

SILVANA SERRANO GALÁN

Administradora de empresas turísticas y hoteleras de la Universidad Piloto de Colombia — Seccional del Alto Magdalena
Mundo Tesis
Colombia
[silvanaserrano69@gmail.com]

SAUDY GIOVANNA NIÑO BERNAL

Magíster en Responsabilidad Social y Sostenibilidad de la Universidad Externado de Colombia
Docente investigadora del programa de Administración Turística y Hotelera de la Universidad Piloto de Colombia — Seccional del Alto Magdalena
Colombia
[saudynino@hotmail.com]



HISTORIA FERROVIARIA COMO LEGADO DEL PATRIMONIO INMATERIAL EN GIRARDOT, CUNDINAMARCA¹

RAILROAD HISTORY AS A
LEGACY OF INTANGIBLE
HERITAGE IN GIRARDOT,
CUNDINAMARCA

1 Para citar el artículo: Serrano, S. & Niño, S. (2023). Historia ferroviaria como legado del patrimonio inmaterial en Girardot, Cundinamarca. *Turismo y Sociedad*, XXXII, 341-364. DOI: <https://doi.org/10.18601/01207555.n32.14>

Fecha de recepción: 25 de noviembre de 2020

Fecha de modificación: 26 de marzo de 2021

Fecha de aceptación: 14 de mayo de 2021

Resumen

El turismo cultural resalta el conjunto de procesos simbólicos que pretende rescatar la riqueza del patrimonio material e inmaterial de un territorio como un activo fundamental para la constitución de la identidad y el fortalecimiento del tejido social con la construcción y promoción de productos que recuperan la historia y la memoria. La presente investigación analiza el potencial de la historia ferroviaria del municipio de Girardot para el desarrollo del turismo cultural, pues esta memoria no ha sido aprovechada como un factor para el posicionamiento y la competitividad turística a nivel regional y nacional. Por ello, se realiza un aporte desde la relación entre historia, memoria y turismo, así como desde los acontecimientos que marcaron la historia ferroviaria del municipio, así se genera una propuesta de turismo cultural sostenible acorde con las tendencias del turista actual.

Palabras clave: turismo cultural, historia ferroviaria, patrimonio cultural inmaterial, Girardot, identidad.

Abstract

The group of symbolic processes that are highlighted by cultural tourism is in the pursuit of retrieving tangible and intangible heritage of a territory, these as a fundamental asset for the constitution of identity and the strengthening of the social tissue with the construction and promotion of products that rescue history and memory. In this research, an analysis of the potential of Girardot's rail road history is developed for the enrichment of the cultural area in tourism, given that this heritage has not been taken on account as an element of the positioning and tourism competitiveness at regional and national levels, because of that, a contribution from the relation between

history, memory and tourism is made as well as the events that defined the rail road history of the municipality thus generating a proposal of sustainable cultural tourism according to the tendencies of the current tourist.

Keywords: cultural tourism, iron history, Girardot, identity.

Introducción

El municipio de Girardot es parte del departamento de Cundinamarca. Este destino cuenta con un recurso inmaterial con gran potencial para el desarrollo del turismo cultural, como lo es su historia ferroviaria. Su ubicación geográfica central y su comunicación con ciudades capitales como Bogotá, Ibagué y Neiva permitieron que en 1880 comenzara la construcción del Puente Férreo y, con ello, el crecimiento económico, político, social y turístico del municipio.

De esta manera, Girardot vivió una transformación vertiginosa en todos sus ámbitos, lo que condujo a su posicionamiento como centro de comercio agropecuario, en especial de café. Estos hechos dejaron diferentes vestigios que hoy en día se han ido deteriorando y desaprovechando. Actualmente, la comunidad desconoce el legado de este patrimonio inmaterial, tan valioso para la identidad del municipio.

El turismo en Girardot hoy en día gira en torno a sus virtudes climáticas, a brindar servicios de entretenimiento y una excelente infraestructura hotelera y de restaurantes, oferta que se enfoca en la tipología de sol y piscinas. Recién se está incursionando en el turismo de naturaleza, pero no se ha creado una oferta innovadora basada en la riqueza histórica y cultural como eje de ese patrimonio inmaterial. Por ende, este estudio pretende exaltar la importancia de la historia férrea como un eje articulador para el desarrollo del turismo cultural.

En primer lugar, se aborda la estrategia generada por la relación entre historia, memoria y turismo a partir de una completa revisión de teorías actuales, que termina con algunos ejemplos que las sustenten. Después se muestra una amplia descripción de la historia ferroviaria del municipio, en la que se recalcan los hechos con mayor potencial para el desarrollo del turismo cultural. Se finaliza con una serie de propuestas de turismo cultural sostenible acordes con las tendencias del turista actual.

Revisión teórica

El turismo es un fenómeno que abarca distintas dimensiones que implican el desplazamiento de personas. El desarrollo de esta actividad propende a la realización plena del ser humano, la originalidad y el afianzamiento de las culturas de los territorios. Según la Organización Mundial del Turismo (OMT, s. f.), el turismo se define como:

Un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales. Estas personas se denominan visitantes (que pueden ser turistas

o excursionistas; residentes o no residentes) y el turismo tiene que ver con sus actividades, de las cuales algunas implican un gasto turístico. (párr. 2).

Así mismo, el turismo es percibido como un motor que impulsa el desarrollo integral de una nación debido a su importancia “económica, formación de capital, diferenciación del producto, contribución al PIB, creación de empleo y aportes a la balanza de pagos” (Altamira & Muñoz, 2007, p. 707). El ejercicio del turismo se puede percibir como un resultado o como un complemento del desarrollo, prueba de ello es que grandes potencias como Francia, España, Estados Unidos, China e Italia tienen entre sus planes nacionales de inversiones el sector turismo, de manera que le dan la importancia que requiere, teniendo en cuenta que “el sector turismo contribuye con el 10,4% del PIB mundial y genera 313 millones de empleos”, así permite mejorar la calidad de vida de una región (Giménez Montiel, 2021).

Esta es la razón por la cual, al mencionar los beneficios del turismo en una nación, es indispensable resaltar la actividad sostenible, la generación de empleo, la dinamización laboral, la integración de comunidades, la captación de inversión extranjera y, en especial, la promoción de la cultura local, es decir, el fortalecimiento de la identidad cultural de una región.

Esta identidad es uno de los activos más importantes de un territorio, pues los individuos que lo integran cuentan con costumbres, prácticas, tipos de vestimenta y normas de comportamiento propios (Giménez, 2005, p. 12) que los caracterizan y diferencian de los demás, elemento que se conoce como cultura, una especie de tejido social que abarca las distintas formas y expresiones de una sociedad. La cultura es una construcción viva y colectiva que se manifiesta por medio de aspectos como la memoria histórica, los rasgos heredados o adoptados del mundo exterior y nuevas ideas promovidas localmente.

Es importante resaltar que la cultura tiene diferentes funciones a nivel social, las cuales generan un modo de vida, cohesión, creación de riqueza y empleo en la sociedad, y que por estar en constante interacción fomentan un equilibrio territorial. Entre estas funciones se encuentra la de aportar a la construcción de la colectividad, como se plantea en la Declaración Universal sobre la Diversidad Cultural, en la que se define que:

La cultura debe considerarse como el conjunto de los rasgos distintivos espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan una sociedad o un grupo social y que abarcan, además de las artes y las letras, estilos de vida, maneras de vivir juntos, sistemas de valores, tradiciones y creencias. (ONU, s. f., párr. 5).

De acuerdo con lo anterior, la cultura se define como “la riqueza tangible e intangible, de la que son, objetivamente, propietarios indiscutibles sus propios actores y gestores” (Damián, 2006, p. 16). Así se genera una relación importante entre el desarrollo de la actividad turística y la cultura, puesto que por medio del turismo es posible rescatar tradiciones, costumbres, memorias, historias y elementos tangibles e intangibles que identifican a una comunidad.

El patrimonio y la identidad cultural son elementos en constante cambio y movimiento. Son influenciados asimismo por factores externos y procesos de permanente retroalimentación.

La identidad está ligada a la historia debido a que se construye por medio de la memoria y del reconocimiento del pasado; a su vez, teje el presente y conforma el futuro para las nuevas generaciones que asumirán y valorarán estos elementos.

El conjunto de manifestaciones o patrimonios que conforman la identidad cultural ha sido utilizado y promovido como atractivo turístico en la oferta del mercado turístico bajo la tipología de *turismo cultural*, la cual resalta el conjunto de procesos simbólicos que representan la cultura de un determinado territorio o comunidad (Lara & López-Guzmán, 2004). Estas manifestaciones son dinámicas, puesto que representan la identidad de las comunidades, de modo que el turismo cultural estimula la recuperación, valoración y preservación de estos elementos ante un mundo globalizado (Toselli, 2006).

Por lo tanto, el patrimonio cultural es un aspecto fundamental para la identidad cultural de un territorio, pues conforma “el conjunto de bienes tangibles e intangibles que constituyen la herencia de un grupo humano, que refuerzan emocionalmente su sentido de comunidad con una identidad propia y que son percibidos por otros como característicos” (Secretaría de Cultura, s. f., párr. 1). Dicho patrimonio puede ser reconocido como un proceso y, a su vez, como un producto que enriquece la memoria histórica de las comunidades brindando a la sociedad una serie de recursos que son heredados del pasado, que se recrean en el presente y son transmitidos para beneficio de las futuras generaciones.

Toda creación tiene sus orígenes en las tradiciones culturales, pero se desarrolla plenamente en contacto con otras culturas. Esta es la razón por la cual el patrimonio, en todas sus formas, debe ser preservado, realzado y transmitido a las generaciones futuras como testimonio de la experiencia y de las aspiraciones humanas, a fin de nutrir la creatividad en toda su diversidad e inspirar un verdadero diálogo entre las culturas. (UNESCO, 2015, párr. 2).

Esto se puede evidenciar en Colombia, donde “la herencia cultural propia del pasado de una comunidad es mantenida hasta la actualidad y transmitida a las generaciones presentes” (UNESCO, 1989). Diferentes departamentos y ciudades del país mantienen construcciones y costumbres ancestrales que hoy en día representan su mayor atractivo turístico. Un ejemplo tangible es el Castillo San Felipe, en Cartagena, nombrado patrimonio histórico y cultural de la humanidad en 1984, el cual recibió 67.670 visitantes entre noviembre de 2018 y octubre de 2019 (Fortificaciones Cartagena de Indias, s. f.).

Así mismo, parte de la herencia intangible de Colombia es el Carnaval de Barranquilla, declarado patrimonio inmaterial de la humanidad en 2013 gracias a la ardua investigación y trabajo de Lola Salcedo y Katya González, exreina del Carnaval y directora de Patrimonio del Ministerio de Cultura para la época. Ellas sustentaron la candidatura del Carnaval ante la UNESCO demostrando su arraigo en la tradición cultural, su importancia como fuente de inspiración e intercambio cultural, así como también su impacto cultural y social para la comunidad (Carnaval de Barranquilla, s. f.).

Otra manifestación evidente de la cultura colombiana es su gastronomía, que cuenta con cientos de platos típicos a lo largo de los departamentos, los climas y las regiones que conforman el país. Algunos autores afirman que la identidad de una región se manifiesta en gran medida por medio de las recetas, los sabores e ingredientes que se delegan de

generación en generación. Jáuregui (2018) comparte esta posición en una nota periodística para Señal Colombia en la que sostiene que “nuestras comidas, además de dar cuenta del mestizaje propio de la multiculturalidad del país, también cuentan apartes de nuestra historia, pues algunas de las preparaciones surgieron en momentos clave del desarrollo de la nación”. Esta nota presenta una amplia investigación acerca de cinco platos colombianos: el ajiaco, la bandeja paisa, el mojójoy, el arroz atollado y el pusandao. Los resultados de este trabajo demuestran cómo, mediante algo tangible como un plato de ajiaco, se puede contar una historia tan increíble como la de la época colonial, el Corpus Christi, los feligreses y la huella del antiguo continente en el territorio nacional (Jáuregui, 2018).

Por otro lado, Procolombia, con base en su objetivo de promover el turismo colombiano a nivel nacional y atraer inversión extranjera, estableció en el FITUR 2019 una nueva campaña titulada “Colombia, siente el ritmo”: “La campaña evoluciona y mantiene intacto todo el racional de usar el patrimonio musical de Colombia para la promoción del país como destino turístico de talla internacional” (Procolombia, 2019, párr. 2). Esta campaña demuestra el gran significado cultural que tiene la música en Colombia, pues el país cuenta con 1.025 ritmos folclóricos agrupados en 157 géneros, y esto, por supuesto, atrae al turista. La música representa la historia de un territorio, su folclor y tradiciones; es así como el vallenato caracteriza a la costa, el joropo encarna al llano y la trova representa a Medellín. Estas manifestaciones le permiten al turista identificar y apropiarse más fácilmente la cultura de cada región que visita, también otorgan una singularidad con valor turístico a cada región.

De esta forma se desarrolla el turismo cultural, con un plato, un baile, un carnaval o un monumento, con cada una de estas manifestaciones se puede crear turismo. El ejercicio del turismo permite esta interacción, esta experiencia entre el individuo y la cultura de una comunidad desconocida.

Richards (2001) define el turismo cultural como “el desplazamiento de las personas hacia las atracciones culturales desde sus lugares habituales de residencia, con la intención de acumular información y experiencias nuevas para satisfacer sus necesidades culturales” (p. 37).

Por consiguiente, una de las maneras de satisfacer las expectativas de este tipo de turista consiste en permitirle el contacto con la historia de un territorio y las memorias que lo rodean. La tradición de un destino turístico no solo influye en la identidad de una comunidad, sino que, tal como ya se mencionó, genera un elemento de valor para el turista que busca experiencias culturales. Al respecto, González (2017) afirma:

El trabajo turístico, de promoción de un destino, no es simplemente el trabajo de atraer visitantes a una determinada ubicación con el objetivo de apoyar directamente al crecimiento económico del país, sino que además se debe reconocer que es tarea de cada uno de nosotros trabajar para generar atracciones turísticas “Con Contenido” y con bases históricas sólidas que realmente apoyen y representen la cultura de este destino. (párr. 5).

De esta manera, con respecto al reconocimiento de la cultura, es importante la valorización del patrimonio desde su significado, es decir, como la historia y memoria de un territorio,

lo simbólico, lo estético y su representación para el local y el turista. También es clave mantener un equilibrio entre la conservación y la preservación de la cultura sin generar un proceso de mercantilización, teniendo en cuenta que este término se produce a costa de la identidad “cuando los bienes culturales son refinados como consumibles para los turistas y no para la comunidad local” (Prats, 2006, p. 83).

Para ello, se hace necesaria la implementación de distintas medidas, no solo de la industria turística de un destino, sino también de la comunidad y de otros sectores, como el comercio, el transporte y la academia. González (2017) apunta que “ser conscientes, turísticamente hablando, es trabajar en conjunto con la academia, las comunidades locales y los gestores turísticos” (párr. 3). El trabajo mancomunado permite unos mejores resultados que repercuten en la imagen del destino y en la difusión de la memoria local de generación en generación.

Sobre la base de lo expuesto es posible considerar el caso del municipio de Girardot, el cual cuenta con una riqueza histórica importante gracias a los hechos ferroviarios, fluviales, políticos y turísticos que han rodeado su territorio y que enmarcan su identidad, tradiciones y memoria. Sin embargo, el contenido que alberga esta historia no ha sido correctamente aprovechado desde la perspectiva turística, y la comunidad desconoce este elemento, lo cual representa una grave falencia si se considera que Girardot es un municipio que apuesta por el posicionamiento y la competitividad turística a nivel regional y nacional.

Metodología

El presente artículo tiene como objetivo resaltar el potencial de la historia ferroviaria de Girardot para desarrollar turismo cultural en dicho municipio. Para ello, se realizó un estudio tomando como base una investigación precedente de una de las autoras (Serrano, 2018), titulada *Estudio sobre el potencial de la avenida del ferrocarril para el fomento del turismo metropolitano en Girardot, Cundinamarca*.

Para la recolección de información, en primer lugar, se realizó una investigación y consulta de fuentes secundarias en libros, artículos, documentos y revistas como insumo principal para conformar el marco teórico y conocer el objeto de estudio (Pulido, 2015). Posteriormente, la investigación se apoyó en fuentes primarias, para lo cual se aplicaron diferentes instrumentos que permitieron profundizar en variables claves para conocer aspectos de la relación existente entre historia, memoria y turismo. Los primeros hallazgos aportaron un recuento de casos similares sobre municipios con desarrollo turístico cultural basado en su patrimonio inmaterial.

Por lo tanto, el enfoque de la investigación fue, por un lado, de carácter cualitativo, el cual busca describir los hechos propios de fenómenos, experiencias, situaciones de grupos o individuos (Gómez & Roquet, 2012). Por otro lado, fue de carácter descriptivo, puesto que se destacan las características o los rasgos de la situación, del fenómeno u objeto de estudio (Martínez, 2018).

En segundo lugar, en la investigación se conocieron aspectos relevantes acerca de los acontecimientos que marcaron la época ferroviaria de Girardot y su evolución. El estudio

realizado previamente permitió tener información detallada sobre este apartado, con técnicas como la revisión documental, por medio de la cual “se recolecta información escrita sobre un determinado tema, teniendo como fin proporcionar variables que se relacionan indirectamente o directamente con el tema establecido” (Hurtado, 1998).

La revisión de fuentes secundarias —como libros, artículos y revistas— permite “obtener información directa y confiable, siempre y cuando se haga mediante un procedimiento sistematizado y muy controlado” (Bernal, 2010). El empleo de esta técnica hizo posible contar con información de este tipo acerca de los espacios mencionados, tarea de suma importancia para conocer la trascendencia de la actividad ferroviaria en el municipio de Girardot. Adicional a ello, se tomó en cuenta información recopilada mediante entrevistas realizadas en el trabajo precedente, aplicadas a gestores culturales, personal público de la alcaldía municipal y turistas en general.

Finalmente, con la información adquirida a partir de la revisión teórica, la información de la investigación precedente y las tendencias actuales de turismo cultural, se generan propuestas de desarrollo sostenible bajo la técnica de análisis de impactos cruzados, “una técnica que permite simular situaciones futuras en base al [sic] estado presente de una determinada problemática y a la consideración de un conjunto de eventos que pueden o no ocurrir en un determinado período de tiempo” (Dalkey, 1971-1972).

Resultados

Historia y memoria del territorio como elementos del patrimonio inmaterial para el desarrollo del turismo

El patrimonio cultural se define como “el conjunto de bienes, materiales e inmateriales, que son identificados por una sociedad concreta como portadores de valores culturales propios de la comunidad” (Velasco, 2009). Es así como este patrimonio puede ser percibido como un proceso que enriquece la memoria histórica heredada de las comunidades, puesto que se recrean en el presente y se transmiten de generación en generación.

Este patrimonio resulta esencial para promover la paz y el desarrollo social, ambiental y económico sostenible. A su vez, contribuye en gran medida a la valorización continua de las culturas y las identidades. Así mismo, constituye un vehículo para la transmisión de experiencias, aptitudes y conocimientos entre las generaciones, el cual, además, promueve el acceso a la diversidad cultural y su disfrute.

Es así como el patrimonio cultural no se limita a monumentos y colecciones de objetos —lo que se conoce como patrimonio material—, sino que comprende también tradiciones o expresiones vivas heredadas de nuestros antepasados y transmitidas a nuestros descendientes, tales como tradiciones orales, artes del espectáculo, usos sociales, rituales, actos festivos, conocimientos y prácticas relativas a la naturaleza y al universo, así como saberes y técnicas vinculadas a la artesanía tradicional —lo cual se conoce como patrimonio inmaterial—. Son hechos que siempre han existido, pero que solo recientemente han sido reconocidos como bienes patrimoniales (Olivera, 2011).

Este patrimonio cultural inmaterial, que se transmite de generación en generación, es recreado constantemente por las comunidades y grupos en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, infundiéndoles un sentimiento de identidad y continuidad y contribuyendo así a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana. (UNESCO, 2003, párr. 2).

El patrimonio cultural se rige sobre la historia, que en cierta medida es “el conocimiento de lo que sucedió en el pasado, en tanto el historiador, como sujeto cognoscente en la historia, tiene el propósito de buscar en el pasado respuestas a inquietudes presentes” (Sánchez, 2005). La historia forma parte importante del patrimonio cultural porque en ella se marca la creación de los bienes culturales que conforman la cultura patrimonial obtenida a través del tiempo.

En este sentido, la cultura juega un rol muy importante en el desarrollo del territorio:

Esta recreación o potenciación identitaria no solo puede revivir, volver a poblar áreas rurales, despertar interés en una población apática, lograr cohesión social, sino que además puede desencadenar actividades económicas y con ello mejorar los ingresos y la calidad de vida de la colectividad. (Molano, 2007, p. 7).

Así mismo, la historia y la memoria se encuentran relacionadas con la identidad cultural, puesto que la memoria es uno de los elementos básicos de la identidad colectiva. Según Jacques LeGoff, “la ausencia o la pérdida voluntaria o involuntaria de memoria colectiva en los pueblos y las naciones puede conllevar a grandes perturbaciones de la identidad colectiva” (1988). A su vez, el estudio de la memoria social es fundamental en el análisis histórico porque muestra la sensación que los grupos humanos tienen de su pasado y su presente.

Por lo tanto, la memoria colectiva hace referencia a los recuerdos que conserva una sociedad, por esto muchas veces el ser humano ingresa a lugares donde los objetos y la distribución del espacio le producen la sensación de haber estado allí antes. Así mismo, se generan diferentes comportamientos, ya que, como afirma Lucien Goldman, el sujeto social reproduce, manipula o construye la memoria colectiva.

Cada uno de nosotros pertenece en un mismo momento de nuestra vida a una serie bastante amplia de sujetos colectivos; pero si ustedes consideran el pasado de un individuo hay que observar también que ese individuo en las distintas fases de su existencia ha atravesado otros sujetos colectivos y cada uno de esos sujetos colectivos ha dejado huella en su conciencia, en su competencia ideológica, que es el no-consciente. (Rodríguez Cascante, 2001, p. 3).

Es aquí donde se revela la conexión de la memoria colectiva con el turismo, puesto que al llevar a cabo un viaje inmediatamente surge una correlación entre la experiencia y los recuerdos vividos por la persona al instante de recorrer un país o lugar. Según el Instituto de Cultura y Turismo de Bolívar, “el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros” (Icultur, s. f.).

La cultura juega un rol muy importante en el desarrollo de la actividad turística, a tal punto que muchos pueblos y lugares han apostado por una revalorización de lo cultural por medio de la creación de nuevas identidades culturales y patrimoniales.

De esta manera, cuando se habla de identidad cultural se hace referencia a todo un conjunto de elementos —tales como valores, tradiciones, costumbres y formas de expresión— que son transmitidos entre generaciones, las cuales hacen sus propios aportes para enriquecerlos. Según la UNESCO (2005), “la identidad es el sentido de pertenencia a una colectividad, a un sector social, a un grupo específico de referencia. Esta colectividad puede estar generalmente localizada geográficamente, pero no necesariamente (por ejemplo, los casos de refugiados, desplazados, migrantes, etc.)”.

La sociedad actúa como un agente activo, pues al establecer e identificar aquellos elementos que representan gran valor y que se asumen como propios configura el patrimonio cultural, el cual es un referente de la identidad. Así, los individuos o grupos de personas se reconocen históricamente en su entorno y le dan un carácter activo a la identidad cultural. Es necesario mencionar que esta identidad se encuentra presente en cualquier comunidad, sin importar su tamaño, a nivel nacional e internacional. Así mismo, permite el aprendizaje de sucesos pasados y la construcción colectiva por medio de la unión como región y país.

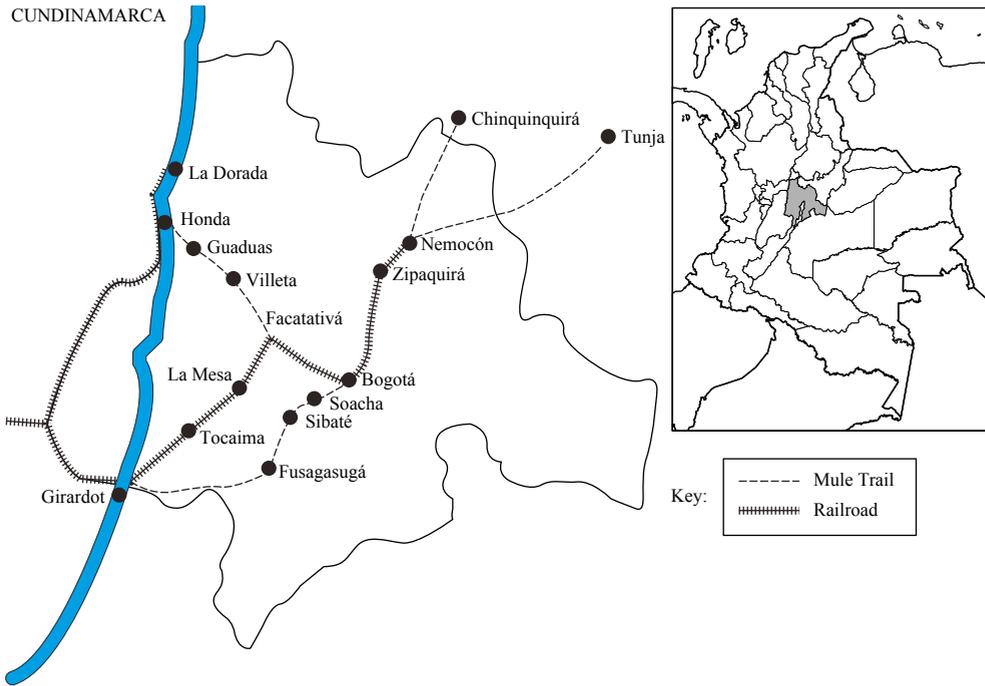
La identidad cultural de un pueblo viene definida históricamente a través de múltiples aspectos en los que se plasma su cultura, como la lengua, instrumento de comunicación entre los miembros de una comunidad, las relaciones sociales, ritos y ceremonias propias, o los comportamientos colectivos, esto es, los sistemas de valores y creencias [...] Un rasgo propio de estos elementos de identidad cultural es su carácter inmaterial y anónimo, pues son producto de la colectividad. (González-Varas, 2000, p. 43).

Historia ferroviaria, patrimonio inmaterial de Girardot

El ferrocarril tuvo un papel fundamental en el desarrollo territorial, comercial, político y turístico de Girardot, municipio que desde su fundación fue considerado un “cruce de caminos” gracias a su ubicación central, cercana a la capital, su clima cálido y, en especial, a la conectividad con el río Magdalena, que permitió que la navegación a vapor fuera el inicio de su actividad comercial a partir de 1880.

Después, en 1881, con el trabajo del ingeniero Francisco Cisneros se generó una importante actividad productiva: la construcción del ferrocarril de Girardot. Esta obra tenía fines netamente comerciales a su inicio, pues buscaba comunicar a la capital con el río Magdalena hasta Facatativá. Gracias a su ubicación estratégica, Girardot empezó a ser punto de encuentro regional de varios municipios cundinamarqueses, como Honda, Guaduas, Villeta, La Mesa y Soacha, dado que los rieles de distintos ferrocarriles inaugurados a finales del siglo XIX atravesaban estos territorios (ver figura 1).

Figural. Ferrocarriles y caminos de Cundinamarca en la década de los veinte del pasado siglo



Nota. Mapa tomado de Primmer (2013).

No obstante, la construcción del ferrocarril tuvo unos hechos particulares que marcaron su historia. La corrupción opacó la planificación, los tiempos, esfuerzos y demás virtudes que pudo haber tenido el proyecto en sus comienzos:

La construcción del ferrocarril de Girardot fue exageradamente traumática; fueron muchas las adversidades que tornaron su creación en una de las líneas más difíciles, demoradas y costosas del país, que dio lugar a innumerables actos de descarada corrupción. (Benavides & Escobar, 2014, p. 101).

A manera de ejemplo, el primer contrato para la construcción de un tramo del ferrocarril que iría hasta Tocaima fue firmado en junio de 1881, antes de la existencia de la Ley 104 de 1892, en la que se basó la construcción de los ferrocarriles en el país. Sin embargo, solo 28 años después, en 1909, se finalizó su construcción. Para ese entonces, el ferrocarril de Girardot:

[...] contaba con 131 kilómetros y 903 metros de longitud, recorría desde Girardot hasta Facatativá, tenía 12 estaciones y paraderos: Girardot (km. 0), La Virginia (km. 15), Tocaima (km. 28), Portillo (km. 31), Juntas (km. 39), Anapoima (km. 51), San Joaquín (km. 58), La Mesa (km. 72), El Hospicio (km. 77), La Florida (km. 102), Zipacón (km. 117) y Facatativá (km. 131). (Fayad, 2009, p. 86).

A pesar de eso, Girardot fue el mayor beneficiado por el transporte férreo y marítimo, y se convirtió en el epicentro de intercambios comerciales, culturales y políticos del centro del país. Por ende, este tramo del ferrocarril de la Sabana se caracterizó por servir de vía de comunicación para el comercio internacional, la exportación de café y el intercambio de bienes agrícolas entre clima frío y caliente (Primmer, 2013), un punto que sirvió para generar estrategias de desarrollo turístico gracias al clima cálido, que atrajo a turistas de regiones aledañas.

La navegación a vapor y el transporte férreo iniciaron un vertiginoso y sorprendente crecimiento y transformación del municipio de Girardot, que pasó de contar con menos de cincuenta casas pajizas a cerca de doscientas casas y 2.163 habitantes en 1885. El crecimiento continuó: en 1905 ya se tenían 5.810 habitantes; en 1912, 10.402; en 1938, 25.307; y en 1964, 76.990, es decir, un crecimiento anual de 43,05 por mil. El municipio empezó a figurar a nivel nacional como una ciudad popular debido a sus edificios y calles comerciales —como El Camellón del Comercio— y a ser referida como la “pista de baile más grande de Colombia” por los festivales turísticos que comenzaron a surgir; por supuesto, también fue conocido como el “Cruce de Caminos” (Aguilar, 1886; Gutiérrez, 1917; Velandia, 1979).

[...] los ferrocarriles tuvieron su mejor época entre 1915 y 1939. Durante estos años las toneladas de carga transportadas pasaron de 773.366 a 3.289.797, y los pasajeros aumentaron de 3.518.687 a 13.361.753. Paralelamente, los kilómetros en explotación experimentaron un incremento de 1.350 a 3.139 km. (Arias de Greiff, 1920, p. 23).

Un elemento representativo de aquella época lo conformaron las locomotoras que atravesaban los rieles colombianos. Sus diseños, colores y materiales son hasta hoy un ícono identitario de la época ferroviaria. En 1920, Girardot contaba con 27 locomotoras en servicio, número que aumentó en 1940 a 41 y que en 1950 pasó a 61. En total, el Ferrocarril de Girardot tuvo en servicio cerca de 80 máquinas de vapor hasta su incorporación a la División Central de los Ferrocarriles Nacionales en 1953 (Benavides & Escobar, 2014). Entre ellas se encontraba la locomotora Kitson-Meyer n.º 24, la cual se conserva hoy en día en la carrera 14 del centro de Girardot. Su estructura sigue intacta, aunque se le han aplicado distintos mantenimientos para conservar su pintura y fachada, lo que ha influenciado su valor y significado turístico. El paso por la avenida obliga al turista a tomarse una foto con el monumento, pues, “sin importar su estado, tiene un valor histórico gigante y el turista lo reconoce” (A. Ricaurte, comunicación personal, 16 de mayo de 2018).

El auge económico también se vio reflejado en la actividad comercial que empezó a surgir en las calles de la ciudad, desarrollado por inversionistas extranjeros de Europa, Asia y Norteamérica, especialmente sirio-libaneses, que fundaron empresas como la Compañía Colombiana de Transportes, López & Cía., la Compañía Antioqueña de Navegación y Compañía Comercial, entre otras (Velandia, 1979, p. 1.234).

Además del crecimiento en la actividad comercial, gracias a este auge, Girardot pudo formalizar su actividad hotelera con el hotel San German, uno de los primeros del municipio. Este hotel fue fundado en el año 1900, durante esa época dorada hospedó a importantes celebridades y políticos, y de su edificio se conserva actualmente su arquitectura colonial.

De igual manera, la exportación de café fue un factor importante durante esos años de crecimiento. Este ha sido uno de los productos más exportados y comercializados en el país. Desde ese entonces, Girardot se prestaba para generar “trueques”, pues el café se producía en las montañas del Tolima y se vendía a capitales como Neiva, Bogotá y Cali. Gracias a ello, en Girardot se construyó la reconocida Trilladora Magdalena, que hasta la fecha conserva su estructura a orillas del río.

Tabla 1. Kilos de café y kilos importados

| Años | Kilos de café y total de kilos exportados | |
|-------|---|------------|
| 1927 | Café | 26.176.059 |
| | Total de kilos | 47.172.738 |
| 1928 | Café | 27.173.343 |
| | Total de kilos | 57.330.824 |
| 1929 | Café | 28.010.495 |
| | Total de kilos | 39.225.686 |
| 1930* | Café | 10.795.397 |
| | Total de kilos | 20.703.540 |

Nota. Tomado de Benavides y Escobar (2014).

Benavides y Escobar (2014) demuestran gráficamente el crecimiento y auge que tuvo la exportación de café en Girardot, municipio que, pese a no ser un productor de dicho grano, debido a su ubicación y actividad ferroviaria se volvió un ícono de la comercialización cafetera en el país.

De modo que, hacia 1920, el municipio de Girardot vivió un gran despegue económico atribuido a factores como su posición geográfica, “la que permitió a la ciudad tener la confluencia de la navegación, el ferrocarril, la aviación y las vías carreteables y además convertirse en centro de acopio por estar en medio de zonas de alta producción agrícola (Fayad, 2009, p. 13).

Otro fenómeno causado por la llegada de la actividad férrea fue el desarrollo bancario en el municipio. Debido a las grandes sumas de dinero que empezaron a intercambiarse en negocios, ventas y exportaciones, se hizo necesaria la llegada del Banco de la República y la Caja Agraria a Girardot. De igual manera, se tuvo que construir una sede para la Alcaldía, también se edificaron la Catedral, la plaza de mercado Adolfo Rother y el pabellón de carnes en la antigua plaza principal, ahora denominada Plaza Santander, todos ellos bajo estructuras de arquitectura moderna (fachadas limpias, manejo de concreto, ventanas corridas) y situados en el centro de Girardot, en la hoy reconocida Plaza de Bolívar (Lozano, 2016).

De esta manera, la ciudad entró en los procesos de modernización de la época, en especial, por los avances tecnológicos que entre 1890 y 1930 empezaron a surgir en materia de comercialización e industrial. En general:

A partir de 1900 [...] se consolida la ciudad de Girardot como un punto de interacción y paso obligado dentro de la región del alto Magdalena, en donde a causa del alto tráfico que se establece debido al desarrollo del ferrocarril de occidente y los vapores que transitaban por el Magdalena, hasta la altura de Girardot, se ocasiona una mutación en las dinámicas de Girardot, obligándola a crecer y convertirse en el epicentro comercial de las comunicaciones entre el departamento de Tolima y Cundinamarca. (Lozano, 2016, p. 11).

Figura 2. Estación del tren



Nota. Fotografía tomada de Niño (s. f.).

Esta modernización se vio reflejada en la construcción del puente férreo y del puente Mariano Ospina Pérez, más si se tiene en cuenta que antes de la actividad ferroviaria el traspaso de mercancías se hacía a través de canoas, por medio animales y de los bogas, indígenas que conducían las canoas para conectar el sur con el centro del país.

Por consiguiente, las nuevas empresas, la exportación de café, la actividad hotelera y la apertura de nuevos negocios permitieron un desarrollo económico que impactó positivamente a la comunidad girardoteña, pues generó empleos, nuevas oportunidades y, sobre todo, la afirmación de su identidad como territorio férreo y comercial del centro del país, lo cual, por supuesto, conllevó el despegue de la actividad turística.

Estos hechos, momentos y eventos que marcaron la historia de Girardot conforman su identidad cultural y consolidaron además la imagen del municipio hasta el final del siglo XX. Sin embargo, con el declive de la actividad férrea y fluvial, “a partir de 1950 se dio un retroceso en sus resultados operacionales, estos resultados negativos no solo se mantuvieron, sino que crecían con el paso de los años” (Benavides & Escobar, 2014). Debido a la llegada de aeropuertos, la construcción de carreteras y los altos costos de ejecución de

los ferrocarriles, entre otros factores, el imaginario férreo y fluvial de Girardot empezó a desaparecer y el gran auge económico comenzó a declinar.

A pesar de ello, un gran contenido histórico se atesora en elementos materiales que hasta hoy se conservan y pueden ser usados para la actividad turística. Por ejemplo, un tramo del ferrocarril de la Sabana sigue estando en el centro de la ciudad, más exactamente en la carrera 14, en la reconocida avenida del Ferrocarril. “No muchos municipios poseen esta riqueza o ventaja de tener ferrocarriles por todo el centro de la ciudad” (A. Ricaurte, comunicación personal, 16 de mayo de 2018).

Sin embargo, a partir de la investigación precedente se pudo determinar el grave estado de deterioro en que se encuentran esta avenida y el sendero peatonal que la rodea. El sector hoy en día es reconocido por el entretenimiento nocturno y los restaurantes, así que la historia anteriormente mencionada se desconoce y no se promociona en el sector de la carrera 14.

Hoy en día aún existen la locomotora, las bodegas y la estación del tren, elementos que albergan el contenido de la historia, la riqueza cultural y el auge económico de Girardot. No obstante, estos elementos del patrimonio material se encuentran en estado de descuido y ocultos entre el comercio informal, la inseguridad y el desorden vial, tal como Lozano (2006) lo afirma:

El sector por su parte muestra el incremento de usos comerciales sobre el eje de la línea férrea, que ha dispuesto a su vez sectores en donde el comercio informal se evidencia con mayor fuerza, incrementando las dinámicas sociales en el día y convirtiéndose en un sector de inseguridad, deterioro, suciedad y consumo de bebidas alcohólicas y sicoactivas en altas horas de la noche. (p. 31).

Del mismo modo, la Universidad Piloto — Seccional del Alto Magdalena desarrolló un trabajo focal con grupos de interés del sector turístico, académico y público de Girardot con el fin de conocer su perspectiva frente a una serie de preguntas referentes al turismo, al patrimonio y a la economía del municipio. Los resultados evidencian que la identidad y las riquezas patrimoniales son algunas de las ofertas de Girardot con mayores falencias en temas de mercadeo y turismo.

Al respecto, el docente Hernando Adolfo Higuera enfatiza en que la calle del ferrocarril, además de albergar todos estos monumentos férreos, cuenta con el hotel San German, uno de los primeros hoteles fundados en el país, y afirma que “es un patrimonio, pero no ha sido posible rescatarlo” (A. Higuera, comunicación personal, 19 de abril de 2018).

Por otra parte, es importante destacar que hoy en día algunos de estos elementos han sido declarados monumentos nacionales por el Ministerio de Cultura en su Resolución 08000 de 1998, “por la cual se declara como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional el Corredor Férreo Facatativá-Girardot-Cundinamarca” (Sociedad Cundinamarquesa de Ingenieros, 2014, p. 33). De acuerdo con la resolución, en el corredor férreo se encuentran alrededor de 25 monumentos nacionales, entre ellos, la locomotora, las líneas férreas y las bodegas del tren, cuyas partes exteriores están afectadas gravemente.

Llegas a la Avenida y tienes tres monumentos nacionales: la locomotora, afectada con la pintura que le aplicaron; el segundo es la Casa de la Cultura, que es la estación del tren; y las líneas férreas. La ley dice que sobre un recurso patrimonial no se puede ejercer ninguna actividad, algo que en Girardot no se cumple. (R. Laguna, comunicación personal, 2 de junio de 2018).

De igual forma, alrededor del territorio girardoteño es posible encontrar un gran número de vestigios de su historia ferroviaria dignos de mencionar, tales como el monumento al Boga, edificios con fachadas típicas de la arquitectura colonial —como el edificio Verástegui—, la plaza de mercado Arturo Rother, el Parque Bolívar, la iglesia de San Miguel, entre otros, los cuales, de una u otra manera tuvieron relación con la actividad férrea del municipio, pero que hoy en día no están siendo aprovechados turísticamente, en cambio, se están deteriorando mientras se desperdicia su potencial cultural y turístico.

El edificio Verástegui ha tenido un cambio desfavorable en el tiempo, pues impacta ver toda la contaminación, la invasión del espacio público y el deterioro de estos edificios, que perdieron la arquitectura y los colores de la época. (R. Rodríguez, comunicación personal, 11 de mayo de 2018).

Por último, cabe mencionar la opinión de una turista venezolana que participó en el trabajo de campo de la investigación precedente. Ella dio a conocer su opinión espontáneamente con respecto al sector del ferrocarril:

Me pareció un sitio mágico, pues lo que entendí es que era un puerto principal del río Magdalena, así que está cargado de historia, y me gustó mucho. Pienso que se debería acondicionar para el desarrollo del turismo, ya que no existe nada alegórico a lo que sucedió en ese lugar. (G. Vargas, comunicación personal, 30 de mayo de 2017).

Por lo tanto, los elementos anteriormente mencionados representan un potencial importante desde perspectivas tanto culturales como urbanas, paisajísticas y de entretenimiento, las cuales pueden ser aprovechadas para el uso de la actividad turística. Por ello, se analizarán a continuación algunas estrategias que podrían permitir su desarrollo a partir de la solución de las problemáticas halladas, para así poder generar propuestas de oferta turística con base en el valor y el significado histórico descrito anteriormente, teniendo en cuenta, claro está, las tendencias del turista actual. “Lo ideal sería poder organizarnos para ofrecer productos turísticos completos, seguros, pues de la manera como se está llevando no podremos ofrecer ningún producto turístico seguro que brinde experiencias satisfactorias” (A. Ricaurte, comunicación personal, 16 de mayo de 2018).

Propuesta Girardot

Con la información recopilada es posible concebir la idea de generar una oferta turística basada en el amplio potencial del patrimonio inmaterial de la historia ferroviaria de Girardot, reflejado en elementos tanto tangibles como intangibles del municipio. Esta oferta puede ser analizada con un enfoque histórico-cultural, partiendo de la trascendencia identitaria ya mencionada y su importancia patrimonial para Girardot.

Por otro lado, es necesario mencionar la importancia que tiene la actividad turística para la economía del destino, tal como lo registra el *Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023: Girardot es de todos 2020-2023: Logrando una ciudad segura, productiva y turística en el corto plazo*” (Alcaldía de Girardot, 2020, p. 4).

Por muchos años, el municipio ha concentrado sus actividades, esfuerzos y proyectos en el turismo, enfocado en ofertas de entretenimiento, infraestructura hotelera, restaurantes, eventos como el Reinado Nacional del Turismo —el cual se celebra cada año en octubre—, entre otros servicios que se sustentan en las virtudes climáticas y geográficas del territorio. “Soy un convencido de que el turismo en Girardot se mueve por inercia, los turistas se resbalan desde la Sabana, vienen por lo cerca y llegan por tradición, no por atractivos específicos” (A. García, comunicación personal, 10 de mayo de 2018).

A pesar de ello, el sector turístico reconoce la necesidad de diversificar su oferta por temas de competitividad con respecto a otros destinos, como Melgar, Ricaurte, Nilo, Agua de Dios, entre otros, que se han especializado en tipologías de turismo diferentes a la basada únicamente en sus virtudes climáticas.

Por ende, en esta investigación se propone, en primer lugar, la solución de las problemáticas más apremiantes evidenciadas en el trabajo de campo realizado previamente, tales como las que se exponen a continuación:

- 1) Gestión de calidad turística en la avenida del Ferrocarril. Una de las falencias que más afectan la actividad turística es la falta de accesibilidad y señalización turística, un “instrumento básico para mejorar la competitividad de los destinos” (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo [MinCIT], Resolución 1622 de 2005). A lo largo de dicha avenida no se encontró ninguna señal informativa, panel o mognador con las características específicas que exige el MinCIT. Tampoco se evidenciaron ramplas, barandas, lecturas en braille, sillas o herramienta alguna de accesibilidad.

La implementación de estas herramientas generaría calidad, valor, y mejoraría la imagen del sector para el turista. Además, elementos como paneles informativos que relaten la historia de cada monumento o patrimonio del ferrocarril aportarían al fomento de la identidad cultural del sector.

- 2) Informalidad e inseguridad. De igual forma, producto de la observación se encontró un elevado número de establecimientos de comercio informal que rodean las líneas del ferrocarril y los diferentes monumentos, los cuales generan desorden, basuras, inseguridad y afectación para contemplar y disfrutar los monumentos. Los encuestados mencionaron que consideran el sector del ferrocarril como un lugar inseguro, lo que afecta directamente cualquier actividad turística que se pretenda realizar.
- 3) Ornato. Por último, la tercera falencia más relevante hallada en la investigación es la falta de embellecimiento y ornato del sector del ferrocarril. El centro de Girardot, de manera general, se caracteriza por reflejar contaminación visual y auditiva, falta de iluminación y arbustos, presencia de árboles y pastos sin mantenimiento. Además, especialmente en el recorrido del ferrocarril, de acuerdo con los instrumentos aplicados,

se encontraron fachadas en deterioro con grafitis, lotes desocupados con habitantes de la calle, vallas sin utilizar y calles en mal estado. Esta falencia se contempla como la más urgente y necesaria de resolver para iniciar cualquier actividad turística y /o comercial.

Es así como, producto de esta investigación, se proponen las siguientes estrategias innovadoras que podrían mitigar este impacto negativo y que exaltarían la historia ferroviaria para el desarrollo del turismo cultural del municipio como un activo importante para rescatar la identidad y la apropiación del territorio.

– Restauración física de la avenida del Ferrocarril

Tal como se comentó, las problemáticas halladas en el sector del ferrocarril demuestran la necesidad de una intervención física urgente previa a cualquier estrategia de turismo cultural, capaz de intervenir sobre los elementos ya mencionados: ornato (embellecimiento de calles y fachadas, arborización, contaminación visual y auditiva), señalización (señales, paneles y mogadores), accesibilidad turística (ramplas, sillas y barandas) y la solución a la informalidad y la inseguridad. En tal sentido, estas medidas son fundamentales para garantizar calidad, desarrollo y efectividad en las siguientes propuestas.

– Museo

La función de un museo es estratégica y clave a la hora de promover y resaltar la historia y la memoria de un territorio por medio de elementos tangibles e intangibles:

Un museo es una institución permanente, sin fines de lucro, al servicio de la sociedad y abierta al público, que adquiere, conserva, estudia, expone y difunde el patrimonio material e inmaterial de la humanidad con fines de estudio, educación y recreo. (ICOM, 2007, p. 3).

Por ende, se considera oportuna la creación de un museo que exponga a turistas y locales los hechos importantes que marcaron la “época dorada” de Girardot, con elementos tangibles como fotografías, libros, actas, etc., que permitan enseñar a las futuras generaciones los hechos que impulsaron la fundación y el crecimiento del municipio.

En tal sentido, es posible proyectar el desarrollo del museo en la antigua estación del tren –hoy en día Casa de la Cultura–, teniendo en cuenta su cercanía a puntos estratégicos como la locomotora, el centro de la ciudad, hoteles, el teatro municipal y, por supuesto, los rieles del Tren de la Sabana.

– Reactivación del tren

Durante el desarrollo del proyecto de grado “Estudio del potencial de la avenida del Ferrocarril para el desarrollo de turismo metropolitano en Girardot”, se encontró una propuesta llamativa para la recuperación de los rieles del ferrocarril para su uso turístico. Se trata del “Bicitren”, un proyecto manejado por la Gobernación de Cundinamarca, “para el cual se habló con algunos inversionistas, la Cámara de Comercio y la Alcaldía, pero no se vio voluntad ni apoyo, así que desistimos” (R. Laguna, comunicación personal, 2 de junio de 2018). Este proyecto fue presentado en 2014 ante el Ministerio de Cultura por parte

historia y la memoria atesorada en este sendero. La idea surge a partir del caso de las Ramblas en Barcelona, un pasaje peatonal similar a la avenida del Ferrocarril, donde sí se ha desarrollado la actividad turística cultural de manera exitosa. Una de las virtudes más destacadas de este recorrido la conforman “los artistas callejeros, estatuas humanas, bailarines, pintores, dibujantes o caricaturistas que hacen las delicias de los transeúntes” (HCC HOTELS, 2015).

Esta estrategia se podría desarrollar en Girardot dando la oportunidad a estos artistas, entre los cuales se pueden considerar grupos de interés representativos —como los artesanos, los cantantes, los comediantes etc.—, que se ubiquen a lo largo del sendero y ofrezcan sus productos y servicios, enfocados en promover la historia y la memoria del sector, para así generar una oferta de turismo cultural para toda la familia, que fortalezca el potencial de la historia ferroviaria de Girardot.

Por lo anterior, se presenta una matriz de impacto cruzado que permite medir “las relaciones de dependencia entre diferentes sucesos o acontecimientos que están directamente relacionados” (Wolters Kluwer, s. f., párr. 1). Para este estudio, los acontecimientos serán las propuestas previamente descritas. Para ello, la evaluación se realizará con un ponderado de uno (1) a tres (3), donde uno (1) se considera la mínima relación entre sucesos y tres (3) corresponde a la máxima relación.

Cabe resaltar que la realización y el previo análisis de esta matriz no se desarrollan con fines probabilísticos. Por el contrario, se busca un estudio analítico y cualitativo del grado de influencia e impacto que ejerce un suceso o una propuesta sobre los demás, para así determinar la posibilidad de ocurrencia o su pertinencia de implementación para las instituciones determinadas, siendo los sucesos de mayor puntaje los que requieren una priorización para el desarrollo de la propuesta.

Tabla 2. Matriz de impactos cruzados para el desarrollo del turismo cultural en Girardot

| | <i>Sucesos</i> | <i>A</i> | <i>B</i> | <i>C</i> | <i>D</i> | <i>Total</i> |
|----------|--|----------|----------|----------|----------|--------------|
| <i>A</i> | Reestructuración avenida del Ferrocarril | X | 3 | 3 | 3 | 9 |
| <i>B</i> | Museo | 1 | X | 2 | 2 | 5 |
| <i>C</i> | Reactivación del tren | 2 | 3 | X | 3 | 8 |
| <i>D</i> | Teatro callejero | 2 | 3 | 3 | X | 8 |
| | Total | 5 | 9 | 8 | 8 | |

Nota. Elaboración propia (2020).

De acuerdo con esta matriz, la propuesta de reestructuración de la avenida del Ferrocarril ejerce la mayor influencia sobre los demás sucesos, con un ponderado total de nueve (9). Teniendo en cuenta que esta propuesta busca el mejoramiento del sector de manera integral, impactando positivamente cualquier estrategia que se genere, esta debería ser la acción prioritaria en la agenda de los entes municipales encargados.

Sobre la creación del museo, considerando que la cobertura de su actividad se limita a un edificio, el impacto de esta actividad no es amplia, pues se obtuvo un ponderado total de cinco (5), de manera que limita al turista y el desarrollo de la actividad turística solamente en el museo. Sin embargo, es de suma importancia resaltar el papel de los museos para rescatar la identidad cultural de un territorio.

Por otro lado, en lo referente a las propuestas de reactivación del tren y la de teatro callejero, se obtuvo un ponderado de ocho (8). En estos casos, el impacto y el nivel de influencia se atribuyen a su grado de dependencia, pues estas propuestas se relacionan de manera directa con la reestructuración de la avenida del Ferrocarril. Si el sector continúa con las problemáticas anteriormente identificadas, no será posible reactivar el tren ni ofrecer actividades culturales para la familia.

Es así como las propuestas expuestas representan los lineamientos estructurados y directamente relacionados con el desarrollo de una oferta de turismo cultural que aproveche los elementos simbólicos que permitan resaltar la memoria de una de las épocas más importantes para Girardot, como lo fue el período férreo. Estas estrategias aportan a la competitividad turística y a la reactivación de otras tipologías de turismo sostenible acordes con las tendencias del turismo actual.

Conclusiones

El municipio de Girardot cuenta con un potencial significativo para el desarrollo del turismo cultural. Su patrimonio inmaterial y los acontecimientos ocurridos durante la “época dorada” (1880-1990) descritos en la presente investigación, junto con los vestigios ahora ubicados en el centro de la ciudad, constituyen elementos estratégicos para el desarrollo de una oferta diferencial que permita posicionar competitivamente a Girardot en la región.

De acuerdo con la información recopilada, esta oferta diferencial necesita fundamentar y enfocar su estrategia en la relación existente entre historia, memoria y turismo, teniendo en cuenta la fuerte influencia que ejerce la actividad ferroviaria sobre la identidad cultural de la comunidad girardoteña y la necesidad de fomentarla en las futuras generaciones.

En este orden de ideas, la avenida del Ferrocarril posee específicamente todos los elementos necesarios para el desarrollo de una oferta de turismo cultural competitiva, sostenible y de calidad. Sin embargo, este tipo de bien cultural debe ser valorado, en primera instancia, por la comunidad local, para evitar así dar lugar a un proceso de mercantilización cultural que desvalorice su significado, historia y memoria. Las propuestas aquí planteadas reflejan tal motivación, así como la fuerte intención de rescatar y fomentar la verdadera identidad cultural de Girardot, basada en su período más destacado a nivel nacional, una época comercial, férrea, fluvial, política y turística digna de promocionarse y desarrollarse por medio de la actividad turística cultural.

Referencias

Aguilar, F. C. (1886). *Un paseo en verano a Peñalisa, Girardot y La Pradera*. Imprenta de Ignacio Borda.

- Alcaldía de Girardot. (2020). *Plan de Desarrollo 2020-2023: "Girardot es de todos". Visión 20/40*. <https://bit.ly/3xwjWkS>
- Altamira, R. y Muñoz, X. (2007). El turismo como motor de crecimiento económico. *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, (40), 677-710.
- Arias de Greiff, G. (1920). *Ferrocarriles en Colombia 1836-1930*. Banco de la República. <https://bit.ly/3Xmvg04>
- Benavides, D. & Escobar, H. (2014). El ferrocarril de Girardot el gigante vencido por la corrupción. *Revista Dimensión Empresarial*, 12(1), 98-110. <https://doi.org/10.15665/rde.v12i1.74>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación: administración, economía, humanidades y ciencias sociales* (4.ª ed.). Pearson Educación.
- Carnaval de Barranquilla. (s. f.). *Carnaval de Barranquilla. Tradición*. <https://www.carnavalde-barranquilla.org/tradicion-2/>
- Dalkey, N. (1971-1972). An elementary cross impact model. *Technological Forecasting and Social Change*, 3, 341-351. [https://doi.org/10.1016/S0040-1625\(71\)80022-7](https://doi.org/10.1016/S0040-1625(71)80022-7)
- Damián, M. C. (2006). *Turismo, cultura y desarrollo*. AECID. <https://bit.ly/3LhJpEd>
- Fayad, A. (2009). *Girardot: historias de un puerto y un tren, ciudad economía y migración, 1905-1960* (Tesis de maestría, Universidad de los Andes). Séneca: Repositorio Institucional de Uniandes. <https://bit.ly/3xqt9uD>
- Fortificaciones Cartagena de Indias. (s. f.). *Castillo de San Felipe Barajas*. <https://bit.ly/3Op9WB1>
- Giménez, G. (2005). *La cultura como identidad y la identidad como cultura*. Trabajo presentado en el III Encuentro Internacional de Promotores y Gestores Culturales, Guadalajara, Jalisco, México.
- Giménez Montiel, G. (2021). *Teoría y análisis de la cultura. Volumen I*. ITESO.
- Gómez, D. R. & Roquet, J. V. (2012). *Metodología de la investigación*. Red Tercer Milenio.
- González, A. (14 de julio de 2017). *La historia como base para el turismo cultural*. <https://bit.ly/3Lm1IrQ>
- González-Varas, I. (2000). *Conservación de bienes culturales: teoría, historia, principios y normas*. Cátedra.
- Gutiérrez, R. (1917). *Monografías de Rufino Gutiérrez*. Imprenta Nacional.
- HCC Hotels. (4 de noviembre de 2015). *Los artistas callejeros de Las Ramblas*. <https://bit.ly/3LmfevA>
- Hurtado de Barrera, J. (1998). *Metodología de la investigación holística*. Fundacite-SYPAL.

Instituto de Cultura y Turismo de Bolívar [Icultur]. (s. f.). *Glosario de turismo*. <https://bit.ly/3EKoyrn>

International Council of Museums [ICOM]. (3 de diciembre de 2007). *Estatutos del ICOM*. <https://bit.ly/3ROGwxd>

Jáuregui, D. (20 de septiembre de 2018). *Cinco platos colombianos para reconstruir la historia*. <https://bit.ly/3eYw0Vt>

Lara, F. & López-Guzmán, T. (2004). El turismo como motor de desarrollo económico en ciudades patrimonio de la ciudad. *PASOS: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 2(2), 243-256. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2004.02.019>

LeGoff, J. (1988). *Histoire et mémoire*. Gallimard.

Lozano, P. (2016). *Francisco Javier Cisneros: el que comunicó con carriles las comarcas*. Colciencias.

Mantineo. (20 de mayo de 2018). Bicitren, una actividad que se impone en Maipú. *Diario El Sol Mendoza*. <https://bit.ly/2kdK7GG>

Martínez, C. (2018). *Investigación descriptiva: tipos y características*. <https://bit.ly/3Ov9RvB>

Ministerio de Comercio Industria y Turismo [MinCIT]. (2 de agosto de 2005). Resolución 1622/05. Por la cual se adopta el Manual de Señalización Turística Peatonal. DO: 45995. <https://bit.ly/3XnhUPI>

Ministerio de Cultura. (31 de julio de 1998). Resolución 0800 de 1998. Por la cual se declara como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional el Corredor Férreo Facatativá-Girardot-Cundinamarca.

Molano, O. (2007). Identidad cultural, un concepto que evoluciona. *Ópera*, 7(7), 69-84. <https://bit.ly/2UcRizg>

Niño, G. (s. f.). *Bogotá antigua* [Fotografía]. Pinterest. <https://bit.ly/3QOHfgr>

Olivera, A. (2011). Patrimonio inmaterial, recurso turístico y espíritu de los territorios. *Cuadernos de Turismo*, (27), 663-677. <https://bit.ly/3BkKbvr>

Organización de las Naciones Unidas [ONU]. (s. f.). *Declaración Universal sobre la Diversidad Cultural*. <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/universal-declaration-cultural-diversity>

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura [UNESCO]. (15 de noviembre de 1989). *Recomendación sobre la salvaguardia de la cultura tradicional y popular*. <https://bit.ly/2VfYaxc>

_____, (17 de octubre de 2003). *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial*. <https://www.unesco.org/tich4sd/es>

_____. (20 de octubre de 2005). *Convención sobre la Protección y la Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales 2005*. <https://bit.ly/3UjrEby>

_____. (2015). *Patrimonio Cultural Inmaterial*. <https://bit.ly/3Bp04ku>

Organización Mundial del Turismo [OMT]. (s. f.). *Entender el turismo: glosario básico*. <https://bit.ly/3RZ5SbO>

Prats, L. (2006). La mercantilización del patrimonio: entre la economía turística y las representaciones identitarias. *Revista PH*, (58), 72-83. <https://doi.org/10.33349/2006.58.2176>

Primmer, A. (2013). *Historia económica del ferrocarril de Girardot: un estudio del desarrollo económico regional, 1910-1930* (Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia). Repositorio Institucional Biblioteca Digital UNAL. <https://bit.ly/3eLGBms>

Procolombia. (2019). *Colombia presenta en FITUR campaña de turismo 'Colombia, siente el ritmo'*. <https://bit.ly/3BMrK4d>

Pulido Polo, M. (2015). Ceremonial y protocolo: métodos y técnicas de investigación científica. *Opción: Revista de Ciencias Humanas y Sociales*, (1 Extra), 1.137-1.156. <https://bit.ly/3S6Oe5q>

Richards, G. (Ed.). (2001). *Cultural attractions and European tourism*. CABI.

Rodríguez Cascante, F. (2001). Memoria histórica e identidad cultural en el ensayo centroamericano: el caso de Guatemala, las líneas de su mano. *Revista Comunicación*, 11(4). <https://bit.ly/3BNSj9b>

Sánchez, L. F. (2005). La historia como ciencia. *Revista Latinoamericana de Estudios Educativos*, 1(1), 54-82. <https://bit.ly/3UgaoUL>

Secretaría de Cultura. (s. f.). *Patrimonio material e inmaterial*. <https://sc.jalisco.gob.mx/patrimonio-cultural>

Serrano, S. (2018). *Estudio sobre el potencial de la avenida del Ferrocarril para el fomento del turismo metropolitano en Girardot, Cundinamarca* (Tesis de grado, Universidad Piloto de Colombia). Repositorio Institucional Universidad Piloto de Colombia. <https://bit.ly/3xvPYNJ>

Sociedad Cundinamarquesa de Ingenieros. (2014). *Plan especial de manejo y protección, corredor férreo Facatativá-Girardot, bien de interés cultural de ámbito nacional, tramo Girardot-Pubenza*. SCI.

Toselli, C. (2006). Algunas reflexiones sobre el turismo cultural. *Pasos: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 4(2), 175-182. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2006.04.012>

Velandia, R. (1979-1982). *Enciclopedia histórica de Cundinamarca*. Cooperativa Nacional de Artes Gráficas.

Velasco, M. (2009). Gestión turística del patrimonio cultural: enfoques para un desarrollo sostenible del turismo cultural. *Cuadernos de Turismo*, (23), 237-254. <https://bit.ly/3diK63s>

Wolters Kluwer. (s. f.). *Método de los impactos cruzados*. <https://bit.ly/3UjsOUs>