico, se han visto agravados por la falta de infraestructura de transporte instalada en Colombia. Una recurrente dinámica de abandono, reconstrucción y deterioro, de los medios de comunicación, está presente en el país desde el cese de operaciones de la infraestructura de transporte que había sido construida a principios del siglo XX (Echavarría y Villamizar, 2006).

En la de cada de 1960 se clausuró el cable aéreo Manizales – Mariquita, los ferrocarriles nacionales iniciaron un cese de operaciones generalizado y desmantelamiento en casi todas sus rutas, se eliminó el transporte por el río magdalena para grandes mercancías y de pasajeros, lo que propició el abandono de los puertos fluviales a lo largo del río, con el consecuente despoblamiento de las poblaciones rivereñas, que quedaron desoladas y detenidas en el tiempo, así como

todas aquellas ciudades y pueblos que vinculaban su vida comercial y social a los ferrocarriles (Alvear Sanín, 2005).

Resumen de hechos históricos en Colombia relevantes para este estudio	
1850 – 1880	Colonización antioqueña: acumulación de capital dinero.
1880	Inicio de la agroindustria cafetera tecnificada y exportaciones.
1880 – 1900	Desarrollo semiindustrial, maquinaria a vapor.
1900	La energía eléctrica impulsa la producción de las trilladoras, el volumen de exportaciones y la industria diversificada. Transición de las relaciones de producción de feudalismo a capitalismo.
1900-1930	Consolidación y auge de la industria cafetera, la industrialización diversificada, la modernización de infraestructuras y la higienización de las ciudades.
1930-1948	Proceso de declive cafetero después de la gran depresión.
1948 - 1960	Bogotazo e inicio del desmantelamiento de las infraestructuras de transporte nacionales.
1960	En esta década se clausura el Cable aéreo Manizales – Mariquita (1961). Se detienen las operaciones de los ferrocarriles nacionales y se desmantela gran parte de su infraestructura, ferrovías, talleres, bodegas y estaciones. Se suspende la navegación por el río Magdalena.

Tabla 4. Resumen de hechos históricos en Colombia relevantes para este estudio. Fuente: elaboración propia.

**4. EL SISTEMA DE LA AGROINDUSTRIA
CAFETERA DEL GRAN CALDAS.
EL PATRIMONIO DE LA
CENTRALIDAD Y LAS
INFRAESTRUCTURAS**

4.1. Manizales, principal centralidad urbana cafetera de Colombia entre 1900 y 1930

El poblamiento del sur del antiguo departamento de Antioquia y del norte del antiguo departamento del Cauca, sumado a las características físicas del suelo en zona volcánica, la altitud en las áreas de montaña y la demanda de café en los mercados internacionales, configuraron las condiciones necesarias para que se desarrollara rápidamente la agroindustria cafetera del Gran Caldas (Palacios, 2002), (figura 93).

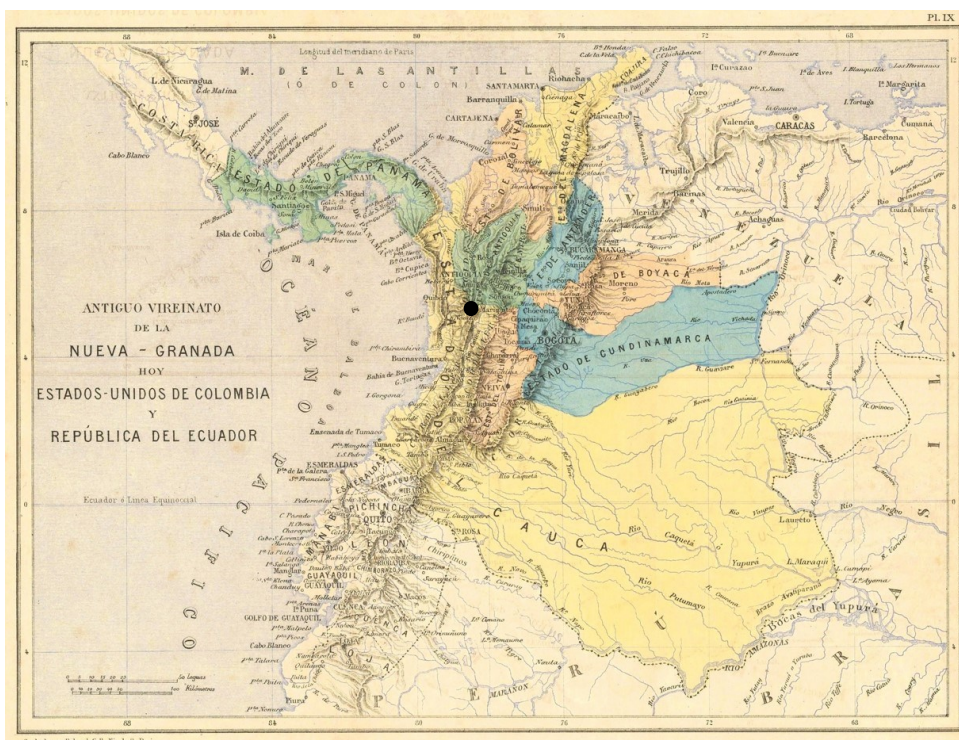


Figura 93. El punto negro localiza a Manizales en el borde inferior del Estado de Antioquia, en límites con el Estado del Cauca. Mapa de Estados Unidos de Colombia, 1883 (Pereira, 1883).

Manizales, debido en un principio a las actividades comerciales, posteriormente con el auge del café, y especialmente por el privilegio del cual gozó hasta 1927 de ser el sitio de paso obligado hacia el Magdalena medio de los demás centros urbanos de la región y de su producción, se instauró como el centro urbano de mayor jerarquía de esta zona (Satzabal Villegas, 2012, pág. 5).

El café que salía de Manizales llegaba a Mariquita por el cable aéreo. Allí se conectaba con el Ferrocarril de La Dorada, donde era embarcado en los vapores que viajaban por el río hasta Barranquilla. Una vez en este puerto fluvial, la carga se transportaba en el ferrocarril de Bolívar hasta el muelle de Puerto Colombia para su exportación por el mar Caribe (Satzabal Villegas, 2012).

Cuando los ferrocarriles de Caldas y del Pacífico se conectaron en 1927 el volumen de las exportaciones de café empezó a aumentar en el puerto del Pacífico y Armenia paso a ser el principal nodo comercializador de café de la del Eje Cafetero, superando a Manizales, circunstancia que se acentuó con el cierre del muelle de Puerto Colombia en 1936, (Satizabal Villegas, 2012). Las exportaciones continuaron utilizando ambas rutas, según la cercanía más conveniente y los dos puertos siguieron funcionando paralelamente con la apertura de Bocas de Ceniza en la desembocadura del río Magdalena en Barranquilla (figura 94).

Rutas de salida del café desde el Gran Caldas, 1900 y 1930

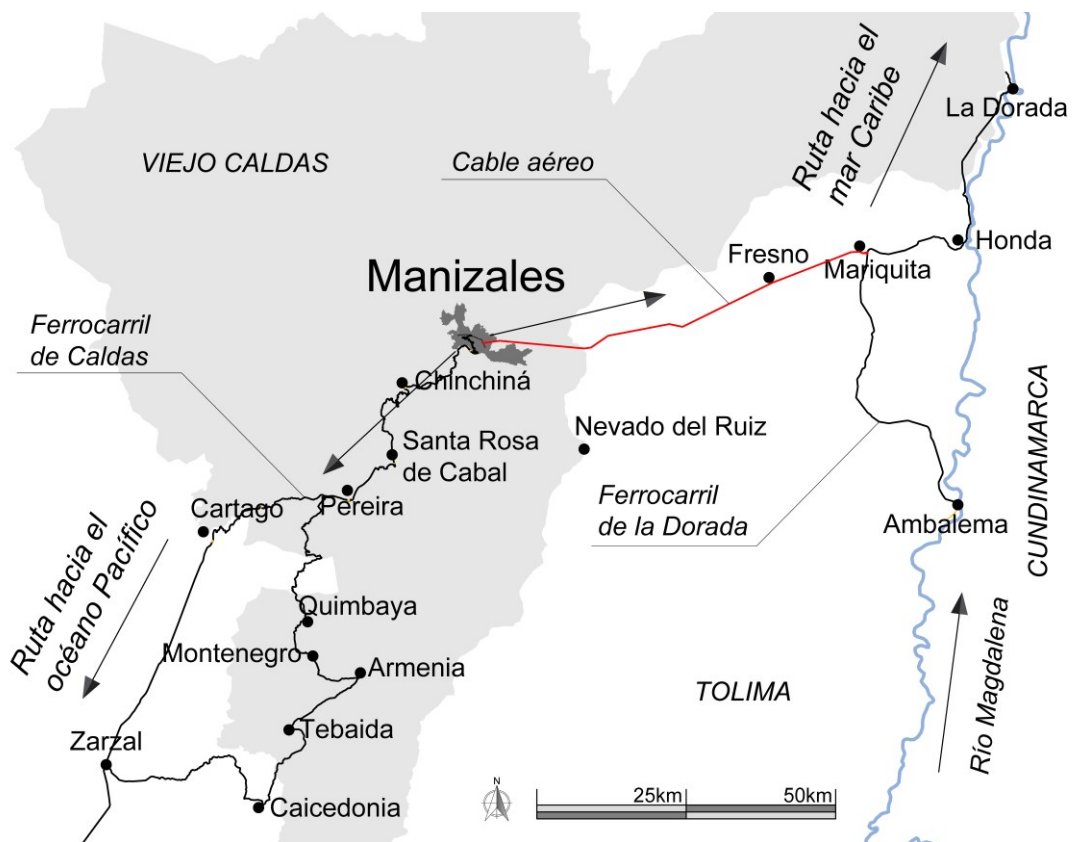


Figura 94. Rutas desde el Gran Caldas, 1900 y 1930. Fuente: propia

Las rutas funcionaron hasta la década de 1960 cuando todo el sistema ferroviario y del cable aéreo Manizales - Mariquita fueron clausurados y remplazados por vías carretables que se estaban construyendo desde la década de 1940 a nivel nacional (Palacios, 2002). El ferrocarril de Caldas salía de Manizales haciendo la ruta hasta Armenia o la ruta hasta Cartago (Cartago, puerto sobre el río Cauca en departamento del Valle del Cauca y Puerto Caldas, su puerto en la orilla opuesta del río, perteneciente al departamento de Caldas). Ambos ramales confluían en Zarzal, Valle del Cauca, donde empalmaban con el Ferrocarril del Pacífico (Satizabal Villegas, 2012).

4.1.1. Manizales

Con la fundación de Manizales en 1849, el antiguo departamento de Antioquia estableció un enclave estratégico en su extremo sur, en límites con el Antiguo departamento del Cauca. Un punto distribuidor de caminos con conexión hacia el Pacífico, hacia el río Magdalena al oriente y Hacia el río Cauca al occidente. Pronto Manizales se convierte en un nodo comercial, de compraventa de ganado para la arriería, lugar de comercio y de defensa militar (Monsalvo y Bedoya, 2014).

Fue un eje territorial determinante para la economía del centro y occidente de Colombia desde su fundación hasta 1930, cuando fue la principal central de acopio para las exportaciones e importaciones de mercancías regionales, así mismo fue un nodo conector de la región occidental del país con la capital nacional. Las rutas que conectaron a Manizales con los puertos marítimos de Barranquilla – Puerto Colombia en el mar caribe y Buenaventura en el océano Pacífico, permitieron la movilidad del grano del Gran Caldas desde 1880 hasta la década de 1960 a través del cable aéreo de Manizales a Mariquita, de los ferrocarriles y la navegación por el río Magdalena. En Manizales se estableció la capital del nuevo departamento de Caldas en 1905, ciudad que experimentó su mayor esplendor económico entre 1900 y 1930 (Palacios, 2009).

El mundo Antioqueño tangible e intangible, llevó consigo la cosmovisión religiosa, arquitecturas, técnicas constructivas, ordenamiento urbano, modelo económico y todos aquellos elementos identitarios (Santa Quintero, 2021). Desde su fundación, la ciudad fue configurada siguiendo el patrón de cuadrícula, con una distribución de parcelas homogéneas y una centralidad abierta alrededor de la cual se emplazaron la iglesia y los principales establecimientos de gobierno y de comercio (Valencia Llano, 1990), dejando algunas áreas periféricas para futuros habitantes.

Hacia el año 1851, el núcleo urbano ya contaba con una población de seiscientos cincuenta habitantes, con un promedio aproximado de seis personas por vivienda y ciento cinco viviendas distribuidas en alrededor de veinticinco manzanas. Para 1870, el centro fundacional de Manizales había experimentado un crecimiento demográfico significativo, alcanzando una cifra de 3.890 habitantes. Este crecimiento urbano generó una mayor oferta y demanda de bienes y servicios que iba en aumento (Monsalvo y Bedoya, 2014), (figura 95).

La estructura urbana de la ciudad está determinada desde sus orígenes por las carreras 21, 22 y 23 como ejes estructurantes. Posee un amplio sector complementario de tipología urbana ortogonal que se desarrolla entre 1849 y 1925 sobre una zona relativamente plana, conocido como centro tradicional. En este centro tienen presencia las principales actividades institucionales, comerciales y de servicios, así como el esparcimiento y la cultura, además de un amplio sector de

vivienda. El conjunto tiene como centro gravitacional la plaza de Bolívar. El sistema urbano de Manizales genera, desde sus orígenes y prácticamente hasta 1970, un fenómeno de clara lectura jerárquica, caracterizado por una estratificación concéntrica organizada, desde las clases más altas en su centro, que es su punto más alto topográficamente, hasta los estratos socio económicos más bajos en las periferias, algunas de ellas sobre laderas de gran pendiente. (Satizabal Villegas, 2012, pág. 30)



Figura 95. Manizales, Calle 13 con la primera Calle Real. C. 1910. Colección hemerográfica del Archivo Histórico de Manizales (AHM).

Dicho crecimiento estuvo marcado por la continuidad de manzanas que seguían el trazo ortogonal, hacia áreas periféricas. Esta evolución dio lugar a la ampliación de los servicios públicos y a la creación de nuevos equipamientos colectivos. Junto con los desafíos impuestos por la topografía y las condiciones geográficas de la ciudad, las nuevas zonas urbanizadas dieron lugar a la morfología y estructura urbanas de la Manizales de 1930 (Satizabal Villegas, 2007).

Un crecimiento en cadena surge gracias al procesamiento del café en Manizales, que hace incrementar su población, lo que a su vez hace acrecentar su variedad industrial. Se establecieron fábricas de telas equipadas con maquinaria industrial y entre 1900 y 1924, se registraron alrededor de noventaicinco industrias que empleaban a más de doce mil trabajadores y trabajadoras (Valencia Llano, 1990).

El texto *Colombia cafetera* (1927) de Diego Monsalve, expone la industria de Manizales y de caldas de la siguiente forma:

INDUSTRIA FABRIL. -Principia a desarrollarse esta industria que promete para el porvenir muy halagüeños resultados. La fábrica más importante que funciona hoy en el municipio de Manizales es la de hilados y tejidos de algodón, con planta eléctrica propia, magníficos edificios y maquinaria moderna de primera clase. Tiene una capacidad productiva hasta de 8,000 yardas de género por día y un consumo de 25 toneladas de algodón desmotado, mensualmente. La fábrica en plena producción ocupa 200 obreros y su costo asciende a \$ 500,000. La de cigarrillos, con una magnífica maquinaria y fuerza eléctrica con un personal de 100 obreros y con una producción de 80 a 100 gruesas. La fábrica de bujías o parafina movida por vapor, la producción mensual puede ser hasta de 250,000. La fábrica de fósforos *el Ruiz*, movida por fuerza eléctrica. La de puntillas, movida también por fuerza eléctrica y que elabora hasta 2,500 kilogramos por mes. La fábrica de encauchados, sin maquinaria, manufactura hasta 500 yardas de tela por mes. La de hilados y tejidos de fique, movida por fuerza eléctrica y que teje unos 2,800 sacos mensuales. Tres fábricas: de jabón que elaboran hasta 61,000 kilogramos mensuales. La fábrica de bebidas gaseosas con una muy buena maquinaria y cuya elaboración es de 20,000 botellas por mes. Hay otras muchas pequeñas fábricas para elaboración de chocolates, café, camisas, sombreros de tela, etc., etc. (...)

COMERCIO. -El comercio de Caldas es uno de los que goza de mejor crédito en el exterior. Sus transacciones son activas y surte de mercancías no sólo a todos sus municipios, sino también a muchos de los pueblos de los departamentos del Valle y Tolima y a la intendencia

del Chocó. Su balance comercial deja anualmente un saldo favorable en la exportación.

La exportación del departamento en el año de 1923 fue, por ejemplo, la siguiente:

442,451 sacos de café *	\$ 4.239,984
50,014 cueros de res.....	126,035
4,648 libras de oro**.....	831,680
336,000 sombreros de paja.....	<u>285,600</u>
TOTAL.....	***\$ 5.483,299 ²⁹

(Monsalve, 1927, pág. 321).

En el texto de Monsalve (1927), la trilla no queda incluida como industria nacional y aparece asociada a las cifras de exportaciones de café trillado, proceso realizado en las fincas y en las nacientes trilladoras urbanas de propiedad de estos caficultores y casas exportadoras. Comparando la cifra de exportaciones de sacos de café en 1923 (442.451 sacos) con la del censo cafetero de 1932, (960.000 sacos) en Caldas, el aumento fue del 117% en 9 años, ese mismo año este departamento se posiciona como primer productor del país con “1.003.700 sacos de producción total (43.700 sacos para el consumo interno)” (FNC-Censo-Cafetero, 1933, pág. 1).

Con el creciente desarrollo industrial, del que sería el nodo estratégico de toda la región, se da la primera expansión urbana alrededor del centro fundacional (Monsalvo y Bedoya, 2014), “sectores como Los Agustinos, San José o barrio Colón, San Antonio, Parque Caldas y San Joaquín o Hoyo Frío”, se emplazaron como extensión de la fundación (Alcaldía-de-Manizales, 2017),

Gran parte de la producción del Viejo Caldas salía de Manizales y desde allí hasta Mariquita, donde se conectaría con el ferrocarril de La Dorada para su embarco por el río Magdalena hasta Barranquilla y su posterior exportación desde el muelle de Puerto Colombia en el mar Caribe (Valencia Llano, 1990). “El cable se puso al servicio en 1922 y produjo una verdadera transformación económica en el departamento de Caldas y especialmente en Manizales y regiones circunvecinas” (Valencia Llano, 1990, pág. 91).

La estación del cable aéreo en Manizales, la Camelia, construida en las afueras de la ciudad, contaba con un amplio patio de descargue de mulas, que llegaban de todos los centros productores del departamento, estaba localizada en uno de los puntos más altos de la línea del camino principal de la ciudad, que permitió el trazo más eficiente del cable para atravesar la cadena de montañas de la cordillera hasta

²⁹ (Asteriscos fuera del texto original) *Sacos de café de 62.5 kilogramos cada uno (125kg = una carga. Un saco a cada lado de una mula). **Libras de oro: expresión de peso utilizada en Colombia donde 1 libra es equivalente a 0.45 kilogramos. ***\$ pesos oro: expresión monetaria (5 pesos equivalían a 1 libra esterlina) hasta 1931 cuando Colombia pasa su vinculación al dólar (BLAA-PatrónOro, 1990).

la región del Magdalena. El desarrollo de Manizales se estaba previendo y planificando desde finales del siglo XIX, como una necesidad de la región cafetera, tal y como se leen en el *Libro Azul de Colombia* (1918):

Muy fundadas esperanzas abriga Manizales de que sus vías de comunicación habrán de mejorarse considerablemente el día, no lejano, en que se termine el cable aéreo que habrá de comunicarla con Mariquita, cable que hoy se encuentra a unos 40 kilómetros de la cabecera. Igual cosa aguarda del ferrocarril de Caldas, que habrá de unir su capital con el Departamento del Valle, yendo a unirse con el ferrocarril del Pacífico. (Posada Callejas, 1918, págs. 325-326)

Sobre la industria y el comercio de Manizales, el libro menciona que:

Es verdaderamente consolador el movimiento de las industrias y el comercio en esta ciudad. Cuenta con varias fábricas, algunas de ellas de bastante importancia, que dejan a sus propietarios un buen rendimiento y enaltecen a Manizales como ciudad manufacturera. En cuanto al comercio, es cosa ya sabida que el de esta ciudad de distingue por su seriedad y honradez. El comercio de importación y exportación se hace por los puertos de Buenaventura y Barranquilla. (Posada Callejas, 1918, pág. 326)

Efemérides de la ciudad.

1848. Se hace el desmonte para la fundación de la ciudad.

1849. Se entregan los primeros solares, se construyen los primeros edificios y se erige el Distrito Parroquial de Manizales.

1850. Se posesionan los primeros empleados municipales, y se bendice la primera capilla.

1864. Se establece el juzgado del circuito.

1873. Se funda el primer banco.

1875. Se introduce la primera imprenta y se funda el primer periódico, llamado El Ruiz.

1876. Manizales es capital de la Provincia del Sur.³⁰

1895. Manizales es cabecera del Circuito Judicial del Sur.

1897. Se establecen el tribunal y el juzgado superior.

1899. Se instala el servicio telefónico.

1900. Se erige la diócesis de Manizales.

1902. Es consagrado el primer obispo.

1905. Manizales es capital del Departamento de Caldas.

1909. Se inaugura el alumbrado público de la ciudad y empieza a funcionar la escuela normal de varones.

1910. Empieza sus labores la escuela normal de señoritas.

³⁰ El texto hace referencia a “la provincia del sur, perteneciente al Estado de Antioquia, de los Estados Unidos de Colombia” (ver mapa de 1883).

1014. Se inaugura el instituto universitario³¹. (Posada Callejas, 1918, pág. 327)

En el mismo texto, se encuentra información que indica que para 1918, ya operaban en Manizales setenta y una casas de comercio importadoras de todo tipo de productos, así como casas exportadoras, dieciséis de café, nueve de oro y plata, ocho de cacao y cuatro de pieles. Puede verse por las fechas de fundación de muchos establecimientos comerciales en la ciudad, que la erección de Manizales como capital del nuevo departamento, en 1905, dinamizó rápidamente el crecimiento económico, urbano y poblacional a partir de ese momento (Posada Callejas, 1918), (figura 96).



Figura 96. Compraventa de bueyes de arriería, plaza de Bolívar. Al fondo la catedral y un edificio de comercio. Manizales. C.1920 (Raices-Paisas, 2015).

Sucursales de los principales comercios de Medellín (capital de Antioquia), se instalaron en la nueva capital en esta década, atrayendo igualmente familias trabajadoras, sobre todo de las zonas rurales de los pueblos de la colonización antioqueña (Valencia Llano, 1990). Podría deducirse que se produjo un nuevo impulso del flujo poblacional hacia el sur, pero esta vez en asentamientos urbanos

³¹ El edificio del Instituto universitario es conocido actualmente como *La Concentración Escolar Juan XXIII*, en proceso de intervención integral (2021-2024), Bien de interés cultural del ámbito Nacional, considerado como el edificio construido en bahareque de guadua más importante de Latinoamérica. Mencionado en esta tesis en el punto *El bahareque de guadua* y en el *Anexo III Tecnología del bahareque*.

que empezaron a expandirse y en medio de unas nuevas relaciones de producción, no tanto campesinas, sino más proletarias. Estos nuevos asentamientos de familias trabajadora urbanas, poblaron rápidamente los barrios formados alrededor del centro fundacional de Manizales, consolidando el llamado *centro tradicional* de la ciudad (Satizabal Villegas, 2012), (figuras 97 y 98).

La industriosa Manizales, capital del Departamento de Caldas, República de Colombia, que ocupa uno de los primeros puestos entre las ciudades de la república, ha dado un paso más hacia adelante con la fundación de nuevas fábricas, señal inequívoca de su progreso. Entre las que se han fundado últimamente figura en primer término la de Cigarrillos de la *Sociedad Tabaquera Del Ruiz*, que cuenta con capital de 300,000 oro en acciones suscritas por las siguientes importantes casas de comercio de Medellín: Compañía Industrial Unida Mejía de Cigarrillos, Escobar, Restrepo & Cia.; de Manizales: Alberto & Cía., Gutiérrez, Mejía & Cía., Sinforoso Ocampo C., Manuel Mejía & Cía., Gutiérrez, Sarabia & Cía., Abel Mejía M. y Vicencio Upegui G. (Posada Callejas, 1918, pág. 332)

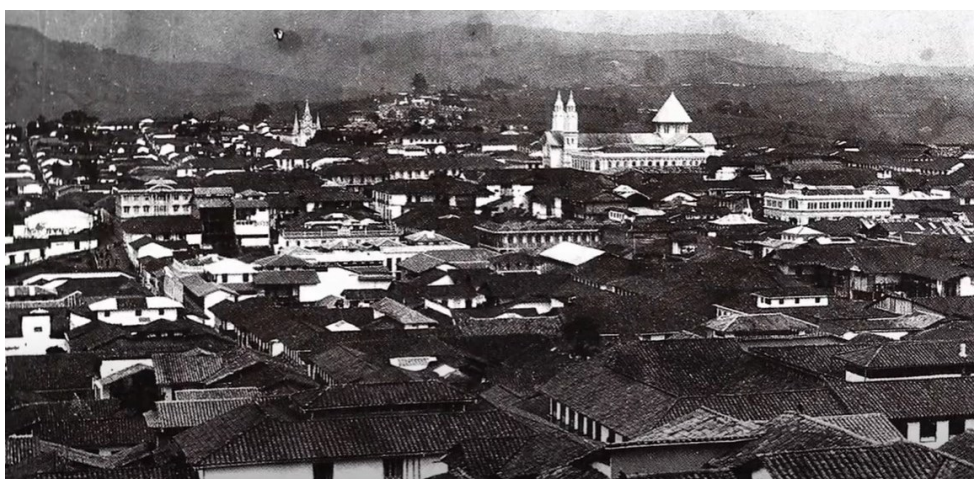


Figura 97. Manizales, c. 1920 (HFM).

En 1927 llegó el ferrocarril de Caldas a Manizales, localizando su estación en un terreno por fuera del centro de la ciudad, en la menor altitud posible, para lograr ajustarse a las pendientes de diseño de las líneas férreas (Ardila Rueda, 2012). Según los datos tomados del sistema de georreferenciación de *Google Earth* para la presente investigación, el último tramo de ascenso del ferrocarril desde la estación Villamaría (1.855 m s. n. m.) hasta llegar a la estación Manizales (2.093 m s. n. m.), tenía una diferencia de unos 238 metros de altitud, haciendo un recorrido sinuoso de 10.13 kilómetros (alcanzando pendientes máximas del 3%, dato que se corrobora con el porcentaje aludido por Ardila Rueda (2012). Desde allí hasta el centro urbano de Manizales (2.130 m s. n. m. en la esquina suroccidental del edificio de la catedral basílica de Manizales), la diferencia de altura era de unos 37

metros y unos 70 metros con respecto de la estación del cable aéreo La Camelia (2.167 m s. n. m.).



Figura 98. Manizales, 1ª Calle Real. c. 1914 (HFM).

Las estaciones del cable y del tren, se encontraban a 2.8 kilómetros de distancia, siguiendo el camino Del Ruiz, sobre la antigua ruta hacia el río Magdalena (figuras 99 – 101).

Manizales y Villamaría. Localización de estaciones de tren y del cable aéreo

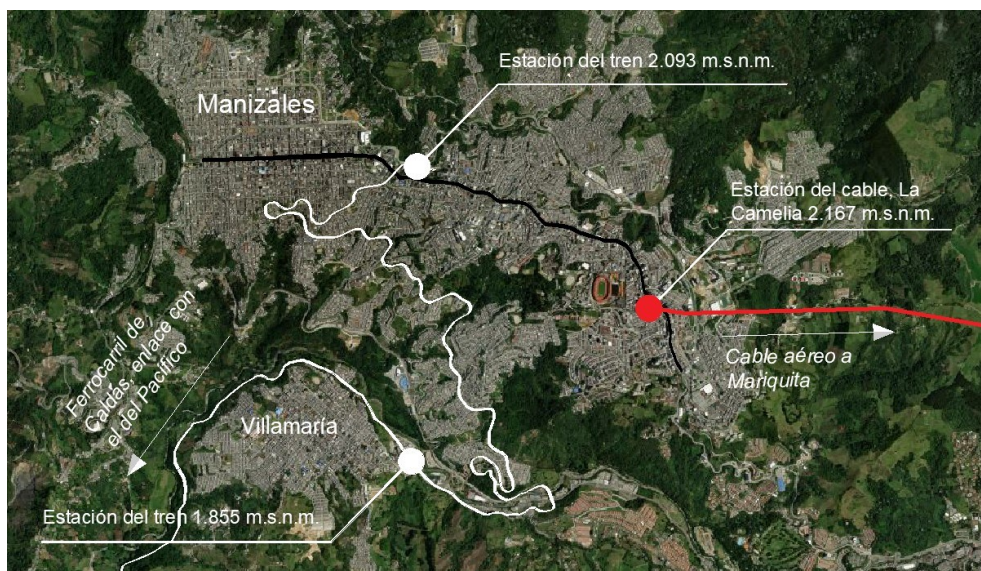


Figura 99. Manizales y Villamaría. Rutas cafeteras de conexión con Manizales 1920 – 1960. Fuente: elaboración propia. Altitudes e imagen base de Google Earth.

El crecimiento de la ciudad e introducción de infraestructuras de transporte ocurre en las tres primeras décadas del siglo XX. La creación de pueblos al sur de

Antioquia, su modelo económico y de producción, propiciaron el rápido crecimiento de Manizales como nuevo eje neurálgico. Desde sus inicios empresas emergentes de la burguesía antioqueña establecieron los primeros asentamientos, proporcionando titulación de predios y créditos a familias campesinas migrantes del sur de Antioquia en su mayoría a cambio del trabajo para la transformación de tierras incultas en suelos productivos (Valencia Llano, 1990).



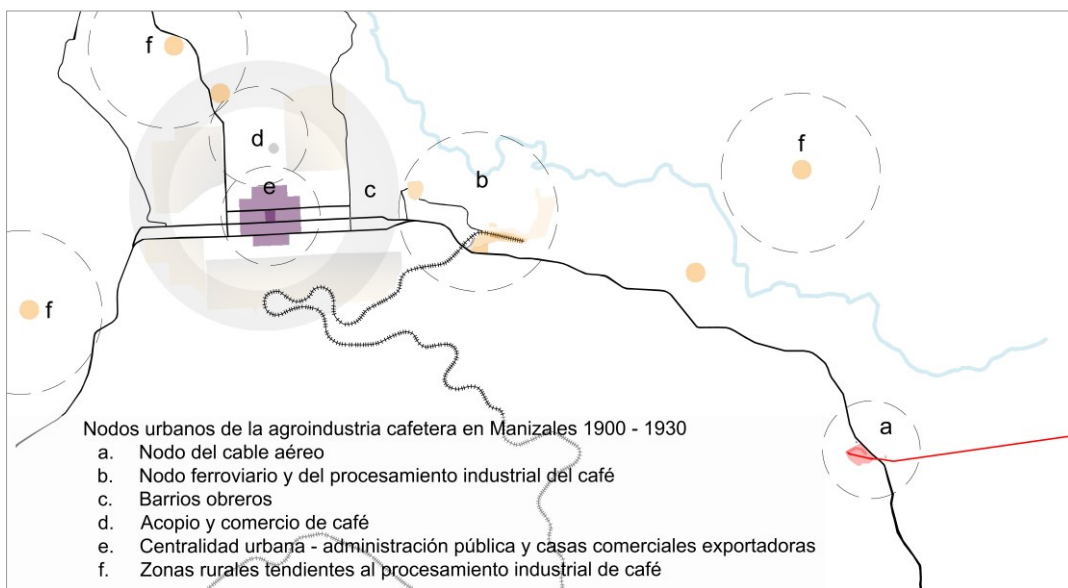
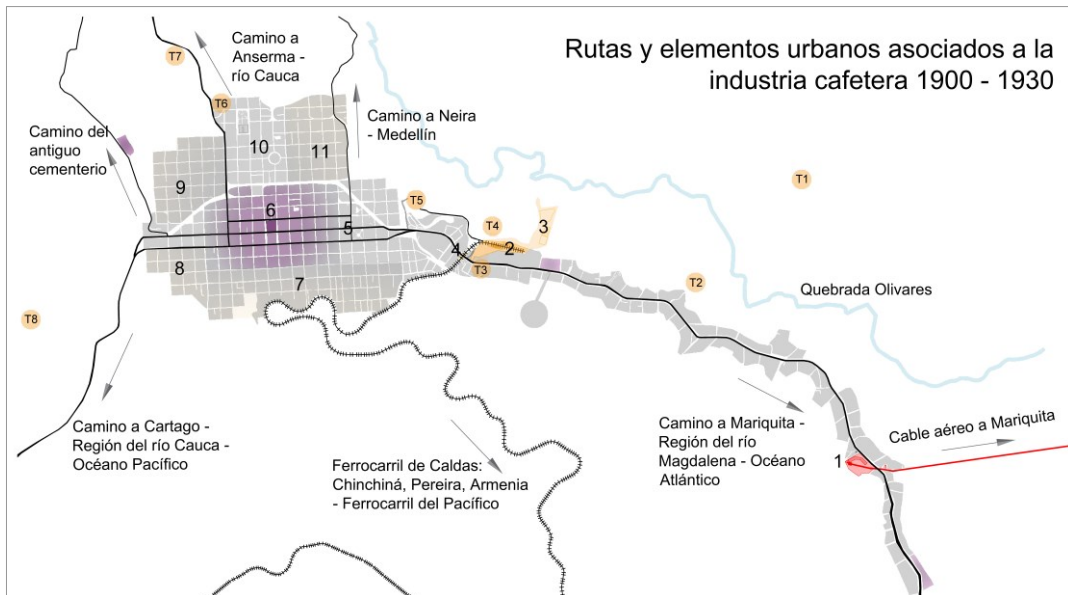
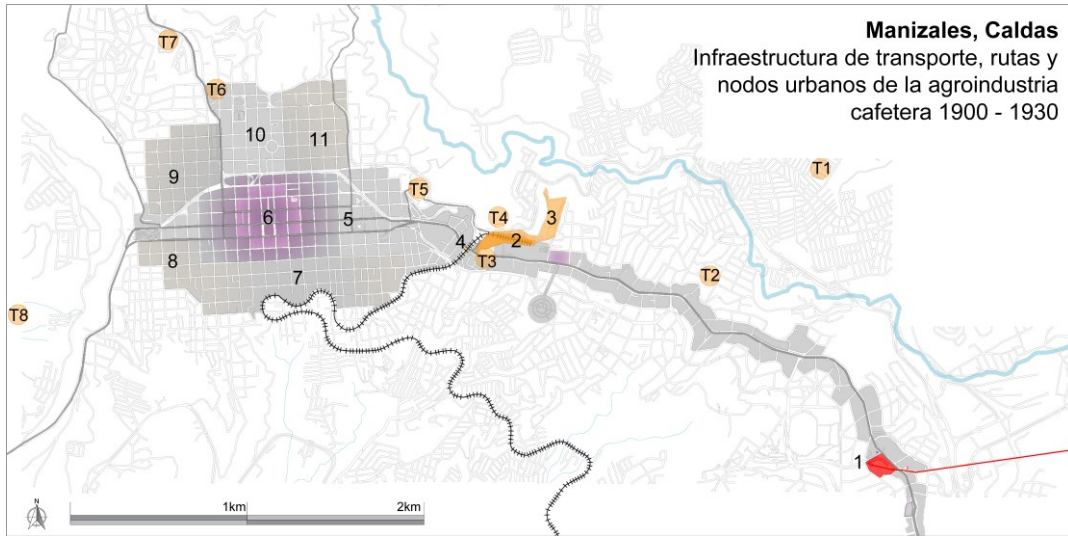
Figura 100. Estación del cable aéreo de Manizales, La Camelia (Verlaciudad, 2012)



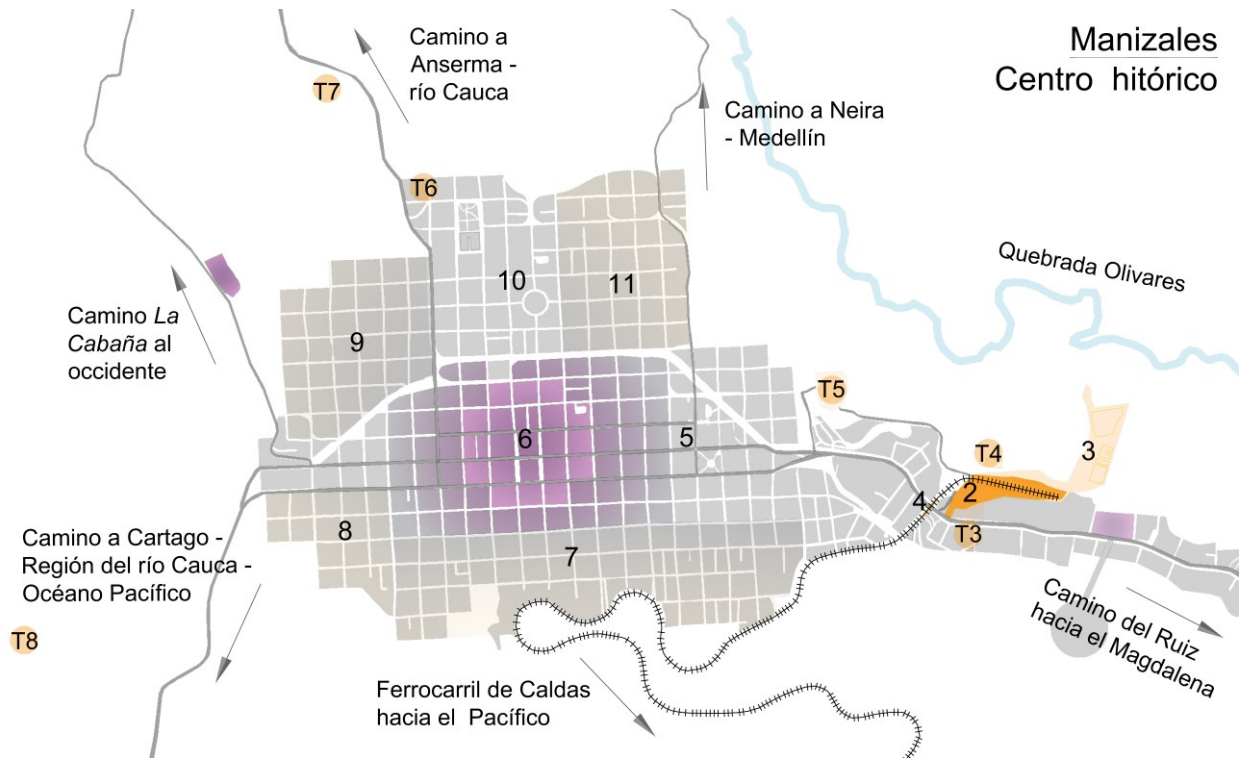
Figura 101. Estación del tren de Manizales. Fuente: *Google maps 2021*.

Este proceso modernizador permitió la autonomía política y económica necesaria para el desarrollo de Manizales (Zambrano Pantoja, 1998), (grupo de figuras 102). Desde 1880 el cultivo del café en Caldas empezó a cobrar gran importancia a medida que crecía la demanda internacional. En este periodo de auge, se consolidaron haciendas como La Manuela, al occidente de Manizales, de propiedad de Pedro José Mejía Jaramillo. Esta hacienda también productora de caña, abastecía de panela³² a Manizales y a los municipios vecinos. Una recua de setenta mulas movía la producción cafetera y panelera de esta finca hasta los puntos de comercialización.

³² Panela: bloque de más o menos medio kilogramo de peso, que se obtiene de la deshidratación del jugo de la caña de azúcar, sin refinar, endulzante de alimentos y bebidas, de producción artesanal y uso tradicional en Colombia.



Manizales Centro hitórico



- +++++ Ferrovía
- Conjunto ferroviario - de acopio y procesamiento cafetero
- Conjunto del Cable aéreo
- Centro fundacional
- Expansión del centro urbano entre 1880 y 1930
- Zonas consolidadas entre 1880 y 1930
- Primeros barrios consolidados entre 1900 y 1930. Zonas periféricas

1. Conjunto del cable aéreo. Estación La Camelia, torres y operaciones
2. Conjunto ferroviario. Estación del ferrocarril, operaciones y patios
3. Posibles predios de patios de operaciones del ferrocarril y bodegas de café
4. Túnel ferroviario, bajo la Avenida Cervantes
5. Parque Caldas y sus zonas aledañas consolidado entre 1880 - 1930
6. Centro fundacional de la colonización antioqueña, consolidado entre 1850 - 1880
7. Barrio San Joaquín (Hoyo frío) y sus zonas periféricas consolidado entre 1900 - 1930
8. Barrio San Antonio y sus zonas periféricas consolidado entre 1900 - 1930
9. Barrio Los Agustinos y sus zonas periféricas consolidado entre 1900 - 1930
10. Zona del mercado público La Galería consolidada entre 1880 - 1930
11. Barrio San José (Colón) y sus zonas periféricas consolidado entre 1880 - 1930

- T1. Posible zona de localización de la trilladora El Porvenir
- T2. Posible zona de localización de la trilladora La Argentina
- T3. Bodega de selección (escogedoras/es de granos) de la trilladora La Oriental
- T4. Trilladora La Estrella zona Estación
- T5. Trilladora "La Oriental"
- T6. Trilladora "La Estrella" zona La Galería
- T7. Trilladora "La Fábrica"
- T8. Área de la hacienda y trilladora "El Arenillo".

Grupo de figuras 102. Manizales, evolución urbana (1900 – 1930), centro fundacional, expansión y barrios. Trilladoras, Infraestructura de transporte, rutas y nodos urbanos de la agroindustria cafetera 1900 – 1930. Fuente: elaboración propia.

Otro nombre que sobresale en los inicios de la caficultura en Caldas es el de José Jesús Restrepo, proveniente de Sonsón, Antioquia, quien en 1881 inició de forma extendida la caficultura en la hacienda La China, en cercanías de Manizales (Zambrano Pantoja, 1998). A partir de 1893, gracias a sus cosechas empezó su negocio exportador para llevar el café a puertos ingleses. Otra de las fincas más notables de la región, fue La Linda, que contaba con su propia trilladora para exportar directamente el café marca Gutiérrez, a Inglaterra y Estados Unidos. Localizada en una zona actualmente conurbada, era de propiedad de Roberto Gutiérrez Vélez, nieto de Liborio Gutiérrez Echeverri, colono de Abejorral, Antioquia, quien fue uno de los primeros líderes políticos de Manizales y alcalde en cuatro periodos de gobierno entre 1861 y 1874 (Valencia Llano, 1990, pág. 121).

Uno de los casos relevantes que ilustra la relación entre la colonización antioqueña, la tenencia de la tierra y la producción cafetera fue el de Liborio Gutiérrez Echeverri que, desde su llegada a Manizales, poco después de que hubiera sido fundada, se inició en el negocio de la compraventa de tierras colonizadas. A partir de esta actividad se conformaron las empresas Roberto Gutiérrez y compañía y la empresa Moreno-Walker³³ y compañía, la cuales abrieron la hacienda La Finaria, localizada al occidente de Manizales, en una zona de espesa selva, entre los ríos Chinchiná y Guacaica. Mil quinientas cuadras³⁴ de bosque fueron derribadas, cobrando numerosas vidas de trabajadores agrícolas por el paludismo, en el proceso de transformación de la tierra para su producción agrícola. Como esta hacienda, muchas fueron abiertas en toda la región caldense para iniciar el cultivo de café (Valencia Llano, 1990).

Zona de acopio de café en Manizales

El transporte desde y hacia Manizales configuró el territorio rural y urbano, articulado por las rutas de arriería desde las fincas hasta los centros de acopio y trilla, primero en las pequeñas poblaciones y luego en las ciudades o estaciones de tren o de cable aéreo. Fincas como por ejemplo El Arenillo, La Manuela, La Finaria, La Linda o La Arabia, zonas productoras minifundistas como la vereda La Pola o La Plata, áreas rurales de los municipios de Manizales, Palestina, Chinchiná o Villa María (figuras 103 -105), han conservado hasta hoy su vocación cafetera. Este tipo de producción y acopio de café, así como la distribución territorial de la producción se repite en todo el Viejo Caldas. Muchos empresarios agrícolas asentados en

³³ “En 1906 los empresarios José Jesús Restrepo, Alfredo Restrepo Jaramillo y Luis Jaramillo Walker, fundaron Casa Luker en la hacienda La Enea en Manizales, de propiedad de Pablo Jaramillo. Enrique Cardona y Luis Jaramillo Walker diseñaron la primera máquina para la elaboración del chocolate que utilizó la compañía”. Tomado de: (Luker, 2018 y Valencia Llano, 1990, pág. 127). Actualmente sigue siendo una de las empresas productoras de cacao y de chocolate de mesa más importantes del país.

³⁴ La cuadra es una unidad de área similar a la fanegada, es decir equivale a 6,400 m². Es una expresión de medida aún usada en Antioquia, Valle del Cauca y el Eje Cafetero colombiano.

Manizales empezaron a establecer otras fincas cafeteras en los actuales territorios de Caldas, Risaralda, Quindío, norte del Tolima y norte de Valle del Cauca quienes paralelamente iniciaron el montaje de trilladoras industriales, primero dentro de las fincas y posteriormente ampliándose a las ciudades para procesar también el café de los pequeños productores (Dávila Ladrón de Guevara, 2003).

Mapa de las zonas productoras de café cercanas a Manizales y medios de transporte.

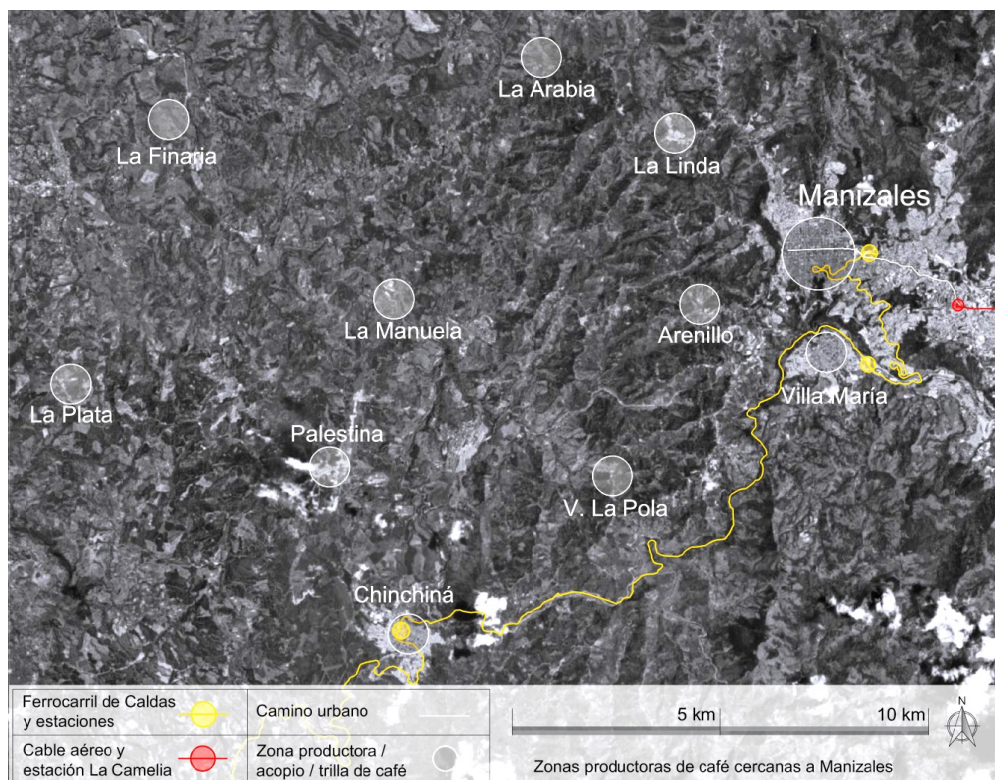


Figura 103. Mapa de las zonas productoras de café cercanas a Manizales y medios de transporte. Fuente: elaboración propia sobre imagen de *Google Earth*.

Carlos E. Pinzón, (Medellín 1874 – Nueva York 1925), propietario de las haciendas El Águila y El Arenillo, implementó más de dieciséis fincas cafeteras en el Viejo Caldas, Tolima y Valle del Cauca, así mismo instaló alrededor de 20 trilladoras en toda la región. Este empresario, dispuso 26 agencias de compra de café y contaba con una flota de ocho barcos a vapor para mover el café por el río Cauca hasta Cali, (los tramos del ferrocarril de Caldas solo se culminaron hasta 1927, por lo que una ruta alternativa era el río Cauca) donde se embarcaba en el Ferrocarril para llegar hasta Buenaventura. También empleaba la ruta del Cable para llegar hasta el Caribe por el río Magdalena (Valencia Llano, 1990).

Con el fin de impulsar la industria de la trilla, instaló numerosas plantas eléctricas en el departamento, tecnificó los procesos de beneficio con maquinaria eléctrica, lideró la industria de los empaques de café y las importaciones de

mercancías y maquinaria que llegaban a Manizales. El control en las variadas actividades cafeteras que tuvo Carlos Pinzón en el departamento lo llevó a contribuir en la fundación de los bancos Los Andes y de Caldas en Manizales (Valencia Llano, 1990). Como él, muchos empresarios agrícolas – comerciantes – industriales, convirtieron a Manizales en el centro de negocios cafetero por excelencia, lo que derivaría en su consolidación como principal núcleo urbano de Caldas en las tres primeras décadas del siglo XX (Dávila Ladrón de Guevara, 2003).

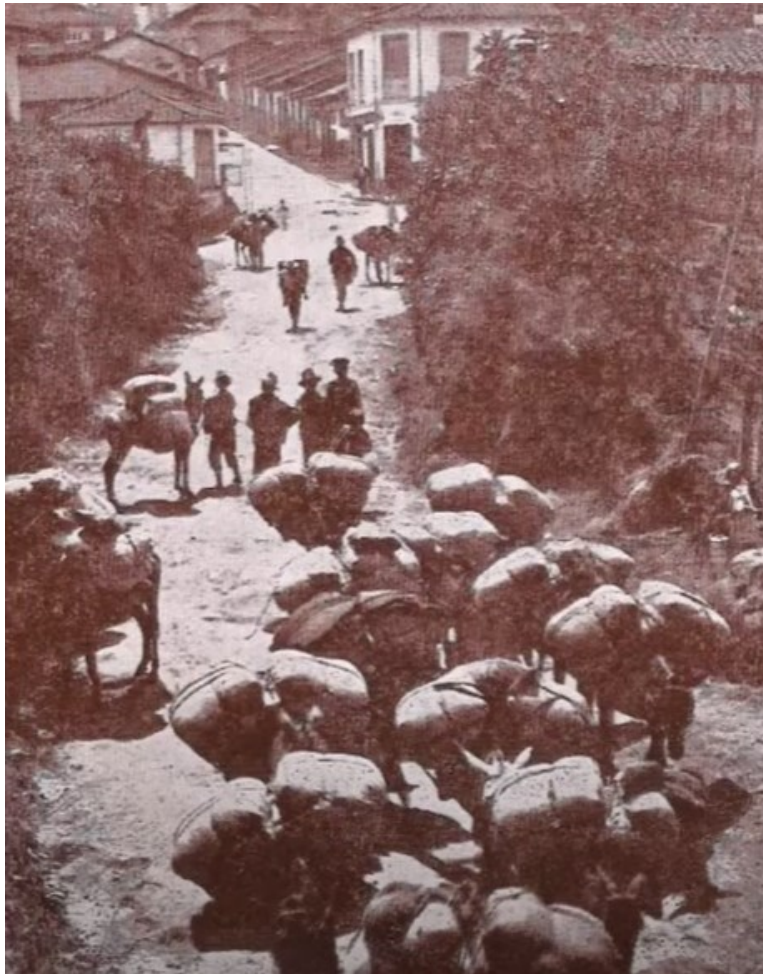


Figura 104.
Manizales. Recua
en el barrio la
Avanzada, c.
1910 (HFM).

En el texto *Colombia cafetera*, la tabla *Recapitulación del departamento de caldas*, (Monsalve, 1927, pág. 359), Monsalve posiciona a Manizales como el tercer municipio productor de Caldas, con 910 plantaciones (fincas cafeteras) y un total de cafetos (plantas de café) de 3.622.250, con 810 despulpadoras y 4 trilladoras. No obstante, estas cifras, la importancia de Manizales entre 1900 y 1930, radicó en que, desde su fundación en 1849, se había estado desarrollando como un nodo estratégico para la región, paso obligado del occidente andino hacia el río Magdalena. Este factor fue decisivo a la hora de establecer allí la capital del nuevo departamento de Caldas en 1905, estando ya consolidado como el centro administrativo, financiero y de comercio de la zona. La conexión de Caldas con el ferrocarril del Pacífico a partir de 1927 hizo que Manizales decayera

paulatinamente, así, Pereira y Armenia se posicionaron mejor como puntos de producción, acopio y comercio, por su cercanía con Buenaventura.

CALDAS y sus terrenos cultivados con café

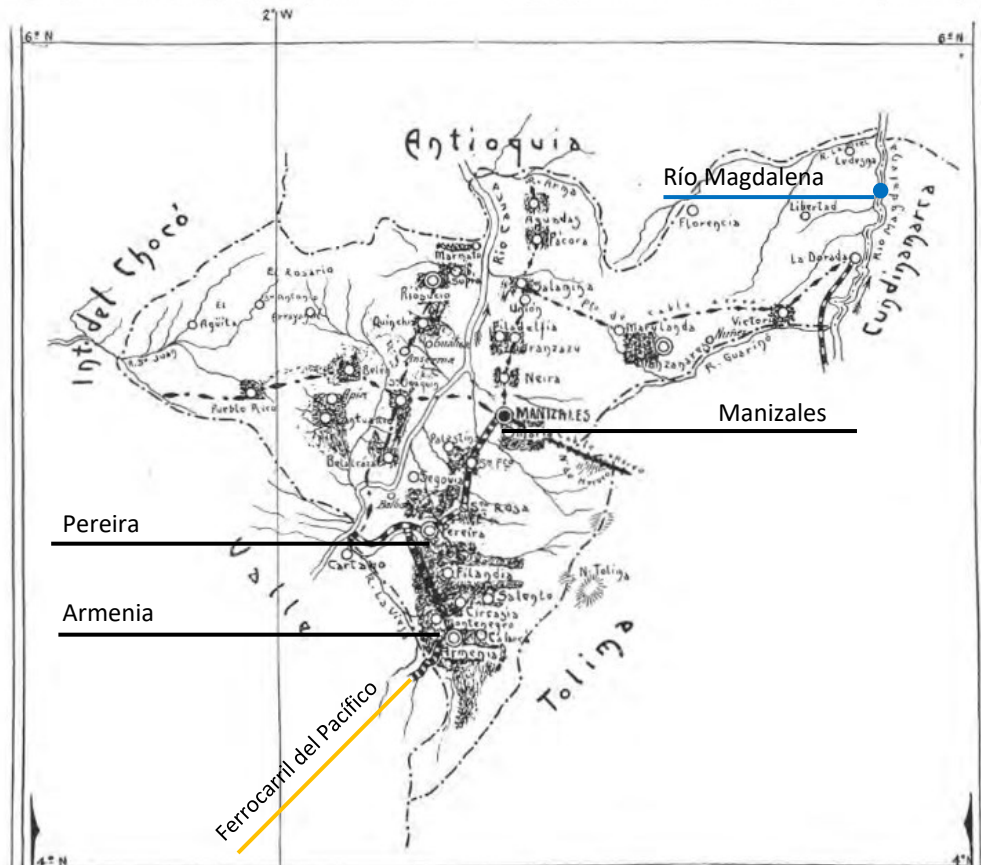


Figura 105. Mapa Caldas y sus terrenos cultivados en café. Los nombres ampliados fueron incluidos por la autora sobre el mapa original (Monsalve, 1927, pág. 330).

Finalmente, en 1966 Caldas se secciona en tres departamentos, Caldas, Quindío y Risaralda con sus tres capitales correspondientes, Manizales, Armenia y Pereira (Satizabal Villegas, 2012). Posterior a este auge cafetero, Manizales y todo Caldas experimentaron, en buena medida, la fuga de capitales que habían sido construidos desde la colonización antioqueña y sobre todo con la bonanza cafetera de principios de siglo XX, lo que limitó su posterior desarrollo industrial (Jiménez Cortéz, 2021).

Agroindustria cafetera

La agroindustria cafetera se erigió como el eje central de la economía y la base de la industria caldense desde finales del siglo XIX. Dado el crecimiento acelerado de los minifundios cafeteros en Caldas, los grandes empresarios de la región instalaron trilladoras en todas las ciudades cercanas a los cultivos, donde se compraba y trillaba toda la producción. Entre 1903 y 1927 surgieron las primeras

empresas trilladoras de café, que funcionaron como industrias urbanas, por fuera de las fincas, procesando no solo la producción propia, sino que además prestaban el servicio de trilla a los pequeños y medianos cafeteros. Manizales, por ejemplo, conglomeró una gran cantidad de mano de obra desde principios del siglo XX, para trabajar como operarios en las estufas, trilladoras y en la selección manual del café de exportación. En su zona periurbana se implantaron trilladoras como “La Estrella, (...) La Oriental, (...) La Argentina, El Porvenir y La Americana” (Valencia Llano, 1990, pág. 125). Muchas de estas fábricas caldenses se localizaron en Manizales por ser el principal centro comercial del departamento. Este fenómeno desencadenó la primera expansión urbana de la ciudad y la configuración de barrios obreros en torno a su centro fundacional (Satizabal Villegas, 2012).

Con la exportación en su punto más álgido en la década de 1920, se estableció una asociación entre la producción, la trilla y la exportación, donde algunos propietarios de cultivos participaban en los tres procesos. Este hecho convirtió a los grandes caficultores en una nueva burguesía industrial que mediante la acumulación del capital – dinero regional transformó definitivamente el modelo económico de esta actividad agrícola en Colombia. La élite dirigente asentada en Manizales tomó control sobre los latifundios, la industria de la trilla, buena parte de las exportaciones, la economía y los gobiernos caldenses, ejerciendo también una influencia directa en la política nacional (Dávila Ladrón de Guevara, 2003).

Este proceso consolida una oligarquía dirigente que controla las más altas posiciones económicas y políticas de la región. Entre las trilladoras más reconocidas se encuentran; la trilladora de café y moledora de cacao La Fábrica (fundada en 1899, propiedad de Pantaleón Gonzáles y Luis Londoño, 40 cents. X arroba, vapor). Trilladora Oriental (fundada en 1904, propiedad de Crédito Antioqueño de Manizales, Eléctrica) (Londoño, 1977), trilladora La Estrella (fundada en 1915, propiedad de Jaramillo y Cordobés, eléctrica). Para el año de 1927 Manizales poseía cinco trilladoras de las cuales cuatro fueron eléctricas y una hidráulica. (Valencia Llano, 1990, pág. 32)

Varias trilladoras establecieron sus plantas de procesamiento en cercanías de la estación del ferrocarril de Manizales o sobre vías que permitieran una fácil conexión con esta. Es el caso de las trilladoras La Estrella y La Oriental, que se encontraban adyacentes a la estación. En los alrededores de la estación del ferrocarril en Manizales³⁵ (figura 106) frente al centro educativo Juan XXIII, sobre el camino que conectaba con la estación del cable, se instaló además el edificio de

³⁵ “El edificio de la estación del ferrocarril de Caldas en Manizales [localizado en la Carrera 21 con Calle 38, es actualmente la sede central de la Universidad Autónoma de Manizales] Fue declarado Bien de Interés Cultural del Ámbito Nacional mediante Decreto 2912 del 29 de noviembre de 1984 y Decreto 746 del 24 de abril de 1996” (Mincultura-Lista-BICNAL, 2023).

la seleccionadora de café La Estrella, actualmente desaparecido. Durante las primeras tres décadas del siglo XX, se conformaron en Manizales compañías exportadoras de café como:

Así se consolidan grandes firmas exportadoras de café: "Pinzón y Huth" con capital de Carlos Pinzón y crédito norteamericano; "American Coffee Corporation"; "Casa Inglesa de Jones", "Alejandro Ángel", "Gutiérrez" y los bancos de Manizales, Pereira y Armenia (...) Después vendrían Sinforoso Ocampo Giraldo, Pedro Uribe Mejía, Gabriel Jaramillo Botero, Manuel Mejía Jaramillo, Arturo Gómez Jaramillo y otros; el terreno estaba abonado no sólo para impulsar una política cafetera en la pequeña y mediana propiedad, sino para desarrollar todos los sectores. (Valencia Llano, 1990, pág. 126)

El impulso económico derivado de las exportaciones permitió la creación de una variada industria de bienes y servicios, no solo en Manizales y en todo Caldas, sino también en todo el país. Procesos similares se dieron en Antioquia, Valle del Cauca, Cundinamarca, Santanderes y Barranquilla, gracias a la agroindustria cafetera (Palacios, 2009).



Figura 106. Estación del Ferrocarril de Caldas, Manizales. Fuente: Ferrocarril de Caldas 1930. Centro de Historia de Manizales (Poveda Ramos, 2003).

Industria

Para comprender la dimensión urbana y social de Manizales se puede observar su crecimiento empresarial en las primeras décadas después de su fundación. En los primeros cincuenta años, la ciudad contaba con las siguientes empresas semiindustriales y artesanales:

Tres telares, (...) Dos tenerías, (...) Tres zapaterías de primera clase (...) Cuatro talabarterías (...) 10 ingenios de azúcar, siendo los más importantes, El Chinchiná, La Manuelita y La Fonda, (...) Ocho tejares y una fábrica de licor. Había además un considerable número de artesanos así: 70 carpinteros, cuatro sastres y 35 oficiales, tres relojeros, nueve talabarteros y 30 oficiales, dos encuadernadores, seis zapateros y 14 oficiales, seis maestros de obra, dos joyeros, 60 albañiles, 50 tejedores de sombreros, dos hojalateros y seis oficiales. Finalizando el siglo se fundaron pequeñas industrias de cigarrillos, confites, fósforos, calzado, muebles, empaques, velas, puntillas, jabón y otras, en manos de pequeños empresarios y artesanos. En el año 1899, se había inventado en Manizales una máquina para hacer velas de sebo, que pesaba 75 kilos, producía 50 velas en 15 minutos y podía ser instalada en una casa o pequeño taller (...) En la medida en que se desarrollaron los cultivos del café y del cacao, surgieron las primeras trilladoras y fábricas para la producción de chocolate. (...) una máquina para la elaboración de chocolate; las partes para su molino fueron construidas en la fragua del señor Jesús Cifuentes (...) Construida la máquina organizaron la fábrica (Luker) en forma moderna, ya que la maquinaria era movida por una rueda hidráulica. (Valencia Llano, 1990, págs. 126-127).

Los procesos artesanales locales que se fueron mejorando gracias la maquinaria importada que empleaba energía eléctrica rápidamente evolucionaron hacia las actividades industriales. En la década de 1920, estaban consolidadas las fábricas modernas de gran variedad de bienes y servicios, sobre todo las trilladoras y tostadoras de café, los molinos de trigo, las trilladoras de maíz, las de extracción minera y metalmecánicas, Paralelamente se empezaban a conformar las centrales obreras de la ciudad (Valencia Llano, 1990).

Manizales se desarrolló ampliamente en la década de 1920 y “Para 1924, año de la "relativa consolidación industrial", funcionaban en Manizales 95 establecimientos industriales que empleaban 2.000 personas aproximadamente, la mayoría obreros (...) tres trilladoras y dos fábricas de tejidos ocupaban la mayor parte de los empleados” (Valencia Llano, 1990, pág. 129). Según el censo cafetero de 1932, Caldas produjo 1.003.000 sacos de café, en ese año, mientras que Antioquia, en segundo puesto, produjo 617.500 sacos (FNC-Censo-Cafetero, 1933). No obstante, el predominio cafetero caldense, la industria antioqueña superó ampliamente a la del Viejo Caldas debido, sobre todo, debido a la fuga de capitales y fortunas de los caficultores manizaleños hacia el exterior (Leguizamó, 2019).

Por una parte los hábitos los hábitos despilfarradores de la burguesía comercial y cafetera de la ciudad representados por viajes al exterior, gastos en bienes superfluos y lujos desmedidos, lo mismo que por la tendencia a imitar todo lo extranjero no importa lo costoso que fuera.

Por otra parte el desplazamiento de capitales a otras ciudades, la inversión en el extranjero por parte de capitales locales, el monopolio de seguros por casas extranjeras, la penetración de los exportadores extranjeros de café, el predominio de las firmas extranjeras en la construcción y administración de las vías de comunicación y la agobiadora carga de los empréstitos. (Ocampo, 1972, págs. 86-87).

A pesar de limitado crecimiento industrial en el Viejo Caldas, surgieron industrias de pequeña y media escala y algunas de mayor envergadura que alcanzaron un posicionamiento importante a nivel nacional (Leguízamo, 2019) como las textiles, chocolate de mesa y algunas otras de metalmecánica, fósforos, alimentos y bebidas gaseosas y de licores (Valencia Llano, 1990), (figura 107).



Figura 107. Manizales, carrera 22, s.f. (HFM).

El listado de fábricas en Caldas para 1927, reportado por Monsalve (1927), (tabla 5), muestra la preponderancia industrial que en ese momento tuvo Manizales. Así mismo, el listado de empresas de energía y alumbrado eléctrico (figura 108) y (tabla 6) en Caldas de 1927 reflejó la trascendencia que tuvo Manizales como capital del departamento a finales de la década de 1920, donde la energía generada por empresas manizaleñas representaba el 44.5% del total del departamento.

Esta cifra permite ver su importancia como centro industrial y nodo estratégico comercial, urbano y para la trilla de la zona cafetera del Gran Caldas. Al consolidarse como centro de negocios de la región, fue una de las primeras ciudades en instalar su alumbrado público y extender redes eléctricas a las principales áreas residenciales, como Parque Caldas, Los Agustinos, San Antonio y la zona comercial de la Galería (tabla 7).

**Fábricas en Caldas –
1927**

En Manizales:

Fábricas de jabón:

Abel Mejía
Gómez Hermanos
Fábrica de camisas
Arango Restrepo y C.^a
Fábricas de tejidos
Compañía de Hilados y
Tejidos
Ernesto Botero S.
Fábricas de calzado
Bernardo Calle
Rómulo Marulanda
José María Valencia
Luis Giraldo
Francisco Sanz
Fábricas de fósforos
Compañía Colombiana
“El Ruiz”
Compañía fosforera “El
León”
Fábricas de velas
Compañía Colombiana
“El Ruiz”

Fábricas de gaseosas

Compañía de gaseosas
“Ramírez”
Posada y Tobón C.^a
Fábricas de mosaicos
Ambrosio Echeverri
Fábricas de cerveza
Segismundo Escobar
Julio Nicholls
Fábricas de café molido
José Escobar
Efraín Salazar
Fábricas de Chocolate
Jesús Atehortúa
José Jesús Restrepo y C.^a
Vázquez Posada y C.^a
Compañía Nacional de
chocolates
Fábricas de confites
José Gómez C.
Fábrica de latas
Pedro Vallejo

En Pereira:

Fábricas de café

“Tres Coronas”
“Córdoba”
“EL triunfo”
“Vencedor”
Fábricas de chocolate
“Los Andes”
“El León”
Fábricas de Jabón
Linker & Sierra
Eudino Trujillo
Eleazar Onego
Fábricas de Confites
Londoño y Lampián
Fábrica de Hielo
Julio Gutiérrez
Fábrica de cigarros
Manel Villegas
Ramon Vélez

En Pensilvania:

Fábrica de loza

Tabla 5. Listado de fábricas en Caldas, 1927 (Monsalve, 1927, págs. 325-326).

Empresas de Energía y Alumbrado eléctrico
en Caldas – 1927

Aguadas	Empresa oficial	50 kv	Marmato	Empresa particular	11 kv
Anserma	Empresa particular	25 kv	Marsella	Empresa particular	45 kv
Apía	Empresa oficial	50 kv	Neira	Empresa oficial	50 kv
Aranzazu	Empresa oficial	37 kv	Pácora	Empresa oficial	12 kv
Armenia	Empresa particular	175 kv	Palestina	Empresa particular	17 kv
Belalcázar	Empresa oficial	37.5 kv	Pensilvania	Empresa oficial	26 kv
Filadelfia	Empresa oficial	50 kv	Pereira	Empresa particular	150 kv
Filandia	Empresa particular	25 kv	Salamina	Empresa oficial	175 kv
La Dorada	Empresa particular	2 kv	Salento	Empresa particular	45 kv
Manizales	Empresa particular	350 kv	S. Francisco	Empresa particular	50 kv
	Empresa particular	350 kv	Santa Rosa	Empresa oficial	112 kv
	Empresa oficial	300 kv		Empresa particular	110 kv
			Santuario	Empresa oficial	30 kv

Tabla 6. Kilovatios generados por empresas de energía y alumbrado eléctrico públicos en Caldas en 1927 (Monsalve, 1927, pág. 328).

Tabla de los principales hechos históricos asociados a la industrialización de Manizales relevantes para este estudio	
1849	Fundación de Manizales.
1880	Inicio del auge de la producción cafetera extensiva en el municipio y en la región.
1884	Inicio de la construcción del acueducto con tubería de hierro, y de los Servicios públicos y la higienización.
1898	El Concejo autoriza la primera planta telefónica.
1899	Comienza a funcionar la trilladora de café La Fábrica, primera industria con maquinaria a vapor.
1904	Comienza a funcionar la trilladora La Oriental, movida por energía eléctrica.
1905	Se da inicio al alumbrado eléctrico de la ciudad, instalado en el parque Sucre (hoy parque Caldas).
1905	Se fundan las trilladoras La Estrella, con energía eléctrica, y tres más con fuerza hidráulica.
1906	Manizales es la tercera ciudad en importancia y progreso, después de Bogotá y Medellín, capital del recién creado departamento de Caldas.
1906-1920	Surgieron las primeras fábricas de chocolate, con maquinaria y molinos industriales.
1906-1922	Adecuación de grandes lotes construibles, rellenando y derribando colinas alrededor del centro fundacional.
1909	Manizales es el principal punto de acopio y comercio del café de exportación del país.
1912	Crecen numerosos talleres artesanales y pequeñas industrias que usan energía eléctrica.
1912	Se inicia la construcción del cable aéreo de 72 kilómetros, el más largo del mundo en ese momento.
1915	Se inicia la construcción del ferrocarril de Caldas, que conectó a Manizales con el océano Pacífico.
1900-1924	El bahareque se utiliza de forma masiva en todos los edificios de la ciudad, públicos y privados.
1927	Se inicia la construcción de la nueva red de acueducto y alcantarillado por la Cía. ULEN.
1929	Una vez conectados completamente los ferrocarriles de Caldas y del Pacífico, Armenia y Pereira empiezan a cobrar similar importancia a Manizales. Gran depresión mundial. Fin de la primera bonanza cafetera nacional y regional.

Tabla 7. Síntesis de los principales hechos históricos asociados a la industrialización de la ciudad, relevantes a este estudio. Fuente: elaboración propia con base en información de los textos consultados.



Figura 108. Alumbrado público y cableado eléctrico, plaza de Bolívar de Manizales, 1928. Colección hemerográfica del Archivo Histórico de Manizales (AHM).

Arquitectura en Manizales entre 1900 y 1930

El crecimiento urbano y prosperidad empresarial que experimentó Manizales entre 1900 y 1930, fue un fenómeno que por primera vez se daba en la región andina del Viejo Caldas (figura 109). A diferencia de Barranquilla, que en su condición de puerto fluvial cercano al mar Caribe, acrecentaba cada vez más la llegada de extranjeros de todas partes del mundo atraídos por el crecimiento económico, durante este periodo, el contacto con culturas extranjeras que tuvieron Manizales y Caldas, se limitó a recibir la llegada de ingenieros, técnicos y empleados de las empresas ferroviarias, del cable aéreo, algunos alemanes empresarios y técnicos de las minas de oro, sobre todo de la zona de Marmato, Caldas, así como comerciantes de café e industriales ingleses y norteamericanos, que llevaron la maquinaria para las trilladoras. Solo en contados casos estos extranjeros asentaron su vivienda permanente en Colombia (Herrera, 2014).

Por su localización geográfica la mezcla cultural fue limitada, aunque en la arquitectura de la época, quedaron huellas de construcciones utilitarias, como campamentos ferroviarios, estaciones menores del cable y de los trenes, sobre todo aquellos construidos por la empresa inglesa The Dorada Railway company Limited y su filial The Ropeway Extensión, la cual construyó la estación de La Camelia para el cable aéreo en Manizales y varios campamentos rurales a lo largo de la zona de influencia del cable, empleando la técnica constructiva de Tabla Parada de madera, que permitía gran economía y velocidad de construcción (Arango, 2017). El acopio, trilla, transporte y comercio de café, suscitó la fundación de casas comerciales exportadoras, bancos y una variada gama de industrias, comercios y servicios en Manizales, que adoptaron la arquitectura republicana para sus edificios (Niño Murcia, 1991).

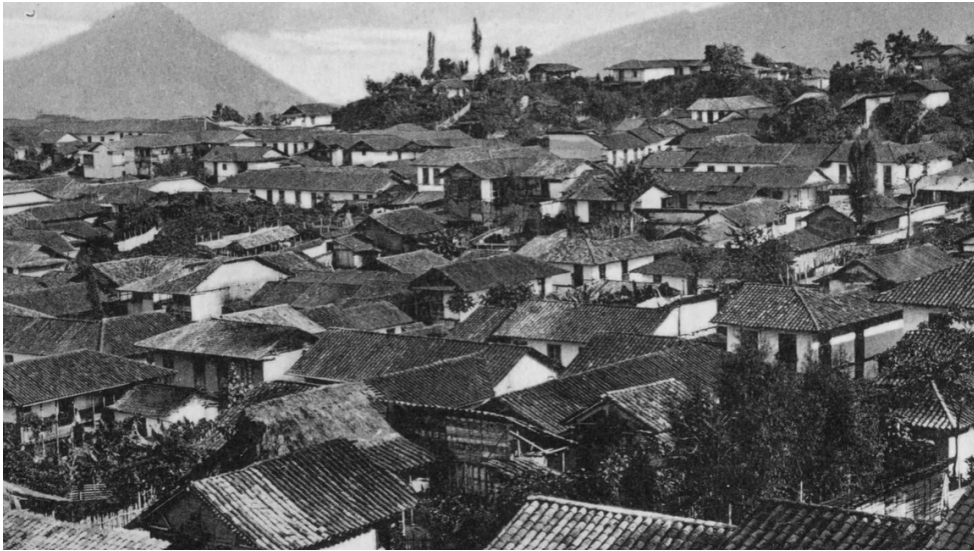


Figura 109. Manizales, c. 1920 (HFM).

La arquitectura tradicional popular llevada a Manizales desde Antioquia fue gradualmente remplazada por las formas neoclásicas de la arquitectura republicana que se repetía en Colombia y en toda Latinoamérica desde las últimas décadas del siglo XIX (figura 110), (Muñoz y Vázquez, 2000). Manizales no presentó variables edilicias notables, ni la introducción de historicismos diversos como aquellos presentes en Barranquilla y otras ciudades colombianas más accesibles o cercanas a los puertos.



Figura 110. Centro de Manizales. C.a. 1925, antes del incendio de ese año. En esta imagen pueden verse edificaciones de arquitectura tradicional de la colonización antioqueña y otros que integran lenguajes formales de la arquitectura republicana. Colección hemerográfica del Archivo Histórico de Manizales (AHM).

Una expresión plástica renovada de la arquitectura se dio en Manizales debido a los incendios de 1922, 1925 y 1926 (figura 111), que obligaron a reconstruir gran parte de los primeros inmuebles de la fundación. Este hecho consolidó un sector homogéneo que refleja el momento del primer esplendor económico cafetero en

Colombia. Edificios de gobierno, comercio y vivienda, manifestaron las expectativas sociales y culturales de los grupos, gremios y familias dominantes en Caldas en ese periodo de tiempo. Cerca de 25 manzanas, siguiendo la retícula del primer urbanismo de la ciudad, fueron reconstruidas antes de terminar la década de 1930.



Figura 111. Ruinas del incendio de 1925 en Manizales. Fachada que quedó en pie del Banco del Ruiz, sobre la calle 21 carrera 22, demolido por completo para la reconstrucción del centro. Colección hemerográfica del Archivo Histórico de Manizales (AHM).

En este centro histórico se desarrolló toda la vida pública y comercial de Manizales durante todo el siglo XX. En ese contexto, se conformó un grupo de edificios de arquitectura republicana hoy incluidos en la lista del BIC del ámbito Nacional, entre estos se encuentran el Palacio Municipal construido en 1924 y el Palacio Nacional en 1926, por *Ulen & Co.*, la Catedral Basílica, diseñada de Julien Polty y construida por *Papio Bonarda & Co.* (Leguizamo, 2019) y el cementerio San Esteban en 1923, así como edificaciones con usos comerciales y de vivienda. La ciudad continuó experimentando un crecimiento constante, expandiendo gradualmente su área construida alrededor de su núcleo fundacional, especialmente en las áreas donde la topografía ha permitido la adaptación de terrenos urbanizables (Muñoz y Vázquez, 2000).

El actual edificio de la Gobernación de Caldas (figura 112), fue construido en 1927 por la compañía *Ulen & Company* bajo la dirección del ingeniero José María Gómez. El maestro de la escuela de bellas artes de Bogotá, Belisario Gómez lideró los trabajos de ornamentación y el diseño del edificio fue encargado al arquitecto Estadounidense John Vawter (Satizabal Villegas, 2012). Esta edificación, de uso público, es probablemente la que mejor representa el auge económico, empresarial y político del Viejo Caldas a finales la década de 1920, justo antes de la Gran Depresión, que culminó con este periodo de protagonismo para la capital de Caldas.



Figura 112. Edificio de la Gobernación de Caldas, carrera 21, calle 22, Manizales (Sánchez Gallego, 2012).

En ese momento, el centro de Manizales mostraba una imagen de progreso, crecimiento económico y social, producto de su bonanza cafetera. (Giraldo Mejía, 1991). Estos bienes se conservan en su gran mayoría y se encuentran en uso (grupo de figuras 113), no obstante, el deterioro que experimenta actualmente la centralidad urbana de Manizales. Mediante “Decreto 2178 del año 1996 el Ministerio de Educación Nacional” (funciones que hoy tiene el Ministerio de Cultura) declaró “Monumento Nacional (hoy Bien de interés cultural del ámbito Nacional) el conjunto de inmuebles de arquitectura republicana localizados en el centro de Manizales, Caldas” y se delimitó su área de influencia protegida (Mincultura-Lista-BICNAL, 2023).



Edificio Manuel Sanz, diseño y construcción (1927) Papio Bonarda & Co. Fundada por Angelo Papio y Gian Carlo Bonarda. Carrera 23, calle 22, Manizales. Imagen de Verlaciudad (2012).



Carrera 21, calle 19, Manizales. Fuente: *Google maps*, 2017.



Carrera 22 calle 23, Manizales. Fuente: *Google maps*, 2019.



Carrera 23 calle 19, (izq. Sede arzobispal). Manizales. Fuente: *Google maps*, 2017.



Carrera 22 calle 24, Manizales. Fuente: *Google maps*, 2017.

Grupo de figuras 113.

4.1.2. Barrio San Joaquín de Manizales

Arquitectura de la colonización antioqueña como parte del patrimonio agroindustrial cafetero colombiano.



Figura 114. Barrio San Joaquín, calle 29 con carrera 25. Manizales. Fuente: *Google maps, 2021*. En Santa Quintero (2021).

A partir del límite urbano de la zona sur de la ciudad, adyacente al núcleo fundacional, se emplazó San Joaquín. Este sector fue el menos atractivo para ser urbanizado comenzando el siglo XX, debido a que estaba en la ladera más inclinada adyacente al centro y por su orientación suroriental que recibe directamente los vientos fríos de los páramos. Desde sus inicios, esta área se llamó Hoyo Frío y fue identificada como el barrio de aquellas familias con recursos limitados, quienes podían acceder a terrenos de bajo costo. Posteriormente adopta el nombre de la parroquia del sector y se consolida con aproximadamente 36 manzanas en 1930. La extensión, los límites y el nombre del barrio reconocidos y apropiados por la población local no concuerdan exactamente con los datos oficiales de la municipalidad (figura 114), (Alcaldía-de-Manizales, 2017).

La arquitectura de este barrio permite una lectura social, económica y urbana de la ciudad y del Viejo Caldas durante la primera bonanza en Manizales como principal centro cafetero entre 1900 y 1930. Este conjunto urbano ayuda a la interpretación de los contextos tangibles e intangibles de ese momento de auge económico, con una población que creció rápidamente en este periodo, llevando la herencia constructiva y cosmogónica de la colonia antioqueña, pero en medio de los nuevos modos de producción capitalista, urbanos y obreros que se estaban instaurando en todo el país.

Confluyeron varios eventos que permitieron a la ciudad surgir como nodo cafetero; el acrecentamiento de fortunas familiares gracias al poblamiento y al desarrollo agrícola de tierras al sur de Antioquia, que para 1900 estaban consolidadas formando una nueva generación de capitalistas agroindustriales en el

Viejo Caldas, la introducción de proceso industriales movidos con electricidad y con ella la modernización de las fábricas y trilladoras y los precios internacionales del café que alcanzaron máximos históricos entre 1900 y 1930. San Joaquín nace como consecuencia de la primera expansión urbana, que llevó a la ciudad a muchas familias trabajadoras, obreros, pequeños comerciantes y artesanos, en busca de nuevas oportunidades. Este primer crecimiento sectorial se da a partir del centro fundacional, conformando el segundo borde urbano que puede datarse en 1930 (figura 115), (Santa Quintero, 2021).

Delimitación de la zona de influencia del barrio San Joaquín y los bordes urbanos de 1930 y 1950



Figura 115. Delimitación de la zona de influencia del barrio San Joaquín con respecto al centro fundacional de la ciudad y los bordes urbanos de 1930 y 1950. Fuente propia, en (Santa Quintero, 2021).

Entre 1880 y 1930 Colombia transitó hacia un sistema económico cada vez más capitalista, impulsado primero por la industria cafetera que a su vez activó el crecimiento de la industria que se concentraba en los centros urbanos. Durante las primeras tres décadas del siglo XX, Manizales fue protagonista gracias a esta actividad económica, siendo el epicentro de trillado y comercio del café, hasta finalizar la década de 1920 cuando la Gran Depresión, propicio el declive de su crecimiento económico, urbano y social (Valencia Llano, 1990).

Desde sus inicios a comienzos del siglo XX, el barrio atrajo a pobladores de todo Caldas y de Antioquia y en especial a familias de las zonas rurales cercanas que habían empezado a reagruparse en Manizales, dejando definitivamente sus pequeños o medianos latifundios, para convertirse en población urbana asalariada. Podría pensarse que los movimientos migratorios que se dieron hacia las ciudades del Viejo Caldas, norte del Tolima y norte del Valle del Cauca entre 1900 y 1930, marcaron la finalización de la colonización antioqueña (Valencia Llano, 1990). Aunque San Joaquín no tiene un origen directamente vinculado a una fábrica específica, ni sus formas arquitectónicas coinciden con la idea que se tiene de los

barrios obreros en Colombia o en el mundo, sí representa los primeros indicios de la industria en la región y en el país, ya que es muestra de la transformación de los modos de pensamiento y de los modelos y relaciones de producción, necesariamente reflejados en la evolución estética de las edificaciones (figura 116), (Santa Quintero, 2021).



Figura 116. Viviendas de San Joaquín y al fondo el centro urbano. Carrera 25 con calle 25. Fuente: *Google maps*,

La expresión de estos nuevos paradigmas y de la cultura intangible que estaba surgiendo en este barrio, queda plasmada en las ornamentaciones de fachada y en las modificaciones que paulatinamente se fueron haciendo en los programas arquitectónicos interiores. Por ejemplo, se popularizó cerrar el patio central con marquesinas de vidrio para aumentar el calor interior, lo que transformó un área de trabajo en un salón de visitas. Los usos de los espacios variaron y así también los tipos de familias, sus horarios y costumbres, que ahora eran urbanas, propias del consumo de bienes y servicios y no de cultivar el propio alimento. Las tecnologías constructivas, mostraron una evolución enorme, llevando al bahareque de guadua a su máximo refinamiento tecnológico y creativo para adaptar las nuevas viviendas, otrora rurales, a áreas reducidas, en predios colindantes, sobre una topografía notoriamente inclinada y compleja, que en todo caso debía dar continuidad a la retícula del núcleo fundacional.

Gracias a su flexibilidad y calidad constructiva, este conjunto ha resistido durante aproximadamente un siglo a una gran cantidad de movimientos telúricos, lo que lo convierte en un lugar expedito para la investigación de la construcción vernácula, las alternativas antisísmicas y la historia de la arquitectura, del urbanismo y las poblaciones en Colombia. La huella territorial del barrio marcó una división intangible pero presente en el borde urbano de 1930 y los subsecuentes. El crecimiento físico de Manizales, más allá de los límites de San Joaquín, cambia notoriamente la traza urbana, que rompe con la rígida cuadrícula de la ciudad fundacional para adaptarse mejor a la topografía cambiante y abrupta propia del

lugar y que responde a las normativas de las décadas de 1940 y 1950 del POT, que se encaminaban hacia los nuevos preceptos del urbanismo del Movimiento Moderno. La fábrica de tejidos Única se emplazó en uno de sus bordes exteriores en la década de 1950, reforzando aún más el papel que jugó este sector urbano desde sus orígenes y hacia donde fue evolucionando con el tiempo (Santa Quintero, 2021).

Algunos sitios históricos en Colombia han perdido el reconocimiento como BIC, quedando sin protección patrimonial, a pesar de haber sido valorados en el pasado como bienes importantes para la cultura colombiana. “En el año 2001, el Plan de Ordenamiento Territorial de Manizales (POT), incluyó el centro tradicional - sector Hoyo Frío en su componente patrimonial, como sector de interés urbanístico y arquitectónico en área homogénea de valor histórico con intervención restringida” (Santa Quintero, 2021, pág. 77), (figura 117).

Localización de los barrios del centro tradicional de Manizales

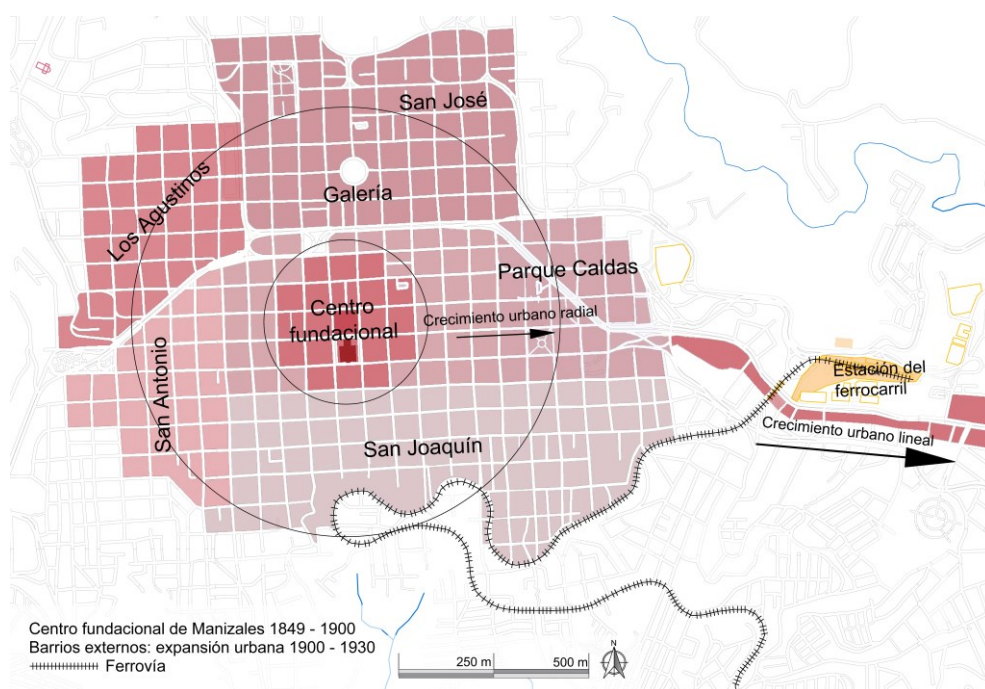


Figura 117. Localización de los barrios del centro tradicional de Manizales y estructura del crecimiento urbano entre 1900 - 1930. Fuente: elaboración propia.

No obstante, la valoración que se hizo del barrio en ese entonces, que obedecía a un riguroso estudio arquitectónico y urbano por parte de la academia y de la institucionalidad manizaleña (Muñoz Robledo y Vásquez Jaramillo, 2000), ha quedado sin soporte jurídico y hoy, este barrio, así como todos los que rodean al centro fundacional están fuera de la protección patrimonial. No son BIC del ámbito municipal a pesar de ser parte del centro tradicional (Alcaldía-de-Manizales, 2017), “tampoco BIC-NAL, aunque se encuentran en la zona de influencia del conjunto de bienes declarados” (Mineducación-2178, 1996) y tampoco “hacen parte de las

zonas del Paisaje Cultural Cafetero, incluido en la lista de la UNESCO” (CONPES-3803, 2014, pág. 8), a pesar de dar un contexto real al relato histórico de la producción cafetera de la región. Esta circunstancia denota de forma clara como las políticas de patrimonio cultural a todo nivel invisibilizan determinados contextos patrimoniales.

Del patrimonio cultural nacional han quedado excluidos muchos contextos urbanos que cuentan la historia del país, debido al vacío normativo existente, que por una parte dirige la atención sobre bienes aislados sin tomar en cuenta sus entornos físicos ni la comprensión histórica espacio-temporal completa y por otra parte por desatender las nociones más contemporáneas que sobre patrimonio cultural existen en el mundo, donde el patrimonio industrial está presente como método fundamental para estudiar y comprender el pasado. La presente tesis intenta denotar como las políticas públicas efectivamente pueden incidir negativamente sobre la supervivencia de los elementos culturales, con la consecuente pérdida del hilo conductor de la historia, que imposibilita la lectura e interpretación de los lugares. Esto ocurre sobre todo con aquellos bienes tangibles más modestos o que atañen a la historia de los ámbitos de población trabajadora, de grupos sociales que no han tenido influencia política o económica o que no han pertenecido a las elites. Es decir, haciendo una selección de determinados eventos y elementos, que sesgan el relato histórico (Santa Quintero, 2021).

Para caracterizar el barrio, se incluyen dentro de este estudio, las treinta y seis manzanas, percibidas por la comunidad como aquellas pertenecientes al sector, área que no coincide exactamente con los datos de la alcaldía de Manizales, como tampoco el nombre, pues en la división sectorial oficial, aparece con el nombre de Hoyo Frío una parte del barrio y otra como San Joaquín. Para efectos de este estudio se tomó la percepción que tiene la comunidad local de sus propios límites barriales y se asumió el nombre de San Joaquín para toda la zona de estudio.

Mediante la observación exterior de las fachas individuales y de las fachas urbanas que estas conforman, se examinaron las visuales desde la carrera 24 (fachada sur) a la carrera 27 (ambas fachadas incluidas) y de la calle 19 (fachada oriental) a la calle 31 (ambas fachadas incluidas), observación no necesariamente exacta en algunos bordes, debido a la topografía o a las épocas de poblamiento. Esta delimitación es arbitraria, pero intenta agrupar la arquitectura más representativa de los asentamientos poblacionales que se dieron entre 1900 y 1930, es decir que, se buscó interpretar la configuración física de la ciudad en este borde urbano al finalizar la primera bonanza cafetera, (San Joaquín, hecho urbano que aflora como consecuencia de un fenómeno económico y agroindustrial), en un mundo ya industrializado y en uno de los últimos asentamientos humanos con herencias culturales de la colonización antioqueña que existen en Colombia (Santa Quintero, 2021).

Con el objetivo de estimar el estado de conservación de los inmuebles, se tomó la información obtenida de la observación exterior. Fase necesaria para determinar la viabilidad de un posible proceso de conservación patrimonial como conjunto urbano del patrimonio agroindustrial cafetero. No obstante, el progresivo deterioro del barrio que sobre todo se ha intensificado en los últimos veinte años, cuando la normativa municipal lo excluye de la protección patrimonial, muchos de estos inmuebles tienen posibilidad de ser protegidos e intervenidos. Además del estado físico, fue necesario indagar acerca de la historia del sector, para lo cual, se recabó información de fuentes primarias, y secundarias históricas, se tomó información de oficial, histórica predial y catastral.

Igualmente se consultó la legislación antigua y presente que hace referencia a esta área urbana. También se intentó deducir el origen de los poblamientos a través de estudios de genealogías y migraciones hacia esta zona en el periodo de estudio, en un esfuerzo por comprender el origen cultural de sus pobladores y las transformaciones sociales de las que fueron protagonistas. La apropiación social del barrio se ha detectado como un valioso elemento cultural inmaterial, expresada en textos, imágenes, blogs y sitios web, donde las personas comparten las historias que conocen de primera mano o como parte de la tradición oral del lugar. Esta información ayudó a obtener una comprensión más profunda de la historia y vocación del barrio (Santa Quintero, 2021).

Nociones y normativa del patrimonio cultural aplicadas a la zona de estudio

Dentro de los conceptos que ofrece el “TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage) (2003), como marco teórico para el entendimiento del “patrimonio industrial en el mundo” (TICCIH, 2003, pág. 1), se encuentra la noción general que señala:

La evidencia material de estos profundos cambios tiene un valor humano universal, y debe reconocerse la importancia del estudio y conservación de esta evidencia (...) las ciudades y paisajes en los que se encuentran, junto con todas sus demás manifestaciones tangibles e intangibles, son de importancia fundamental. Deben ser estudiados, su historia debe ser enseñada, su significado y relevancia deben ser investigados y clarificados para todos (...) El patrimonio industrial consiste en (...) valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico (...) incluyen (...) lugares utilizados para actividades sociales relacionadas con la industria, como viviendas (...) asentamientos humanos y paisajes (...) urbanos, creados para o por procesos industriales. (TICCIH, 2003, pág. 1)

En cuanto a los valores del patrimonio industrial, el TICCIH en el mismo documento anota que:

Es la evidencia de actividades que tuvieron y continúan teniendo profundas consecuencias históricas (...) tiene valor social como parte del registro de las vidas de hombres y mujeres comunes, y como tal, proporciona un importante sentido de identidad. Tiene valor tecnológico y científico en la historia de la fabricación, la ingeniería, la construcción, y puede tener un considerable valor estético por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación (...) Los ejemplos tempranos o pioneros son de especial valor. (TICCIH, 2003, pág. 2)

Este sector urbano es producto de las profundas transformaciones que vivió la región cafetera en el periodo de estudio y está dando cuenta de las vivencias de personas y familias anónimas que hicieron posibles dichos cambios, comunidades que conservan una fuerte identidad cultural. El periodo de estudio se enmarca en la primera bonanza cafetera colombiana, en un momento histórico en que las relaciones de producción se transforman y nace la burguesía (agro) industrial en el país. Sobre las políticas públicas que deben aplicarse al patrimonio industrial, el texto aclara que:

El patrimonio industrial debe considerarse como una parte integral del patrimonio cultural en general. No obstante, su protección legal debe tener en cuenta la naturaleza especial del patrimonio industrial. Debe ser capaz de proteger (...) Las autoridades competentes deben tener poderes legales para intervenir cuando sea necesario para proteger sitios importantes amenazados. (...) Se deben hacer todos los esfuerzos posibles para asegurar la consulta y participación de las comunidades locales en la protección y conservación de su patrimonio industrial local. (TICCIH, 2003, pág. 5)

En este sentido se subraya la inexistencia de la categoría de patrimonio industrial dentro de la legislación de cultura (Mincultura-1080, 2015) y el alcance limitado de la normativa vigente para proteger los sitios ligados a la historia industrial del país, así como la inobservancia por parte de las instituciones de la valoración que las comunidades locales hacen de su propio patrimonio. Por otra parte, tomando en cuenta el valor del conocimiento ancestral de las técnicas constructivas del bahareque de guadua presente en San Joaquín, se resalta el aporte que a este respecto hace la Carta:

Las habilidades humanas involucradas en muchos procesos industriales antiguos o en desuso son un recurso críticamente importante cuya pérdida puede ser irremplazable. Deben ser cuidadosamente registradas y transmitidas a las generaciones más jóvenes. (TICCIH, 2003, pág. 6)

El documento destaca la necesidad de implementar acciones de la interpretación y estudio que, en el caso de San Joaquín, podría constituirse en un

espacio para el estudio urbano, de la arquitectura y la construcción vernácula actual y de los últimos cien años, el cual además pueda formar parte de los recorridos que presenta esta tesis, a través de todas las regiones que integra el patrimonio agroindustrial cafetero colombiano, lugares que hacen parte de la misma constelación patrimonial.

El interés y el afecto del público por el patrimonio industrial y la apreciación de sus valores son las formas más seguras de conservarlo. Las autoridades públicas deben explicar activamente el significado y valor de los sitios industriales a través de publicaciones, exposiciones, televisión, Internet y otros medios, proporcionando acceso sostenible a sitios importantes y promoviendo el turismo en áreas industriales (...) los sitios industriales conservados son medios importantes para proteger e interpretar el patrimonio industrial (...) Las rutas regionales e internacionales del patrimonio industrial pueden destacar la transferencia continua de tecnología industrial (TICCIH, 2003, pág. 6).

Eusebi Casanelles (2006), sobre el patrimonio industrial indica que:

Se basa en dos grandes valores, el de ser testimonio del mundo del trabajo y de la vida cotidiana de una época que cambió la humanidad y el de ser un documento que sirve para entender mejor como se vivía y se trabajaba en una época determinada (...) no es un patrimonio para ser contemplado como una obra de arte ni tiene un valor como el que se podría otorgar a una gran antigüedad. El patrimonio industrial lo forman (...) las viviendas de los que allí trabajaban (...) Estos elementos tienen un valor individual, su verdadera dimensión se hace visible cuando se contemplan en el territorio donde se encuentran situados y se valoran en el contexto de las complejas relaciones que los unen. (Casanelles, 2006, pág. 1)

Inmaculada Aguilar (1998), añade que parte del patrimonio industrial son los espacios habitacionales y los sectores urbanos asociados a las actividades productivas:

Los inmuebles de habitación obrera, fundamentalmente, su estudio sociológico y urbanístico es indisoluble del fenómeno de la industria. (Aguilar Civera, 1998, pág. 103)

Según lo dispuesto por “el Decreto 1080 de 2015, Ley de Cultura de Colombia los (BIC), para ser protegidos jurídicamente, deben” (Mincultura-1080, 2015),:

contener valor histórico (...) se constituye en documento o testimonio para la reconstrucción de la historia, así como para el conocimiento científico, técnico y artístico, es la asociación directa del bien con

épocas, procesos, eventos y prácticas políticas, económicas, sociales, culturales y grupos sociales. (Mincultura-1080, 2015, pág. 35)

La normativa cultural nacional, no incluye el patrimonio industrial dentro de su lista de BIC, como una categoría, circunstancia que mantiene por fuera de la protección jurídica a gran cantidad de bienes de contexto ligados a la historia, inicio y evolución de las actividades industriales (Mincultura-Lista-BICNAL, 2023), La vivienda obrera, los barrios obreros o desarrollos urbanos creados por o debido a las actividades industriales, quedan por fuera de toda categoría existente actualmente (Santa Quintero, 2018), a pesar de ser portadores de las huellas de las transformaciones a nivel político, administrativo, territorial, económico y social, que precedieron y configuraron a la Colombia contemporánea, “cambios producidos en las relaciones sociales de producción de una economía pastoril, patriarcal o precapitalista, se da paso a una economía capitalista” (Bejarano, 1979, pág. 165)

Para comprender el valor de los elementos intangibles en el San Joaquín, se indagó “sobre el origen de los primeros pobladores” y su relación con las actividades productivas en Manizales en ese periodo. *Las genealogías de Antioquia y Caldas* de Ochoa Gómez (2017) fueron revisadas, así como *Libros de bautismos y archivos parroquiales* de Córdoba (2014). Esta información, aunque no concluyente, sirvió para esbozar los posibles contenidos identitarios de aquellas familias que, tenían un origen diverso y eran provenientes de diferentes centros poblados y áreas rurales, “en todo caso del suroccidente y oriente antioqueño, el norte y occidente de Caldas y las veredas cercanas a Manizales” (Santa Quintero, 2021, pág. 83) como “Morrogacho, La violeta, El Tablazo, La Linda, La Siria, La Argelia, La Quebra del Billar y Minitas” (Muñoz Robledo y Vásquez Jaramillo, 2000).

Esta información refuerza la idea de que esta generación de pobladores llevó consigo la “herencia de la colonización antioqueña”, quedando plasmadas en la arquitectura, la oralidad y todas sus manifestaciones culturales, hasta el presente (Ochoa Gómez, 2017 y Córdoba, 2014). Igualmente se pudo constatar que un importante número de pobladores estaban relacionados con alguna actividad productiva artesanal y que asentaron sus propios negocios en el barrio, como fondas, fábricas de velas, costureras, zapateros o fabricantes de sombreros, arrieros y jornaleros. La población más joven y buena parte de la población femenina se dedicó a trabajar para las nuevas trilladoras y seleccionadoras de café que aparecían en Manizales (Ochoa Gómez, 2017 y Córdoba, 2014).

Según las consultas realizadas, no se puede afirmar categóricamente que se tratara de familias exclusivamente obreras, artesanas o agraria migrante, no obstante, la modesta arquitectura del lugar, comparada con su contemporáneo Los Agustinos, por ejemplo, y lo desfavorable en términos topográficos y climáticos, del barrio, permite suponer que en su mayoría fue población que llegó para encontrar trabajo asalariado en las trilladoras. “Lo anterior llevaría a concluir que se trata de

arquitectura popular urbana de la colonización antioqueña, construida por población migrante mixta, fuertemente ligada a los inicios de la industrialización de la ciudad y del país” (Santa Quintero, 2021, pág. 84), representativa de un grupo humano que contaba con una gran destreza artesanal, que les permitió construir obras que, aunque anónimas, se realizaron con alta calidad material y artística empleando el bahareque de guadua (Tobón Botero, 1987).

Por otra parte, el texto técnico elaborado como parte del Acuerdo 508 de 2001 (Muñoz Robledo y Vásquez Jaramillo, 2000) del Plan de ordenamiento territorial de Manizales – 2001, destacaba por ser “un concienzudo análisis, caracterización y catalogación del patrimonio arquitectónico (...) el documento establece cuáles son los bienes de interés cultural municipales que deben ser protegidos, sus niveles de intervención (...) y sus áreas de influencia” (Santa Quintero, 2021, pág. 84).

En su momento dicha herramienta jurídica consideraba que los sectores tradicionales de Manizales como San Joaquín, Los Agustinos, Parque Caldas, San Antonio y San José:

Son elementos singulares de la historia del desarrollo arquitectónico y tecnológico del Municipio. Son la génesis de la evolución y el desarrollo tipológico en el ámbito urbano (...) constituyen muestras que merecen ser protegidas, preservadas y mantenidas (...) Establece que las (...) Áreas con tratamiento de conservación - sectores de interés urbanístico y arquitectónico (...) Son aquellos (...) sectores de ciudad que (...) tienen valores arquitectónicos, tipológicos o que presentan valores como conjunto urbano (...) mereciendo ser protegidos, preservados y mantenidos, con el fin de garantizar la permanencia y recuperación de dichos valores, mediante la adopción y aplicación de normas específicas (...) con el objeto de lograr una visión (...) de los acontecimientos memorables que han configurado el tejido urbano de la ciudad, y cuyo valor patrimonial obliga a ser conservado por ley. (Muñoz Robledo y Vásquez Jaramillo, 2000, pág. 328)

La norma determinó “los sectores de interés urbanístico y arquitectónico dentro de áreas homogéneas de valor histórico” (Muñoz Robledo y Vásquez Jaramillo, 2000, pág. 328), integrando en ellas el grupo de bienes del Centro Tradicional, los barrios adyacentes al centro fundacional incluido San Joaquín, es decir, quedaron bajo este grupo los sectores consolidados en las tres primeras décadas del siglo XX (Santa Quintero, 2021). Con las siguientes administraciones municipales, se realizaron diversas modificaciones al acuerdo original, hasta que finalmente el Plan de ordenamiento territorial del año 2017, (POT-2017), incluyó los BIC (Bienes de Interés Cultural) declarados a nivel nacional, los cuales son competencia del Ministerio de Cultura de Colombia y algunos otros puntuales en la ciudad como bienes del ámbito municipal, descartando los sectores homogéneos

como San Joaquín. Esta nueva normativa pone de manifiesto la perspectiva estancada a la que recurre la institucionalidad local y nacional en torno a la salvaguarda del patrimonio cultural, al proteger únicamente bienes aislados y conmemorativos (Santa Quintero, 2021).

En la actualidad únicamente se encuentran protegidos en San Joaquín el “colegio Antonia Santos, construido como vivienda en 1924, (calle 23 #25-15), BIC municipal (decreto 0243 de 2003); y el colegio La Gran Colombia, construido en 1944, (calle 26 con carrera 24), BIC municipal (decreto 0244 de 2003)” (Santa Quintero, 2021, pág. 85), (figura 118). Estos inmuebles encarnan importantes ejemplos de la historia arquitectónica de la zona y su protección busca salvaguardar y valorar el legado cultural que representan para la ciudad de Manizales, no obstante, la protección de bienes puntuales es claramente insuficiente para comprender el contexto general de la evolución urbana de la ciudad y dar cuenta de su desarrollo económico, poblacional, arquitectónico y constructivo (Santa Quintero, 2021).

Bienes de interés cultural del ámbito municipal en el barrio San Joaquín

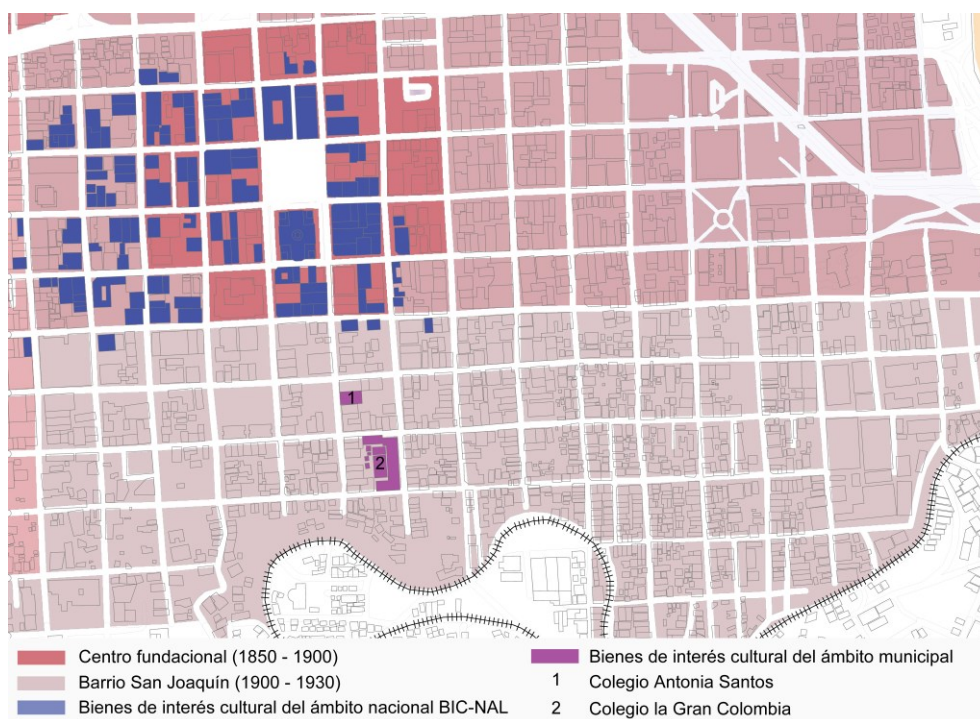


Figura 118. Localización de los colegios Antonia Santos y La Gran Colombia, bienes de interés cultural del ámbito municipal en el barrio San Joaquín y los BIC nacionales en el centro fundacional. Fuente: elaboración propia.

El Paisaje Cultural Cafetero Colombiano (PCC)

El Paisaje Cultural Cafetero de Colombia, “inscrito en la lista de la UNESCO en el año 2011, ha sido reconocido bajo los criterios (v) y (vi) (...) El criterio (v) destaca

su carácter excepcional como ejemplo de un asentamiento humano” (UNESCO-PCC, 2011) refiriéndose al flujo migratorio de familias asentadas en esta zona desde 1825 hasta 1930 aproximadamente “que sea representativo de una cultura (...) o interacción humana con el medio ambiente. Criterio (vi): estar asociado directa o tangiblemente con acontecimientos o tradiciones vivas” (UNESCO-PCC, 2011). El PCC abarca “áreas específicas y de amortiguamiento que incluyen zonas rurales y urbanas de 47 municipios de los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca, donde se encuentran algunas veredas de Manizales” (Alcaldía-de-Manizales, 2017), (figura 118b).

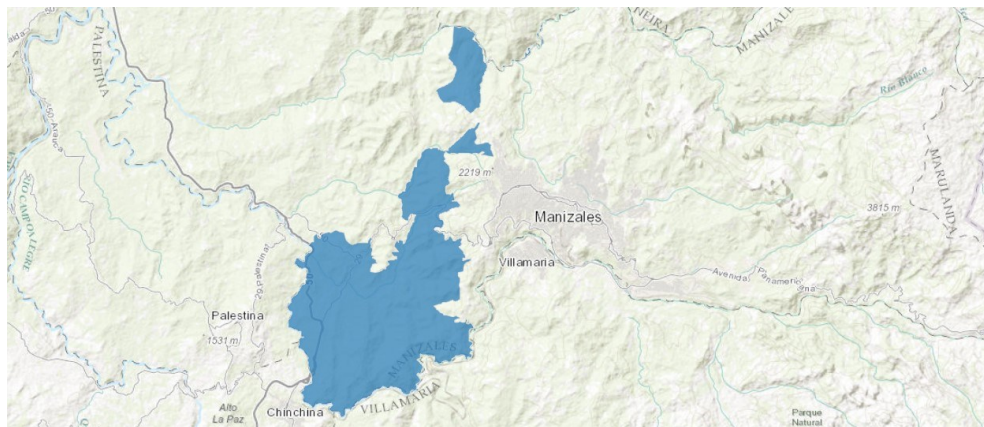


Figura 118b. Mapa de las áreas del Paisaje Cultural Cafetero en el municipio de Manizales. Fuente: datos abiertos, Geoportail Alcaldía de Manizales. 19 de septiembre de 2017, POT municipal.

El centro tradicional de Manizales, a pesar de haber sido el nodo cafetero y de transporte más importante del Viejo caldas en los inicios de la caficultura como industria, no está incluido en estas áreas, lo que podría indicar que no existe una relación directa entre los aspectos que se valoraron de este paisaje y la historia productiva contextual, que permita la lectura completa del pasado agroindustrial de la región. Esta circunstancia ha promovido acciones tendientes a desarrollar un turismo de ocio y no propias del turismo cultural o histórico.

La inclusión del PCC en la lista mundial de patrimonio, tiene como objetivo principal preservar o resaltar los valores tangibles, intangibles y naturales de una región donde su población ha estado dedicada con especialidad al cultivo de un producto agrícola por más de cien años, adaptando el territorio para este fin. Este reconocimiento es un importante paso para valorar y proteger los elementos culturales asociados a la producción cafetera en Colombia, destacando su relevancia histórica y su estrecha relación con las tradiciones regionales (Mincultura-PCC, 2021). No obstante, luego de más de una década de su inclusión, se perciben aspectos que podrían mejorarse, como las practicas turísticas y la disociación cognitiva de la historia objetiva, la preservación de la memoria colectiva y las practicas respetuosas hacia las identidades culturales locales. En este sentido podría plantearse que los paisajes culturales deberían formar parte de una categoría más amplia como la de las constelaciones del patrimonio, en este caso del patrimonio agroindustrial.

Luego de la inclusión del PCC en la lista del patrimonio mundial, la legislación colombiana, dispuso su declaratoria y regulación bajo las normativas: “Resolución Número 2079 de 2011, Resolución 2963 de 2012 y CONPES 3803 de 2014”. Mediante estos actos administrativos, el estado colombiano resalta los “valores patrimoniales ligados a la introducción de los nuevos modelos socioeconómicos instaurados en la región gracias a la producción de café y su sólida unidad cultural” (CONPES-3803, 2014, pág. 1). Igualmente reconoce la “significativa importancia de las técnicas constructivas utilizadas tanto en los asentamientos urbanos como en las viviendas cafeteras rurales” (CONPES-3803, 2014, pág. 1). “Se valora especialmente la identidad cultural transmitida a través de la herencia de la colonización antioqueña, que se convierte en un rasgo singular y único en el mundo, forjado por los propios habitantes de esta zona cafetera colombiana” (Mincultura-PCC, 2021, pág. 1). Se reconoce que:

Una arraigada tradición cafetera con la herencia de la colonización antioqueña ha jugado un rol fundamental en la conformación de la cultura regional y ha generado una riqueza de manifestaciones como (...) la arquitectura, que se han transmitido de generación en generación. (Mincultura-PCC, 2021, pág. 1)

Entidades como el Fondo Nacional de Turismo, FONTUR y el Ministerio de Industria y turismo, han encaminado esfuerzos para la promoción del turismo en el Eje Cafetero, paralelamente con agremiaciones privadas que han generado campañas de mercadeo asociando las actividades turísticas con la inclusión en la lista del patrimonio mundial (Mincultura-PCC, 2021).

No obstante, centros urbanos como Manizales y zonas rurales tradicionales, protagonistas de la agroindustria cafetera colombiana, no están incluidos en las zonas declaradas o de influencia del PCC, lo que impide al visitante tener una lectura coherente de la historia, la población, sus costumbres y su territorialidad, limitándolo a consumir un producto teatralizado de la realidad (Santa Quintero, 2019). Es notoria la contradicción existente entre el discurso oficial plasmado en las normativas nacionales e internacionales y la aplicación comercial que efectivamente se ha implementado en la región (Ramírez y Saldarriaga, 2013).

San Joaquín como objeto de estudio

El estado actual del barrio, su historia y localización, generan muchas preguntas acerca de su conservación y aquí se plantean algunas de ellas: ¿el deterioro físico de los inmuebles y del entorno urbano de San Joaquín, puede significar que no tiene valor patrimonial? ¿El valor otorgado por la comunidad y la academia locales, no son suficientes para que las políticas públicas protejan el sector? ¿Es necesaria la existencia de una normativa de protección o las comunidades por si solas pueden conservar su patrimonio cultural en Colombia?

En un intento por resolver estas preguntas se analizó este barrio como objeto de estudio, esperando que un enfoque abarcador de los contextos históricos contribuya a la protección de este patrimonio vulnerable, invisibilizado, que no cuenta con una herramienta jurídica de protección y que no es susceptible de ser comercializado como producto cultural (figura 119), (Santa Quintero, 2021).



Figura 119. Vivienda del barrio San Joaquín. Cr. 25 x Cl. 18. Fuente: *Google maps*, 2013.

A De la zona de estudio se revisaron “las fachadas urbanas que se agruparon en categorías según su estado de conservación” (Santa Quintero, 2021, pág. 76), para obtener porcentajes estimados de cada grupo y determinar la viabilidad de un futuro proceso de recuperación y salvaguarda del sector histórico. Igualmente se analizó la traza urbana para destacar su continuidad y relación con el centro fundacional y como borde del periodo de estudio. Se ha incluido además un diagnóstico general de las diferentes patologías urbanas que pueden afectar la conservación como conjunto (Santa Quintero, 2021).

Observación del estado físico de San Joaquín

Mediante las imágenes de *Google maps* y la información del “*Geoportal de la Alcaldía de Manizales*, se recorrió de manera virtual las calles y carreras incluidas en la zona de estudio”³⁶. Se revisó el estado aparente de los inmuebles, de las

³⁶ Previamente la autora recorrió el sector y conoció directamente “la arquitectura interior y exterior del barrio (...) lo que facilitó la identificación de los inmuebles” y elaboración de las estimaciones. Este recorrido virtual proporcionó información general y se hizo a manera

fachadas urbanas y de las cubiertas, para determinar posibles cambios de materiales, cerramientos de patios y subdivisiones prediales. Con esta información, se procedió a catalogar cada predio existente sobre el plano catastral, en las categorías según su deterioro. Los resultados obtenidos en términos de conservación y tipología han sido fundamentales para comprender la diversidad arquitectónica del sector estudiado (Santa Quintero, 2021), (Figura 120a).

FICHA DE ESTADO DE CONSERVACIÓN
BARRIO SAN JOAQUÍN - MANIZALES

CARRERA 26 ENTRE
CALLES 24 Y 25
COSTADO NORTE

FACHADA URBANA



MANZANA 14



Estado de conservación de la fachada urbana:
Esta fachada se encuentra en buen estado de conservación, todas sus casas presentan fachados de la colonización antioqueña, se conserva su materialidad en bahareque de guadua.

Predio C242532 - C24253357:
Uso actual: Vivienda y comercio
Tipología en Planta: U - 2 plantas - sin patio central
Estado de conservación: Se conserva la fachada, su interior está muy intervenido pero sus materiales se conservan y es posible su recuperación integral.

Predio C242534:
Uso actual: Vivienda
Tipología en Planta: L - 2 plantas subdividido - patio central
Estado de conservación: Se conserva la fachada, su interior está muy intervenido es posible su recuperación integral.

Predio C242536 - C24253621:
Uso actual: Vivienda
Tipología en Planta: L - 2 plantas subdividido - patio central
Estado de conservación: Se conserva la fachada, su interior está muy intervenido. se conservan y es posible su recuperación.

Predio C242538:
Uso actual: Vivienda
Tipología en Planta: L - 2 plantas - patio central
Estado de conservación: Se conserva la fachada, su interior está muy intervenido. se conservan y es posible su recuperación.

Predio C242540:
Uso actual: Vivienda y comercio
Tipología en Planta: C - 2 plantas - patio central
Estado de conservación: Se conserva la fachada, su interior está muy intervenido. se conservan y es posible su recuperación.

Figura 120a. “Ficha tipo. Estado de conservación de las fachadas urbanas y sus predios. Fuente: Elaboración propia basada en el sistema de Información Geográfica de la Alcaldía de Manizales”, en Santa (2021), pág. 87.

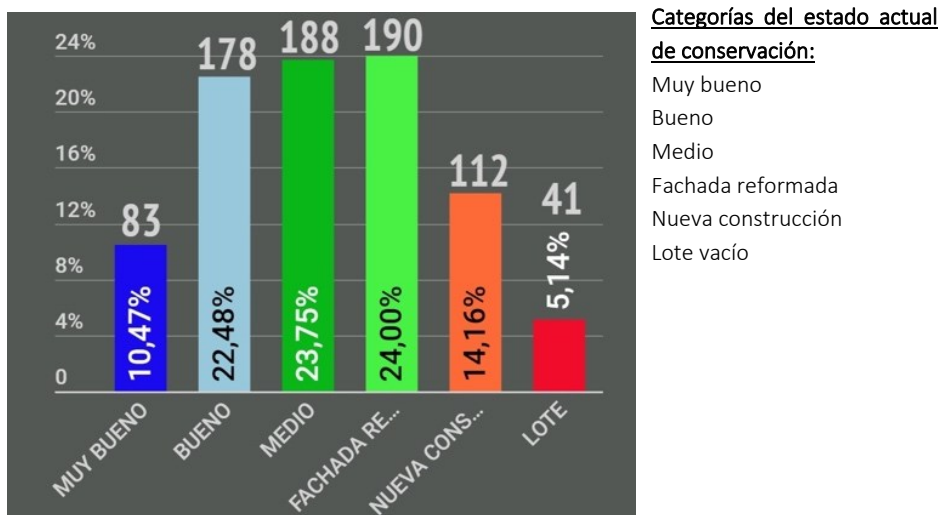


Figura 120b. Grafica de barras que ilustra los porcentajes y el número de inmuebles de cada categoría del estado de conservación actual (Santa Quintero, 2021, p. 88).

de inventario preliminar. Se espera que, en el futuro, pueda realizarse un estudio de estas características in situ, con el apoyo de la Alcaldía de Manizales. Las imágenes y datos encontrados en los sistemas abiertos de información tienen fechas que van desde 2013 hasta 2022. Así mismo fue posible hacer comparaciones de las mismas imágenes de Google y del Geoportal municipal, con registros de años anteriores, lo que permitió analizar el deterioro patrimonial en el tiempo (Santa Quintero, 2021, pág. 87).

A partir del recorrido se identificaron “792 inmuebles, los cuales fueron clasificados en seis categorías según su estado de conservación aparente. Estas categorías son: muy bueno, bueno, medio, fachadas reformadas, edificaciones nuevas y lotes vacíos” (Santa Quintero, 2021, pág. 88), (figura 120b).

Dando prioridad a la época de consolidación del barrio, se toma en cuenta como valor arquitectónico principal, la forma-función-materialidad de la construcción, de aquellos inmuebles que conservan las características del periodo entre 1900 y 1930. A partir de ahí, se clasificaron por su estado aparente de deterioro o conservación de elementos de esta época. “Se considera en este estudio que los bienes incluidos en las primeras cuatro categorías son viviendas de la colonización antioqueña, susceptibles de ser conservadas con diferentes niveles de intervención de acuerdo con lo establecido en normativa nacional vigente” (Santa Quintero, 2021, pág. 88).

Este análisis ha proporcionado una visión panorámica de la situación de los inmuebles en el área estudiada y ha permitido identificar aquellas estructuras que poseen un mayor valor patrimonial, ya que reflejan la historia y el desarrollo urbano de la región. Asimismo, esta clasificación brinda una base inicial para determinar medidas de conservación y protección para estos bienes en actuaciones futuras. Es esencial considerar el potencial de estas viviendas para su restauración y adaptación a las necesidades actuales, manteniendo siempre su esencia histórica.

Bienes con estado de conservación muy bueno y bueno (Figuras 121 y 122):

83 bienes, correspondientes al 10.47% del total, se encuentran en muy buen estado. Los bahareques de fachada, las carpinterías tradicionales de puertas y ventanas de postigo, algunas con balcones de macanas, y las cubiertas con aleros y tejas de barro, están en muy buenas condiciones. Son casas que han tenido un mantenimiento continuo a través de los años sin que se hayan desvirtuado el lenguaje formal ni la materialidad del momento de su construcción (...) De igual forma, se constató que 178 inmuebles, correspondientes al 22.48% del total, se encuentran en buen estado y cumplen con las mismas características de aquellas que están en muy buen estado, pero son viviendas que no han recibido un mantenimiento tan continuo. (Santa Quintero, 2021, pág. 88)

Aunque el segundo grupo presenta un nivel ligeramente menor de conservación, su valor arquitectónico y cultural sigue siendo notable. El análisis de las dos primeras categorías, muy buen estado y buen estado ha sido de gran relevancia para comprender la riqueza arquitectónica de la zona estudiada. Estas edificaciones representan un valioso patrimonio que merece ser preservado y valorado, ya que son testimonios tangibles “de la historia y la cultura de la colonización antioqueña en esta región” (Santa Quintero, 2021).



Figura 121. Vivienda localizada en la Carrera 24 # 23-38. Muestra buen estado de conservación. Fuente: *Google maps, 2017.*



Figura 122. Calle 23 x Carrera 24. Inmueble con buen estado de conservación. Fuente: *Google maps, 2017.*

Bienes con estado de conservación medio (figura 123):

De la totalidad de la muestra, 188 bienes, 23.75% del total, revelan un estado medio de conservación (...) Aunque siguen teniendo la integridad en formas, bahareques, cubiertas y carpinterías exteriores, se nota que sus propietarios no han podido invertir muchos recursos en su mantenimiento. En algunas se han reemplazado las tejas de barro por teja de fibrocemento (conservando los aleros) (...) Pueden verse carpinterías en regular estado, con poco mantenimiento, algunas presentan áreas de bahareque expuesto con recubrimientos faltantes o en mal estado.

Algunas casas han reemplazado las maderas de puertas y ventanas, otras muy antiguas muestran un regular estado, pero conservan todos los elementos del momento de su construcción inicial. En algunas, es posible que existan mezclas de estructuras murarias de bahareque con concreto reforzado, bloques de cemento o ladrillos de arcilla. A pesar de estas condiciones, son viviendas que, por su continuo uso, están vigentes, funcionales y sería muy factible la conservación integral en algunas o contextual en aquellas en las que solo se pueda conservar o reintegrar fachadas y cubiertas. (Santa Quintero, 2021, pág. 88)



Figura 123. Vivienda localizada en la Calle 21 con Carrera 27, muestra un regular / buen estado de conservación. Fuente: *Google Maps*.

Los inmuebles que conservan las formas más cercanas a los lenguajes de la colonización antioqueña (figura 124) tienden a estar en las zonas alejadas del centro fundacional, lo que podría indicar su carácter rural a inicios del siglo XX, cuando este borde urbano hacía parte de la transición territorial entre el campo y la ciudad. En estas viviendas los patios centrales no están cubiertos, lo que fue común en las viviendas próximas al centro de la ciudad, que tuvieron un carácter más suntuoso. Estas, por el contrario, conservaron los patios centrales como áreas de trabajo, bodega y zona de servicios.

A pesar de estas condiciones de deterioro, estas viviendas siguen siendo habitadas y funcionales debido a su uso continuo, lo que sugiere que su conservación integral es perfectamente factible en algunos casos, o al menos una conservación contextual, donde solo se puedan mantener o reintegrar las fachadas y cubiertas. Son un testimonio vivo de la evolución histórica del barrio, y probablemente contengan la huella más legible de la materialidad, forma y función de sus orígenes. Por lo tanto, es crucial considerar medidas adecuadas de protección y restauración para estos bienes, (Santa Quintero, 2021).



Figura 124. Vivienda localizada en la Calle 25 esquina con Carrera 26, muestra un regular/mal estado de conservación. Fuente: *Google Maps*.

Bienes con fachadas reformadas (figura 125): dentro de la muestra analizada, se “incluyeron 190 inmuebles, lo que equivale al 24% del total, en la categoría de viviendas con fachadas reformadas” (Santa Quintero, 2021, pág. 89). Estos bienes, en su mayoría, muestran variaciones en su aspecto exterior que probablemente ocurrieron “en las décadas de 1940, 1950 y 1960” (Santa Quintero, 2021, pág. 89). Representan el imaginario local, vinculado “a los lenguajes formales de la arquitectura republicana, más tarde el Art Decó y posteriormente del Movimiento Moderno (...) Son un reflejo (...) de la transición (...) de una sociedad feudal (...) a una sociedad ya industrializada” (Santa Quintero, 2021, pág. 89).

Las actuaciones de renovación que se limitaron a la intervención de fachadas podrían asociarse a la noción de la categoría “edificaciones bordadas”, empleada por Espinosa y Calle (2002), que la define como el trabajo donde no hubo restitución de materiales o cambios tipológico-funcionales, que utiliza altorrelieves con motivos ornamentales conceptualmente nutridos de las nuevas edificaciones. En el caso de San Joaquín, intentaba asimilar las formas de la nueva arquitectura de la ciudad. No obstante, las renovaciones estilísticas, muchas de estas casas conservan sus aleros, cubiertas, bahareques, la distribución espacial y materialidad interior de la construcción inicial. Su contenido formal exterior acentúa la imagen urbana de aquel momento histórico de transición social y subraya la identidad cultural del barrio. (Santa Quintero, 2021, págs. 89-90)



Figura 125. Vivienda localizada en la Carrera 26 #19-57, muestra la renovación de su fachada con posterioridad a su construcción inicial, conservando el bahareque de guadua, el alero y la cubierta. Fuente: Google Maps, 2017.

Nuevas construcciones en las que se ha empleado concretos estructurales, mamposterías de ladrillo o bloque de cemento y cubiertas con tejas de fibrocemento, sumaron el 14.16% del total de la muestra, es decir, 112 inmuebles (figura 126). En estos terrenos, anteriormente se encontraban “casas de la colonización antioqueña que han sido demolidas (...) y algunas de ellas perdidas por incendios. Los inmuebles (...) de la década de 1970 mantienen la estética, alturas y ritmos de la fachada urbana” (Santa Quintero, 2021, pág. 90).

El *fachadismo* no modificó las estructuras de bahareque, lo que representó una práctica de estética superficial que se venía aplicando en los edificios del centro fundacional desde la década de 1940, los cuales conservan los sistemas constructivos tradicionales de bahareque de guadua hasta el presente.

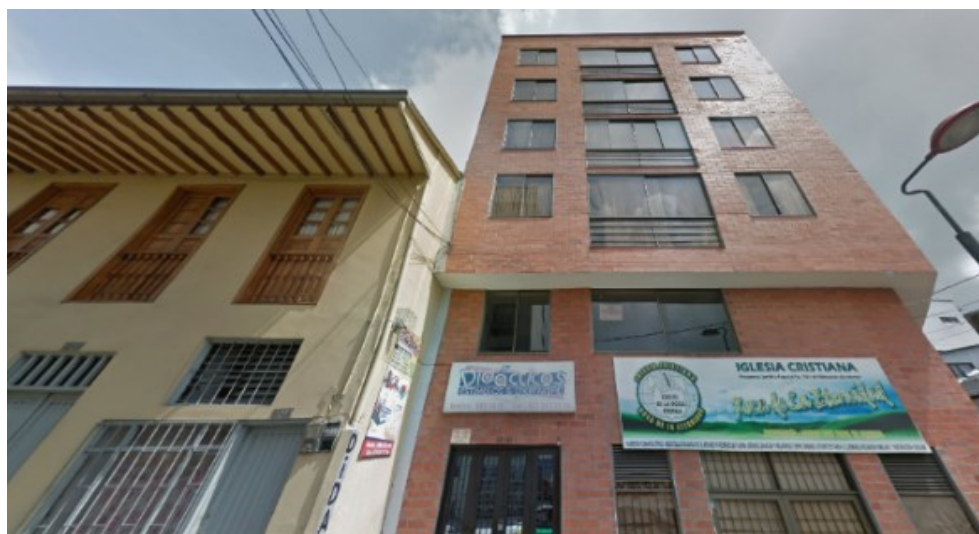


Figura 126. Nuevas construcciones en altura. Cl. 27 x Cr. 24. Fuente: Google maps, 2017.

Algunas de las construcciones nuevas que se observaron, corresponden a viviendas tradicionales que fueron demolidas para construir sedes de iglesias cristianas, como en los predios de la Calle 24 con Carrera 24 y Calle 26 con Carrera 25, (figura 127).



Figura 127. Nuevas construcciones. Predios con uso religioso. Cl. 24 x Cr. 24 y Cl. 26 x Cr. 25. Fuente: *Google maps, 2013 - 2017.*

En los últimos años se han construido dos nuevos desarrollos de vivienda en altura, uno de ellos aún en proceso con más de 12 pisos, ocupa una manzana completa donde existió hasta la década de 2010 un conglomerado habitacional de dos pisos de altura, construido en bahareque en la década de 1910 por la Sociedad San Vicente de Paul para familias sin vivienda. Esta fue una muestra muy destacable de vivienda colectiva de la colonización antioqueña en el país. (Santa Quintero, 2021, pág. 90)

Este conjunto (Figura 128) además constituyó un elemento urbano único en su concepción espacial multifamiliar, posiblemente muy novedosa en su momento en el antiguo Caldas, que más allá de la noción funcional similar a la corrala española, introdujo espacios en diferentes alturas para aprovechar la pronunciada inclinación del terreno, con salidas a una misma vía central a modo de callejón colectivo para uso de los residentes, siendo a su vez de uso público.



Figura 128. Ortofotomapas de 2010 (izq.) y 2014 (der.), manzana entre carreras 25 y 26 y calles 21 y 22 donde existió la agrupación de vivienda colectiva de la Sociedad San Vicente de Paul de Manizales. Fuente: Geoportail de la Alcaldía de Manizales. Consultado 1 de mayo de 2021 (Santa Quintero, 2021, p. 90).

La buena iluminación y ventilación natural lograda en cada una de las unidades de vivienda y el complejo programa funcional y técnico de este conglomerado, que sobrevivió a los movimientos telúricos con mayor capacidad de daño que experimentó Colombia, en los años “1938, 1961, 1962, 1979, 1995 y 1999” (Duque-Escobar, 2012, pág. 28), permiten suponer un alto nivel de diseño del bahareque de guadua. En el momento de su demolición, esta unidad residencial funcionaba como dos unidades separadas por el pasaje vial y se encontraba en excelente estado de conservación, a pesar de haber sido objeto de muy pocas intervenciones. Estructuralmente cada una de ellas era un solo elemento, flexible y estable, a manera de *nido de ave*.

Por otro lado, “El 5.14% del total, corresponde a 41 predios que fueron casas de la colonización antioqueña (...) que sufrieron un proceso de demolición o colapso (...) Algunos están sin uso, otros son utilizados como parqueaderos o talleres de mecánica” (Santa Quintero, 2021, pág. 90), (figuras 129). Mediante el análisis de la información catastral se constataron frecuentes subdivisiones prediales, ejecutadas, producto de la densificación poblacional. Sin embargo, estas subdivisiones en muchos casos no han afectado de forma definitiva la composición formal y la materialidad original de los inmuebles (Santa Quintero, 2021).



Lote - parqueadero y edificio nuevo. Cr. 23 x Cl. 27.

Lote. Cr. 26 x Cl. 24.

Figuras 129. Lotes vacíos y construcciones nuevas en San Joaquín. Fuente: *Google maps, 2013 - 2017*.

Estas prácticas se hacen más frecuentes a medida que los predios están más distantes del centro fundacional, como puede verse en el plano urbano de San Joaquín, donde las familias con menores recursos han conservado el mismo inmueble para el uso de las nuevas generaciones de hijos y nietos, teniendo en cuenta el déficit existente de vivienda nueva asequible en la ciudad (figura 130).

La comparativa de las ortofotografías de 2010 y 2014 del *Geoportal oficial municipal*, permitió constatar “que la teja de barro está siendo reemplazada (...) por tejas de fibrocemento (...) la ocupación de buena parte de los patios interiores y la implementación de marquesinas de vidrio que se construyeron desde los años 1940” (Santa Quintero, 2021, pág. 91). Las tendencias de transformación y actualización de materiales, necesarias con el paso de los años, no encuentran un soporte técnico idóneo por parte de las entidades del estado, que cuentan con el recurso humano de asesores expertos. Estas intervenciones hasta el momento se realizan sin supervisión, debido al no reconocimiento de estos inmuebles como bienes de interés cultural.



Figura 130. Vivienda de patio central de tipología "O", (Carrera 25 nº 28-30/28-26/28-24, subdivida en tres predios a lo largo de la casa original, cada uno con fachada sobre la Carrera 25. Se conserva la cubierta original con el alero de fachada. Fuente: elaboración propia con información tomada de *Google Maps* y el Geoportál de la Alcaldía de Manizales.

Lugar e identidad

La fábrica Tejidos Única, fundada en 1919, construyó sus nuevas instalaciones en este sector de San Joaquín en 1953, donde alcanzó sus máximos de producción hacia la década de 1970 y finalmente cerró sus operaciones en la década de 1990 (Betancourt Hurtado, 2014), (figura 131).



Figura 131. Antigua fábrica de tejidos Única. Fuente: *Google Earth 2021*. Calle 31 carrera 26.

Sus edificaciones permanecieron en pie y en el año 2001 uno de sus edificios más emblemáticos fue “declarado como BIC municipal por ser una edificación representativa de la arquitectura Art Decó en Manizales” (Alcaldía-de-Manizales, 2017), no obstante, “según el plano de tratamientos urbanísticos U-30 del POT –

2017, todos los predios de la esta antigua fábrica están designados como área de renovación urbana - redesarrollo” (Santa Quintero, 2021, pág. 92).

La implantación de esta fábrica enfatizó aún más el borde original de San Joaquín, debido a su morfología inclinada y posteriormente con la línea ferroviaria, que finalizó su construcción en 1927, surcando su límite inferior. El edificio se convirtió en un hito que delimitaba y separaba este sector con respecto de la ciudad moderna, no solo de manera física y visual, sino también social y cultural, remarcando espacios de la identidad social y la delimitación percibida por los habitantes en inmediaciones a la fábrica (Santa Quintero, 2021), (figura 132). Las características tangibles e intangibles del barrio, los usos, el paisaje urbano y la topografía hacen que pueda ser fácilmente interpretado.

Traza urbana de San Joaquín y nueva traza urbana a partir del borde marcado por la ferrovía y Tejidos Única.

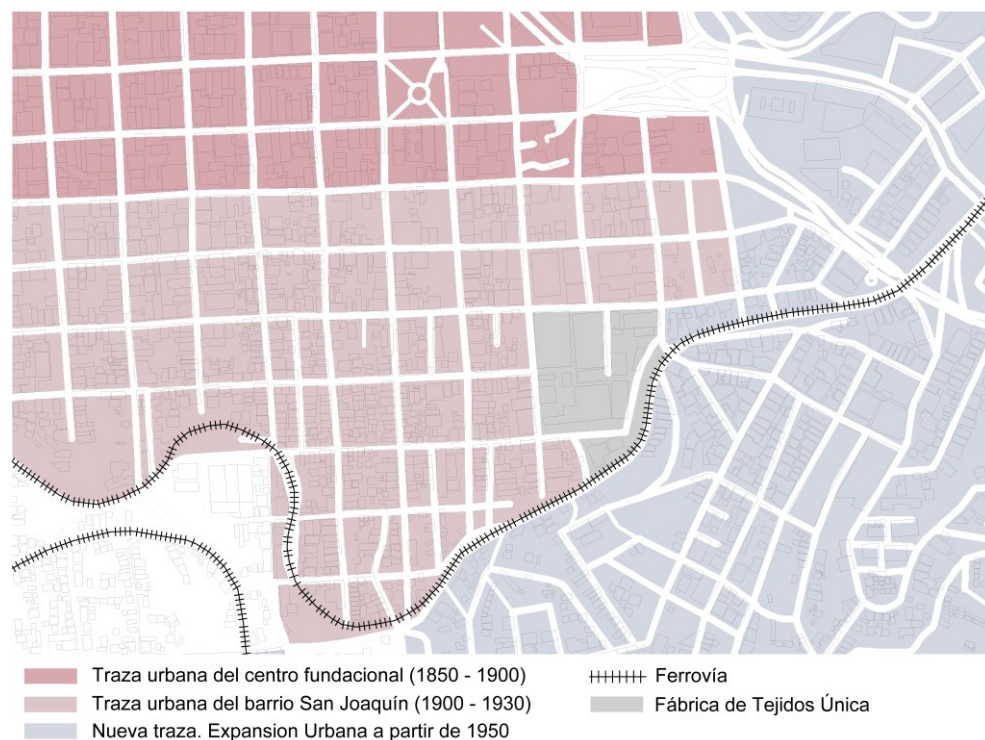


Figura 132. Traza urbana de San Joaquín y nueva traza urbana a partir del borde marcado por la ferrovía y Tejidos Única. Fuente: propia.

Esta zona de la ciudad desempeña un papel esencial en “la cohesión social de la ciudad (...) característica de (...) una comunidad consolidada que se reconoce como un sujeto activo en su territorio” (Aguilera Martínez et al., 2017). La actualización de las fachadas podría interpretarse como el encuentro con “los valores de una nueva sociedad industrial y de su propio rol en un mundo capitalista (...) por cortar lazos con (...) los ideales (...) de la colonia española (...) y reafirmar su consonancia con el mundo moderno” (Santa Quintero, 2021, pág. 93).

Las casas

Como se dijo antes, las viviendas observadas en este trabajo pueden caracterizarse como arquitectura popular urbana del último periodo de la colonización antioqueña. No obstante, su naturaleza modesta, reflejan claramente el programa arquitectónico propio del fenómeno fundacional del Viejo Caldas y recogen la esencia de la cultura material e inmaterial de toda la región. “la casa resuelve su interior funcional con el mismo concepto, casi siempre en dos alturas y dividida en seis tiempos. Aunque muchas fachadas muestran una sola altura, normalmente las casas tienen dos pisos hacia el fondo, aprovechando la inclinación del terreno” (Santa Quintero, 2021, pág. 93).

Corredores en torno al patio interior, con tipologías de planta en L, U, C y O e innumerables soluciones que, aunque siguen el mismo orden conceptual, son muestra de la versatilidad del bahareque de guadua, que permite diferentes variaciones arquitectónicas dependiendo del área de la vivienda, la inclinación del terreno y su ubicación en la manzana. (Santa Quintero, 2021, pág. 93)

El crecimiento poblacional³⁷ desvirtuó en muchos casos la espacialidad de la unidad de vivienda original, sin embargo, se han mantenido las cubiertas completas y la homogeneidad de las fachadas. De manera constante, el programa arquitectónico integra las siguientes partes (figura 133).

1. Acceso- salón: La escalera para salvar los desniveles siempre presentes por el terreno, desemboca en el corredor que comunica con todos los ámbitos de la casa, teniendo como primera estancia el salón social, lugar de recibo y centralidad de la casa.

2. El corredor, protegido con el alero del techo y con pasamanos, hecho de chambranas de macana. Este pasamanos para los corredores interiores de la casa y los balcones de las fachadas están contruidos con balaustres de palma de cera, son de uso generalizado en la arquitectura de la colonización antioqueña del eje cafetero de Colombia.

Este corredor que mira hacia el patio central es un lugar público, de estancia social, que permite la transición hacia lo privado, las habitaciones, cocina y servicios.

³⁷ “Las cifras de la Alcaldía de Manizales muestran un importante crecimiento de la población: en 1918: 43.203 habitantes, en 1938: 86.027, en 1951: 126.201, y en 1964: 221.916. Esta densificación poblacional, sumada a la reducción del tamaño de la familia, originó la subdivisión predial generalizada, a veces en dos crujías con medios patios o de forma horizontal cubriendo los patios interiores” (Santa Quintero, 2021, pág. 93).

3. La galería de las habitaciones, que se comunican entre sí internamente, cada una con salida al corredor, espacio privado y que solo pertenece a la familia.
4. El comedor se localiza normalmente junto a la cocina. Es un lugar semiprivado, jerárquico de contenidos simbólicos patriarcales, casi siempre con un acceso amplio y puerta ornamentada con calados de madera.
5. La cocina, espacio de trabajo privado y semioculto.
6. El patio central es un lugar de trabajo, de juego, del huerto, corral de animales, jardín y zonas de servicios escondidas de lo público. (Santa Quintero, 2021, pág. 94)

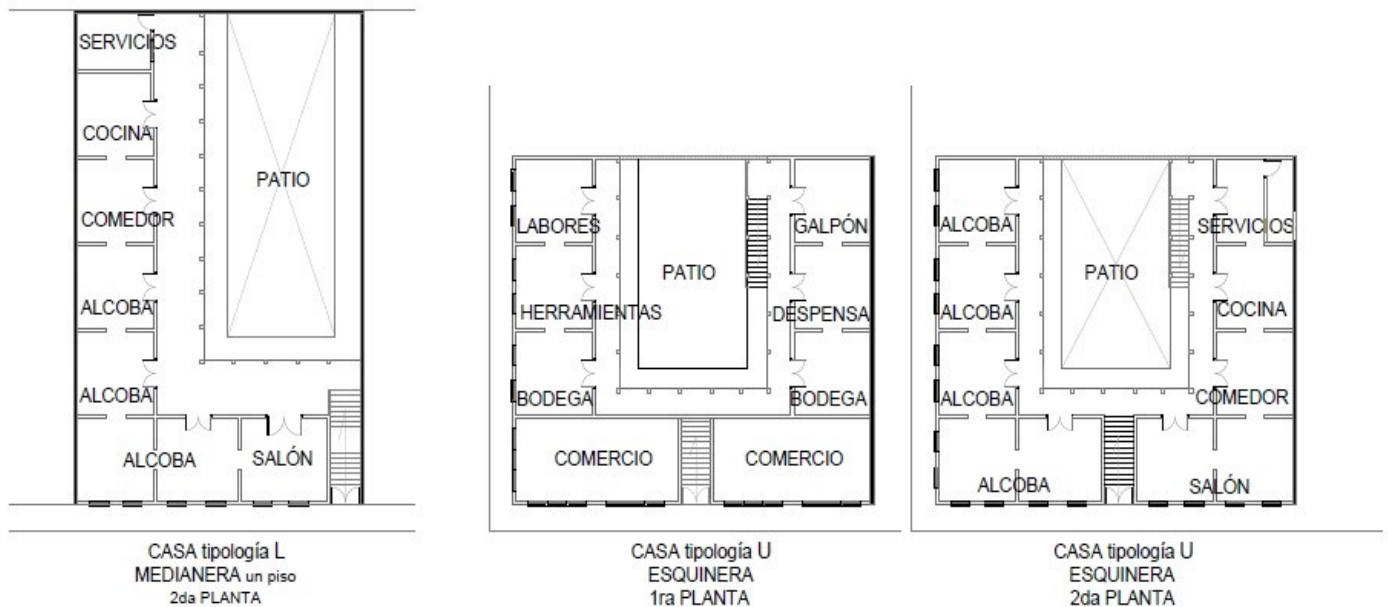


Figura 133. Esquemas de distribución tipológica en L y en U, habituales en San Joaquín. Fuente: elaboración propia, en (Santa Quintero , 2021).

El color como manifestación de la cultura inmaterial

La arquitectura republicana con la que fue actualizada la imagen de la ciudad desde principio del siglo XX no fue llevada a los barrios emplazados entre 1900 y 1930 alrededor el centro fundacional. San Joaquín, Los Agustinos, San José, San Antonio y Parque Caldas, fueron construidos por las nuevas generaciones de aquellas familias que había llegado con la colonización antioqueña. En estos nuevos barrios, de arquitectura tradicional popular, se plasmó todo el conocimiento heredado y aprendido en el camino de padres y abuelos antioqueños.



a. calle 24 x 24



b. calle 27 x 25



c. calle 24 x 24



d. calle 22 x 27



e. calle 20 x 25



f. carrera 25 x 23



g. calle 21 x 26

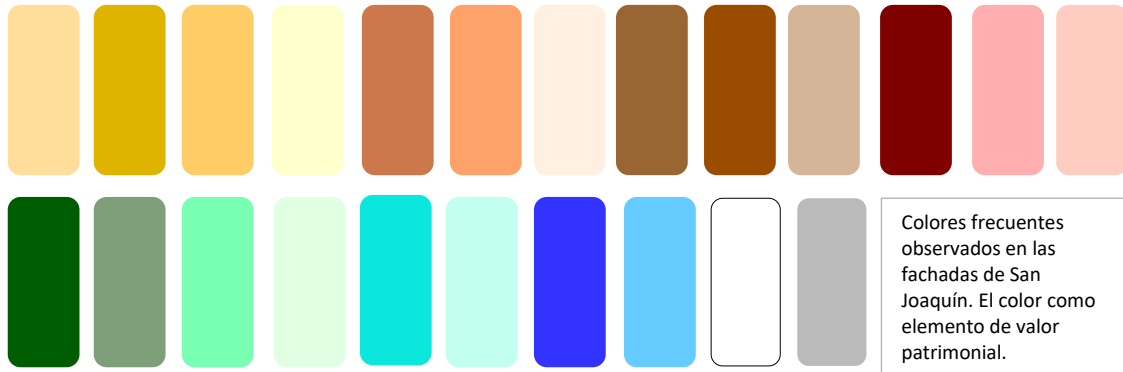


h. calle 25 x 24



i. calle 24 x 24

Selección de algunas fachadas representativas de las tonalidades usadas con frecuencia en el barrio. (Letras localizadas en plano siguiente). Fuente de las imágenes: *Google maps*.



Fachada urbana de la calle 29b2 con carrera 31, sobre la antigua vía del ferrocarril. Fuente: *Google maps*, 2012.



Carrera 25 x Cl. 26. Fuente: *Google maps*, 2013.

Grupo de figuras 134.

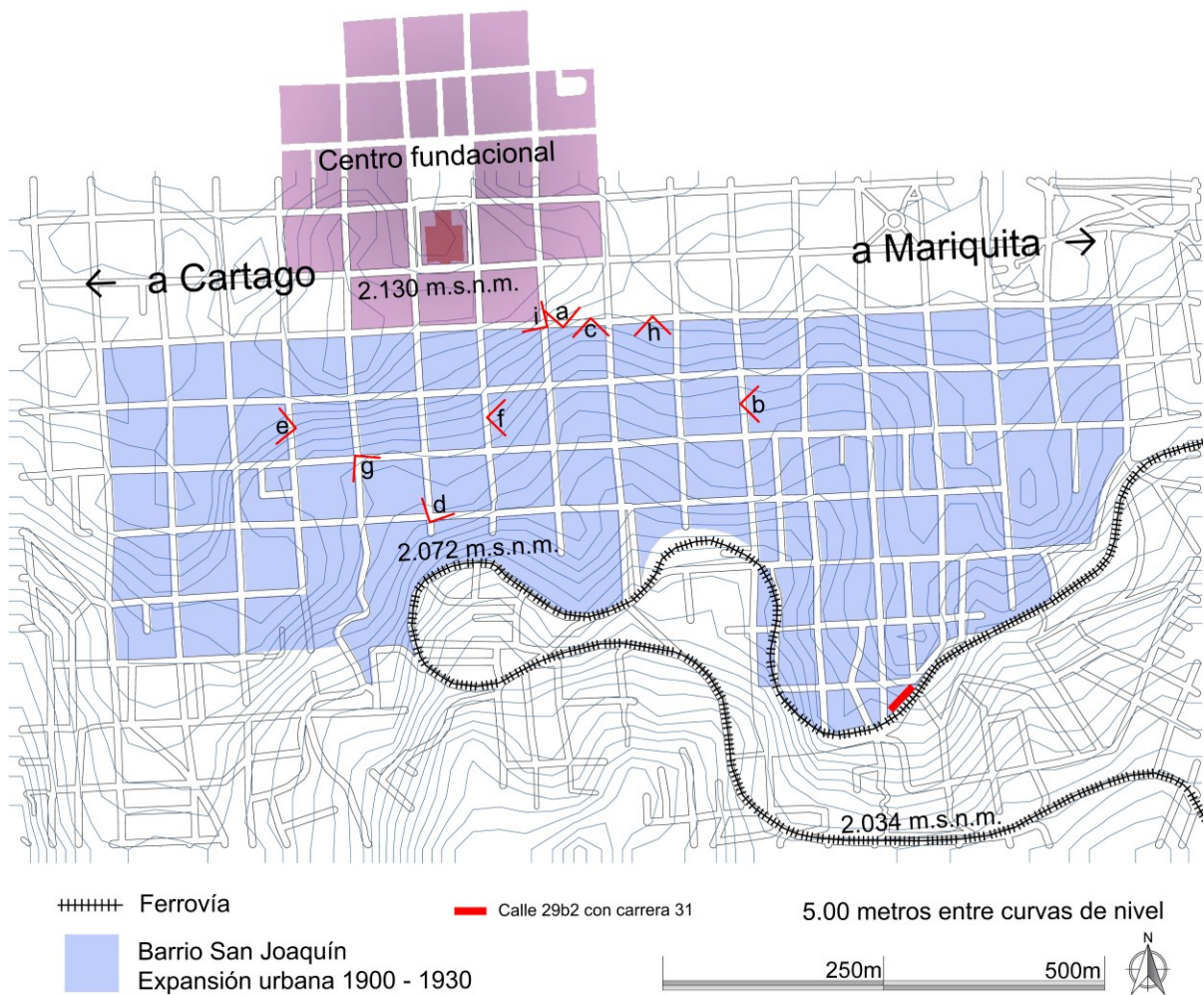


Figura 135. Mapa de curvas de nivel del sector, localización de la fachada urbana de la calle 29b2 con carrera 31, sobre la antigua vía del ferrocarril y de los inmuebles numerados de la (a) a la (i) del barrio San Joaquín. Fuente: elaboración propia.

El color y los diferentes tipos de contraste empleados para los muros de fachadas, puertas y ventanas son parte de las manifestaciones culturales presentes durante la colonización antioqueña. Estos elementos arquitectónicos y urbanos siguen estando presentes y son comunes en Antioquia, Caldas, Valle del Cauca y norte del Tolima. Las casas de San Joaquín, han sido objeto de modificaciones y renovaciones arquitectónicas posteriores a su momento de construcción. En muchos casos, la carpintería de madera de las puertas, ventanas, postigos y marcos ha sido remplazada por carpinterías metálicas, modificaciones hechas sobre todo en las décadas de 1950 y 1960, con la introducción de los lenguajes formales del Movimiento Moderno que se dieron en la ciudad, los cuales fueron permeando el imaginario colectivo de forma generalizada, (grupo de figuras 134 y figura 135).

Con el cambio de la madera por carpintería metálica y vidrio en las ventanas, se hizo frecuente la incorporación de molduras ornamentales de mortero de cemento

para las ventanas, empleando múltiples formas que recuerdan los lenguajes formales de la arquitectura republicana del centro de la ciudad.

En la fachada urbana, localizada sobre la antigua vía del ferrocarril, en la calle 29b2 con carrera 31 del barrio San Joaquín, podemos ver similitudes en los ritmos de alturas, ventanas, puertas y aleros, que se repiten en todo el barrio. Debido a las pendientes de sus calles, las viviendas presentan diferentes alturas, que pueden ir desde uno hasta cuatro niveles y dependiendo del predio una misma vivienda puede tener diferentes niveles, lo que va modificando la inclinación de las líneas de los ritmos.



Grupo de figuras 136. Fachadas representativas de las diferentes transformaciones formales en San Joaquín. Fuente: *Google maps*, capturadas en 2017.

Este conjunto urbano permite leer las diferentes transformaciones estilísticas por las que ha atravesado durante los últimos cien años, variaciones de las formas en fachada que en la gran mayoría de los casos no afectó la distribución funcional, los materiales o las técnicas constructivas del interior de los inmuebles (grupo de figuras 136). En San Joaquín se fueron adicionando paulatinamente sobre las fachadas de bahareque, ornamentaciones y revoques construidos con cemento. Sobre los muros, en las esquinas y alrededor de puertas y ventanas, se aplicaron columnillas falsas, molduras, estrías y diversas texturas sobre los revoques, formas recreadas, primero del neoclásico, más tarde del art déco y luego del Racionalismo, lenguajes tomados de las edificaciones que se iban construyendo en el centro y en los barrios de las familias de elite en Manizales (Santa Quintero, 2021). A esta técnica se le conoció como bahareque mixto o bahareque encementado (Mogollón Sebá, 2015).

Luego de realizados los análisis aquí incluidos y a manera de respuesta a las preguntas iniciales, puede decirse que es viable la conservación de este sector urbano dado el porcentaje de inmuebles que están en buen estado de conservación. Que efectivamente es fundamental destacar la importancia de salvaguardar este patrimonio cultural, pues constituye un valioso testimonio de la evolución urbana y social de la ciudad a lo largo del tiempo. La protección de estos espacios contribuirá a mantener viva “la memoria colectiva” y a transmitir el legado

cultural de “la agroindustria cafetera y de la colonización antioqueña” a las generaciones futuras. Así mismo se considera pertinente y necesaria la formulación de una herramienta jurídica de protección ya que se ha constatado el incremento del deterioro físico del barrio en los últimos veinte años, luego de la derogación del “Acuerdo 508 de 2001, que incluía a San Joaquín (Hoyo Frío) dentro de las zonas homogéneas de protección patrimonial de la ciudad” (Santa Quintero, 2021, pág. 77).

4.1.3. El bahareque de guadua

El patrimonio construido en esta zona urbana, al igual que en todo el Viejo Caldas, el bahareque de guadua desempeña un papel fundamental en la construcción que integra paredes interiores, exteriores, entresijos y techumbres. Esta guadua tropical del género de las bambusas es abundante en toda la región. El conocimiento del su uso como elemento constante en la vida cotidiana de estas poblaciones, ha sido transmitido y preservado de forma espontánea hasta el presente, debido a su abundancia, economía y versatilidad, configurando la memoria del trabajo del Viejo Caldas (figuras 137 y 138), (Santa Quintero, 2021).



Figura 137. Vivienda rural. Estructuras de bahareque de guadua. Pasamanos de macana y guadua. Fuente: propia, en (Santa Quintero, 2021).

Para Saldarriaga (2019):

El bahareque como material de construcción asume diversas modalidades locales y regionales y se ha combinado con los aportes africanos, hispánicos y del siglo XIX de maneras diversas. Es una técnica universal, que se ha desarrollado en diferentes contextos geográficos y culturales y especialmente en la franja tropical del continente americano. Su versatilidad es enorme, lo mismo que su economía. En

el campo de la vivienda popular tradicional colombiana el bahareque es un material económico y, con un buen cuidado, duradero (...) el bahareque es la herencia constructiva más importante del período prehispánico. (Saldarriaga Roa, 2019, párr. 6 y 7)



Figura 138. Calle 26 x Cr. 24. Barrio San Joaquín, Manizales. Fuente: *Google maps*, 2013.

Bahareque de guadua: patrimonio industrial de la construcción

Diferentes formas de bahareque han existido en todo el planeta desde hace miles de años. Entramados de materiales vegetales, ramas o cañas que conforman una armazón como base para los muros fabricados con tierra, mezclados algunas veces con estiércol seco, sangre de animal y pastos o fibras naturales como amarre de los materiales arcillosos. El bahareque africano, conocido como Wattle and daub, posiblemente sea el más antiguo (López, 2023). En Latinoamérica los bahareques hechos con diversas variedades de bambú han estado presentes desde épocas prehispánicas en todas las regiones del continente. La quincha peruana sigue vigente en las zonas donde predomina la arquitectura popular tradicional, igualmente en Ecuador, cerca de guayaquil, así como en diferentes zonas de Centroamérica y todo el Caribe. No obstante, su extendido uso, el Eje Cafetero colombiano es posiblemente el lugar en el mundo donde mayor presencia tiene esta tecnología. Se estima que, hasta la década de 1970, el 90% de las construcciones del Viejo Caldas eran de bahareque y actualmente se calcula que solo en Caldas, de este porcentaje pervive del 30% al 40% (López, 2023).

Los colonos antioqueños emplearon la tapia pisada para las primeras construcciones a principios del siglo XIX, conservando la herencia constructiva llevada desde el suroeste antioqueño y paulatinamente se fue introduciendo el bahareque ancestral a medida que avanzaba la población hacia el sur, técnica que, por la abundancia de guadua en la región, aumentaba la velocidad de construcción, disminuía los costos y se comportaba mejor durante los frecuentes sismos. Entre 1825 y 1930, puede estimarse que varias generaciones de colonos fundaron más de 80 nuevas poblaciones en más de un millón de hectáreas (Saldarriaga y Fonseca, 1984), configurando un amplio territorio cultural que empleó el bahareque como

técnica constructiva por excelencia, con saberes heredados que subsisten hasta hoy como patrimonio vivo.

El bahareque Temblorero nació a raíz de las repetidas experiencias sísmicas en la zona, que hizo que se probara con fallo y error, diferentes variaciones del bahareque hasta llegar a soluciones que se comportaron mejor durante los terremotos. A partir de los fuertes sismos ocurridos en 1875 y 1878 en Manizales, diversas estrategias de construcción se llevaron a cabo, depurando la estructura de guadua y bahareque, hasta llegar a una configuración de entramado con diagonales, a manera de cesta gigante, que aportó gran resistencia al corte producido por los movimientos horizontales de los sismos (ver anexo III). Durante los terremotos de 1884 y 1885 se comprobó la eficacia de esta evolución constructiva, la cual se fue expandiendo en toda la región del Gran Caldas para mejoramientos estructurales de edificaciones existentes y para nuevas construcciones con bahareque de guadua (Mogollón Sebá, 2015), (figura 139).

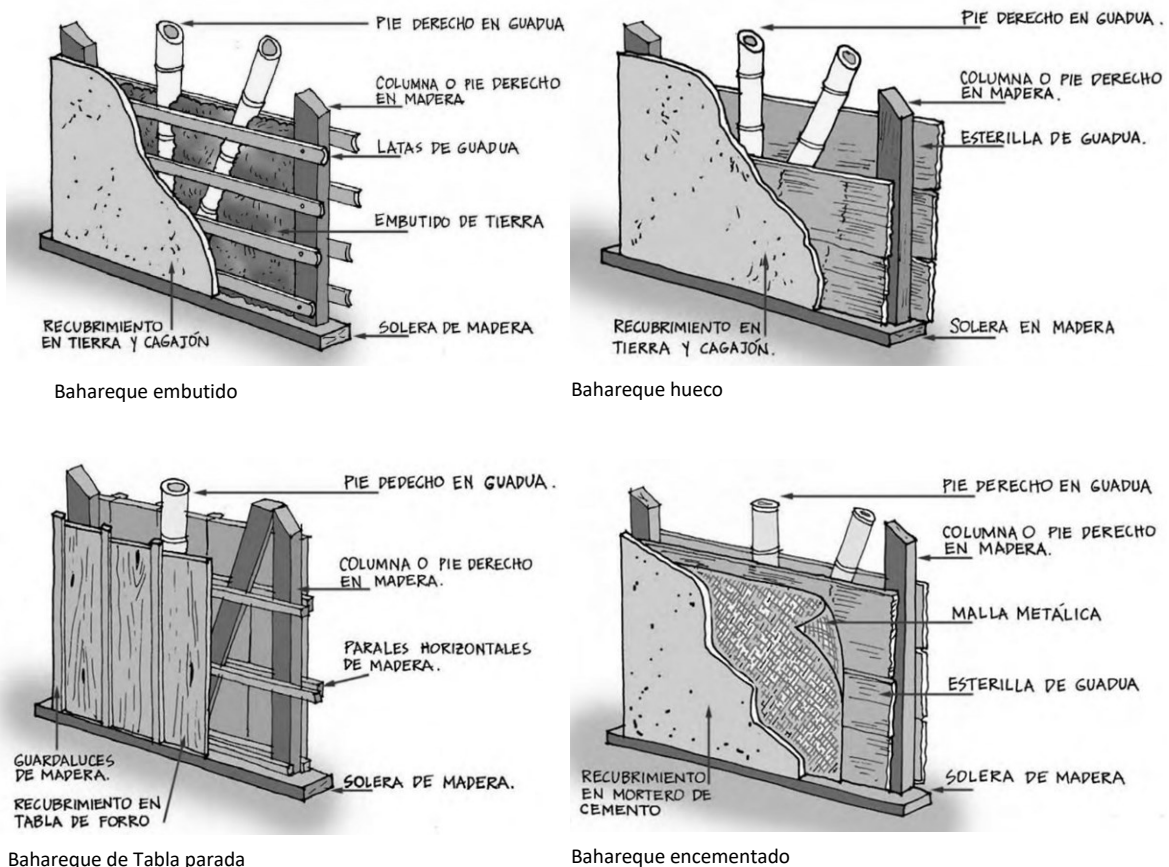


Figura 139. Variantes del bahareque en el Viejo Caldas y zonas de su influencia cultural (AIS-FOREC, 2003, págs. 6-9).

Los primeros bahareques del Viejo Caldas se construyeron con dos caras de esterilla de guadua y un relleno o embutido de tierra interior, más tarde se eliminó el relleno dejando el interior hueco, enluciendo con revoques de cal, arena y

cagajón, ambas caras externas de las esterillas, proporcionando mayor flexibilidad a la estructura y liberándola de peso. Luego, con la introducción del cemento “en las primeras décadas del siglo XX [y de forma cada vez más masiva, estos revoques empezaron a ser remplazados por morteros de cemento y arena] a lo que se le llamó bahareque encementado, de uso común sobre todo en las zonas urbanas” (López, 2023). El bahareque de Tabla Parada igualmente tuvo un uso amplio sobre todo en las zonas de influencia de las estaciones del cable aéreo Manizales – Mariquita y a lo largo de los territorios cercanos a los ferrocarriles de Caldas y del Pacífico (Arango, 2017).

La vivienda que se encontraba en la carrera 23 (Avenida Santander) con calle 47 de Manizales, fue demolida en marzo de 2024 (figura 140). Pertenecía al conjunto arquitectónico del tradicional barrio Lleras, localizado en una de las primeras zonas de expansión urbana que tuvo la ciudad, hacia el oriente, a finales de la década de 1920 donde también se construyó el exclusivo barrio Versalles (Santofimio Ortiz, 2019).

Puede verse en la imagen del año 2021, que la fachada incluía un balcón, terraza y sus pasamanos de hierro con formas que recuerdan el Art Nouveau, el remate circular para formar la esquina de la casa y los vanos de primer piso con arcos de medio punto. Formas que recrean lenguajes historicistas y el eclecticismo europeo de la segunda mitad del siglo XIX (Santofimio Ortiz, 2019). Estos planteamientos estéticos, expresados en inmuebles de obra nueva o renovaciones de fachada, se hicieron frecuentes entre las décadas de 1920 y 1950 en Manizales, donde muchas veces se usaron técnicas híbridas para los muros de fachada, conservando los bahareques en el resto del inmueble.



Figura 140. Vivienda que se localizaba en la carrera 23 (Av. Santander) con calle 47 esquina del barrio Lleras de Manizales, demolida en marzo de 2024. Fuente: Google maps, imagen capturada en 2021.

En los bahareques encontrados durante la demolición de esta casa, se pudo observar que se usó la técnica del relleno de tierra entre las dos caras de esterilla y diagonales de guadua en su estructura. Igualmente puede verse en las imágenes como la pudrición por humedad afectó la guadua de forma localizada, dejando en buen estado las piezas que se encontraban en condiciones de estanquidad (figuras 141).



Figuras 141. Bahareques encontrados durante la demolición de la vivienda, carrera 23 (Av. Santander) con calle 47 esquina. Barrio Lleras, Manizales. Imagen de Olga Lucía Quintero, marzo de 2024.

El barrio Versalles de Manizales se construyó a partir de 1928, en lo que era en ese entonces las afueras de la ciudad. Con lenguajes formales inspirados en la arquitectura europea y estadounidense de finales del siglo XIX y principios del XX, este barrio fue uno de los primeros sectores de Manizales donde las familias de la élite construyeron nuevas viviendas fuera del centro fundacional.

En la (figura 142), se observa un inmueble de este barrio localizado en la calle 50 n° 24 -05, esquina. Según la reseña encontrada en la colección de patrimonio arquitectónico de Manizales del Banco de la República, este inmueble fue construido con la técnica de “bahareque mixto (...) en 1935 aproximadamente, fachada con detalles de cemento” (Banrepcultural-Versalles, 2015, pág. 15), (figura 143).

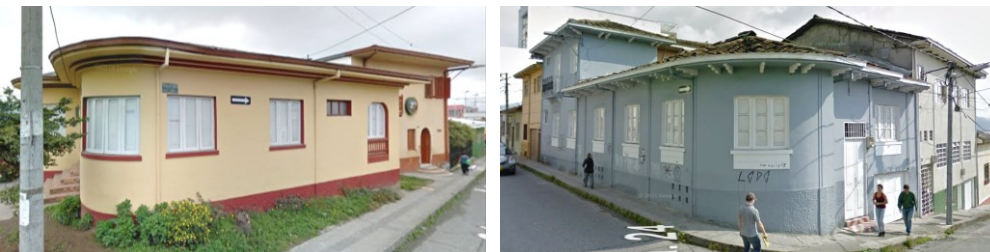


Figura 142. Inmueble del barrio Versalles, Manizales, calle 50 n° 24 -05, esquina Fuente: Google maps, 2017.



Figura 143. Edificación en la calle 50 nº 23-47, barrio Versalles, Manizales. Inmueble construido en c.1935, para el señor Gabriel Jaramillo Botero. Fuente información histórica: (Banrepcultural-Versalles, 2015). Fuente de la imagen: *Google maps*, 2017.

Muchos de los inmuebles de los barrios Lleras (grupo de figuras 144) y Versalles, así como de otros barrios tradicionales como “Estrella, Palogrande, Belén, Campohermoso, San José, Agustinos, Chipre, San Joaquín o San Antonio (...) que se encontraban dentro de las zonas de *Tratamiento urbanístico de conservación* municipal (Muñoz Robledo y Vásquez Jaramillo, 2000, pág. 367) y en general todas las edificaciones que no se encuentran en la lista del patrimonio declarado del ámbito Nacional, están desprotegidas por las normativas de conservación locales vigentes. Según el Plan de ordenamiento territorial de Manizales (POT-2017), estos sectores se encuentran ahora en zonas de “Tratamiento de renovación, modalidad reactivación (...) con el fin de promover el desarrollo de nuevas estructuras arquitectónicas (...) dinamizar la actividad inmobiliaria (...) posibilitar la densificación de los sectores con la aplicación de normas (...) de nuevos desarrollos urbanos” (Alcaldía-de-Manizales, 2017, pág. 195). La falta de herramientas jurídicas ha propiciado la demolición paulatina y cada vez más acelerada de su patrimonio construido, para dar paso a edificios en altura.



Calle 46 carrera 24, ambas esquinas. Barrio Lleras, Manizales. Fuente: *Google maps*, 2017 y 2012.



Calle 46 entre carreras 23 y 24, ambas esquinas. Barrio Lleras, Manizales. Fuente: *Google maps*, 2012.



Calle 47 con carrera 24. Barrio Lleras, Manizales. Fuente: *Google maps, 2017.*

Grupo de

La construcción con bahareque de guadua de forma continuada en el tiempo, incluso “durante la primera mitad del siglo XX para viviendas de familias de élite” (Giraldo Mejía, 1991, pág. 25) y equipamientos públicos, en Manizales y en los principales centros urbanos del Viejo Caldas, indica la aceptación social que llegó a tener esta técnica y su alto grado de evolución constructiva. No solo viviendas nuevas fueron construidas con bahareque en este periodo, sino que además fue muy frecuente la actualización estética y tecnológica de remplazar el acabado exterior por revoques de mortero de cemento, lo que ayudó a prolongar la vida útil de muchas de las casas tradicionales “en la región de la colonización antioqueña” (Santofimio Ortiz, 2019). Las técnicas mixtas permitieron además camuflar el bahareque y adicionar molduras y ornamentaciones para exhibir una nueva imagen ante el entorno urbano y social, con formas que transitaban hacia el Movimiento Moderno (figura 145).



Figura 145. Antigua Clínica Manizales, 2005. Av. Santander (carrera 23) con calle 39, inaugurada en 1946. Esta parte del edificio fue demolida en 2009 (Muñoz Robledo et al., 2020, pág. 100).

Mientras los materiales industrializados utilizados en sistemas como el concreto reforzado y la mampostería estructural, remplazaron ampliamente el bahareque para la construcción de edificaciones públicas y privadas en las últimas décadas, en los sectores populares con población de menor capacidad económica del Eje Cafetero, se han construido asentamientos informales de forma

espontánea, no regulada, empleando la guadua, su esterilla y el bahareque como alternativa disponible y económica (figura 146).



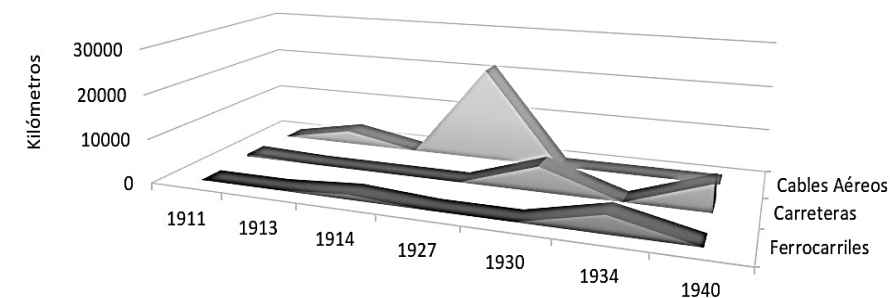
Figura 146. Asentamiento informal del barrio el Nevado, Manizales. La guadua y el bahareque son materiales recurrentes. Fuente: Imagen de Olga Lucía Quintero, 2024.

4.2. Infraestructura de transporte asociada a la agroindustria cafetera entre 1900 y 1930

El desarrollo de los ferrocarriles en Colombia marcó el primer proceso de modernización que se acometió en el país. Desde Francia se importó maquinaria y puentes de hierro. La construcción del Ferrocarril de La Dorada a orillas del río Magdalena y del cable aéreo entre Manizales y Mariquita, fueron llevadas a cabo por la empresa inglesa The Dorada Railway company Limited y su filial The Ropeway Extensión. Desde Estados Unidos se importaron trilladoras eléctricas y barcos a vapor y se establecieron casas comerciales que exportaban café e importaban toda clase de productos, desde maquinaria y estructuras de hierro, hasta vestuario, pianos, esculturas y todo lo necesario fundar una nueva sociedad moderna (Niño Murcia, 1996).

Desde la década de 1940 Colombia aumentó la importación de automóviles, camiones de carga y autobuses para transporte público, se construyeron con asfalto las principales carreteras y vías urbanas del país (Londoño, 2022 y Niño Murcia, 1996). La dinámica evolutiva de la infraestructura para el transporte en la primera mitad del siglo XX se refleja en las siguientes cifras (tabla 8).

Crecimiento de la infraestructura de transporte en kilómetros



años	1911	1913	1914	1927	1930	1934	1940
■ Ferrocarriles			1.143			3.962	
■ Carreteras	587				5.743		6.204
■ Cables Aéreos		3.165		21.549			

■ Ferrocarriles ■ Carreteras ■ Cables Aéreos

Tabla 8. Dinámica evolutiva de la infraestructura para el transporte en Colombia entre 1911 y 1940. Elaboración propia con información tomada de (Vega Cantor, 2002).

En enero de 1905 se creó el Ministerio de Obras Públicas desde donde se ordenó la construcción de líneas ferroviarias, su infraestructura y obras que pusieran en marcha el transporte fluvial por el río Magdalena, paralelamente se inició la construcción de tramos cortos de carreteras intermunicipales. Sumadas a la labor estatal, iniciativas privadas provenientes de los sectores cafeteros nacionales y extranjeros, asumieron la construcción de puentes, vías férreas, obras civiles y los cables, mediante concesiones con el estado y cobro de peajes privados. Entre 1900 y 1930 la zona cafetera del Gran Caldas fue la región con mayor número de carreteras y caminos intermunicipales e interveredales, construidos para transportar el café desde las zonas montañosas más alejadas hasta las estaciones de tren o del cable. Fue la zona más electrificada del país, numerosas hidroeléctricas y redes de transmisión fueron necesarias para el funcionamiento de las trilladoras y para que los caficultores pudieran procesar el grano en sus fincas con maquinaria eléctrica. A la par del crecimiento de la población en el Eje Cafetero y las nuevas condiciones de producción, se generalizó un aumento de la calidad de vida, reflejado en higienización urbana, calidad de vivienda, instalación de servicios públicos domiciliarios de calidad y equipamientos colectivos de salud y de educación públicas. Fue la zona con mejor calidad de vida promedio del país en este periodo de tiempo (Satizabal Villegas, 2012).

El cambio en las relaciones de producción que introdujo la industria cafetera causó una profunda transformación social. La producción agrícola tecnificada y la trilla de café propiciaron por primera vez en Colombia un modelo industrial capitalista, que rápidamente se extendió a casi todos los sectores de la producción. Grandes fábricas textiles y de bebidas, por ejemplo, se instalaron en las principales ciudades del país. Este fenómeno industrial requirió del poblamiento acelerado de las ciudades como centros industriales y de nuevas tecnologías

movidas con energía eléctrica, maquinaria que empezó a importarse desde principios de siglo XX. (Vega Cantor, 2002). Debido al auge de la comercialización y transporte del café, Barranquilla aumentó, diversificó y modernizó sus industrias, provocando un acelerado crecimiento urbano y poblacional.

Entre 1905 y 1938 la población en Barranquilla pasó de 40.000 a 152.000 habitantes, la tasa más alta de crecimiento demográfico del país en ese periodo. Se fundaron en Barranquilla grandes fábricas como Tejidos Obregón (lo que a su vez impulsó el cultivo de algodón en el departamento del Atlántico) y la primera aerolínea de Suramérica SCADTA en 1919, que prestaba servicio de pasajeros y correos en todos los puertos del río Magdalena. Según el “censo industrial de 1945”, el 45.5% del capital real estaba representado por firmas que habían sido establecidas entre 1925 y 1929 (Bell Lemus, 2008). Además de los cultivos de algodón, se consolidó la zona bananera del Caribe colombiano, explotada por compañías norteamericanas. En el Eje Cafetero, “gran parte de la producción llegaba a Manizales en recuas de mulas (...) desde allí (...) en el cable aéreo, hasta Mariquita donde empalmaba con el ferrocarril de La Dorada hasta (...) La Dorada y Honda” (Monsalve, 1927, pág. 633), (figura 147).

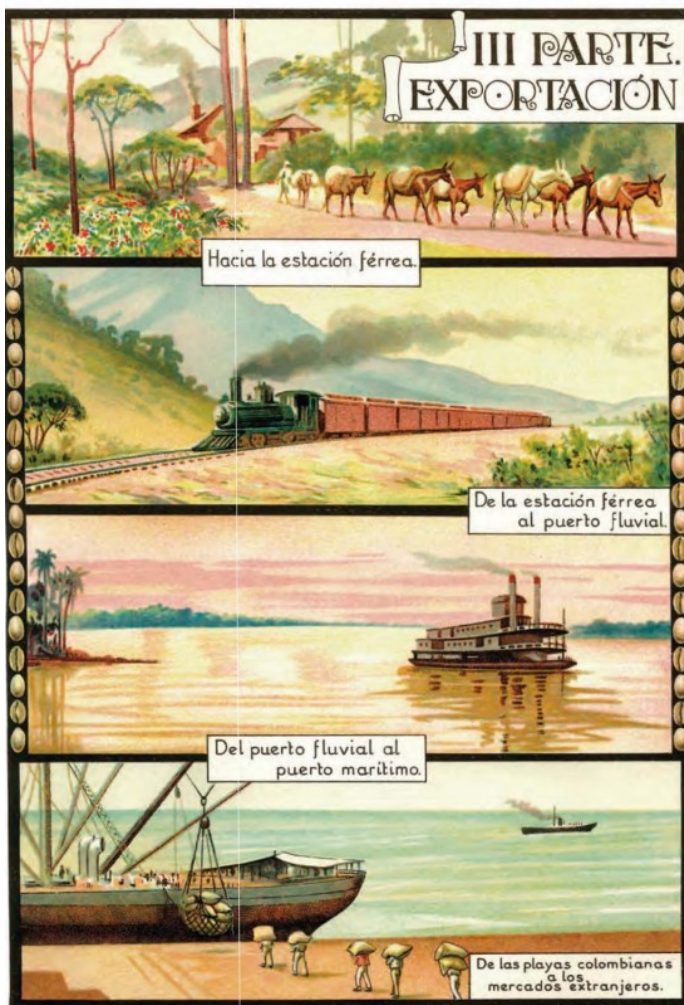


Figura 147. Portada de la III parte del libro Colombia cafetera (Monsalve, 1927).

Principales rutas del sistema de transporte en Colombia, 1900 y 1930

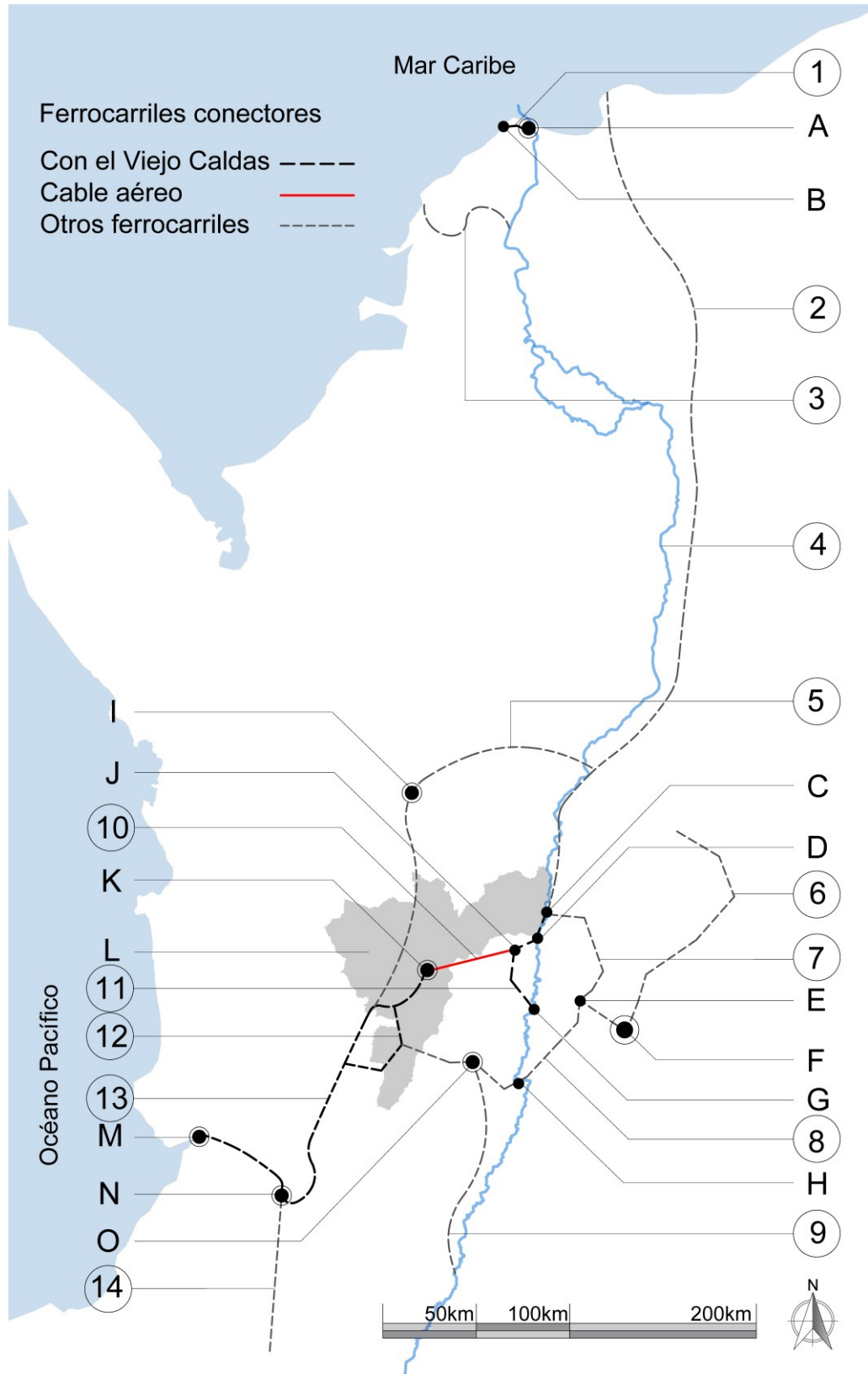


Figura 148. Principales rutas del sistema ferroviario entre 1900 y 1930. Fuente: elaboración propia con información histórica tomada de: Banrepcultural Ferrocarriles (2005).

- A. Barranquilla, Atlántico
- B. Puerto Colombia, Atlántico (figura 149)
- C. La Dorada, Caldas
- D. Honda, Tolima
- E. Facatativá, Cundinamarca
- F. Bogotá, Cundinamarca (estación de la Sabana)
- G. Ambalema, Tolima
- H. Girardot, Cundinamarca
- I. Medellín, Antioquia
- J. Mariquita, Tolima
- K. Manizales, Caldas
- L. Región del Viejo Caldas (Eje Cafetero)
- M. Buenaventura, valle del Cauca (figura 150)
- N. Cali, valle del Cauca
- O. Ibagué, Tolima

1. Ferrocarril de Bolívar (1869 – 1873): Barranquilla - Sabanilla - Puerto Colombia.
2. Ferrocarril de Santa Marta (1881 – 1906): Santa Marta - Ciénaga - Aracataca – Fundación.
Ferrocarril del Atlántico (1950 – 1961) La Dorada - Puerto Berrío - Puerto Wilches - Gamarra – Fundación.
3. Ferrocarril de Cartagena (1889 – 1894) Cartagena de Indias – Calamar.
4. Río Magdalena: Transporte de café de exportación en barcos a vapor entre 1881 y 1960
Principales puertos: Girardot - Honda - la Dorada - Puerto Berrío – Barranquilla.
5. Ferrocarril de Antioquia (1874 – 1914) Puerto Berrío – Medellín.
Ferrocarril de Amagá (1909 – 1933) Medellín - Puerto Caldas.
6. Ferrocarril del Nordeste (1925 – 1938) Bogotá - Tunja - Paz del río.
7. Ferrocarril de la Sabana (1881 – 1909) Bogotá - Facatativá - Puerto Salgar (la Dorada).
8. Ferrocarril de Cundinamarca – La Sabana: Girardot – Facatativá – Bogotá
9. Ferrocarril del Tolima (1893 – 1937) Girardot - Ibagué - Espinal – Neiva.
10. Cable Aéreo Manizales – Mariquita (1912 – 1922)
11. Ferrocarril de La Dorada (1872 – 1907) La Dorada - Honda - Girardot – Ambalema.
12. Ferrocarril de Caldas (1915 – 1929) Manizales - Pereira - Cartago - Armenia.
13. Ferrocarril del Pacífico (1872 – 1927) Buenaventura - Cali - Zarzal – Cartago.
14. Ferrocarril del Pacífico (1872 – 1927) Cali – Popayán.

Entre paréntesis: las fechas de construcción, (Banrepcultural-Ferrocarriles, 2005).

Desde los municipios cafeteros del sur antioqueño, el café era llevado hasta Medellín en mulas o por pequeñas carreteras y desde allí se transportaba por tren, utilizando el Ferrocarril de Antioquia hasta Puerto Berrío. Igualmente, los departamentos de Cundinamarca, Tolima y Santander acopiaban su producción en puertos como Ambalema, Girardot o Puerto Wilches. El río Magdalena recogía a su paso toda la producción cafetera del centro del país para ser transportada en barcos a vapor hasta el puerto fluvial en Barranquilla, donde iniciaba la ruta del ferrocarril de Bolívar hasta el muelle marítimo del municipio de Puerto Colombia en el departamento del Atlántico (figura 148), (Ferro Medina, 2010).

Con la apertura del canal de Panamá en 1914, el café producido en la zona más suroccidental del Eje Cafetero (Quindío y norte del Valle del Cauca), era llevado hasta los puertos de la Virginia, Puerto Chaves y Puerto Caldas sobre el río Cauca y

de ahí en barcos a vapor hasta Puerto Isaac en Cali, para ser transportado por el ferrocarril del Pacífico hasta el puerto marítimo en Buenaventura. Paulatinamente el ferrocarril del Pacífico fue mejorando su infraestructura y ampliando sus recorridos a través de la compleja topografía de la cordillera occidental, conectando mejor el país con el océano.



Figura 149. Tren y barcos en el muelle de Puerto Colombia, década de 1920. Este muelle funcionó entre 1893 y 1936. Fuente: colección hemerográfica del Archivo Histórico del Atlántico (AHA).



Figura 150. Antiguo muelle del puerto de Buenaventura, 1930 (Martínez, 2013, pág. 15).

Su construcción que inició en 1884 culminó en 1927, rematando su trayecto con la estación de Buenaventura. Este edificio fue uno de los primeros ejemplos del Movimiento Moderno en Colombia, se construyó en 1933 con un diseño del arquitecto italiano Vicente Nasi (Arango, 1990).

Al mismo tiempo que se fortalecía el ferrocarril del Pacífico, se fue produciendo el abandono del ferrocarril de Bolívar y del Muelle de Puerto Colombia, que en 1936 se clausuró por completo su funcionamiento. Esto hizo que el nuevo puerto de Bocas de Ceniza en la desembocadura del río Magdalena en Barranquilla y el puerto de Buenaventura, operaran de forma paralela a partir de la década de 1940 (Niño Murcia, 1996).

4.2.1. El río Magdalena, eje distribuidor del territorio

Región del Alto Magdalena

El área geográfica conocida como Alto Magdalena abarca desde el origen del río Magdalena en la laguna de la Magdalena, situada en el páramo de las Papas en el macizo colombiano, a una altitud de 3.685 metros sobre el nivel del mar, hasta los rápidos de Honda, ubicados a 229 metros sobre el nivel del mar. En este recorrido, el río desciende un total de 3.456 metros, abarcando una longitud de 565 kilómetros. Durante los tramos iniciales, el río se caracteriza por su marcada pendiente y su naturaleza turbulenta. A lo largo de su trayecto, atraviesa la zona arqueológica de San Agustín.

En su recorrido, el río va recibiendo afluentes cada vez más caudalosos hasta llegar a Pericongo en el departamento del Huila, donde se transforma en un río de llanura, aunque aún mantiene una pendiente pronunciada. Dentro de este trayecto, las ciudades de Neiva, Girardot y Honda adquieren una relevancia destacada, por su actividad naviera entre 1880 y 1950. Esta región constituye la zona más alta de la cuenca del río Magdalena y en términos ecosistémicos, se extiende desde el páramo húmedo, donde el río tiene su origen, hasta el bosque seco tropical característico de la zona de Honda. La cobertura vegetal de bosques primarios ha desaparecido casi en su totalidad debido a las actividades agropecuarias y la demanda de leña durante los siglos XIX y XX (Galvis y Quintero, 2017 y Cormagdalena, 2007).

Región del Medio Magdalena

La región del Medio Magdalena se inicia en Honda, donde se retoma la navegación, interrumpida por sus rápidos. Durante un largo período, este puerto desempeñó un papel crucial como punto de interconexión entre Bogotá y la costa caribe. El tramo del río se extiende hasta El Banco, en la desembocadura del río Cesar, a una altitud de 33 metros sobre el nivel del mar. Dentro de este trayecto medio, los municipios más relevantes son Puerto Salgar, la Dorada, Puerto Wilches, Barrancabermeja, Puerto Berrío y Gamarra, los cuales experimentaron un notable impulso en su desarrollo gracias a la actividad naviera que prevaleció en la región desde el siglo XIX (Ferro Medina, 2010).

No obstante, tras la desaparición de la navegación fluvial a mediados del siglo XX, estos municipios se vieron inmersos en un proceso de declive, a excepción de Barrancabermeja, que adquirió una destacada importancia a nivel nacional debido a que es el epicentro de la industria petrolera y el punto neurálgico del transporte de derivados del petróleo hacia la refinería de Cartagena. En esta región predominaba la selva húmeda tropical, no obstante, en la actualidad se ha visto ampliamente alterada por la expansión de la frontera agrícola y ganadera (Cormagdalena, 2007).

Región del Bajo Magdalena

La región del Bajo Magdalena se extiende desde El Banco hasta la desembocadura del río Magdalena en Bocas de Ceniza en Barranquilla. Parte de su desembocadura llega a la bahía de Cartagena a través del canal del Dique. En este tramo, el curso del río discurre lentamente a través de la llanura del Caribe, adquiriendo su carácter de complejo fluvio-lacustre al dar origen a numerosas ciénagas que actúan como reguladoras de las crecidas al almacenar agua durante los períodos lluviosos y liberarla de nuevo al río durante los períodos secos. Estos humedales forman un extenso complejo que se extiende desde la Ciénaga Grande de Santa Marta, al pie de su Sierra Nevada, hasta el canal del Dique y la depresión Momposina, que constituye un delta interior donde confluyen los ríos Cauca, Cesar y San Jorge. Dentro de esta área se encuentran los municipios de El Banco, Barranco de Loba, Pinillos, Magangué y Mompós (figuras 151 y 152), (Cormagdalena, 2007).



Figuras 151. Embarcaderos en Mompox. Río Magdalena. Fuente: propia, 2005.



Figura 152. Cargueros, río Magdalena (BNC) Biblioteca Nacional de Colombia, Fondo Hermann Friedrich Birkigt, recurso 8723.

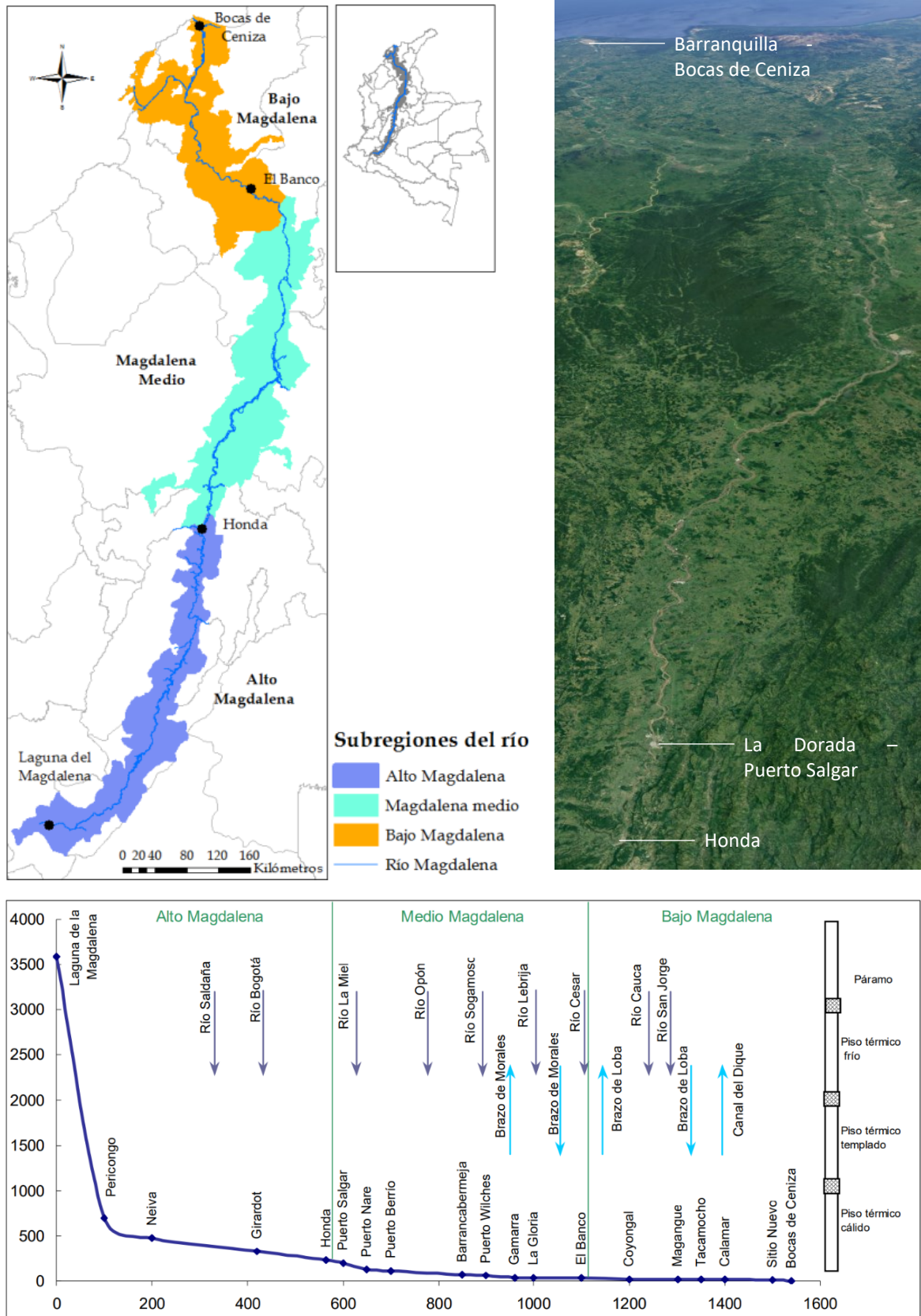


Figura 153. Subregiones del río Magdalena (Galvis Aponte y Quintero Fragozo, 2017, pág. 6). Imagen 3D con la localización de Honda, la Dorada y Barranquilla. Fuente: *Google Earth*, 2023. Perfil del río Magdalena, (Metros sobre el nivel del mar / Caudal), (Cormagdalena, 2007, pág. 45).

El canal del Dique conecta el río, a partir de Calamar, con la bahía de Cartagena. Fue construido durante la época colonial española, uniendo los cuerpos de agua naturales, aunque con el tiempo su curso a sufrido constantes sedimentaciones. En esta parte de la cuenca predominaba el bosque seco tropical, pero debido a la influencia de las actividades humanas, actualmente existen llanuras herbáceas y la vegetación acuática (Cormagdalena, 2007). Debido a la topografía andina toda la cuenca del río Magdalena, experimenta variaciones de temperatura según la altitud. Desde cero metros sobre el nivel del mar hasta alturas superiores a los 5.000 metros sobre el nivel del mar en la zona andina, la cuenca abarca diferentes pisos térmicos, albergando una amplia biodiversidad (figura 153), (Cormagdalena, 2007).

El río Magdalena ha sido en todas sus etapas históricas, un eje ordenador del territorio que comienza en los Andes colombianos y termina en el océano Atlántico. Es un conector entre regiones del sur al norte y del oriente al occidente que ha permitido el comercio y el intercambio cultural desde épocas prehispánicas (Ferro Medina, 2010). Fue determinante en la configuración político-administrativa de Colombia y en la localización de sus nodos poblacionales. “Es un río de la memoria, un eje de procesos civilizatorios, de capas históricas de ocupaciones que pueden contarse desde hace más de 15.000 años según los hallazgos arqueológicos, (...) que van modificando su paisaje, su vegetación y las formas de vivirlo” (Ferro Medina, 2010, pág. 1). Es una herramienta de lectura de 1.540 kilómetros que permite entender el territorio.

A lo largo del tiempo, su toponimia expresa sus diversos significados, entre ellos, Yuma, nombre prehispánico que significa *país amigo*. El río Guacayo, que significa *río de las tumbas*, en su nacimiento, lugar ligado a los ritos funerarios en el alto Magdalena. Río del caimán y del bocachico en el bajo Magdalena. El Río Grande de la Magdalena, del modelo civilizatorio hispano-católico. La navegación por el río permitió el transporte de productos como el tabaco, la tagua y el cacao durante todo el siglo XIX y el Eje Cafetero inició su auge exportador gracias a esta ruta fluvial (Ferro Medina, 2019). En Tora, conocida actualmente como Barrancabermeja, un importante centro de acopio de sal, el río era llamado Arli (Cormagdalena, 2007).

Reseña histórica

La historia del río Magdalena se remonta a la época prehispánica, cuando las comunidades nativas poblaron sus márgenes. Si bien fueron los españoles quienes fundaron las localidades que posteriormente configurarían la estructura política y administrativa del país, la existencia previa de asentamientos indígenas desempeñó un papel crucial en la elección de ubicaciones para ciudades y centros de gobierno. Rodrigo de Bastidas en 1501 marcó el primer contacto europeo con la desembocadura del río y desde entonces se le llamó Río Grande de la Magdalena. En los siguientes años, varias expediciones españolas en busca de oro remontaban

vía de acceso al territorio colombiano durante siglos, (Cormagdalena, 2007). El río Magdalena fue crucial en el proceso fundacional y poblacional de Colombia. Los conquistadores establecieron sus primeros asentamientos en la región costera del Caribe, especialmente cerca de Santa Marta y Cartagena. A medida que avanzaban, se establecieron asentamientos en las diferentes secciones de la cuenca del Magdalena, lo que promovió la colonización de las regiones de la cordillera Central y Oriental, así como de los altiplanos. La navegación por el río Magdalena experimentó cambios con el tiempo, pasando de canoas a embarcaciones más grandes como bergantines y fragatas. Sin embargo, las condiciones del río y de las bocas de acceso dificultaban la navegación de barcos de mayor calado, y se optó por los champanes, embarcaciones de origen asiático que se utilizaron durante tres siglos y requerían la fuerza de doce bogas para su movimiento (Alvear Sanín, 2005).

Se establecieron varios puertos a lo largo del río, como Mompós, Honda, Girardot y Tamalameque, que fueron puntos clave de interconexión entre las diferentes regiones. Además, se destacaron asentamientos que permitieron la conexión entre el valle del Magdalena y la región antioqueña. El proceso de colonización continuó en el siglo XIX, con un crecimiento demográfico y desarrollo económico que impulsó la ocupación de Cundinamarca, Boyacá, el macizo antioqueño, así como las poblaciones rivereñas que están presentes en toda su extensión (Galvis Aponte y Quintero Fragozo, 2017), (figura 155).

Entre 1850 y 1875, la explotación y comercialización de la quina experimentó un auge sin precedentes, lo que impulsó la fundación de nuevas poblaciones y fortaleció las existentes, especialmente en los departamentos de Tolima y Huila. Sin embargo, con la crisis de la quina, estas subregiones se desarticulaban. La bonanza del caucho, que tuvo lugar entre 1875 y 1905, coincidió con este declive y resultó en una reorganización poblacional en ciertas áreas de estos dos departamentos. Huila y Tolima se convirtieron en puntos de avanzada en la colonización de la región selvática del noroeste amazónico, gracias a la explotación de estos dos productos. Hasta 1912, Huila también se convirtió en un centro comercial para abastecer a las zonas caucheras de Caquetá y Amazonas, así como en un punto de exportación hacia el exterior (Galvis Aponte y Quintero Fragozo, 2017).

En la década de 1920 esta ruta fluvial se consolidó como el principal conector entre regiones y la principal salida comercial del país. Todos los puertos en sus tramos navegables albergaron importantes empresas de diversos sectores económicos como trilladoras de café, casas importadoras y exportadoras, fábricas de bienes de consumo local, plazas de mercado y acopio de productos agrícolas y ganado que se distribuían hacia el resto del país. En esta década las empresas navieras fundadas con capitales extranjeros y nacionales que lideraron el comercio por el río Magdalena con barcos a vapor, experimentaron su máximo crecimiento, abasteciendo el transporte de café, mercancías, correos y pasajeros (figuras 156 y 157), (Silva Fajardo, 2009).

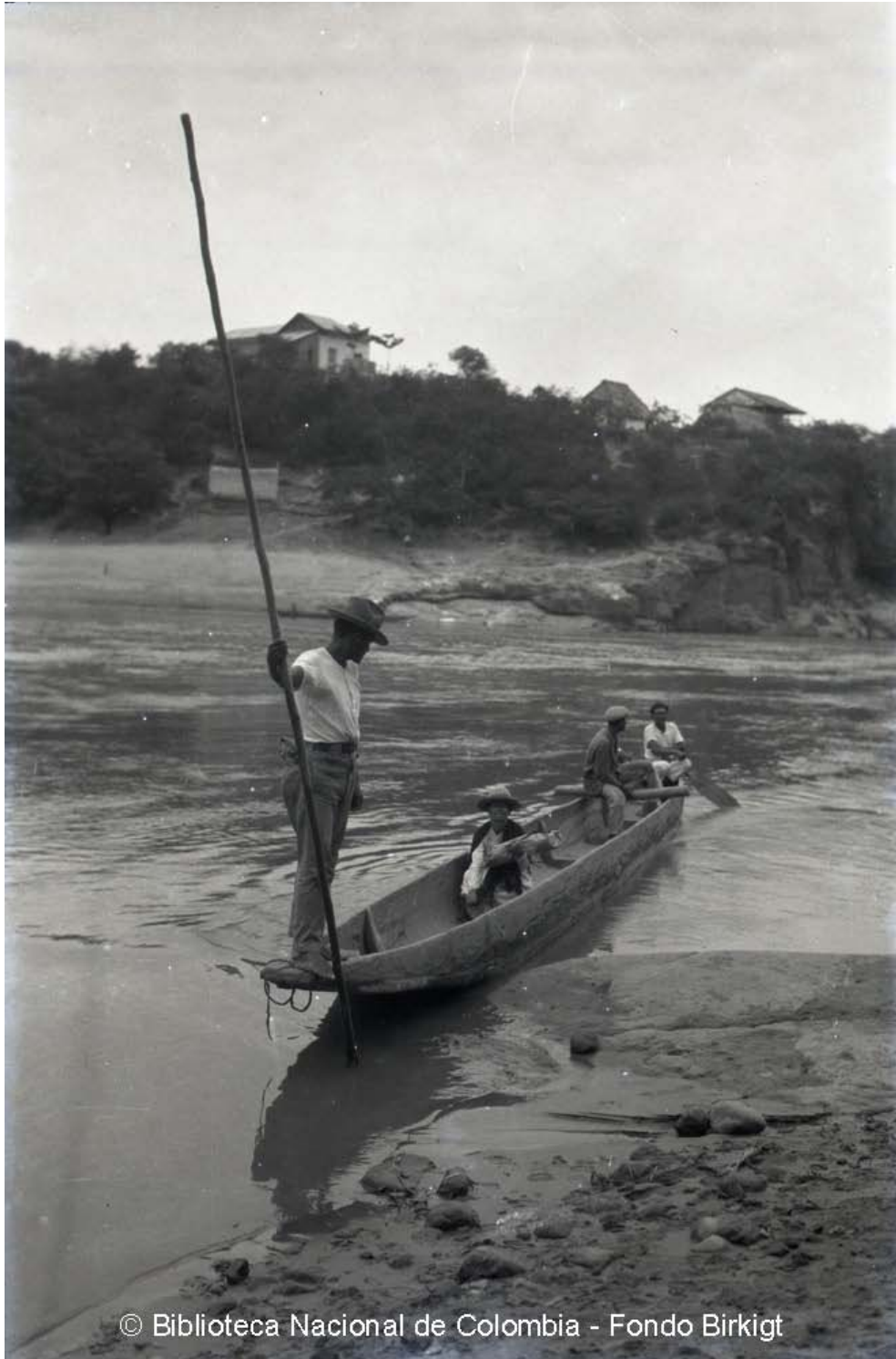


Figura 155. Barquero en el río Magdalena. C.a. 1950 (BNC) Biblioteca Nacional de Colombia, Fondo Hermann Friedrich Birkigt, recurso 8721.

El primer medio de transporte motorizado que llegó al río Magdalena fue el vapor “*Fidelidad* en 1824” (Silva Fajardo, 2009, pág. 12). A partir de ese momento diversas empresas nacionales y extranjeras importaron vapores con fines comerciales. “En la década de 1850 llegaron los vapores Meta y Esmeralda y en 1852 se fundó la Compañía Americana de Vapores (...) que cuatro años más tarde

se fusionó con grupos de pequeñas empresas, creando la Compañía Unida de Navegación” (Silva Fajardo, 2009, pág. 33).



Figura 156. Carga de café, río Magdalena (BNC) Biblioteca Nacional de Colombia, Fondo Hermann Friedrich Birkigt, recurso 8727.



Figura 157 Vapores en el río Magdalena, Barranquilla (Posada Callejas, 1918, pág. 263).

En 1874 el comerciante y futuro presidente de Colombia Rafael Reyes, importó el vapor Tundama y el empresario e ingeniero “cubano Francisco Javier Cisneros creó en 1877 la Empresa Cisneros, con el fin de reducir los costos de transporte de los materiales, que necesitaba para la construcción del Ferrocarril de Antioquia” (Silva Fajardo, 2009, pág. 12 y 33), consolidando a Puerto Berrío como principal puerto fluvial antioqueño y punto de inicio de este ferrocarril.

Cisneros amplió su flotilla para prestar el servicio de transporte comercial a terceros y en “En 1886 (...) promovió la integración de su empresa con la Compañía Internacional, la Compañía Alemana y (...) la *United Magdalena Steam Navigation Company*, conformando la Compañía Colombiana de Transportes. (...) la empresa de vapores más grande de Colombia entre 1890 y 1900” (Silva Fajardo, 2009, pág. 34).

En 1893 el vapor Libertad (o el Libertador) inició operaciones regulares bajo la administración de la empresa Bonnet, que posteriormente fue adquirida por la compañía inglesa del ferrocarril de la Dorada. A partir de 1905, siendo ya presidente Rafael Reyes, se otorgaron estímulos del gobierno para la creación o fortalecimiento de empresas transportadoras por el río, mediante concesiones privadas a compañías nuevas o que operaban en los ríos Sinú y Atrato, con capitales en su mayoría ingleses, alemanes o nacionales (Silva Fajardo, 2009).

A partir de 1906 se concentró un importante número de empresas fluviales. En ese año, “inversionistas ingleses compraron la *Compañía Fluvial de Cartagena*, la *Cartagena Magdalena Railroad Co.*, la empresa *B. Martínez Bossio* y la *Compañía Internacional del Magdalena*, para fusionarlas en la *Magdalena River Steamboat Company*” (Silva Fajardo, 2009, pág. 36). Esta última contaba con “quince vapores y veinte remolcadores, con una capacidad de carga de 4.600 toneladas” (Silva Fajardo, 2009, pág. 36) y un servicio de pasajeros con itinerarios permanentes entre los puertos de Barranquilla o el puerto de Calamar que se conectaba con Cartagena por tren, hasta la Dorada, pasando por todos los puertos intermedios (Silva Fajardo, 2009, pág. 36), (figura 158).

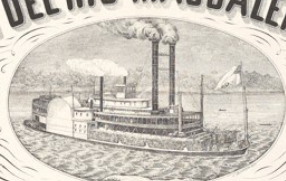
Durante su periodo de gobierno, el presidente Rafael Reyes, fundó en alianza con el empresario alemán Luis Gieseken “la Empresa Alemana de Navegación, la Compañía Colombiana de Transporte, la Empresa Hanseática de Vapores y otras compañías menores” (Alvear Sanín, 2005, pág. 103). La empresa de Gieseken, con sede en Barranquilla, reunió un gran número de barcos a vapor y remolques, llegando a ser la más importante naviera del país en 1908. A partir de 1910 se ampliaron las infraestructuras y astilleros en los principales puertos sobre el río llegando a transitar por él alrededor de “ciento cuarenta embarcaciones, con una capacidad de 7.560 toneladas (...) Estas empresas de navegación empleaban un número creciente de trabajadores. [Ese mismo año se otorgaron] 795 cédulas para capitanes, prácticos, ingenieros y tripulantes y en 1914 esta cifra aumentó a 1.639” (Alvear Sanín, 2005, pág. 103).

Las embarcaciones que operaron en el Magdalena fueron en su mayoría importadas desde Estados Unidos, reconstruidas, armadas o ensambladas por ingenieros y obreros locales. El recorrido en vapor por el Magdalena entre Barranquilla y la Dorada era de 893 kilómetros, tomando unos diez días de subida y seis de bajada (Silva Fajardo, 2009), (figura 158 -161).

NAVEGACION DEL RIO MAGDALENA POR VAPOR

Buques de la Compañía Unida de Navegacion
por Vapor
en el Rio Magdalena

ANTIOQUIA
ESPERANZA Capitan W. Munday
CONFIANZA Capitan W. Duncan



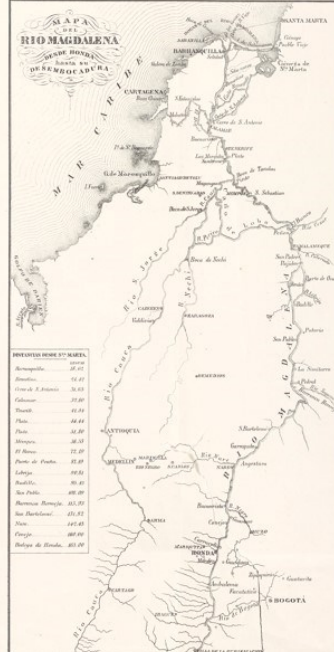
Buques de la Compañía Nacional de Navegacion
por Vapor
en el Rio Magdalena

VENGOECHEA Capitan W. Campbell
TEOUENDAMA Capitan J. G. Harroun
TAIRONA Capitan L. Armenta

TARIFA DE PASAJES.

	Barroquillo	Barranquilla	Chimbera	Las Mercedes	Manizales	Medellin	San Pablo	Barranca Honda	Bocon-Caraca	Nari	Cocle	Caracasol
Barroquillo	10	14	17	21	25	29	33	37	41	45	49	53
Barranquilla	19	4	7	11	14	17	21	25	29	33	37	41
Chimbera	12	3	5	8	11	14	17	21	25	29	33	37
Las Mercedes	15	3	5	8	11	14	17	21	25	29	33	37
Manizales	18	3	5	8	11	14	17	21	25	29	33	37
Medellin	21	3	5	8	11	14	17	21	25	29	33	37
San Pablo	24	3	5	8	11	14	17	21	25	29	33	37
Barranca Honda	27	3	5	8	11	14	17	21	25	29	33	37
Bocon-Caraca	30	3	5	8	11	14	17	21	25	29	33	37
Nari	33	3	5	8	11	14	17	21	25	29	33	37
Cocle	36	3	5	8	11	14	17	21	25	29	33	37
Caracasol	39	3	5	8	11	14	17	21	25	29	33	37

MAPA DEL RIO MAGDALENA



ITINERARIO.

SUBIDA.		BAJADA.	
De Barranquilla a Caracasol	1 16 y 24	De Caracasol a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a Manizales	1 16 y 24	De Manizales a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a Medellin	1 16 y 24	De Medellin a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a San Pablo	1 16 y 24	De San Pablo a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a Barranca Honda	1 16 y 24	De Barranca Honda a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a Bocon-Caraca	1 16 y 24	De Bocon-Caraca a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a Nari	1 16 y 24	De Nari a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a Cocle	1 16 y 24	De Cocle a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a Caracasol	1 16 y 24	De Caracasol a Barranquilla	6 14 y 22

TARIFA DE FLETES.

SUBIDA.		BAJADA.	
De Barranquilla a Caracasol	1 16 y 24	De Caracasol a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a Manizales	1 16 y 24	De Manizales a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a Medellin	1 16 y 24	De Medellin a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a San Pablo	1 16 y 24	De San Pablo a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a Barranca Honda	1 16 y 24	De Barranca Honda a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a Bocon-Caraca	1 16 y 24	De Bocon-Caraca a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a Nari	1 16 y 24	De Nari a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a Cocle	1 16 y 24	De Cocle a Barranquilla	6 14 y 22
De Barranquilla a Caracasol	1 16 y 24	De Caracasol a Barranquilla	6 14 y 22

Figura 158. Cartel informativo de tarifas de pasajes, itinerarios y fletes (Parédes et al., 1868).

Las exportaciones de café trillado conformaban alrededor del 80 % del total de la carga que se transportaba hacia Barranquilla por el río en la década de 1920. Una relación de productos exportados, sus volúmenes, peso y valores, aparecen en el libro de Monsalve (1927) mes a mes durante ese año, donde puede verse la relevancia de este producto poco antes de que finalizara la primera bonanza cafetera de Caldas (tabla 9). En el mismo texto, pueden verse los precios de los fletes de transporte por el río Magdalena de la empresa *The Colombia Railway & Navigation Co. Ltd.* (tabla 10), que muchos comerciantes y grandes casas comerciales exportadoras empleaban para llevar hasta Barranquilla o Calamar el café trillado.

Este café procesado provenía de los pueblos cafeteros, donde había sido adquirido en pergamino (café seco sin trillar), luego llevado con arrieros hasta las grandes trilladoras en ciudades como Manizales, Mariquita, Armenia, Pereira, Honda o Girardot y una vez trillado, la carga iniciaba su viaje por el Magdalena hasta Barranquilla (Palacios, 2009).



Sociedad Colombiana de Transportes

PROPIETARIA DE LOS VAPORES
AYACUCHO, PICHINCHA, JUNIN Y BOMBONÁ

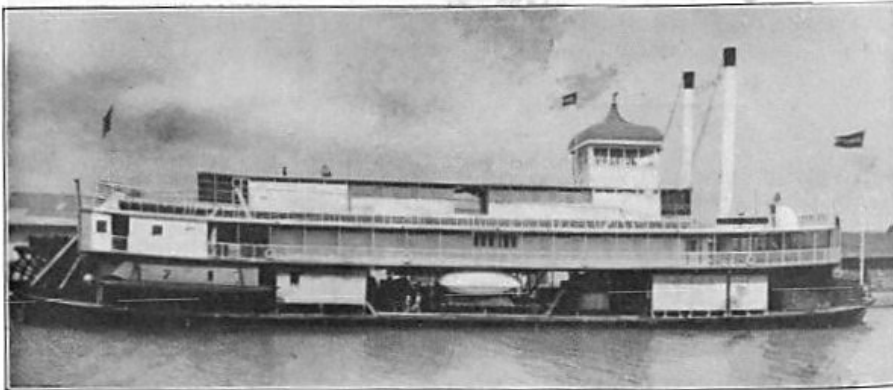
OFICINAS :

BARRANQUILLA : Calle del Banco. - Carrera de Policarpa. Altos
BOGOTÁ : Edificio López, n.º 206

Dirección telegráfica : FULTON



**Sucursales en HONDA y GIRARDOT : Agencias en las principales ciudades del país
Todos nuestros vapores usan FUEL OIL como combustible**



Fotografía del lujoso vapor "AYACUCHO" de la Sociedad Colombiana de Transportes



Figura 159.
Publicidad de
la Sociedad
Colombiana
de
Transportes
(Rasch Isla,
1928, pág.
188).



Figura 160.
Vapor
Jiménez de
Quesada en
Barranquilla.
C. 1940
(Rasch Isla,
1940, pág.
75).

Mes de noviembre

Artículos	Bultos	Kilogramos	Valores
Café.....	107.280	7.864.797	\$ 3.206.744,—
Cueros.....	23.938	670.406	300.491,53
Salvado.....	850	39.100	1.420,—
Semillas de algodón.....	13.597	757.406	74.179,80
Sombreros.....	30	1.492	15.500,—
Balata.....	720	12.212	5.856,—
Tagua.....	200	12.178	426,—
Bálsamo de Tolú.....	89	4.286	1.943,—
Tabaco en rama.....	153	9.280	3.160,—
Cuernos de res.....	284	10.355	1.390,—
Barras de oro.....	14	262.641	128.789,43
Barras de plata.....	12	225.651	2.712,33
Precipitados.....	3	125	1.633,20
Perillo.....	244	14.625	2.197,—
Maderas.....	500	1.500	225,—
Paja para sombreros.....	5	357	1.300,—
Raicilla.....	1	28	56,80
Totales.....	147.920	9.398.635,292	\$ 3.748.024,09

Mes de diciembre

Artículos	Bultos	Kilogramos	Valores
Café.....	101.585	6.741.988	\$ 3.082.857,26
Bálsamo de Tolú.....	35	1.750	700,—
Cueros de res.....	13.277	393.522	162.648,45
Raicilla.....	3	100	200,—
Balata.....	271	16.572,500	9.285,75
Tagua.....	125	7.554	226,62
Perillo.....	362	23.313	3.496,80
Tabaco en rama.....	494	31.912	4.864,—
Sombreros.....	28	1.532	13.735
Cueros de Caimán.....	97	5.166	2.716,—
Cueros de Chivo.....	1	143	71,50
Tabonuco Pectoral.....	20	500	115,—
Bleno Blenol.....	6	373	3.000,—
Salvado.....	1.580	72.680	2.308,—
Oro en barras.....	14	223.284	117.677,58
Plata en barras.....	2	91.416	1.828,30
Precipitado de plata.....	6	246	3.405,—
Esmeraldas (986 kt.).....	1 Pqte.		12.820
Harina de semillas de algodón.....	1.613	76.500	1.795,—
Totales.....	119.520	7.374.165,200	\$ 3.423.750,26

Tabla 9. "Relación demostrativa del movimiento de exportación verificada por la aduana de Barranquilla en el año de 1927". Meses de noviembre y diciembre (Rasch Isla, 1928, pág. 189).

The Colombia Railways & Navigation Co. Ltd.

FLETES

por cada tonelada de 1,000 kilogramos o de 2 metros cúbicos a opción de la Compañía

Por recorrido y kilómetro : a \$ 0,0260 centavos SUBIDA.

Por recorrido y kilómetro : a \$ 0,0120 centavos BAJADA.

Kmts.	Subida	Bajada	De Barranquilla a	De Calamar a	Kmts.	Subida	Bajada
29,8	\$ 2,60	\$ 1,20	Sitionuevo		66,2	\$ 2,60	\$ 1,20
38,7	2,60	1,20	Remolino		57,3	2,60	1,20
66,15	2,60	1,20	Salamina o P. Giraldo		29,85	2,60	1,20
76,5	2,60	1,20	Piñón		20,5	2,60	1,20
86,5	2,60	1,20	Cerro y Suán		9,5	2,60	1,20
96,	2,60	1,20	CALAMAR				
113,	2,94	1,36	Buenavista (B.)		17,	2,60	1,20
125,7	3,27	1,51	Heredia		29,7	2,60	1,20
151,7	3,94	1,82	Tenerife		55,7	2,60	1,20
160,7	4,18	1,92	Jesús del Río		64,7	2,60	1,20
169,	4,39	2,03	Plato		73,	2,60	1,20
173,4	4,51	2,08	Zambrano		77,4	2,60	1,20
209,	5,43	2,51	Tacamocho		113,	2,94	1,36
239,2	6,22	2,87	Yatí		143,2	3,72	1,72
243,2	6,32	2,92	Magangué		147,2	3,83	1,76
274,7	7,14	3,30	Barbosa		178,7	4,65	2,14
304,9	7,93	3,65	Pinillos		208,9	5,43	2,50
384,	9,98	4,61	Banco		288,	7,49	3,46
411,1	10,69	4,93	Tamalameque		315,1	8,19	3,78
440,5	11,45	5,29	La Gloria		344,5	8,96	4,13
478,	12,43	5,74	Gamarra		382,	9,93	4,58
499,8	13,00	6,00	Bodega Central		403,8	10,50	4,85
525,3	13,66	6,30	Badillo		429,3	11,16	5,15
552,8	14,37	6,63	Bocas del Rosario		456,8	11,88	5,48
577,3	15,00	6,93	Canaletal		481,3	12,51	5,78
602,4	15,66	7,23	Puerto Wilches		506,4	13,17	6,08
617,5	16,06	7,41	Sogamoso		521,5	13,56	6,26
636,5	16,55	7,64	Barranca Bermeja		540,5	14,05	6,49
679,	17,65	8,15	Carare		583,	15,16	7,00
734,9	19,10	8,82	Puerto Berrío		638,9	16,61	7,67
781,5	20,32	9,38	Nare		685,5	17,82	8,23
842,5	21,90	10,11	Buenavista (C.)		746,5	19,41	8,96
893,1	23,22	10,72	LA DORADA		797,1	20,72	9,57

NOTA: La carga oficial nacional pagará un flete de \$ 0,0210 por tonelada y kilómetro de recorrido y gozará de un cupo del 25 por 100 efectivo en cada buque y en cada viaje.

Tabla 10. Puertos sobre el río Magdalena, su distancia desde Barranquilla o Calamar en Barco hasta la Dorada. Precios en Pesos de subida y de bajada por el río. Publicidad de *The Colombia Railway & Navigation Co. Ltd.* (Rasch Isla, 1928, pág. 241). Al momento de esta publicación en 1927, regía una tasa de cambio fija respecto a la libra esterlina, según la cual 5 pesos equivalían a 1 libra. En 1931, cuando el Reino Unido abandonó el patrón oro, Colombia cambió su vinculación al dólar estadounidense, a razón de 1,05 pesos = 1 dólar. Estas reformas fiscales y monetarias se dieron durante las operaciones que realizó la Misión Kemmerer entre 1919 y 1931 en Latinoamérica (Marichal y Gambi, 2017).



Figura 161. Publicidad de las navieras colombiana y Vapores H. Lindemeyer en 1928 (Rasch Isla, 1928, págs. 166, 212).

En diciembre de 1919, se fundó en Barranquilla la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA) (figuras 162 y 163), impulsada por empresarios alemanes y colombianos, con el objetivo de poner en marcha el transporte aéreo mediante hidroaviones que comunicarían todos los puertos del río Magdalena con Barranquilla. La empresa nació bajo la dirección de Albert Tietjen, de la casa comercial Luis Gieseken y Cia. Ernesto Cortissoz, perteneciente a una de las familias judías sefarditas que llegaron a la ciudad en el siglo XIX, era el presidente del Banco de Crédito Mercantil, de propiedad de su familia y el presidente del Club Barranquilla, así mismo fue el encargado de asumir la presidencia de la aerolínea (Meisel Roca, 2022).

Otros socios destacados incluyeron a Rafael María Palacios, Cristóbal Restrepo, Jacobo Correa, Aristides Noguera, Stuart Hosie y el comerciante alemán Werner Kämmerer. La fundación de SCADTA reflejaba el ambiente favorable para las inversiones tras el estancamiento del comercio exterior durante la guerra. La empresa se estableció en un contexto de competencia con la compañía franco-colombiana CCNA, que estaba realizando vuelos de prueba en ese mismo periodo. Los fundadores de SCADTA importaron aviones alemanes y contrataron personal alemán, con la expectativa de superar a la CCNA (Meisel Roca, 2022).

En 1920, Kämmerer fue enviado a Alemania para adquirir aviones y reclutar personal, logrando contratar a los expilotos de combate Fritz W. Hammer y Hellmuth van Krohn, y al técnico Wilhelm Schnurbusch, y negociar con Junkers Flugzeugwerke AG para la compra del avión F13, el primer avión metálico del mundo. A pesar del alto costo, se decidió por los aviones Junkers debido a su construcción metálica, mejor adaptada al clima colombiano.



Figura 162. SCADTA Junkers W 34 *Magdalena*, circa 1920 (SCADTA).

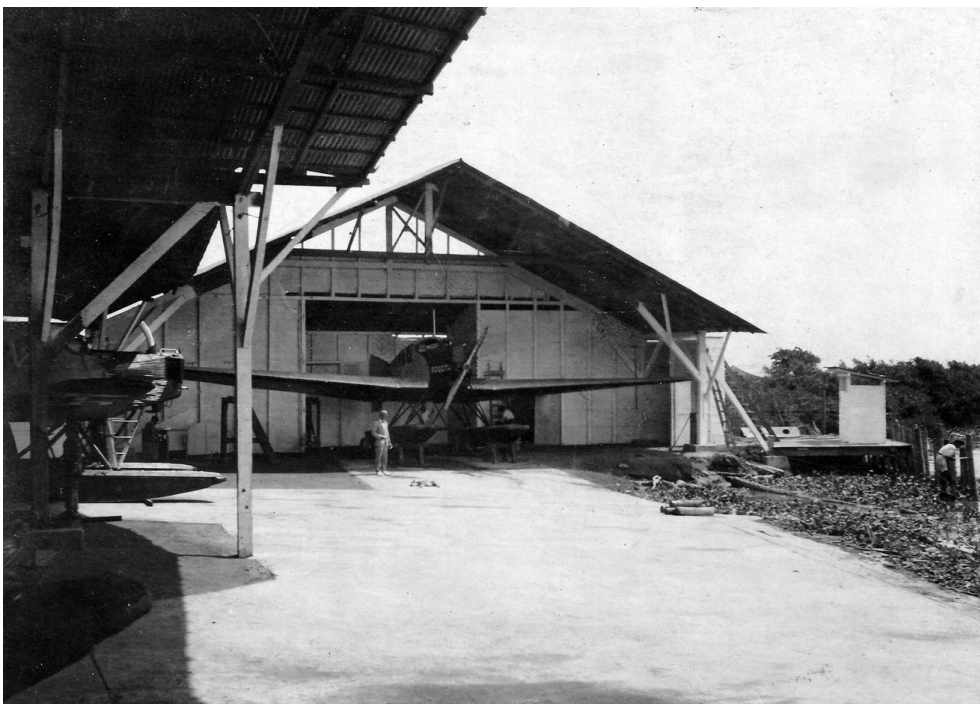


Figura 163. Hangar de SCADTA en Veranillo, Barranquilla (Umana, 1922).

Finalmente, los aviones y el personal llegaron a Barranquilla en agosto de 1920 y SCADTA logró establecerse, marcando un hito en la aviación comercial, de correos y pasajeros, inicialmente utilizando el eje neurálgico del río que se conectaba con las regiones más poblada de Colombia y posteriormente ampliando sus servicios a muchas ciudades del interior. Hacia el Banco, Magangué, Mompox y puerto Berrio, se hicieron los primeros vuelos, donde el río era necesario para despegar y acuatizar, sirviendo de orientación visual para los pilotos. Para 1926, las rutas que

salían de Barranquilla llegaban hasta Cartagena de Indias, Santa Marta, Magangué, el Banco, Barrancabermeja - Bucaramanga, Puerto Berrio - Medellín, Honda - Manizales, Girardot – Ibagué -Bogotá y Neiva (Meisel Roca, 2022).

El canal de las Compañías, donde los vapores cargados llegan a descargar y realizar los trámites ante la intendencia fluvial de Barranquilla, fue también asiento del primer hidropuerto de SCADTA, donde estableció sus hangares, talleres, depósitos y terminal de pasajeros. Este hidropuerto llamado Veranillo operó entre 1919 y 1940, cuando la compañía cambió su nombre y sus estatutos de propietarios. El aeropuerto de Techo, el primero en Bogotá, funcionó como sucursal de SCADTA desde 1928 como aeródromo y desde 1930 como aeropuerto. En 1930 el número de pasajeros transportados ese año llegó a 4.791 y 502.723 kilos de carga (Meisel Roca, 2022).

Girardot, puerto sobre el río Magdalena en el departamento de Cundinamarca

No se trataba de una población perteneciente al Eje Cafetero aquí estudiado, sino algo más al sur sobre el río Magdalena, pero muestra la convergencia del sistema de Caldas con otras regiones caficultoras próximas.

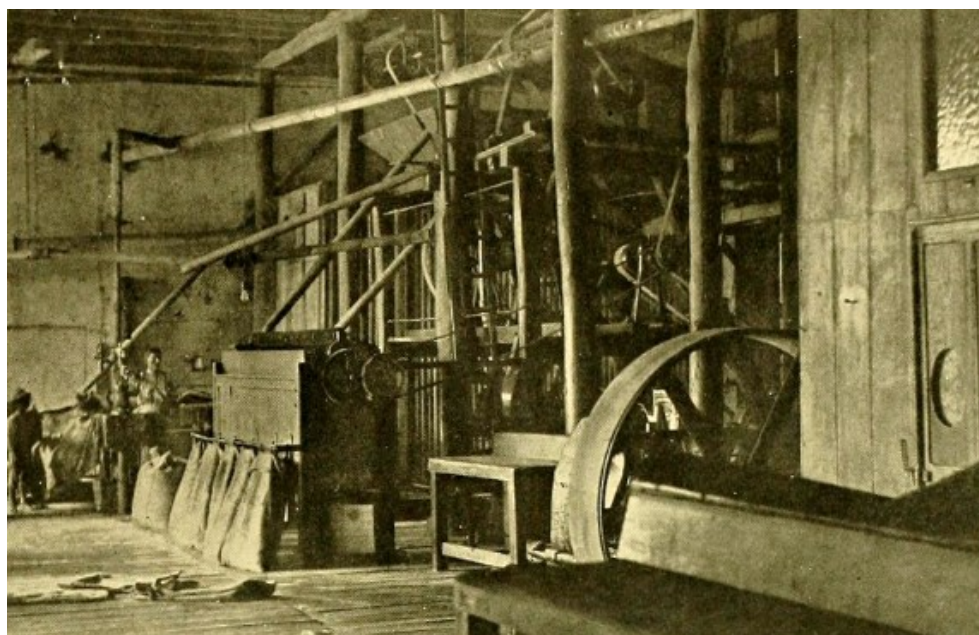


Figura 164. Trilladora y compraventa de café de Manuel Núñez U. en Girardot. S.f. (Posada Callejas, 1918, pág. 481).

Girardot se convirtió en un importante lugar de acopio de café de toda la región centro - oriental del país (figura 164), además de ser el punto conector por excelencia entre Bogotá y el mar Caribe. Allí era llevada la producción cafetera de las zonas montañosas aferentes al río Magdalena en el departamento de Cundinamarca y parte del Tolima. Desde Girardot Los barcos a vapor llevaban la carga hasta Ambalema, donde continuaba en tren (Ferrocarril de La Dorada) hasta

la Dorada, para ser embarcada nuevamente en barco hasta Barranquilla (Puerta Zuluaga, 2011).

Como se verá más adelante, la línea del ferrocarril entre Girardot y Facatativá empalmaba con el tren que llegaba hasta la estación de la Sabana en Bogotá, haciendo de Girardot un punto estratégico que conectaba la capital del país con el Atlántico. “Las trilladoras y casas comerciales que se fundaron en Girardot entre 1900 y 1930 emplearon capital bogotano, antioqueño o extranjero”. Sobresalen los empresarios “Pedro A. López, C. Isaacs Hermanos y el General Pablo Emilio Bustamante”. Girardot pasó de ser un pequeño poblado conocido como “La Chivatera o Paso de Flandes” a convertirse, durante la primera mitad del siglo XX, en uno de los puertos más importantes del río Magdalena (Ferro Medina, 2010).

4.2.2. Los trazados ferroviarios



Figura 165. Talleres de reparación y fabricación de implementos para el ferrocarril del Pacífico. Chipichape, Santiago de Cali, 1930. Fuente: Biblioteca Departamental Jorge Garces Borrero. Fondo Archivo del Patrimonio Fotográfico y Fílmico del Valle del Cauca, ID: 604182, (BDVC,

Con los ferrocarriles se modificó completamente el paradigma de la experiencia del viajar para la mayoría de los colombianos que, hasta entonces permanecían en sus regiones casi sin salir de ellas y su mundo se reducía al lugar que habitaban. La topografía andina en Colombia, de altas montañas, profundos valles, páramos y ríos tropicales, era dominada por los arrieros, quienes llevaban y traían los mundos que desconocían los demás. Los nuevos sistemas de transporte de la era industrial permitieron por primera vez en Colombia un enorme intercambio cultural, étnico, de saberes y de alimentos entre las diferentes naciones culturales. Fue esta Infraestructura la que conectó las disímiles colombias (Ferro Medina, 2010).

En Colombia, los sistemas ferroviarios repercutieron de forma decisiva en las profundas transformaciones que sufrió el territorio, su cultura y economía entre 1880 y 1960 (Tirado Mejía, 1988). Las principales estaciones fueron un símbolo de progreso e integración nacional. Sus formas plásticas representaron muchas veces la expresión sintética de los anhelos de la sociedad de ese momento. En Colombia el sistema ferroviario fue abandonado paulatinamente desde mediados del siglo

XX, hasta su clausura en la década de 1960, quedando en la actualidad algunos pocos tramos de recorridos turísticos y otros utilizados por algunas empresas privadas agrícolas y mineras. No obstante, el fracaso del sistema y del abandono de las estaciones e infraestructura ferroviaria, quedan en pie muchas de las estaciones para pasajeros, gracias a la normativa de protección que se puso en marcha de manera urgente en 1996 para salvaguardar este patrimonio histórico. El Decreto Nacional 746 de ese año, agrupó a todas las estaciones de ferrocarril en un solo conjunto de bienes a nivel nacional, impidiendo lo que hubiera sido su inminente demolición. Algunas de ellas han sido intervenidas y reutilizadas, otras se encuentran en vía de ser restauradas, otras, por el contrario, han llegado a un estado de ruina y algunas se han perdido definitivamente (Mincultura-Categorías-Patrimonio-Inmueble, 2021).

Desde finales del siglo XIX y principios del XX, los ferrocarriles en Colombia estructuraron el territorio y permitieron alcanzar cierto nivel de modernización, al menos en la zona andina. El sistema ferroviario hizo posible el crecimiento de las ciudades que conectaba, permitió la apertura de nuevas tierras productivas, dinamizó el cultivo y la comercialización del café y en general propició el crecimiento económico nacional (Niño Murcia, 1996). Los ferrocarriles que se construyeron en el interior del país tenían como objetivo primario conectar las regiones interandinas con el “río Magdalena que a su vez se conectaba con el mar Caribe (...) y hacia el suroccidente para llegar al puerto de Buenaventura en el océano Pacífico” (Satizabal Villegas, 2012, pág. 78). Estas iniciativas de interconexión del centro del país fueron creciendo a medida que aumentaban las exportaciones de café, agroindustria que pudo expandirse gracias a los ferrocarriles, el transporte por el río Magdalena y al cable de Manizales – Mariquita (Tirado Mejía, 1988).

Este crecimiento económico y de infraestructuras repercutió de manera positiva en el desarrollo social general del país y el de la industria nacional. Algunos ferrocarriles, como el de Santa Marta o el de Panamá, han tenido un uso casi exclusivo por parte de inversores extranjeros. En el caso del ferrocarril de Panamá, construido entre 1848 y 1855 por estadounidenses, la unión de los dos océanos permitió el desarrollo de California y de todo el oeste de Estados Unidos, el comercio internacional por el Pacífico y el inicio de la explotación de tierras para cultivo de banano y otros productos en Latinoamérica (Hylton, 2006).

La iniciativa de introducir ferrocarriles en otros países, en muchas ocasiones provenía de los mismos fabricantes de trenes, lo que coincidía con los intereses comerciales. Las inversiones para la construcción de ferrocarriles se hacían mediante la venta de bonos públicos tranzados en la bolsa de Londres, más tarde en la de Nueva York. Desde 1850, la venta de sistemas ferroviarios en países no industrializados, represento un lucrativo negocio en aumento, hasta su declive en 1914, como consecuencia de la Primera Guerra Mundial. La construcción de estos ferrocarriles no obedecía a una planificación estatal del país receptor, sino a la

oportunidad de negocio de sus proveedores. A pesar del carácter privado de la inversión, el estado colombiano y como sucedió en general en Latinoamérica, tenía que garantizar una rentabilidad mínima impuesta por los inversores y completar las ganancias con dineros públicos. Adicionalmente los gobiernos concedían las tierras por las que pasaban las vías a las empresas ferroviarias, quienes más tarde las revendían obteniendo además de la ganancia de la venta, la plusvalía por su valorización. Así pues, la rentabilidad del sistema ferroviario se quedaba en manos extranjeras y no reinvertida en su funcionamiento, lo que finalmente hizo inviable su continuidad (Arias de Greiff y Dewhurst, 2008).

La segunda línea férrea construida en Colombia después de la de Panamá (antes de su separación en 1903), fue la de la zona bananera, construida en 1898 también por estadounidenses, para sacar la producción de banano cultivado en tierras cedidas a modo de Baldíos por el estado a la compañía bananera *United fruit company* (hoy Chiquita Brand Internacional Inc.) hasta el puerto de Santa Marta, para luego ser transportado a puertos internacionales por su flota *The great white fleet* (figura 166). Las operaciones en Colombia de las empresas norteamericanas en el siglo XX, bajo diversas modalidades, pasaron de tener inversiones cercanas a cuatro millones de dólares en 1913 a 28 millones en 1929 (Hylton, 2006). Aunque fue proyectada, la estación de pasajeros en Santa Marta nunca se construyó. Este ferrocarril solo contaba con las estaciones intermedias y estaciones de origen en las poblaciones donde se hacía acopio de la producción bananera (Banrepcultural-Ferrocarriles, 2005).



Figura 166. Publicidad de viajes turísticos del buque a vapor de la *United Fruit Company Line* (Scribner's, 2016).

La presencia de la compañía estadounidense en la zona bananera no supuso ningún intercambio cultural, aportes arquitectónicos o urbanos, como tampoco algún grado de desarrollo para la región. Al igual que en Mariquita, las viviendas y oficinas de los trabajadores y empleados norteamericanos estaban cerradas y

aisladas de los entornos urbanos donde se emplazaban y el contacto social con los habitantes locales era solo el necesario para llevar a cabo las labores de la compañía (Vega Cantor, 2002).

Paralelamente en el interior del país, se contrataron las obras del primer tramo del ferrocarril de la Dorada para conectar un punto que permitiera las maniobras de los barcos en el río, conocido como Conejo, antes de llegar a los rápidos en Honda donde estaba el embarcadero Arrancaplumas y salvar así los desniveles que impedían la navegación. En 1880 se avala la construcción de una vía férrea que uniera a Bogotá con el puerto fluvial de Girardot. Se construyen los primeros tramos del ferrocarril de La Sabana entre Bogotá y Facatativá en 1889 y desde allí se abrirían dos partidas, una hacia Girardot, al suroccidente y la otra hacia el noroccidente que terminaba en la Dorada, conectando esos dos puertos del Magdalena con la capital de país. Al año siguiente, 1890, la gobernación de Bolívar contrató el Ferrocarril de Cartagena a Calamar, sobre el río Magdalena y el 15 de julio de 1893 se inauguró el muelle de Puerto Colombia (Arias de Greiff y Dewhurst, 2008).

Paulatina y lentamente se iban ampliando los tramos ferroviarios en todo el país, construcciones que fueron suspendidas mientras transcurrió la Guerra de los Mil Días que terminó en 1902. A partir de ese momento el ritmo de las construcciones ferroviarias aumentó, consiguiendo concluir muchas de las líneas ya iniciadas y abriendo nuevas rutas. En este periodo, el ferrocarril de la Dorada inició su prolongación hasta Ambalema y el de Girardot amplió sus tramos en la vía a Facatativá, hasta que en 1908 finalmente queda comunicada Bogotá con el río Magdalena. El total de kilómetros en funcionamiento de los ferrocarriles colombianos llegó a 620 en 1906. Posteriormente se inició el nuevo ferrocarril de Amagá (figura 167), que conectaría a Medellín con el río Cauca y con la troncal de Occidente del ferrocarril del Pacífico. En 1911 se inicia la construcción del tren desde Manizales hasta el río Cauca. En 1915 se concluyó la ruta Cali - Buenaventura con 177 kilómetros de longitud y se inició la línea Cali, Palmira, Popayán (Arias de Greiff y Dewhurst, 2008). En 1921 se transformó el Ferrocarril de la Sabana en Ferrocarril de Cundinamarca, culminando las obras que conectaron a Bogotá con Puerto Salgar en Cundinamarca, puerto en la orilla oriental del río, frente a la Dorada en Caldas (Cuervo Márquez, 1921).

En 1922, con los 25 millones de dólares recibidos por la indemnización de Panamá, se iniciaron las obras para alcanzar finalmente una red ferroviaria nacional, que realmente interconectara al país de manera eficiente y superar así las incoherencias existentes con los tramos de ferrocarriles construidos, unos de un metro de ancho y otros de una yarda. Alrededor del 60% de la indemnización se invirtió en ferrocarriles, el 28% para la creación del Banco de la República, como banco central nacional, bajo las directrices de la Misión norteamericana Cramer (Ocampo y Montenegro, 1984) y un banco agrícola hipotecario a través del cual la tenencia de la tierra dejaría de ser minifundista. El resto se empleó para ejecutar

las obras de los tajamares de Bocas de Ceniza en la desembocadura del río Magdalena, que haría directa la conexión entre el río y el mar, evitando así el uso del ferrocarril de Bolívar y el muelle de Puerto Colombia (Ocampo y Montenegro, 1984).



Figura 167. Estación del Ferrocarril de Amagá, entrada Calle San Juan (que terminaba la Carrera Bolívar), 1923. Fotógrafo: Benjamín de la Calle. Archivo Fotográfico, Biblioteca Pública Piloto de Medellín.

El proyecto de Bocas de Ceniza quedó prácticamente en desuso en la década de 1960 cuando la navegabilidad del río se hizo imposible para grandes embarcaciones, dada la sedimentación producida por la deforestación de sus cuencas (Arias de Greiff y Dewhurst, 2008). Desde ese entonces hasta hoy, los territorios del Magdalena medio se han dedicado a la ganadería extensiva, lo que mantiene los causes en el río impracticables para la navegación y cambios en los ciclos bioclimáticos de toda la zona andina colombiana. La madera obtenida de las selvas aferentes a lado y lado del río Magdalena, en su zona media, tuvo una explotación acelerada desde la entrada de los barcos a vapor por el río, hasta llegar a su extinción. Desde finales del siglo XIX, esta madera se convirtió en una

importante materia prima con cotización en los mercados internacionales, lo que aceleró su comercio y al mismo tiempo los barcos a vapor usaron ingentes cantidades de madera de estas selvas como combustible (Cembrano, 2021).



Figura 168. Desarrollo ferroviario en Colombia de 1885 a 1927 (Monsalve, 1927, pág. 5).

En la década de 1920, para el gobierno, los gremios industriales y agrícolas, fue prioridad la mejora y desarrollo del ferrocarril del Pacífico, el nuevo ferrocarril de Caldas y su conexión con el ferrocarril de Amagá, con el fin de aumentar las exportaciones de café. El ingeniero británico Paul C. Dewhurst, había trabajado para el ferrocarril trasandino que comunica a Chile con Argentina, donde conoció las locomotoras diseñadas especialmente para los ascensos ferroviarios de los Andes. Había incursionado en el diseño de una locomotora 'doce ruedas' que se fabricó en Canadá en 1921 para alta montaña y en 1923 es contratado como ingeniero por el Ministerio de Obras Públicas de Colombia. Dewhurst, se centró en desarrollar la locomotora estándar colombiana, que se adaptó a las condiciones de los ferrocarriles de Caldas y del Pacífico, que presentaban curvas frecuentes y máximos porcentajes de inclinación. Se implementó su diseño de las doce ruedas para la locomotora, con una caja especial que permitía el desplazamiento vertical y lateral en las curvas, reduciendo el desgaste de las ruedas y rieles (Arias de Greiff y Dewhurst, 2008). Según D. Monsalve (1927), la red nacional de ferrocarriles fue expandiéndose de la siguiente manera: 236 kilómetros en 1885, 513 kilómetros en 1898, 875 kilómetros en 1910, 1.114 kilómetros en 1915, 1.138 kilómetros en 1920, 2.281 kilómetros en 1927 (figuras 168 - 175).



Figura 169. "Ferrocarril de Caldas". Empresario: el Departamento de Caldas. Anchura entre rieles: 0.914 metros. Peso de los rieles: 27 kilos por metro lineal. Pendiente máxima: 3% compensada en las curvas. Radio mínimo de curva: 78 metros." (Monsalve, 1927, pág. 836). La estación final en Puerto Caldas está localizada en frente de la estación de Cartago, Valle del Cauca, donde se construyó un puente ferroviario que comunicaba ambos puntos a lado y lado del río Cauca. No aparece en el gráfico la conexión entre Pereira y Armenia, que fue de las últimas líneas en construirse.

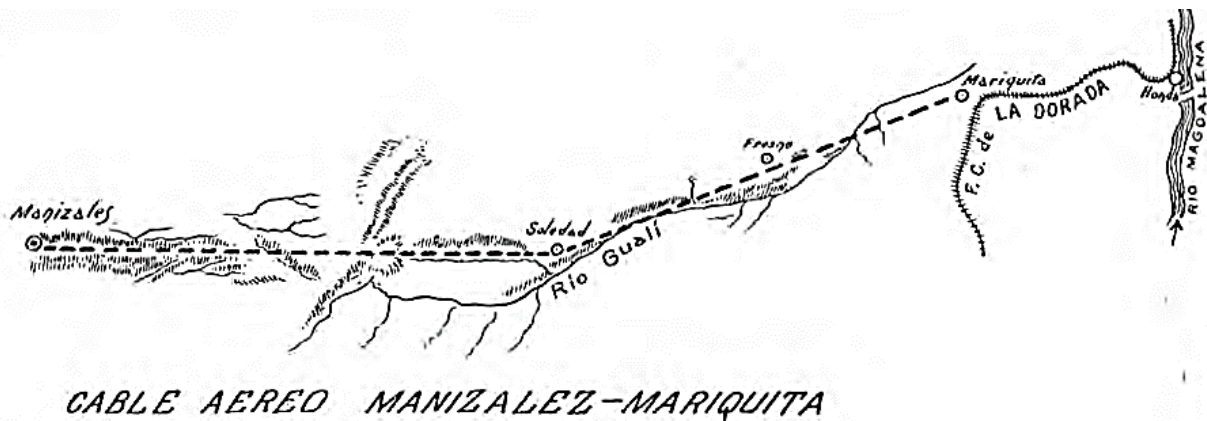


Figura 170. "Cable aéreo Manizales - Mariquita. Empresario: The Dorada Railway Ropeway Extension Ltd. Extensión: 71.823 metros. Torres: 376 de acero, de forma piramidal, con base de cemento y con altura de 4 hasta 68 metros. Dirección general: De Mariquita a Manizales, EW. Grosor del cable: 2 pulgadas y media. Capacidad transportadora: 15 toneladas por hora. Velocidad normal: 2 kilómetros por hora. Costo aproximado: \$2.000.000 oro." (Monsalve, 1927, pág. 865).

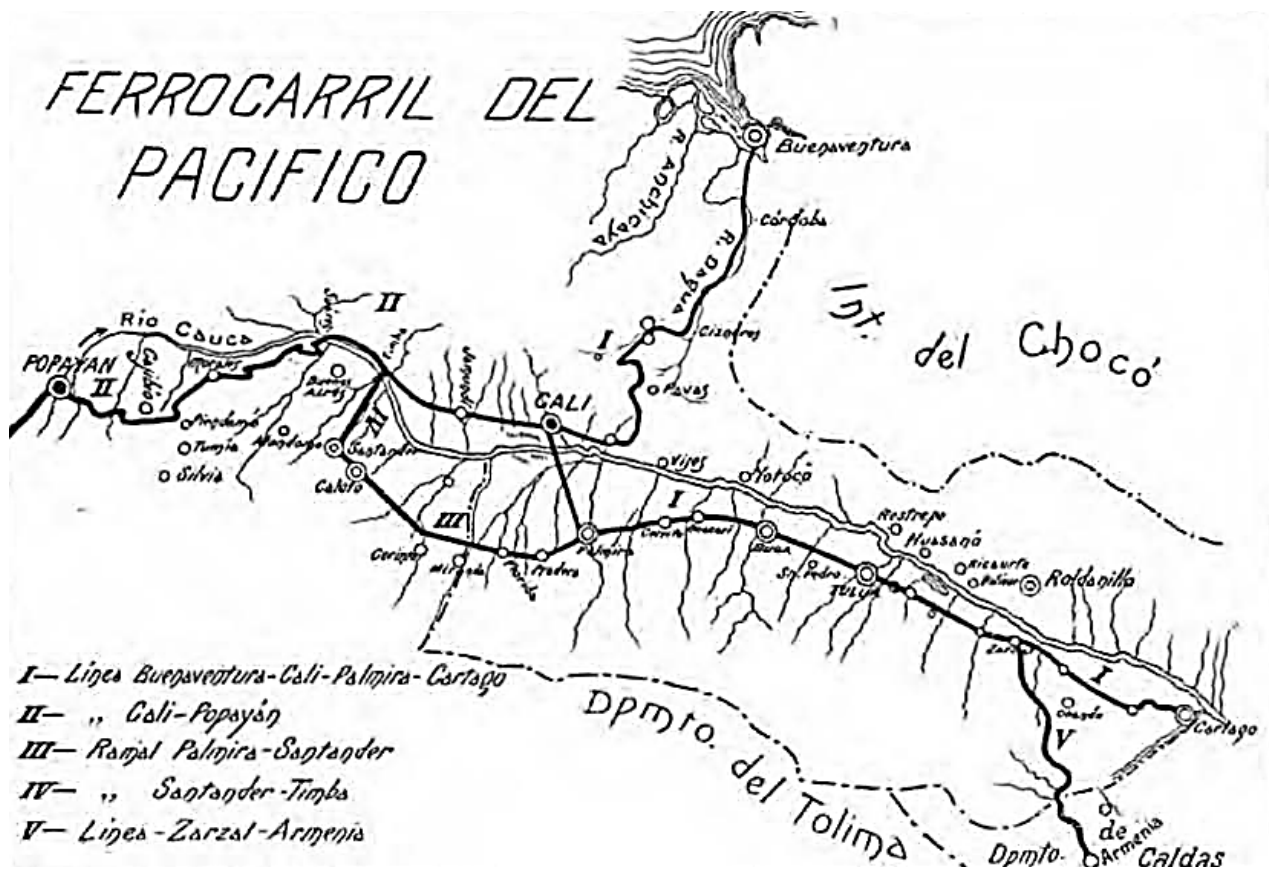


Figura 171. "Ferrocarril del Pacífico. Empresario: La Nación. Anchura entre rieles: 0.914 metros. Peso de los rieles: 55 libras por yarda. Pendiente máxima: 3% en la mayor parte; otras 4% compensada. Radio mínimo de curva: 80 metros." (Monsalve, 1927, pág. 451).



Figura 172. "Ferrocarril de La Dorada. Empresario: The Dorada Railway Extension Ltd. Por concesión de la Nación y privilegio por cincuenta años. Anchura entre rieles: 0.914 metros. Peso de los rieles: 25 kilogramos por metro lineal. Pendiente máxima: 2% compensada en las curvas. Radio mínimo de curva: 144 metros." (Monsalve, 1927, pág. 487).

FERROCARRIL DE CUNDINAMARCA

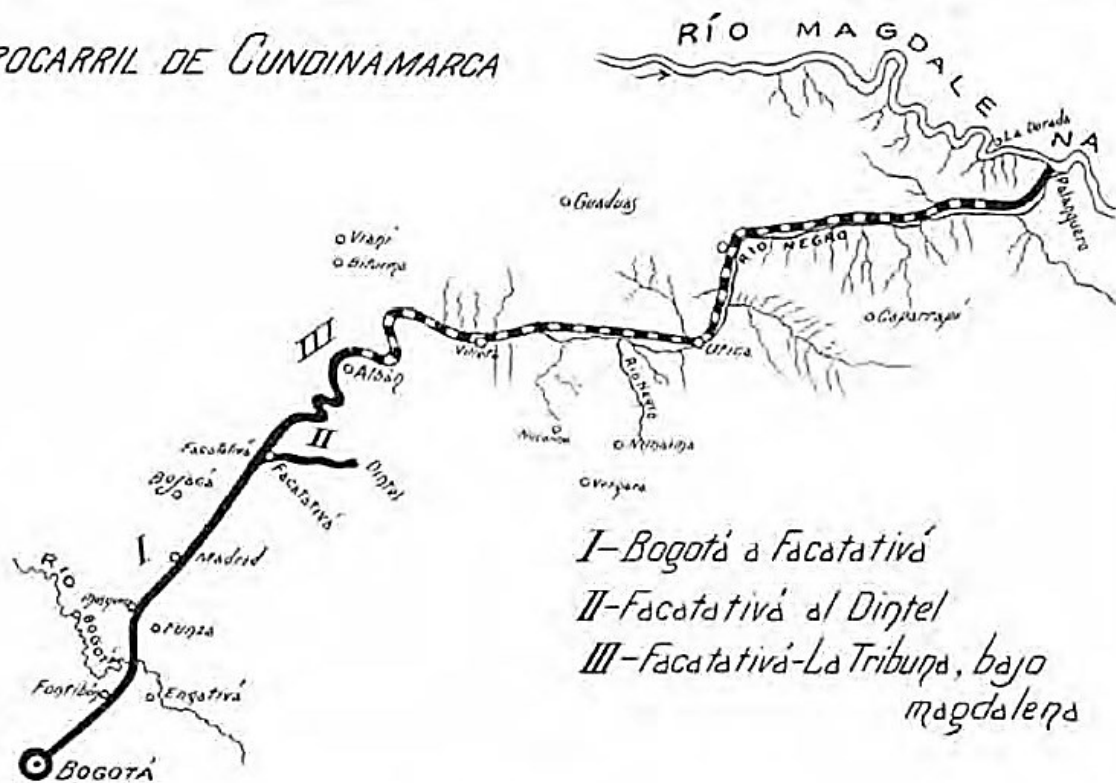


Figura 173. "Ferrocarril de Cundinamarca.

Empresario: El departamento de Cundinamarca. Anchura entre rieles: 0.914 metros. Peso de los rieles: 60 libras por yarda.

Pendiente máxima compensada en las curvas: 2% entre K. 0 y K. 39; 3 % en adelante.

Radio mínimo de curva: 200 metros en el ramal del Dintel, 90 metros; en el ramal Tribuna, 150 metros." (Monsalve, 1927, pág. 845).



Figura 174. Locomotora La Pichinga en Manzales. C. 1930. (Ardila Rueda, 2012).

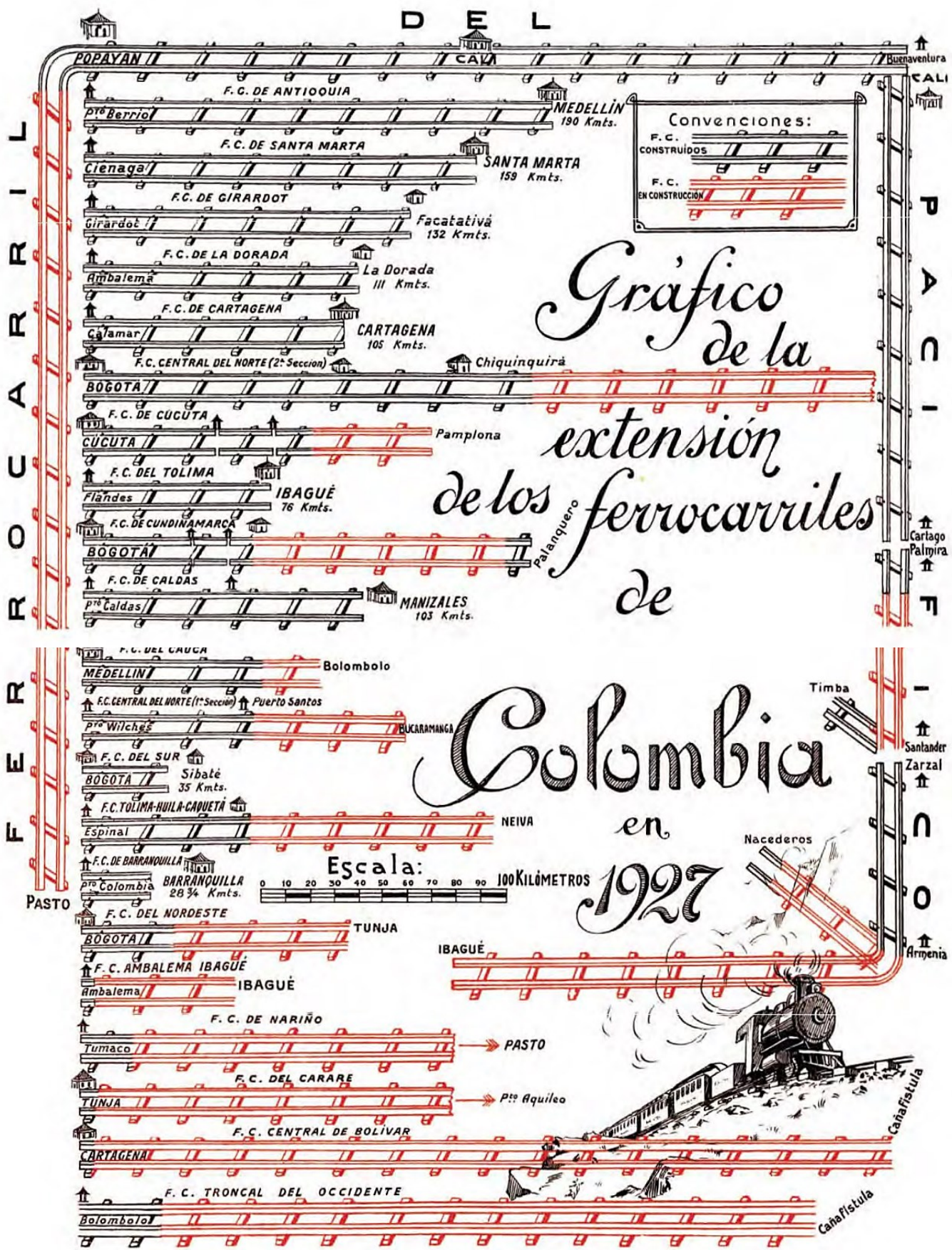


Figura 175. Red nacional de ferrocarriles de Colombia en 1927 (Monsalve, 1927, págs. 833,834).

Desde 1938 se comenzaron a abandonar algunos tramos de ferrovías, administración que debía absorber el estado, (una vez que la línea dejaba de ser rentable pasaba a ser nacionalizada y operada por el estado). Los costos de operación eran altos debido a que no se había hecho reinversión en las infraestructuras y el sistema debía competir con las crecientes carreteras que se estaban construyendo y la importación masiva de automóviles y camiones que llegaba a Colombia. En 1943 se conectó el ferrocarril de Antioquia con el del Cauca, que unió finalmente los valles del Cauca y del Magdalena. En 1960 se conectó la Dorada con Fundación en la zona caribe, siendo la última red que se construyó, momento en que los ferrocarriles estaban siendo abandonados completamente y las carreteras predominaban (Londoño, 2022).

Entre el tren y la industria nacional, que había logrado capitalizarse y concentrarse en las principales ciudades del centro del país, determinaron las zonas desarrolladas que reforzaron la centralidad de grandes ciudades y su condición de polos urbanos de migración. El ferrocarril del Pacífico logró desarrollar la región del Valle del Cauca, que, utilizando el canal de Panamá, sigue siendo el principal puerto para la exportación de café. Cali se desarrolló como puerto seco y principal ciudad industrial, más cercana a Buenaventura (Vega Cantor, 2002). Buenaventura también tuvo su efímero esplendor, contó con edificaciones como el hotel Estación y la estación del tren. La higienización urbana y la construcción de equipamientos públicos, el puerto y el muelle, permitieron un periodo de desarrollo notable en la ciudad entre 1920 y 1940. No obstante, la relevancia que adquirió este puerto para la economía colombiana, la actividad netamente exportadora de este puerto ha dejado a su contexto urbano y sus habitantes atrás. Buenaventura es hoy una de las poblaciones que presenta mayor desigualdad social y económica en Colombia (Satizabal Villegas, 2012).

La región caldense, la principal zona productora de café, se conectó mediante el ferrocarril de Caldas, el ferrocarril del Pacífico y el cable con Mariquita, hasta el río Magdalena. La región logró un importante desarrollo y experimentó un proceso de concentración urbana que amentó a partir del desarrollo de la agroindustria del café. Entre 1880 y 1930 Manizales fue el principal centro poblado de la región cafetera, pero a partir de 1930, otras ciudades del Eje Cafetero como Pereira y Armenia fueron ganando protagonismo como nodos de acopio y trilla de café. El tren reforzó estas dinámicas de distribución territorial, de acuerdo con las zonas de producción de café y a los puntos de trilla e industria, determinando en gran medida la configuración del territorio (Satizabal Villegas, 2012).

Actualmente, de los ferrocarriles casi inexistentes, quedan en pie las estaciones de pasajeros como testimonios valiosos cuya calidad persiste a pesar de su desuso o refuncionalización. El lenguaje formal de la arquitectura de las estaciones asentó una imagen de ciudad que pretendió asemejarse a la Europa moderna. En torno a la estación crecía la vida urbana y las actividades comerciales de todo tipo, siendo el caso colombiano uno de los menos desarrollados en Latinoamérica. Entre 1890

y 1925, los edificios de las principales estaciones se construyeron como espacios que buscaban la monumentalidad, con ornamentación elaborada, lenguajes eclécticos e historicistas que eran tendencia en ese momento. Como ejemplos notables está la estación central del ferrocarril de Antioquia en Medellín, diseñada y construida en 1914 por Enrique Olarte, quien usó un lenguaje neoclásico de la Europa moderna, de formas francesas (figura 176), (Niño Murcia, 1991).



Figura 176. Tranvía a la América y estación del ferrocarril. Medellín, 1923. Fotografía de Benjamín de la Calle Muñoz. Archivo Fotográfico de la Biblioteca Pública Piloto de Medellín.

Otro ejemplo es la estación de Manizales (figura 177), punto inicial del ferrocarril de Caldas, construida entre 1926 y 1928, por encargo hecho a la Casa estadounidense *Ullen & Compañía*, empresa que además realizó varias obras de arquitectura republicana neoclásica en la ciudad, como el palacio de la gobernación de Caldas. El periodo de construcción de estaciones entre 1925-1938, mostró un cambio del lenguaje formal, que hacía una transición hacia el Art Nouveau y al Deco, superponiendo gestos eclécticos a la usanza de Estados Unidos en ese momento, donde la imagen que se buscó fue la del progreso de la ciudad moderna metropolitana, capitalista e industrial (Niño Murcia, 1996).



Figura 177. Antigua estación del tren, Manizales (Sánchez Gallego, 2012)

Con la incursión de los ferrocarriles en el mundo, desde mediados del siglo XIX, se pensaba en la posibilidad de comunicar mediante vías férreas a Bogotá con el río Magdalena, ruta ancestral por excelencia para conectar el altiplano cundiboyacense y principal centro poblacional colombiano desde épocas prehispánicas, con el mar Caribe.

En 1848, el francés M. Poncet estudió una posible ruta para el acenso desde el río hasta Bogotá, ciudad ubicada a una altitud de 2.600 metros sobre el nivel del mar. Solo hasta 1882 se inició la obra, que conectaría al puerto de Girardot sobre el río a 326 metros sobre el nivel del mar, con Facatativá, punto inicial de la amplia sabana a 1.580 metros sobre el nivel del mar. Casi paralelamente se construyó el ramal Facatativá – Puerto Salgar (puerto sobre la orilla oriental del río frente a la Dorada, Caldas) (Arias de Greiff y Dewhurst, 2008).

Desde Facatativá el ferrocarril seguiría el antiguo camino Facatativá – Fontibón – hasta llegar al centro de la actual Bogotá. La obra del Ferrocarril de la Sabana o de Cundinamarca, como se le conoció, finalizó en 1908 y solo hasta 1924 se estandarizó el ancho de las vías para evitar los trasbordos. En 1913 se encargan los diseños para la construcción de una estación central en la capital, que fuera símbolo de la gesta ferroviaria y el progreso del país, empleando los lenguajes formales del neoclásico, propios de la arquitectura republicana en Colombia. Se contrató para ello al arquitecto Mariano Santamaria, el diseño principal y la construcción estuvieron a cargo de William Lidstone y la ornamentación a cargo del escultor Colombo-suizo Luis Ramelli (Montaño Bello, 2019).

El diseño se basó en formas estadounidenses, usando un lenguaje clásico de filiación alemana (Niño Murcia, 1991). En 1917 se inauguró la estación de La Sabana (Arias de Greiff y Dewhurst, 2008), (figura 178), emplazada sobre la calle 13 entre carreras 18 y 19, hoy pleno centro de la ciudad. En 1954 el edificio fue objeto de una intervención que modificó su distribución interior. Su uso actual es equipamiento cultural municipal y terminal de un servicio de tren turístico (Mincultura-PNF, 2015).



Figura 178. Estación del ferrocarril de La Sabana, Bogotá (Restrepo Acosta, 2010).



Figura 179. Estación del ferrocarril Central del Norte en Chiquinquirá, Boyacá. Inaugurada en 1928, Arquitecto, Joseph Martens, ingeniero constructor Fernando J. Zarate. Uso actual equipamiento cultural municipal. Fuente: *Google maps 2019*.



Figura 180. Estación de ferrocarril de Caldas, Chinchiná. Fuente: *Google maps, 2022*.



Figura 181. Estación de Zipaquirá, Cundinamarca, Ferrocarril de la Sabana. Diseño del arquitecto belga Joseph Martens y construcción por el ingeniero Luis Alfredo Bazzani, inaugurada en 1927. Uso actual: equipamiento cultural municipal. Fuente: *Google maps 2021*.



Figura 182. Ferrocarril de Antioquia, Estación El Bosque. Actual Avenida del ferrocarril con carrera 53, Medellín. C.a. 1926. Fotografía de Benjamín de la Calle (FFA).

Para el arquitecto Carlos Niño, la arquitectura de este periodo, tiene un valor innegable, de brillantes articulaciones entre sus lenguajes formales. Dignos ejemplos de buena arquitectura, de ornamentaciones bien logradas, de la concepción de espacios de gran calidad, de obras con significado y función, que son un laboratorio legible para la enseñanza de la arquitectura y el urbanismo local y regional con un sentido social (Niño Murcia, 1996). Las estaciones de Chiquinquirá, Chinchiná, Zipaquirá o el Bosque, son algunos ejemplos de estas obras (figuras 179 -182).

Planteamientos arquitectónicos como el de la estación de Buenaventura, elaborado por el arquitecto Vicente Nasi, (construida en 1930) y el de la estación de Santa Marta en 1934 por *Cornelissen & Salcedo* (estación que nunca llegó a construirse), son muestra de la culminación de este periodo arquitectónico (Niño Murcia, 1996), (figuras 183 y 184).

En ellos es clara la transición formal de la arquitectura republicana de formas neoclásicas, hacia el racionalismo. Estos dos proyectos exponen una notoria simplificación del lenguaje, sobriedad, superficies lisas, materiales industrializados y ventanales escuetos, plástica austera, propia de la evolución hacia el Movimiento Moderno, con el uso de materiales como vidrio, metal y concreto. Como vestigio histórico de los ferrocarriles y del progreso de esta época en Colombia solo quedan sus estaciones y su arquitectura.

Muchas estaciones de ferrocarril sucumbieron al abandono, fueron mutiladas o demolidas, hasta que entró en vigor el Decreto Nacional 746 de 1996 para proteger el conjunto de estaciones del ferrocarril, con el fin de detener su pérdida, sobre todo por la creciente construcción de grandes avenidas y el aumento de los precios del suelo urbano que atraía procesos de renovación. Mediante el Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril de 2015, el Gobierno Nacional, ha intentado recuperar y refuncionalizar estos espacios, con nivel de intervención de rehabilitación integral (Mincultura-PNF, 2015).

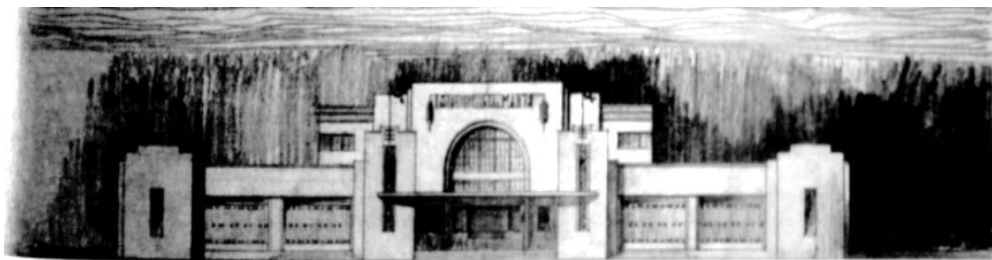


Figura 183. Proyecto para la estación de pasajeros del ferrocarril de Santa Marta. Arquitectos *Cornelissen & Salcedo*, 1934. Proyecto nunca construido ya que el ferrocarril de Santa Marta fue monopolizado por la *United Fruit Co.* Para su producción bananera (Niño Murcia, 1996, pág. 16).



Figura 184. Proyecto de la estación terminal del ferrocarril del Pacífico en Buenaventura. Diseño del arquitecto Vicente Nasi, 1930 (Dameri y Mellano, 2021, pág. 65).

Mediante este plan de recuperación se han logrado intervenir algunas estaciones en todo el país, así como formular PEMP (Planes Especiales de Manejo y Protección) de forma paulatina para las estaciones y algunos conjuntos ferroviarios (grupo de figuras 185). El ministerio estima que existen cerca de 547 estaciones en todo el país, de las cuales solo están identificadas e incluidas 429 en la declaratoria de protección (Decreto 746 de 1996). A aquellas identificadas se le suman 114 bienes asociados, como talleres, edificaciones de administración o vivienda, puentes o túneles. Del total identificadas, alrededor de 200 están pendientes de documentar y diagnosticar (Mincultura-PNF, 2015).

De las estaciones que se encontraban en estado de abandono, hasta el momento se han intervenido estaciones como la de Chusacá, Coello, Ambalema, Alban, Nemocón, Caracolí, Algarrobo, Chiquinquirá, Cartago, Casa del ingeniero de la estación de La Sabana, Cisneros, El Limón, Chinchiná, Santa Rosa de Cabal o Pereira, entre otras. Algunas estaciones han tenido intervenciones por fuera de este plan, debido a su utilidad como equipamiento urbano. Han sido restauradas y refuncionalizadas años atrás mediante proyectos individuales de intervención, estaciones como la de Manizales, Medellín, La Sabana de Bogotá o Zipaquirá. No obstante, el Plan de recuperación y las intervenciones individuales realizadas, la

mayoría de los bienes de contexto e infraestructuras construidos para los ferrocarriles, siguen por fuera de la ley de protección (Mincultura-PNF, 2015).

Restauración Estación del Ferrocarril Nemocón, Cundinamarca



Restauración Estación del Ferrocarril Caracolí, Antioquia



Adecuación Estación del Ferrocarril Algarrobo, Magdalena

Restauración Estación del Ferrocarril Chusacá, Sibate, Cundinamarca



Restauración Estación del Ferrocarril Gualanday, Coello, Tolima



Restauración Estación del Ferrocarril Ambalema, Tolima



Restauración Estación del Ferrocarril Albán, Cundinamarca

Grupo de figuras 185. Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones del Ferrocarril de 2015 (Mincultura-PNF, 2015).



Mantenimiento Estación del Ferrocarril El Limón.
Cisneros, Antioquia

nto Estación del Ferrocarril Cartago, Valle



Mantenimiento Casa del Ingeniero.
Estación del Ferrocarril de La Sabana, Bogotá D.C.



Mantenimiento Estación del Ferrocarril Cisneros,
Antioquia

Plan Nacional de Recuperación de las Estaciones
del Ferrocarril de 2015 (Mincultura-PNF, 2015).

Infraestructura

Las infraestructuras que se construyeron para los ferrocarriles en Colombia han pasado desapercibidas a la hora de su reconocimiento como bienes de interés cultural. Aunque algunas de las estaciones han corrido con mejor suerte. En su gran mayoría, los contextos ferroviarios, talleres, viviendas, bodegas, las obras de ingeniería y las ferrovías no están recogidas en la ley de protección del patrimonio cultural y tampoco gozan de algún reconocimiento como bienes con valor histórico. En el caso de la construcción de las ferrovías del centro del país, con su topografía de montaña, fue necesario recurrir a múltiples túneles, puentes y obras de estabilización de tierras, que introdujeron variados e ingeniosos diseños y utilización de sistemas constructivos, donde las estructuras de hierro importadas empezaron a jugar un papel fundamental. La madera local se usó extensivamente como material para los durmientes, edificaciones, estructuras y para obras de mediana y menor envergadura (Arias de Greiff y Dewhurst, 2008). Estos bienes y sus conjuntos ferroviarios fueron la primera incursión de la era industrial en los territorios colombianos, marcando en ellos transformaciones permanentes de orden físico, demográfico, económico, social y cultural (figura 186).

Las zonas más pobladas de Colombia, desde tiempos prehispánicos han sido las zonas medias y altas de las cordilleras. estas zonas montañosas han permitido el mejor desarrollo de las poblaciones, dado que aquellas más bajas han sido malsanas, con presencia de enfermedades como la malaria. La abundante flora y fauna de las espesas selvas han sido lugares de difícil acceso y supervivencia para los colonos propios y extranjeros. A lo largo de los últimos cuatro siglos, se ha ampliado continuamente la frontera agrícola y urbana, cada vez más hacia lugares

que eran impenetrables. Los ferrocarriles y sus infraestructuras aceleraron este proceso de poblamiento y expansión de las fronteras cultivables, como nunca en la historia de Colombia (LeGrand, 1988).



Figura 186. El presidente Reyes inaugura el Ferrocarril de Puerto Wilches y el puente sobre el río Cataca, Ferrocarril de Santa Marta. C.a. 1908 (Pedraza, 1909, pág. 250 y 32).

No obstante, el notable crecimiento urbano en todo el país, las centralidades como Bogotá, Medellín, Barranquilla, Cali y el Eje Cafetero siguen siendo las más pobladas, con áreas metropolitanas y conurbaciones cada vez más extensas. Las principales ciudades de la costa caribe y Cali cerca al océano Pacífico, han surgido según el crecimiento comercial de sus puertos, así como los Santanderes, al ser tránsito milenario desde el caribe hacia las montañas pobladas. Estas principales regiones se consolidaron definitivamente como polos urbanos con la industrialización y el comercio entre 1880 y 1950, estructura territorial que fue reforzada en gran medida por las redes ferroviarias. En estos hechos radica la importancia que tienen los túneles, puentes, terraceos, trazado de rutas y todas las obras de infraestructura construidas para que este desarrollo ferroviario fuera posible (Bateman, 2005). Estos bienes son un valioso documento histórico que, a pesar de su corta vida, marcaron un hito espaciotemporal en la memoria del país.

El proyecto colombiano de modernización y construcción de infraestructuras de transporte que inició desde finales del siglo XIX estuvo afectado por diversos factores políticos y económicos, locales e internacionales, pero fue pensado en su momento como un sistema que a futuro incrementaría su efectividad y cobertura de servicio (Bateman, 2005). Aunque no alcanzaron a construirse, fueron planificados, diseñados y proyectados, obras como el ferrocarril central de Bolívar que comunicaría a Cartagena de Indias con Cañafístula, Cauca en Antioquia, dando una salida alternativa al mar Caribe para este departamento. Esta ruta recorrería los municipios de El Carmen de Bolívar, Corozal, Chinú, atravesando el río San Jorge a la altura de la Apartada y finalmente el río Cauca para llegar a su estación cero donde se conectaría con el ramal occidente del ferrocarril de Antioquia (Monsalve, 1927).

Según Monsalve (1927), esta línea contó con 40 kilómetros iniciales de los 370 kilómetros previstos, pero lo restantes nunca llegaron a construirse. Se pretendía, además, que la ruta del Ferrocarril Troncal Occidente hiciera el tramo Cañafístula –

Bolombolo en Antioquia, para luego conectarse con Buenaventura y Tumaco, uniendo las costas del caribe y del Pacífico, pasando por los departamentos de Bolívar, Antioquia, Caldas, Valle del Cauca y Nariño y “unir el mar de las Antillas con el mar de Balboa” (Monsalve, 1927, pág. 840). Estaba previsto que este ferrocarril, impulsaría la industria agrícola del arroz, la caña de azúcar, el maíz y el algodón, pensando en la alta productividad y el gran potencial de un suelo fértil, bañado por los ríos San Jorge y Sinú, capacidad productiva conocida ampliamente por las poblaciones prehispánicas Zenú, pero olvidada hasta nuestros días (Sánchez Jabbay, 2013).

El proyecto de construir una gran nación, pensado por las nuevas burguesías industriales de comienzos de siglo XX, quedó finalmente trucidado y ahogado en deudas con el Banco Mundial. Con el cierre de los ferrocarriles, el cable aéreo y la navegación por el río Magdalena, desde la década de 1960, el país retornó a un atrasado modelo económico, más parecido al feudal, donde estas tierras pensadas para el progreso se quedaron sumidas en el letargo improductivo de la ganadería extensiva de grandes feudos, donde buena parte de la población sufre una pobreza extrema (Tovar Pinzón, 1995). Otros proyectos no construidos, que igualmente han dejado a sus regiones en el atraso y la pobreza, fueron el ferrocarril de Nariño, que uniría a Pasto con el puerto marítimo de Tumaco en el océano Pacífico, que se conectaría con la línea Cali - Popayán – Pasto, mediante el ferrocarril del Pacífico, uniendo todo Colombia hasta su extremo sur (Bateman, 2005).

Paralelamente se planeó la construcción de varios cables aéreos, como el que conectaría a Cúcuta con el río Magdalena a la altura de Gamarra, pasando por Ocaña en Santander, con una extensión total de 172 kilómetros, de los cuales alcanzo a construirse el tramo Gamarra – Ocaña. Este cable estuvo pensado para optimizar el comercio con Venezuela y las importaciones y exportaciones por el puerto de Maracaibo. Otra línea de cable que tampoco se llevó a cabo fue el de Antioquia – Chocó, que uniría las poblaciones de Bolombolo, Antioquia, sobre el río Cauca (paso del ferrocarril del Cauca), atravesando en línea recta la serranía del Baudó, hasta llegar a el Valle, Bahía Solano, Chocó, puerto sobre el Pacífico. Lo mismo sucedió con el cable Manizales – Chocó, que uniría el occidente caldense con la capital del choco, Quibdó, sobre el río Atrato, pasando por Anserma, Belén de Umbría y Apia en los Andes para llegar al puerto marítimo en la bahía de Utría (Monsalve, 1927).

