

**REACTIVACION DEL TURISMO FERREO ENTRE BOGOTA Y
GIRARDOT**

FRANCY EDITH LIEVANO GALVIS

UNITEC



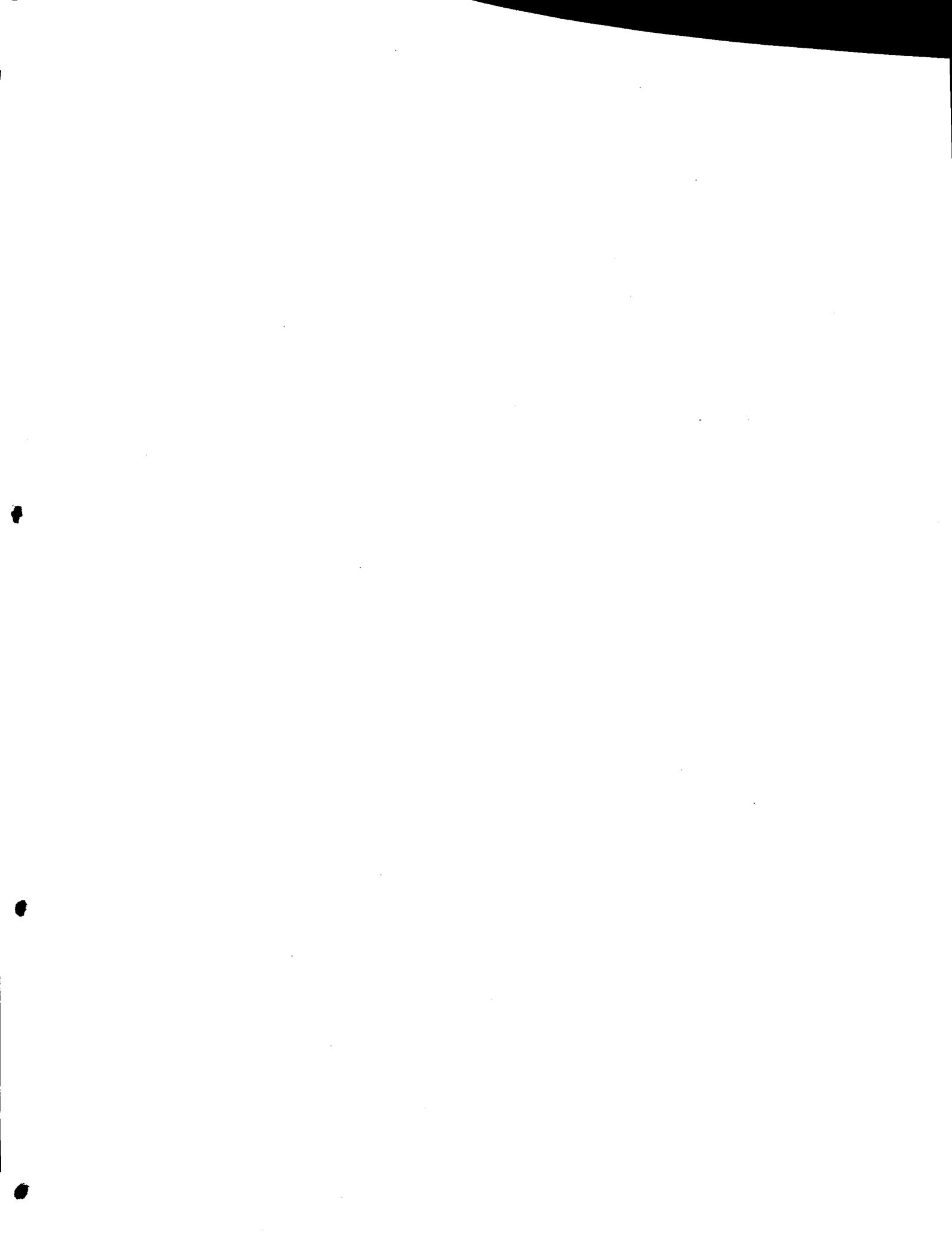
CORPORACION DE EDUCACION SUPERIOR

FACULTAD DE ADMINISTRACION DE AEROLINEAS Y AGENCIAS DE

VIAJES

SANTAFE DE BOGOTA D.C.

2001



**REACTIVACION DEL TURISMO FERREO ENTRE BOGOTA Y
GIRARDOT**

FRANCY EDITH LIEVANO GALVIS

Trabajo de Investigación Dirigida para optar por el título de
Tecnóloga en Administración de Aerolíneas y Agencias de Viajes

Director

ALVARO JHONY SARMIENTO SANTANA

Administrador de Aerolíneas y Agencias de Viajes



UNITEC

CORPORACION DE EDUCACION SUPERIOR

FACULTAD DE ADMINISTRACION DE AEROLINEAS Y AGENCIAS DE

VIAJES

SANTAFE DE BOGOTA D.C.

2001

DEDICATORIA

Ami esposo Ricardo Ulises Piña Peres, que con su amor, apoyo y ayuda incondicional, durante el transcurrir de mi carrera.

Ami hijo Daniel Alejandro Piña, que con su sonrisa, ilumina cada uno de mis días para poder seguir adelante.

A mis padres y hermanas las cuales me han ayudado en cada uno de los escalones de mi vida y de mi carrera.

A mi asesor de tesis Alvaro Jhony Sarmiento Santana, quien con su dedicación, conocimientos y apoyo, lograron el buen desarrollo de esta tesis.

A mis suegros y familia por su paciencia y colaboración.

A todas aquellas personas que de una u otra manera han colaborado en el desarrollo de mi tesis.

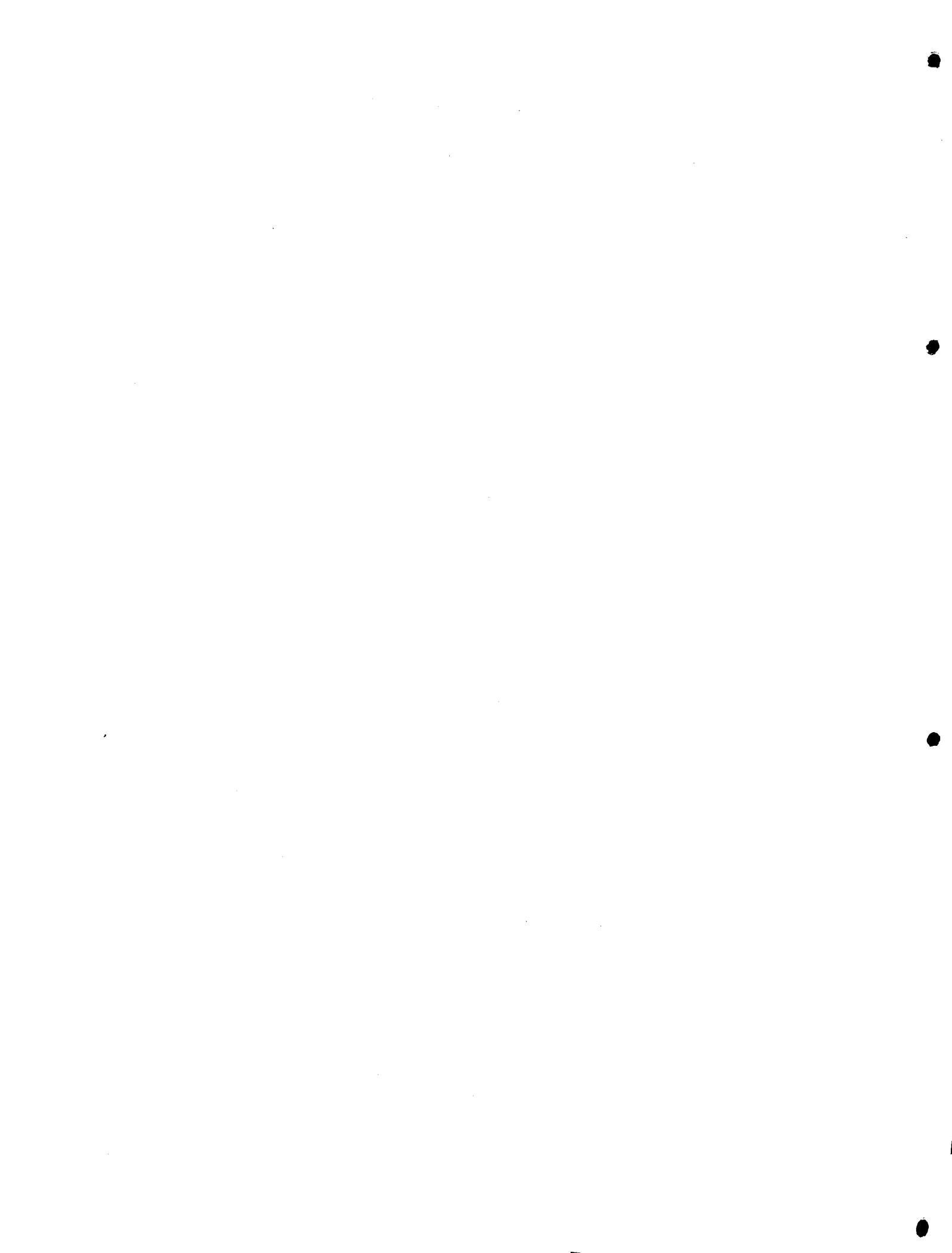
**TABLA DE CONTENIDO Y DE
ILUSTRACIONES O GRAFICAS**

	PAG
INTRODUCCIÓN	1 – 2
1 DELIMITACION DEL TEMA	3
2 TITULO	3
3 EL PROBLEMA	3
3.1. Planteamiento del Problema	3
3.2. Descripción del Problema	4
3.3 Formulación del Problema a Investigar	4
4. JUSTIFICACION	5
5 OBJETIVOS	6
5.1. Objetivo General	6
5.2. Objetivos Específicos	6
6 MARCO TEORICO	7
6.1. Turismo	7

6.1.2. Clases de Turismo	7
7. MARCO HISTORICO	8 - 9
8. MARCO GEOGRAFICO	10
8.1. Situación Geográfica de Girardot	10
9. MARCO JURIDICO	10 - 11
10. MARCO CENCEPTUAL	11
10.1. Importancia del tren como medio de transporte Turístico	11
10.2. Políticas o Estrategias del Gobierno	11 - 12
11. HIPOTESIS	12 - 13
12. DISEÑO METODOLOGICO	13
12.1. Tipo de Investigación	13
12.2. Recolección de Información	14
12.2.1. Instrumentos	14
12.2.2. Recopilación de Información	15

13.	ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TREN	15
13.1.	Que es el tren	15
13.1.1.	Clases de Tren	16 – 20
13.2.	Antecedentes Mundiales del tren	20
13.2.1.	Orígenes	20 – 24
13.2.2.	Desarrollo de los Trenes en Europa	24 – 26
13.2.3.	Desarrollo del Tren en Cuba	27 – 34
13.2.4.	Desarrollo del Tren en México	35 – 41
13.2.5.	Desarrollo del Tren en Argentina	42 – 45
13.2.6.	Desarrollo del Tren en Norte América	45 – 48
13.2.7.	Situación Actual del tren Frente a otros medios de Transporte	48 – 50
13.2.8.	Importancia del Tren como medio de Transporte Turístico a Nivel Mundial	51
14.	DESARROLLO DEL TREN TURISTICO EN COLOMBIA	52
14.1.	Antecedentes Históricos	52
14.1.1.	Orígen	52 – 54
14.1.1.1.	Ferrocarril de Cundinamarca	54 – 56
14.1.1.2.	Ferrocarril del Pacifico	56 – 57
14.1.1.3.	Ferrocarril de la Sabana	57 – 60
14.2.	Importancia del Tren Turístico en Colombia	60 – 61

14.2.1. Objetivos del Tren Turístico en Colombia	61
14.3. Situación Actual	62
14.3.1. Vías	62
14.3.2. Maquinaria	62 – 63
14.3.3. Estaciones	63
14.4. Proyectos	64
14.4.1. Participación del Gobierno "Ferrovias"	64
14.4.2. Turistren	64 – 65
14.4.2.1. Atractivos Turísticos y Culturales de Bogotá	65 – 66
14.4.2.2. Atractivos Turísticos	66 – 68
14.4.2.3. Parques Recreacionales Naturales y Mecánicos	68 – 69
14.4.3. Tren de Cercanías.	69 – 71
15. PROYECTO TREN TURISTICO DE GIRARDOT	71
15.1. Ferrocarriles de Girardot	71 – 73
15.2. Características tren de Girardot	73
15.3. Recuperación Vías	74 – 76
15.3.1. Tren de Zipacón	77 – 78
15.3.2. Bases Económicas del Proyecto	78
15.4. Reactivación Económica Regional	78 – 79
15.5. Ruta	79
15.5.1. Mapa Anexo No. 1	



15.5.2. Ciudades y Pueblos Intermedios	79 – 80
15.5.3. Estaciones Férreas	80
15.5.3.1. Estación de Girardot.	81
15.5.3.2. Estación de la Sabana	82
15.5.3.3. Estación de Cachipay.	83
15.5.3.4. Estación de la Capilla	84
15.5.3.5. Estación de la Esperanza.	85
15.5.3.6. Estación de Apulo	86
15.5.3.7. Estación de Tocaima	87
15.6. Corporación Girardot Vuelve al Río	88 – 90
16. DESCRIPCION DEL DESTINO "GIRARDOT"	91
16.1. Historia	92
16.1.1. Atractivos Turísticos de Girardot	92 – 93
16.2. Situación Geográfica de Girardot	93 – 94
16.3. Descripción Física de la Reción	95 – 97
16.4. Símbolos Municipales	97
16.4.1. La Bandera	97
16.4.2. El Escudo	97 – 98
16.4.3. El Himno	99 – 100
16.5. Aspecto Socio – Económico	101 – 103
16.6. Aspecto Cultural	103 – 104

16.7. Atractivos Turísticos de Girardot	104
16.7.1. Atractivos Naturales	105
16.7.1.1. Río Magdalena	105 – 106
16.7.1.2. Desembocadura del Río Bogotá	107
16.7.1.3. Isla del Sol	108
16.7.1.4. Puerto Cacao	108 – 109
16.7.1.5. Parque Mirador Alto de las Rosas	109
16.7.1.6. Parque de las Cavernas	109
16.7.1.7. Bosque de Aguas Blancas	110
16.7.2. Atractivos Culturales e Históricos	110
16.7.2.1. Casona de Santa Helena	110
16.7.2.2. Puente Ospina Pérez	111
16.7.2.3. Casa de la Aduanilla y Bases del Puente Real	112
16.7.2.4. Puente Férreo	112 – 113
16.7.2.5. Estación del Ferrocarril	113 – 114
16.7.2.6. Iglesia San Miguel	114
16.7.2.7. Plaza de Mercado	114 – 115
16.7.2.8. Catedral	115
16.7.2.9. Complejo Turístico el Peñón	115
16.7.3. Eventos Programados en Girardot	115
16.7.3.1. Reinado Nacional del Turismo	115 – 116
16.7.3.2. Carrera Atlética Ciudad de Girardot	116

16.7.3.3. Mercado Nacional Artesanal y Microempresarial	116
16.7.3.4. Clásica Nacional Ciudad de Girardot	116 – 117
16.7.3.5. Festival del Río	117
16.7.3.6. Festival Turístico – Reinado Señorita Girardot	117
16.7.3.7. Fería Comercial Equina Grado A	117 – 118
17. PROPUESTA REACTIVACION DEL TURISMO FERREO ENTRE BOGOTA Y GIRARDOT	118
17.1. Antecedentes	118 – 119
17.2. Programas Turísticos	120
17.2.1. Conozcamos Girardot	120 – 121
17.2.2. A Divertirnos en Girardot	122
17.2.3. Spa en Girardot	123
18. PROPUESTA No. 2 PLANES TURISTICOS BOGOTA	124
18.1. 3 Dias en Bogotá.	124 –125
18.2. Conoce y Aprende en Bogotá	126
GLOSARIO	127
CONCLUSIONES	128
BIBLIOGRAFIA	129
ANEXO MAPA	130

ANEXO CUADRO HOTELES

131

ANEXO FOLLETO

132

INTRODUCCION

Cuenta Colombia el privilegio, consagrado en hechos históricos, de haber sido una de las primeras naciones que se preocuparon por introducir en el territorio del país el entonces revolucionario sistema de transporte que originó el prodigioso invento de la locomotora a vapor, debido éste a la paciente y tenaz inventiva de George Stephenson, quien en 1.830 triunfaba del escepticismo y la incredulidad de sus coterráneos británicos inaugurando los primeros convoyes férreos de tracción mecánica entre Stock ton y Darlington y entre Manchester y Liverpool

En efecto, no sólo consta que hacía 1.836 un hijo de Stephenson estuvo en Colombia estudiando la posibilidad de construir un ferrocarril en tierras de la naciente república, sino que el propio Libertador, al estructurar años antes su maravilloso sueño le dio prelación a la comunicación interoceánica de La Gran Colombia de entonces a través del Istmo de Panamá, bien fuera por medio de un canal o construyendo una ferrovía, según lo afirma en sus "Relaciones Internacionales" Raimundo Rivas. Además en 1.836 el Congreso expidió una ley por medio de la cual se concedía a personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, un privilegio y regalías especiales para el caso que construyeran y explotaran un camino de rieles entre ciudad de

Panamá y el punto donde terminaba la navegación del río Chagres, intercomunicando así los Océanos Atlántico y Pacífico. Fueron ellos generosos intentos que quedaron en el plano de las iniciativas progresistas de los próceres y que no cristalizaron debido a las dificultades financieras y de diverso orden que entorpecieron la administración pública durante aquellos primeros años de nuestra vida independiente.

1. DELIMITACION DEL TEMA

TURISMO Y TRANSPORTE FERREO ENTRE BOGOTA Y GIRARDOT.

2. TITULO:

REACTIVACION DEL TURISMO FERREO ENTRE BOGOTA Y
GIRARDOT

3. EL PROBLEMA

3.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Mediante la elaboración de esta tesis, se da a conocer la importancia que el tren como medio de transporte tanto masivo como turístico, tiene para nuestro país, creando para las entidades Gubernamentales, interesadas en el desarrollo de este estudio una alternativa de turismo social, encaminado hacia los estratos 1, 2 y 3, concentrado en las casas de tercera edad, los jardines, colegios, cajas de compensación y turismo recreativo.

3.2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Se pretende presentar la opción de los diferentes planes turísticos entre la ciudad de Bogotá y Girardot, dando a conocer sus lugares de interés y los municipios intermedios, los cuales nos brindan gran variedad de climas, la mejor variedad de frutas, y vegetación de nuestro país. Las alternativas de turismo ofrecen las siguientes actividades: cabalgatas turísticas, caminatas ecológicas por la región.

3.3. FORMULACION DEL PROBLEMA A INVESTIGAR

¿Cuál es la importancia del tren como medio de transporte, para la reactivación del turismo en Girardot?.

¿Cuál fue el motivo, de pérdida de interés en Girardot como lugar de descanso?

¿Al dejar de funcionar el tren, la ciudad perdió más visitantes?

¿Qué ocurrió con la infraestructura hotelera y turística de Girardot.?

¿El Gobierno al realizar la obra "GIRARDOT VUELVE AL RIO", se logrará crear un mayor interés de los turistas por esta ciudad?

4. JUSTIFICACION

Esta investigación nace de la necesidad de fomentar el turismo en tren, entre Bogotá y Girardot, y a su vez poder preservar la memoria histórica de este recorrido.

Por ello nos hemos interesado en este tema, que para nosotros como Administradores de Aerolíneas y Agencias de Viajes, nos es muy interesante poder llegar a recuperar este patrimonio y dar una nueva alternativa al turismo en nuestro país, utilizando un medio de transporte atractivo para el usuario, el cual se ha dejado a un lado. Esta investigación aporta otra opción de generar turismo en Cundinamarca, aprovechando los recursos naturales y el paisaje atractivos e infraestructura hotelera, brindando al mismo tiempo una solución a futuro de transporte, descongestionando las vías de acceso a las ciudades como Girardot, Bogotá y sus alrededores, incrementándose en épocas vacacionales y los fines de semana con día festivo.

5. OBJETIVOS

5.1. OBJETIVO GENERAL.

Determinar la viabilidad del desarrollo de una oferta turística, entre la ciudad de Bogotá y Girardot, utilizando el tren como medio de transporte.

5.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- ◆ Retomar el tren como medio de transporte a nivel Cundinamarca, generando así fuentes de empleo.
- ◆ Reactivar el turismo intermedio entre Bogotá y Girardot.
- ◆ Presentar alternativas turísticas a los usuarios, brindando variedad de productos calidad y precio.
- ◆ Recuperar las estaciones férreas que existen en el recorrido las cuales son patrimonio nacional
- ◆ Crear un Documento de apoyo para el desarrollo del proyecto, que se adelanta en el Ministerio de Transporte.
- ◆ Mostar la gran variedad de atractivos turísticos que se encuentra en estos municipios.

6. MARCO TEORICO

6.1 TURISMO

Es una forma de distracción y entretenimiento para los seres humanos, esto se realiza de diferentes formas.

6.1.2. CLASES DE TURISMO

1. Turismo Ecológico: Es aquel que se realiza en las zonas naturales de un país, con un contenido especial de tranquilidad y poco confort como hoteles y restaurantes, todas las actividades se realizan al aire libre.

2. Turismo Recreativo: Es el turismo que se busca, en vacaciones y fines de semana con un fin que es el descanso, gozando de más comodidades que el anterior.

3. Turismo de Aventura: Es aquel en donde las personas buscan lugares con fallas Geográficas o parques de diversión que posean actividades de peligro.

4. Turismo Social: Es aquel que se realiza, en lugares específicos como clubes,

5. Turismo Cultural: Es aquel en donde las personas visitan lugares patrimonio histórico y cultural, como museos, monumentos arquitectónicos, etc.

6. Turismo de Salud: Es aquel en donde las personas viajan para realizar tratamientos médicos y terapéuticos de excelente calidad.

7. MARCO HISTORICO

La construcción del ferrocarril de Bogotá hasta el río Magdalena, por la hoya del río negro, de la cual se iniciaron los estudios en el año de 1.848, durante la Administración del general Mosquera, y se comenzaron los trabajos correspondientes en Enero 28 de 1.882, quedando bajo la administración de las entidades Estatales correspondientes, creándose la empresa VIAS FERREAS NACIONALES.

Las leyes 23 y 62 de 1.873 autorizaron al poder ejecutivo para construir, previos los estudios necesarios, una línea férrea que comunique la Capital de la República con el río Magdalena. En consecuencia el Gobierno contrató con Francisco J. Cisneros, que había demostrado sus grandes dotes de empresario en otras vías, el día 21 de Junio de 1.881 la construcción del primer trayecto desde Girardot hasta Tocaíma en una longitud de 33 Kilómetros, contrato que posteriormente fue ampliado hasta juntas de Apulo, pero que no pudo cumplirse debido a la guerra civil de 1.885.

Tras una serie de contrataciones posteriores por diversas causas la Nación resolvió comprar el ferrocarril, para lo cual fue autorizado el Gobierno por ley 6 del 23 de Enero de 1.923, habiendo sido recibo el 26 de Marzo siguiente.

En 1.925 se dio comienzo a la construcción del ferrocarril del Tolima, viendo la necesidad de unir las dos líneas por medio de un puente, se inicio esta obra sobre el río Magdalena, la cual quedo terminada y entro en servicio en 1.930.

Durante el transcurrir de más de 100 años, se presentaron diferentes Administraciones; entre 1.920 y 1.950; se logro tener el mayor de los auges, llegados los 50 inicio su decadencia, dado que el presidente de esta época prefirió traer los camiones y con ellos las carreteras y a su vez la civilización, generando así un abandono de las vías férreas y de los pueblos aledaños a esta. En el año de 1.992 se llego al cierre y liquidación de esta empresa creándose así una nueva conocida con el nombre de FERROVIAS la cual es dueña de todas las vías férreas, encargada del mantenimiento de las mismas; en el año de 1.993 se creo una compañía de nombre TURISTREN la cual se encarga de la parte promocional y turística del tren de la Sabana hasta Zipaquirá. Las cuales hoy en día aun existen.

8. MARCO GEOGRAFICO

8.1. SITUACIÓN GEOGRAFICA DE GIRARDOT

El Municipio de Girardot se encuentra situado en la Zona Tropical hacía el Centro de la República de Colombia, al sur del Departamento de Cundinamarca.

Su situación en plena zona Tórrida dá a este municipio ciertas características entre las cuales están la temperatura constante a través del año y la carencia de estaciones contando apenas con dos marcados periodos de sequía y humedad repartidos en los doce meses del año.

9. MARCO JURIDICO

La ley 80 de 1.920, autorizo al Gobierno para celebrar con el Departamento de Cundinamarca el contrato de arreglos necesarios para regular las cuestiones pendientes entre las dos entidades, y fijo la Subvención de \$10.000 por Km. para prolongación, que se consideraba como aporte Departamental.

La ley 10 de 1.921 fijo las bases de arreglo de las cuentas pendientes, entre las cuales estaba la reorganización, en una sola, de las empresas

del sur y de la Sabana, que aprobó el contrato pactado por el señor Ministro de Hacienda con el Gobernador de Cundinamarca el 31 de Diciembre de 1.921, por el cual se reorganizo la empresa denominándola Compañía de Ferrocarril de Cundinamarca.

10. MARCO CONCEPTUAL

10.1 Importancia del tren como medio de transporte turístico.

El tren como medio de transporte, facilita y agiliza el desplazamiento de un lugar a otro, ayuda a descongestionar las vías de acceso a las ciudades turísticas, transportando carga o gran cantidad de pasajeros permitiéndoles disfrutar de los sitios turísticos de interés.

10.2. Políticas o Estrategias del Gobierno

En la actualidad el gobierno Departamental realiza la investigación, sobre la viabilidad de la puesta en marcha del tren tanto turístico, como medio de transporte publico masivo, el cual se plantea ser utilizado entre Bogotá y los municipios cercanos a la Capital, el cual puede llegar a ser realidad con el proyecto tren de Cercanías en el año 2002, al igual que la recuperación del corredor férreo en algunos

tramos entre Bogotá y Girardot, para uso de pasajeros y carga. Es así que la gobernación ha destinado unas partidas presupuestales para la recuperación de las vías férreas entre Girardot y Pubenza, 10 Km. de recorrido, actividades dirigidas directamente por la secretaria de obras de Girardot.

En Zipacón también se están realizando trabajos sobre la vía en un tramo de 6 Km. Hasta Sebastapol. Estas actividades están siendo dirigidas por la casa de la cultura del municipio.

En Bogotá se proyecta la reactivación de los tramos férreos de manera continua entre los municipios que se encuentran en los alrededores de la sabana y que tienen acceso a estas vías. Por estudios realizados se encontró que existe una población de 350.000 personas entrando y saliendo de esta ciudad diariamente y utilizando como medio de transporte los vehículos y buses intermunicipales.

11. HIPÓTESIS

¿Con el funcionamiento del tren lograremos reactivar el turismo y transporte férreo entre Bogotá, Girardot y municipios intermedios.?

Presentar ante la Gobernación de Cundinamarca y el Ministerio de Transporte, un proyecto de viabilidad del desarrollo de un plan turístico entre Bogotá y Girardot, dando a la vez una alternativa de transporte turístico para las épocas de mayor afluencia de turistas en la ciudad y municipios aledaños, al igual que los pueblos intermedios del recorrido que poseen sitios de interés, así mismo generando una solución al descongestionamiento de las carreteras en dichas épocas y logrando que aumente el flujo de turistas a este municipio.

De otro modo se pretende involucrar las cajas de Compensación e instituciones de promoción turística y recreativa como son: (CAFAM, COLSUBSIDIO CONFENALCO, COMPENSAR etc.) para que estén incentiven su utilización dentro de los programas que organizan para las temporadas vacacionales de alta temporada y fines de semana.

De igual manera se busca que se reviva un recuerdo nostálgico de cómo se viajaba en el pasado y además muestra a los jóvenes y niños, la tecnología que impulso y movió al mundo por más de 150 años.

12. DISEÑO METODOLOGICO

12.1. TIPO DE INVESTIGACION

Esta investigación será de forma pura y tipo descriptivo histórico.

12.2. RECOLECCION DE LA INFORMACION

12.2.1. INSTRUMENTOS

a. Recuperación Bibliográfica.

- Dirección de patrimonio.
- Gobernación de Cundinamarca
- Programa tren de cercanías.
- Planeación Nacional

b. Sitios a Visitar

- Estación de la Sabana.
- Estación Girardot
- Estaciones intermedias.

c. Fuentes de Información

- Corporación de turismo de Girardot
- Ing. Gustavo Arias de Greiff.
- Ing. Carlos Sarmiento (Turistren)
- Corporación Girardot Vuelve al Río
- Ministerio de Transporte.
- Ferrovias.

12.2.2 RECOPIACION DE INFORMACION

- a. Observación Directa del problema.
- b. Entrevistas: las entrevistas a realizar, serán a las personas mencionadas, en el numeral 12.2.1 en el titulo Fuentes de Información.
- c. Entrevista al Ing. Germán Jiménez, encargado por el Ministerio de Transporte del proyecto de trenes en Suramérica.
- d. Participación en una serie de conferencias en las instalaciones del Ministerio de Transporte acerca del tren de Cercanías, el tren entre Zipacón y Girardot.

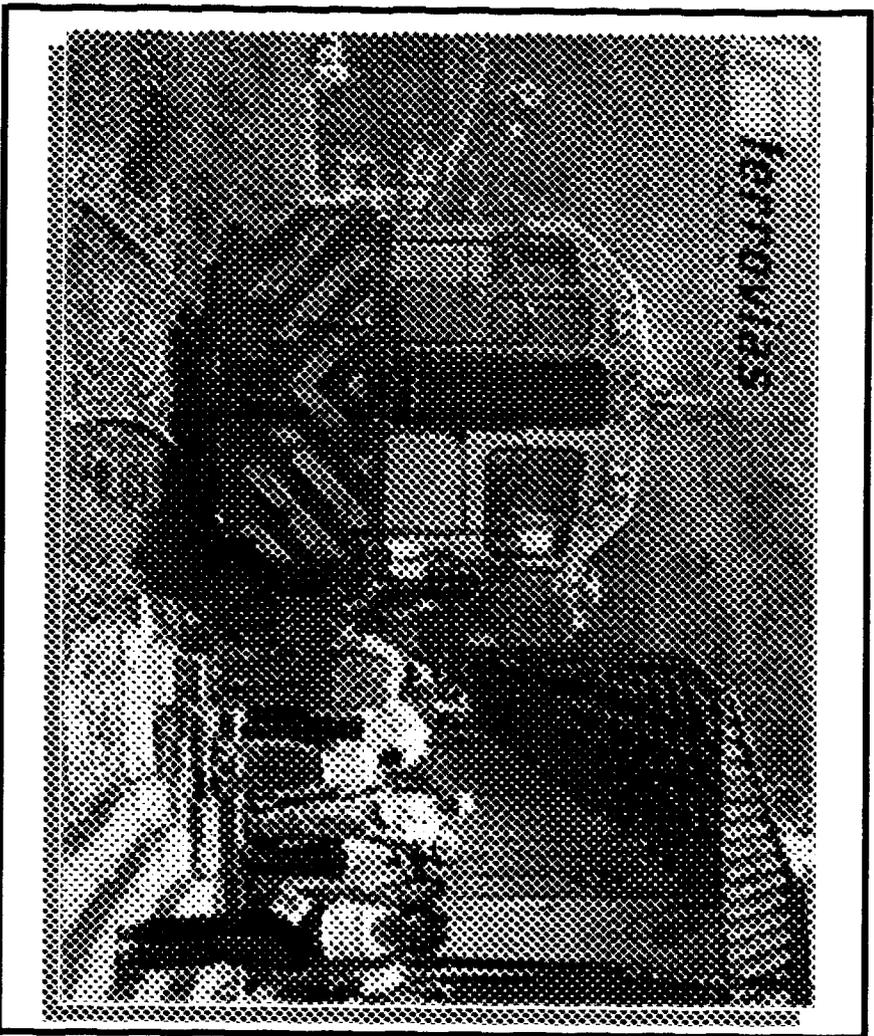
13. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TREN.

13.1. QUE ES EL TREN?

El tren es un vehículo múltiple con una serie de carruajes enlazados, movidos por animales o por medios mecánicos, el cual circula por una vía especialmente realizada, conduciendo pasajeros, carga y correo por los ferrocarriles.

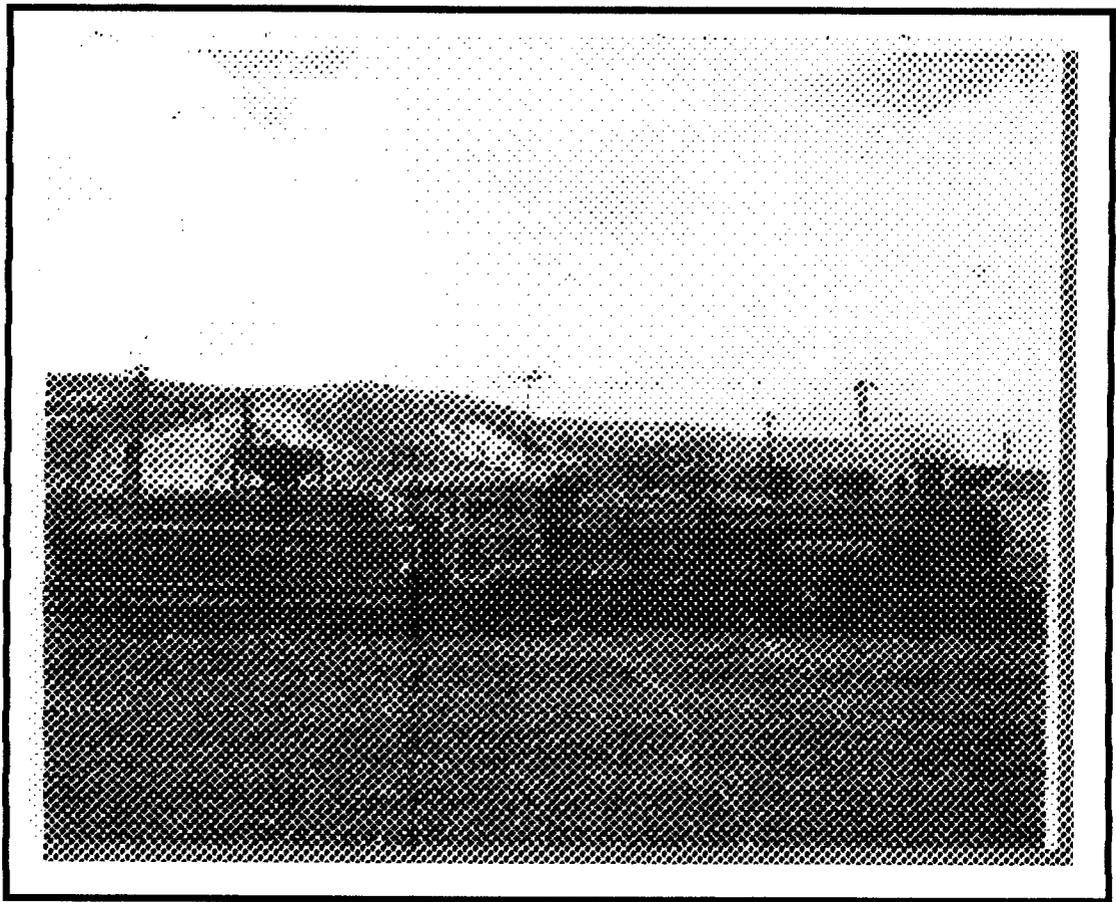
13.1.1. CLASES DE TREN:

- a. TREN CARRETA:** El que marcha a poca velocidad y se detiene en todas las estaciones.

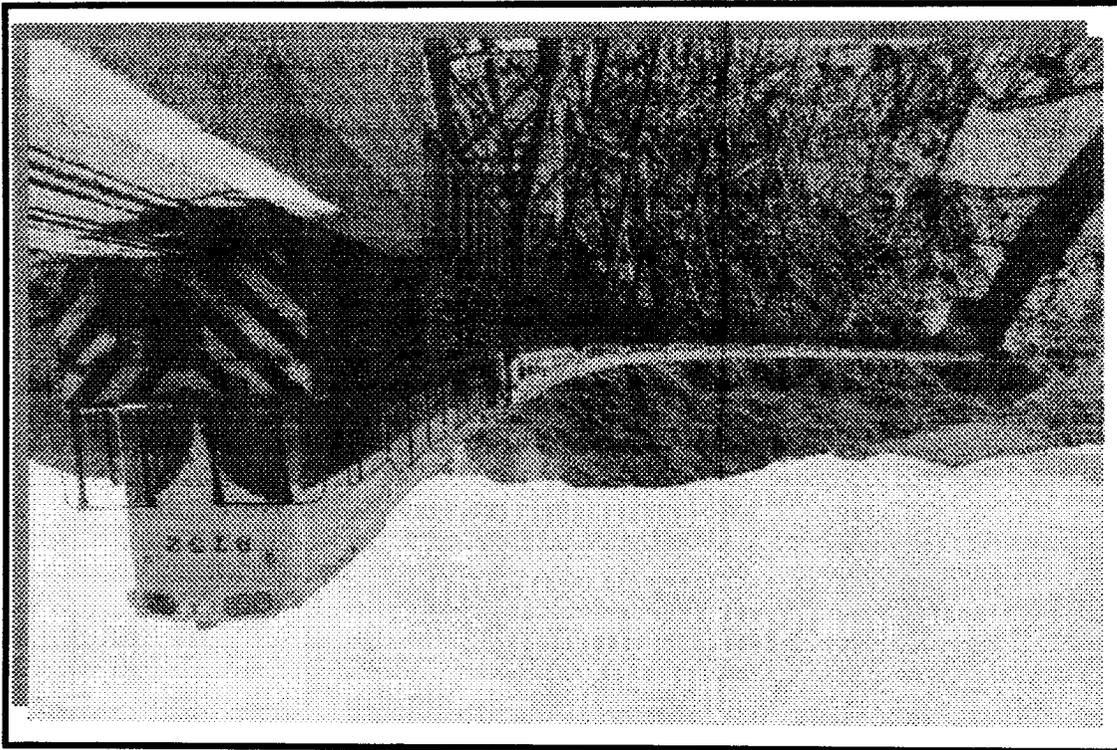


- b. TREN CORREO:** El que normalmente lleva la correspondencia.

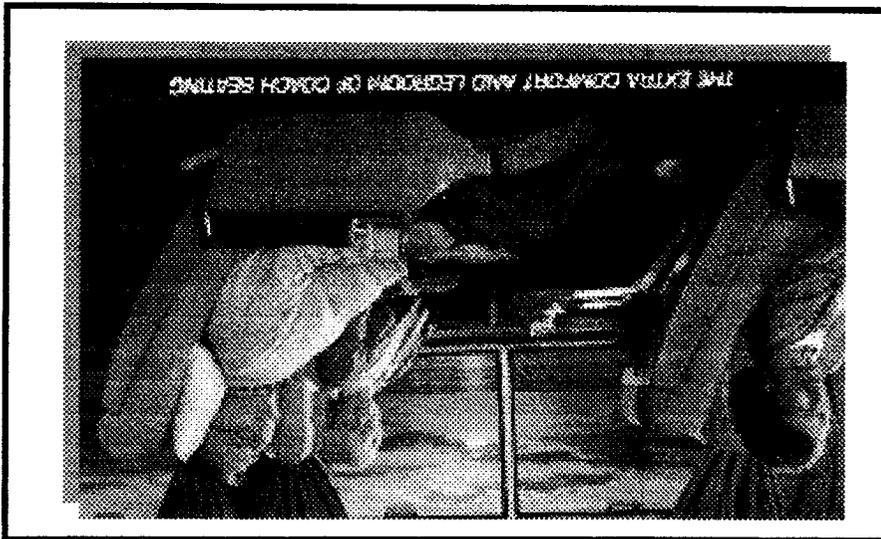
- c. **TREN DE CAMPAÑA O DE COMBATE:** Conjunto de vehículos que llevan municiones, material y aprovisionamiento de emergencia, en la guerra.
- d. **TREN DE CARGA:** El que sólo transporta mercaderías, frutos, etc.



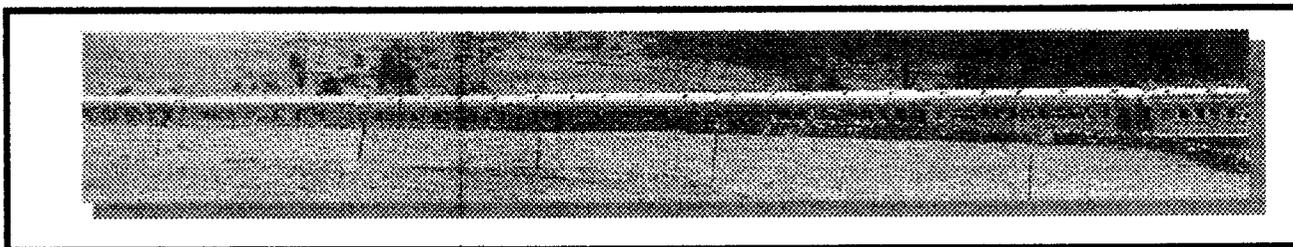
- e. **TREN DE RECREO:** El que recorre con motivo de una festividad, feria o espectáculo público, y se expide con apreciable rebaja en el precio del pasaje.



f. TREN DIRECTO: Aquel en que, sin transbordar, se puede hacer un viaje, para el que ordinariamente se utilizan dos o más trenes de diferentes líneas.



- g. TREN ESPECIAL:** El que no figura en el cuadro del servicio ordinario y se dispone a servicio de personas en especial y a su costa.
- h. TREN EXPRESO:** El de pasajeros que se detiene solamente en las principales estaciones del trayecto.
- i. TREN MIXTO:** El que conduce pasajeros y mercancías.
- j. TREN NEUMÁTICO:** Tren rápido conformado por vagones ligeros, soportado por dos ruedas acopladas (bogies) con cinco ejes, provistos de neumáticos y arrastrado por una locomotora de tipo corriente.
- k. TREN ORDINARIO:** Aquel cuya marcha se determina en el cuadro del servicio de la línea.
- l. TREN RAPIDO:** El que lleva mayor velocidad que el expreso y se detiene en menor número de estaciones que éste o en ninguna.



m. TREN REGULAR: El que debe correr en los días que prescribe el cuadro.

n. TREN SANITARIO: El que lleva heridos o lleva socorro a donde sea necesario.

13.2. ANTECEDENTES MUNDIALES DEL TREN

13.2.1. ORÍGENES

El origen del ferrocarril se remonta a la Inglaterra de comienzos del siglo XIX. El nuevo invento rápidamente se extendió a Francia, a los Estados Unidos y a otros países de Europa. España lo implanto solo hasta 1.848. En América Latina, fue México el país que construyó el primer ferrocarril en 1850. Le siguieron Chile, Brasil y Argentina.

De igual forma la invención de la rueda y el descubrir la posibilidad de guiar un vehículo, llevaron a la creación del tren, "se trataba de aquel vehículo que tenía su camino marcado por las rodadas sobre las que circulaba" en las cuales, los carros fueron excavando surcos paralelos en las calles. Los orígenes se remontan a Babilonia, y las antiguas ciudades de Asiría. Los hombres se dieron cuenta muy pronto que estas rodadas

cuando eran profundas, mantenían a los vehículos sin salirse de una senda y no estropeaban al circular, las casas junto a las que pasaban en las estrechas calles de las ciudades que regaban el Tigris y el Eúfrates. Más adelante se cubrieron las calles polvorientas o enfangadas con losas, dejando deliberadamente los surcos necesarios para que los carros siguieran un camino fijo, de allí nació la idea del ferrocarril, del camino con riales (o RIELES como se conoce hoy en día) debió de aparecer cuando en las vías de profundas rodadas se colocaron a lo largo, troncos de árbol partidos por la mitad para evitar que las ruedas de las carretas se hundieran en el barro. Este sistema que se extendió por todas las comarcas donde llovía mucho y escaseaba la piedra (utilizada antes para construir las calles) los caminos de piedra tenían el reborde de la rodada o andén. En su forma primitiva esta rueda parecía un carrete, y los troncos de árbol a escuadra (medida utilizada para construir los rieles) clavados sobre otros troncos más cortos, formando ángulos rectos constituían la vía: rieles montados sobre traviesas(Son los palos que se colocan en el travieso del camino del ferrocarril), hubo incluso rudimentarias agujas (es el lugar en donde el tren puede tomar una

desviación sin salirse de su camino). No se sabe quien instaló la primera vía, pero en el siglo XVI se usaban ya en las minas de oro de Transilvania, algunos ejemplares de aquellas vías primitivas y de los vehículos que sobre ellas circulaban las cuales han sobrevivido al paso del tiempo.

En el siglo XVIII hubo dos sistemas rivales:

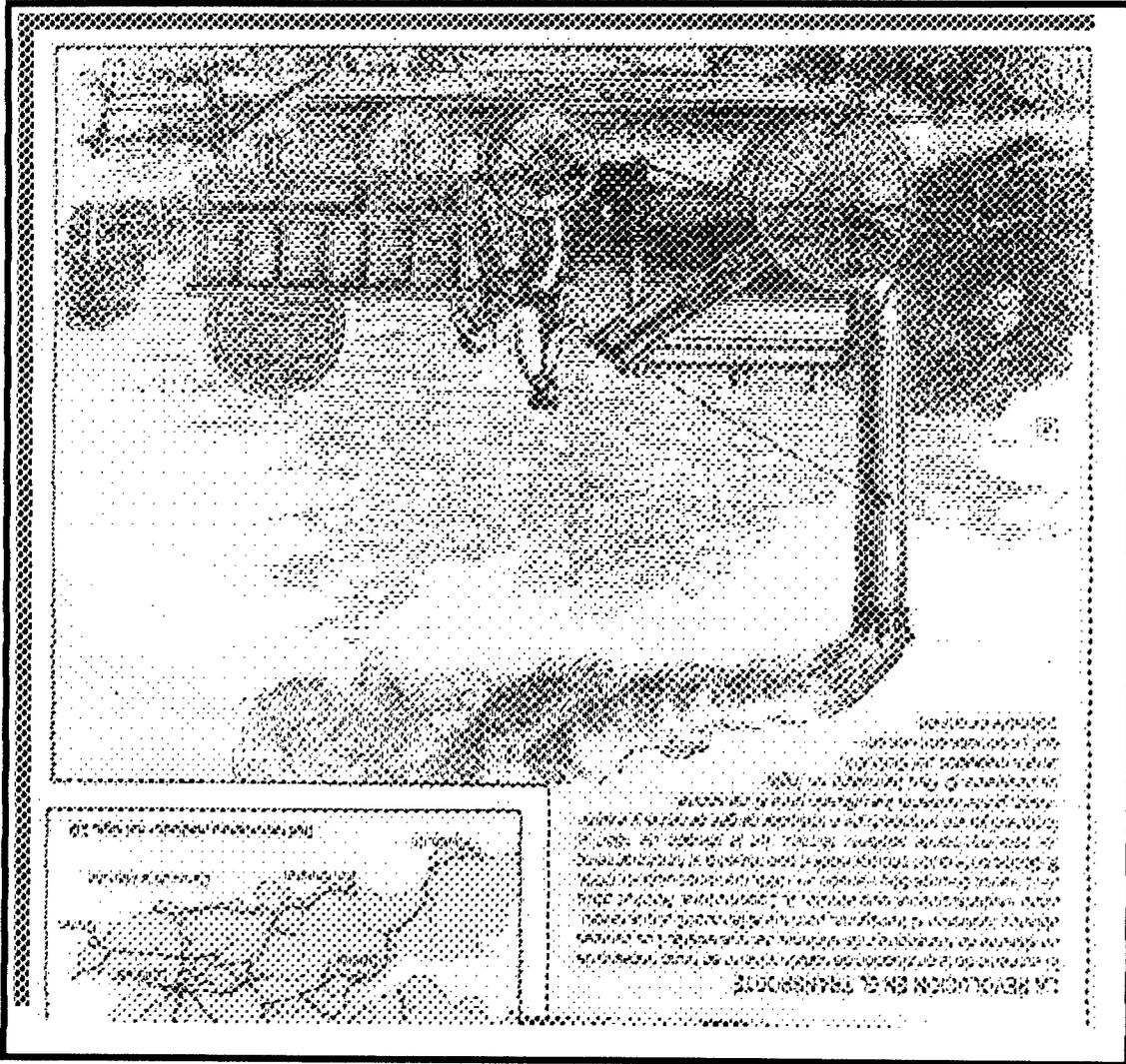
1. Forma actual: el de la rueda con pestaña sobre carril ordinario "la cual atrapa el riel y no permite que se salga de la vía formada por madera o por los vehículos que transitaban antes."
2. El de las ruedas ordinarias con reborde o con un surco, este último formado por barras de hierro fundido en forma de L, apoyadas en piedras, daba una vía dura, pero útil cuando las cargas no eran excesivas.

Durante el siglo XVII, en Europa sobre todo en el noreste de Inglaterra, se realizaron grandes obras para sostener las arcaicas minas. Estas se encontraban generalmente debajo de las colinas y las vías de vagonetas descendían hasta el río o canal más cercano, donde los barcos recogían el carbón. Para

subir a la colina, el caballo o los caballos tiraban de las vagonetas y al bajar la pendiente por su propio peso, los animales se colocaban detrás del vehículo en la cola, para que este no aumentará su velocidad. En el año de 1.727 en la ciudad de County Durham (Inglaterra) se construyó el primer viaducto ferroviario del mundo llamado "Tanfield Arch", (el cual dió inicio al tren subterráneo). Así como fue en la mina donde se utilizaron por primera vez los rieles de hierro, también en ella se pusieron en funcionamiento las primeras máquinas de vapor, estas se emplearon primero para mover las bombas que achicaban constantemente el agua de las galerías, para permitir el paso por los viaductos debido al desarrollo que tuvo la ingeniería mecánica. En el siglo XVIII en Inglaterra, se construyeron las primeras máquinas de vapor, dotadas de movimiento alterno, para evacuar el agua de las minas, la fuerza que utilizaban era en realidad la presión atmosférica, pues el vapor no servía sino para hacer el vacío en la parte inferior del cilindro, por condensación. Un escocés mejoró el sistema Inglés, al emplear un condensador separado que aceleraba mucho la acción de la máquina, realizando también el primer movimiento rotativo práctico.

Durante todo el siglo XVII, se construyeron numerosos ferrocarriles mineros en toda Europa, sobre todo en el país de Gales y en el noreste de Inglaterra donde la minería

13.2.2 DESARROLLO DE LOS TRENES EN EUROPA.



prosperaba. Se utilizaban caminos de madera por los cuales pasaban caballos remolcando vagonetas, pero sin el camino el animal no hubiese podido arrastrar más de un solo vehículo.

Entre los años 1.803 – 1.804 se construyó la locomotora para probarla en el camino minero (o "tramroad" así llamada la antigua carrilera del tren). El 21 de Febrero de 1.804 fue puesta oficialmente a presión "dando inicio a la locomotora de vapor" . Se apostó que la nueva máquina "móvil" remolcaría una carga de diez toneladas (inglesas) de acero a lo largo de la "tramroad" que recorría unos 16Km. La locomotora efectuó el trayecto en cuatro horas y cinco minutos, no solo con la carga estipulada, sino con setenta hombres que se subieron a las vagonetas para gozar de tan insólita experiencia. La vía estaba formada por rales de pestaña de acero, colocados sobre bloques de piedra como era corriente en aquel entonces.

Descripción Primera Máquina a vapor:

La caldera era de hogar interno, con retorno a las llamas hacía adelante, el árbol de transmisión actúa, por medio de cuatro ruedas de la máquina, asegurando así una adherencia total.

No sólo fue un gran éxito la capacidad de tracción de la locomotora, sino que constituyo también un bajo consumo de

combustible: dos quintales de Carbón bastaron para la prueba. Sin embargo, el prodigio no duro más que algunos meses. Este fue sin duda, uno de los mayores aportes a la historia de la tecnología, mejor quizá que los primeros vuelos de los hermanos Wriqth padres de la aviación en Estados Unidos. En diferentes puntos del país empezaron a utilizarse locomotoras Trevithick. Una de ellas conocida por el apodo de "black Billy" ("Guillermo de Negro"), funciono algún tiempo en la región minera de Northumberland, al noreste de Inglaterra.



13.2.3. DESARROLLO DEL TREN EN CUBA

1830 El Gobernador General, F.D. Vives crea la Junta de Caminos de Hierro para estudiar la construcción del Ferrocarril La Habana-Güines y otorga una concesión para tender una línea en el litoral de Matanzas (futuro Ferrocarril de Matanzas).Cuba produce 105.000 tn. de azúcar.

1831 La Junta de Caminos de Hierro se disuelve tras concluir el estudio del Ferrocarril La Habana-Güines. El proyecto se paraliza.

1835 Se inicia la construcción del Ferrocarril La Habana-Güines.

1.836-1.837 Concesión a los hacendados locales para construir una línea férrea en Cárdenas. Estos crean la Compañía del Ferrocarril de Cárdenas a Soledad de Bemba.

1837 La apertura del tramo La Habana-Bejucal del Ferrocarril La Habana-Güines (27 km) convierte a Cuba en el sexto país del mundo (primero de América Latina) que cuenta con ferrocarril.

1838 Comienza la construcción del Ferrocarril de Cárdenas. La apertura del tramo Bejucal-Güines (50 km) completa el Ferrocarril La Habana-Güines.

1839 Se abre al tráfico el tramo Cárdenas-Contreras (3 km.) del Ferrocarril de Cárdenas. Concesión a G. Alfonso para construir el Ferrocarril de Matanzas. Alfonso crea la Compañía del Ferrocarril de Matanzas.

1841 El gobierno otorga sendas concesiones para construir el Ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara y el Ferrocarril de Júcaro. Empiezan las obras de ambas líneas y del Ferrocarril de Matanzas y se inaugura el tramo Banagüises-Pijuán (6 km.) del Ferrocarril de Júcaro. Una sociedad por acciones se hace cargo del Ferrocarril Camagüey-Nuevitas e inicia las obras.

1842 El Ferrocarril La Habana-Güines sale a pública subasta y es adquirido por la Compañía de Caminos de Hierro de La Habana. Disputa entre el Ferrocarril de Cárdenas y el Ferrocarril de Matanzas por extender sus vías hasta Coliseo. Ninguno lo lleva a cabo. En la concesión al Ferrocarril de Matanzas para realizar dicha prolongación aparece por primera vez la obligación de transportar gratuitamente tropas como contrapartida del privilegio.

1842-1844 El Ferrocarril de Júcaro se extiende hasta la Bahía de Sabanilla, completando 50 km.

1844-1849 Caminos de Hierro se extiende hasta Alacranes,

Batábano y Guanajay y el Ferrocarril de Matanzas hasta Unión.

1846 Se abre el tramo Nuevitas-Sabana Nueva (61 km.) del Ferrocarril Camagüey-Nuevitas.

1847 Debido a que ni el Ferrocarril de Matanzas ni el Ferrocarril de Cárdenas extienden sus vías hasta la zona, los hacendados locales empiezan a tender el Ferrocarril de Coliseo. Los EE.UU. adquieren por primera vez más del 50% del azúcar cubano. El Ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara obtiene una prórroga para terminar sus obras. Concesión para la construcción del Ferrocarril Remedios-Caibairén.

1848 Se abre al tráfico el tramo Guanábana-Coliseo (12 km.) del Ferrocarril de Coliseo.

1849 Concesión para prolongar el Ferrocarril de Cárdenas hasta Colón.

1850-1851 El Ferrocarril de Cárdenas se extiende hasta Colón, completando 82 km. Cuba produce 366.000 tn. de azúcar.

1851 Se abre al tráfico el Ferrocarril Remedios-Caibairén (10 km.). Se abre el tramo Cienfuegos-Palmira (16 km.) del Ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara y el Ferrocarril Camagüey-Nuevitas se extiende hasta Camagüey, completando 73 km.

1852-1853 J.G. Cantero obtiene una concesión para construir

el Ferrocarril Trinidad y se la cede a una sociedad por acciones que comienza las obras de la línea.

1853 Concesión para la construcción del Ferrocarril de Guantánamo. Para paliar problemas de competencia, el Ferrocarril de Cárdenas y el Ferrocarril de Júcaro se fusionan formando los Ferrocarriles Unidos de Cárdenas & Júcaro. La línea del Ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara se prolonga hasta Cruces.

1854 Primer proyecto para construir el Ferrocarril Central (atravesando Cuba de Este a Oeste por la divisoria de aguas). No se lleva a cabo.

1854-1855 Se crea Junta Directiva del Ferrocarril de La Sagua y comienza a tenderse la línea.

1855 A. Vicent, M. del Castillo y P. Griñán crean la Compañía del Ferrocarril y Almacenes de Depósito de Santiago. Obtienen la concesión para construir la línea y la mayor subvención estatal que obtuvo empresa ferroviaria alguna en Cuba. Los Ferrocarriles Unidos de Cárdenas & Júcaro se extienden hasta San José.

1856 Comienza la construcción del Ferrocarril de Guantánamo. Apertura del Ferrocarril de Trinidad (42 km).



1857 Almacenes Regla y Banco de Comercio crean la Compañía del Ferrocarril Bahía de La Habana y obtienen la concesión para construirlo. Previendo la competencia que supondría la nueva línea, Caminos de Hierro solicita y recibe una concesión para prolongar su vía hasta Matanzas. Concesión para prolongar el Ferrocarril de Coliseo hasta Bemba.

1857-1858 Concesión a J. y L. Pedroso para tender el Ferrocarril del Oeste de La Habana (La Habana-Pinar del Río). Comienzan las obras.

1858 Se abre al tráfico el tramo Regla-Minas (5 km.) del Ferrocarril Bahía de La Habana, los tramos Boca-Sietecitos y Sietecitos-Cifuentes (41 km.) del Ferrocarril de La Sagua y la línea principal del Ferrocarril de Guantánamo (Caimanera-Arroyán, 20 km.).

1858-1859 La línea del Ferrocarril de Coliseo se prolonga hasta Bemba, completando 62 km. Concesión a J. de Porto y F. Ceballo para tender el Ferrocarril de Marianao. Se la ceden a la Sociedad General de Crédito Mobiliario, que crea una sociedad por acciones para construir la línea.

1859 Se abre al tráfico el ramal de Guanabacoa del Ferrocarril



Bahía de La Habana, el tramo Santiago-Boniato (9 km.) del Ferrocarril de Santiago y el Ferrocarril de Matanzas se extiende hasta Tramojos. Concesión a A.F. del Valle y R. Fernández para tender el Ferrocarril Tunas-Sancti Spiritus.

1860 Con la introducción de las centrífugas el proceso de producción de azúcar está completamente mecanizado. El Ferrocarril Cienfuegos-Villa Clara se prolonga hasta Santa Clara y se completa con la construcción de distintos ramales, alcanzando una extensión de 100 km.

1862 M. Fernández de Castro elabora un proyecto para construir el Ferrocarril Central. Madrid ordena apoyar su realización.

1865-1866 Disolución de la Compañía del Ferrocarril de Marianao por dificultades financieras.

1866 El Ferrocarril Remedios-Caibairén se prolonga hasta Camajuaní.

1868 Empieza la Guerra de los Diez Años (primera guerra de independencia de Cuba).

1870 El gobierno empieza a construir el Ferrocarril Júcaro-Morón, también conocido como Ferrocarril de La Trocha. Situado en la frontera de las provincias orientales y

occidentales de Cuba y concebido con finalidades militares.

1875 J. de Zulueta construye el primer ferrocarril azucarero en el central Zaza.

1877 Además de los ferrocarriles de servicio público, hay en Cuba alrededor de 350 Km. de líneas para el servicio de los ingenios azucareros. Los EE.UU. adquieren por primera vez más del 80% del azúcar cubano.

1879 la firma inglesa Marianao & Havana Railway Company adquiere el Marianao & Havana Railroad.

1882 Los acreedores del Ferrocarril del Oeste abren un expediente por impago de su deuda. La Ley de Quiebras, puesta en vigor 1882, evita la disolución de la empresa. Se saca a pública subasta la construcción del Ferrocarril Central.

1902 Se crea la Comisión Nacional de Ferrocarriles de Cuba. El Havana Electric Railroad presenta un proyecto para construir ferrocarriles urbanos en la provincia de La Habana y crea la Insular Railroad Company.

1905 La Insular Railroad Company empieza a tender el Havana Central Railroad (La Habana-Güines y solicita los terrenos del Arsenal para construir una terminal en el puerto habanero.

1906 Nueva intervención norteamericana en Cuba. Van Horne elabora un proyecto que permite al Estado subvencionar el tendido de vías férreas y obtiene ayuda para construir varios ramales del Cuba Railroad.

1941 Los Ferrocarriles Consolidados adquieren empresas de ómnibus y camiones que prestan servicio en la mitad Este de Cuba, intentando monopolizar el transporte terrestre en las provincias orientales.

1956-1959 El proceso revolucionario afecta seriamente las operaciones ferroviarias.

1975 Apertura de los primeros 25 km. de la nueva línea La Habana-Santiago.

1995 La Ley Helms-Burton endurece aún más el embargo, castigando a las empresas de terceros países que comercien o negocien con bienes embargados a propietarios estadounidenses. La medida provoca conflictos internacionales y no ha sido aplicada todavía totalmente. Hay en Cuba alrededor de 13.000 km. de ferrocarril. Unos 5.500 son de servicio público, aunque algunas líneas están en desuso. Debido a la reducción de la producción de azúcar, muchos de ellos están también en desuso.

13.2.4. DESARROLLO DEL TREN EN MEXICO

1833 Se publica en Nueva York el primer impreso sobre ferrocarriles en México: Observaciones generales sobre el establecimiento de caminos de hierro en los Estados Unidos Mexicanos, anónimo.

1837 Concesión a Francisco de Arrillaga para construir un ferrocarril desde el puerto de Veracruz a la ciudad de México, con un ramal a Puebla.

1845 El Congreso de Estados Unidos aprueba la anexión de Tejas y extiende arbitrariamente los límites hasta el río Bravo. Poco después, México rompe las relaciones diplomáticas.

1850 Apertura del primer tramo de vía entre Veracruz y El Molino, del Ferrocarril al río San Juan.

1851 Mariano Arista toma posesión de la presidencia de la República. Se establece una Junta para vigilar la construcción y conservación del Ferrocarril al río San Juan. En septiembre, el Ministerio de Relaciones se encarga del proyecto. Se inaugura la primera línea telegráfica del país, de la ciudad de México a Nopalucan. Juan de la Granja, ciudadano mexicano de origen español es el concesionario.

1853 Vende por 10 millones de pesos dicho territorio, requerido por Estados Unidos para una línea ferroviaria de costa a costa. La pérdida territorial es de 109 574 Kms cuadrados

1854 El Ferrocarril del río San Juan llega a Tejería, a 15 Kms de Veracruz. Da servicio 3 veces por semana.

1855 El gobierno del Estado de Veracruz concesiona a un grupo de comerciantes la construcción del ferrocarril a Medellín, de vía ancha Se conceden a los hermanos Mosso derechos para construir un ferrocarril del río San Juan a Acapulco, pasando por Puebla y la ciudad de México.

1857 Concesión a Antonio Escandón para construir un ferrocarril interoceánico Veracruz- Acapulco. Se refunden en una concesión todos los derechos y obligaciones del ferrocarril al río San Juan, y Escandón adquiere el tramo ya construido (24 Kms).

1.861 El Ferrocarril Mexicano reanuda el tendido de vía en el tramo Tejería- La Soledad. Fuerzas españolas enviadas desde La Habana desembarcan en Veracruz y ocupan San Juan de Ulúa.

1864 Maximiliano y Carlota desembarcan en Veracruz. El 12 de

junio llegan a la capital y establecen su corte. Se constituye en Londres la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano, de capital mixto, a la que Escandón traspasa su privilegio. La línea del Mexicano llega hasta Paso del Macho y se da servicio a lo largo de 76 Kms.

1865 Se reanuda la construcción del Ferrocarril Mexicano, a cargo del contratista inglés Smith Knight & Company. La Compañía Reconstruida del Ferrocarril de Veracruz a Medellín termina el tramo La Zamorana- Medellín (12 Kms), al concluir el puente sobre el río Jamapa. Se otorga privilegio exclusivo a Ramón Zangronis para construir el ferrocarril Veracruz- Jalapa- Puebla.

1873 Se inaugura la troncal del Ferrocarril Mexicano. Se abre al servicio público el día 22. La Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano compra la concesión y los 40 Kms del tramo construido (Veracruz- Puente Nacional) del Ferrocarril Veracruz- Jalapa- Puebla.

1875 El Ferrocarril Mexicano pone en servicio el tramo de tracción animal Veracruz- Jalapa (112 Kms), del antiguo Ferrocarril Veracruz- Jalapa- Puebla.

1877 Se aprueban el proyecto y los presupuestos del

Ferrocarril Tehuacán- Esperanza, que se construirá por cuenta del Estado. Comienzan las obras en la línea Tehuacán- Esperanza, a cargo del ingeniero autor del proyecto.

1878 El Gobierno de Yucatán consigue los derechos para construir el ferrocarril Mérida- Peto. Se conceden al Estado de Veracruz los derechos para construir y explotar una línea de vía estrecha entre Veracruz y Alvarado, con un ramal a Antón Lizardo.

1879 Capitalistas de Boston vinculados con el Ferrocarril Atchison, Topeka and Santa Fe constituyen en esa ciudad de Massachusetts la Compañía del Ferrocarril de Sonora.

1880 Comienza el transporte público en el Ferrocarril Nacional de Tehuacán a La Esperanza (50 Kms de vía ancha, con tracción animal). Se inaugura el tramo México- Amecameca (57 Kms) del Ferrocarril México- Cautla- Cuernavaca- Amacuzac, concesionado en 1878 a la empresa mexicana del Ferrocarril de Morelos. Se aprueba el convenio con la empresa del Ferrocarril Central Mexicano, creada en Boston en marzo anterior, para construir y explotar dos líneas de vía ancha. Una de México a Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez). Otra dirigida a un punto del litoral del Pacífico, pasando por Guadalajara.

Los trabajos habían comenzado en los alrededores de Buenavista, en la ciudad de México, se constituye la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, para explotar la línea a Nuevo Laredo.

1881 Comienza la construcción del Ferrocarril Mérida a Valladolid. La Compañía Limitada del Ferrocarril de Sinaloa a Durango obtiene por traspaso de concesiones anteriores el derecho de construir una línea entre el puerto de Altata y Culiacán, prolongable a Durango. El Ferrocarril de Hidalgo concluye su primer tramo de San Agustín a Pachuca, (32 Kms, de vía estrecha) en la línea Tizayuca- Pachuca. Se otorga una concesión a la Compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano. Se crea la empresa del Ferrocarril Nacional Interoceánico, con la consolidación de tres concesiones anteriores: Jalapa-Veracruz, Jalapa- San Andrés Chalchicomula y San Andrés a un punto del Ferrocarril de Morelos. Se pone en servicio el tramo México- San Juan del Río (191Kms), del Ferrocarril Central.

1886 La Compañía del Camino de Fierro Nacional Mexicano adquiere para su explotación los derechos y propiedades de la Compañía Constructora Nacional Mexicana, con excepción de

- la línea al Pacífico. Recibe autorización para ensanchar sus vías.
- 1887 El Ferrocarril Central inicia las obras entre Irapuato y Guadalajara.
- 1907 El Ferrocarril Central adquiere los derechos y propiedades del Ferrocarril Mexicano del Pacífico y empieza el ensanchamiento de la línea Manzanillo- Colima. Se decreta la constitución de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, pero se pospone el cumplimiento de la disposición.
- 1914 Ferrocarriles Nacionales de México asume el dominio y la administración del Ferrocarril Panamericano.
- 1915 Se militarizan los servicios de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Cesa la jurisdicción militar en el ente Ferrocarriles Constitucionalistas. Se restablece el servicio diario de pasajeros en la línea México- Nuevo Laredo.
- 1925 El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se incorpora a la administración de los Nacionales de México.
- 1.926 Finaliza la gestión gubernamental de los Ferrocarriles Nacionales de México.
- 1937 Comienza el tendido de vía entre Coatzacoalcos y Campeche, en el Ferrocarril del Sureste.

1944 Ferrocarriles Nacionales de México adquiere sus primeras locomotoras diesel- eléctricas Ferrocarril Interoceánico, administrado por los Ferrocarriles Nacionales de México desde 1904 y con participación en el capital.

1947 Se pone el último clavo en la vía del Ferrocarril Sonora-Baja California (523 Kms). Se abre al tráfico en abril de 1948.

1954 La Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril produce sus primeros furgones.

1975 El Ferrocarril del Pacífico compra el Ferrocarril Occidental de México (línea Culiacán- Navolato, de 35 Kms).

1979 Entra en servicio la vía férrea Coróndiro- Las Truchas (187 Kms), primera adición de una línea completa desde 1967.

1981 La empresa de participación estatal mayoritaria Ferrocarriles Unidos del Sureste se integra en Ferrocarriles Nacionales de México.

1995 Se publica la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Se conserva el dominio público sobre las vías férreas y la rectoría del Estado en la materia. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes crea el Comité de Reestructuración del Sistema

13.2.5. DESARROLLO DEL TREN ARGENTINA.

1853 Se aprueba la Constitución Nacional, con referencias a los ferrocarriles en sus artículos 67, 16 y 107.

1854 Se constituye en Buenos Aires la Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste, con capital argentino. El gobierno aprueba sus estatutos.

Es autorizada la construcción del Ferrocarril Norte de Buenos Aires.

1857 Se autoriza la construcción del Ferrocarril de Buenos Aires al Puerto de la Ensenada.

1862 Se inaugura la sección hasta Belgrano del Ferrocarril Norte.

Se inaugura el primer servicio de tranvía con tracción animal perteneciente al Ferrocarril del Norte.

Se forma en Londres la compañía Ferrocarril Gran Sur de Buenos Aires Conocido como Ferrocarril Sud

1866 Se inauguran las secciones de Rosario-Bell Ville del Ferrocarril Central Argentino y la línea Gualeguay-Puerto Ruiz. del Ferrocarril Primer Entrerriano.

Se pone en circulación la segunda línea de tranvía con tracción

animal, perteneciente al Ferrocarril Sud.

1870 El Congreso autoriza la contratación de un empréstito por valor de 30.000.000 pesos para invertir en el Ferrocarril Villa María a Río IV y Ferrocarril Córdoba a Tucumán.

Es inaugurado oficialmente el Ferrocarril Central Argentino.

El gobierno reconoce a la sociedad anónima The East Argentine

Railway Company Limited.(Ferrocarril Argentino del Este), encargada de construir un ferrocarril entre Concordia y Monte Caseros.

1891 El Ferrocarril Transandino es inaugurado entre Mendoza-Uspallata.

Se inaugura el servicio internacional con Paraguay vía Posadas.

Un "ferry" comunica al Ferrocarril Nordeste Argentino con la orilla paraguaya. De esta forma se consigue la comunicación directa entre Buenos Aires y Asunción.

1914 Se inicia la Primera Guerra Mundial y ello provoca una fuerte crisis en el transporte ferroviario en Argentina. Todo el sistema ferroviario público de ancho métrico se integra dentro del Ferrocarril Central Norte.

1916 Se inaugura el primer tren eléctrico de América del Sur.

1923 Se inauguran los servicios eléctricos entre Once y Moreno.

El Ferrocarril Transandino chileno y el argentino se fusionan en una sola compañía, Ferrocarril Transandino chileno-argentino.

1934 Se inaugura el servicio ferroviario a Bariloche. El Ferrocarril Sud decide no extender más sus líneas.

1942 Se firma con Bolivia el tratado para la construcción del ramal Yacuiba-Santa Cruz de la Sierra. Se reconstruye la sección inhabilitada del Ferrocarril Transandino.

1966 Se aprueba el Plan de Reorganización Ferroviaria (de emergencia). Se inaugura la primera estación por sistema de anticrisis.

1968 Se inauguran servicios ferroviarios de lujo con Mendoza y Tucumán a cargo de los trenes "El Libertador" y "Expreso Buenos Aires-Tucumán", respectivamente.

1969 Nuevo ordenamiento legal de los Ferrocarriles dando lugar a la creación de la empresa pública Ferrocarriles Argentinos.

1980 Este año deja de circular la última locomotora a vapor.

1981 El ferrobús de José di Uono hace su viaje inaugural, acompañado por los directivos de Ferrocarriles Argentinos.

1990 Ferrocarriles Argentinos acuerda con el Banco Mundial (BIRF) un programa de reestructuración total del sistema de transportes ferroviario.

13.2.6 DESARROLLO DEL TREN EN NORTE AMÉRICA.

La primera fase constituyo en enlazar por medio de sus líneas lo grandes ríos, así como las costas del Atlántico a la cuenca del Mississippi. Este espacio en comparación con Europa era una comarca sumamente salvaje. El 28 de Febrero de 1.827, El trazado incluía el viaducto de Carllton, construido en piedra de Maryland para sus cimientos.

Esta importante construcción precedió en cinco años a la del viaducto de Thomas, en Relay (Maryland). A comienzos de 1.830 el "Baltimore and Ohio Railroad" (Que no llegaría a Ohio hasta 1.863) constaba solo de una doble vía entre Baltimore y Ellicot's Mills, se construyó una locomotora experimental muy pequeña, la "Tom Thumb" para hacer demostraciones en este corto trayecto. Tenía una caldera vertical multitubular (cuyos tubos eran cañones de mosquete), la transmisión era de engranajes, y para el tiro tenía ventiladores movidos por

correas, explotando como tracción hipomóvil, de rieles de madera cubiertos con chapa de acero.

En el sur de Estados Unidos se trazaron también ferrocarriles. El "South Carolina Railroad", se proponía unir Charleston con el Atlántico en la ciudad de Hambourg, a orillas del río Savannah, frente a Augusta de Georgia.

Las fundiciones de West Point les construyeron cuatro locomotoras, sin que tuvieran que recurrir a los británicos. La primera máquina la bautizaron con el nombre de "The best friend of Charleston" y encargada en marzo de 1.830 pudo ser probada en Charleston por Juluis Petsch y Nicholas Darrell, el 2 de Noviembre de 1.830, durante el mes de Noviembre efectuó varios viajes, a poco más de 32 Km. por hora, transportando a 40 pasajeros en cuatro coches de dos ejes. Así dio sus primeros pasos, el 15 de enero de 1.831, el primer servicio público regular de ferrocarril con tracción de vapor en los Estados Unidos. El tramo inicial tenía solo una longitud de 10 Km., desde la ciudad de Charleston. En el primer vehículo viajaban unos soldados con un cañón, con el que hicieron numerosas salvas mientras atravesaban los bosques de encinas y álamos. En otro coche iba una pequeña banda de

música y en el último de los vehículos del tren los propietarios de la compañía y sus amigos. En el mismo año la línea llegó a Hambourg tras haber cruzado el río, cerca de Augusta (Georgia). Su recorrido total de 216 Km. lo convirtió en el ferrocarril más largo del mundo, en aquella época, se ha dicho que la "Best Friend" fue la "Rocket" norteamericana.

La "Best Friend" tenía dos ejes acoplados como la "Sin igual". Los cilindros inclinados y colocados dentro de los largueros del Chasis, acondicionaban un eje acodado y equilibraban su caldera vertical con el depósito de agua en la parte inferior de este modo, la caldera estaba colocada fuera de los ejes. se reconstruyó una máquina a la cual se le dio el nombre -muy apropiado- de "Phoenix". Seguía teniendo una silueta de botella de ginebra, mientras que su antecesora se asemejaba a una botella de vino del Rhin.

Mientras tanto había salido una máquina de las fundiciones de West Point, equipadas con el mismo mecanismo, pero con calderas diferentes. La segunda, La "West Point", tenía una caldera horizontal semejante a las de las locomotoras inglesas. Se convirtió por último en el modelo más corriente a pesar de

la predilección inicial de los constructores norteamericanos por la caldera vertical.

13.2.7. SITUACIÓN ACTUAL DEL TREN FRENTE A OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE.

El barco y el tren dos medios de locomoción permitieron al hombre conocer primero y dominar después el mundo. A partir de la terminación de la primera Guerra Mundial, el ferrocarril experimenta la creciente competencia del transporte aéreo. En muchas naciones, sus sistemas ferroviarios han sido nacionalizados y pasaron a ser propiedad del Estado.

La forma más económica de transporte por tierra es la que ofrece el sistema ferroviario. En la actualidad hay máquinas de vapor, diesel y eléctricas, que llegan a pesar más de 500 toneladas, son de gran fuerza de tracción y pueden desarrollar velocidades de más de 150 Kilómetros por hora.

El ferrocarril tiene estas ventajas sobre los otros medios de transporte:

1. Se pueden tender vías férreas prácticamente en todos los terrenos y climas.
2. El tren exige poca fuerza locomotriz a grandes velocidades a causa de su gran peso y de su fácil deslizamiento sobre los rieles.
3. El tráfico puede ser realizado en gran volumen sobre distancias muy grandes con tarifas reducidas y con gran margen de seguridad.
4. Resulta ser más económico que los otros medio de transporte.
5. Transporta un mayor numero de pasajeros.

Desventajas:

1. Los vehículos automotores son más flexibles: pueden unir dos sitios cualesquiera, no dos estaciones.
2. Las tres cuartas partes del costo de una línea de ferrocarril se invierte en adquirir tierras, abrir túneles, tender puentes, construir estaciones y talleres, Etc.

Las concentraciones mayores de líneas férreas están en la región del Este de los Estados Unidos de América, en el noreste de la Europa Continental y en Inglaterra. La

concentración más densa de América Latina está en la provincia argentina de Buenos Aires.

La densidad de una red ferroviaria depende de estos factores:

1. Dedicación de una región a la agricultura y a la industria
2. Existencia de un tránsito intenso en dos direcciones, no en una sola.
3. Topografía de la región favorable.

El ferrocarril más largo del mundo es el Transiberiano, que une la ciudad de Moscú con el puerto de Viasivostok, su línea principal tiene 9.000 Kilómetros de longitud y el viaje completo exige nueve días y medio.

El centro ferroviario más activo del globo es la ciudad Norteamericana de Chicago, en la que convergen 40 grandes líneas de ferrocarril. Otras ciudades también grandes centros ferroviarios son: Londres, Paris, Moscú, Bombay, Buenos Aires y Río de Janeiro, en ese orden. La red férrea más extensa del mundo se haya en Estados Unidos América, tiene 365.000 Kilómetros y por ella circulan 31.000 locomotoras, 30.000 vagones de pasajeros y 1.740.000 vagones de carga.

13.2.8. IMPORTANCIA DEL TREN COMO MEDIO DE TRANSPORTE TURÍSTICO A NIVEL MUNDIAL

Podemos ver como el AMTRAK, de fabricación francesa es uno de los trenes más veloces cómodos y modernos del mundo. La Amtrak adquirió seis de ellos para prestar servicio entre Chicago y St. Louis, Milwaukee y Detroit.

En Europa se encuentran las estadísticas más altas de uso del tren no solo como transporte turístico sino también como transporte normal entre por ejemplo, los lugares cercanos a Londres y el lugar de trabajo de cada una de las personas que lo toman, transportando más de 350.000 personas diarias, en la parte turística el transporte en tren es uno de los sistemas de transporte más económicos que existen después del autobús, más rápido y más seguro ya que nos muestra el menor índice de accidentalidad en el mundo con relación a otros medios de transporte, de igual manera permite en un solo viaje transportar tanto carga como pasajeros sin que el uno afecte al otro.

14. DESARROLLO DEL TREN TURÍSTICO EN COLOMBIA

14.1. ANTECEDENTES HISTORICOS

14.1.1 ORIGEN.

En el año de 1.836, se estudió la posibilidad de construir un ferrocarril en tierras de la naciente República de Colombia, el propio Libertador Simón Bolívar, al estructurar años antes su sueño le dió prelación a la comunicación interoceánica de la Gran Colombia de entonces, a través del Istmo de Panamá, bien fuera por medio de un canal o construyendo una Ferrovía, según lo afirma en sus "Relaciones Internacionales". En el año de 1.836 el Congreso expidió una ley por medio de la cual se concedía a personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, un privilegio y regalías especiales para que construyeran y explotaran un camino de rieles entre Panamá y el punto donde terminaba la navegación del Río Chagres, intercomunicando así los océanos Atlántico y Pacífico. Aquellas propuestas quedaron en plano de las iniciativas progresistas de los próceres y no se cristalizaron debido a las dificultades financieras y de diverso orden que entorpecieron la administración pública durante aquellos primeros años de nuestra vida independiente.

El día 4 de Julio de 1.850 el gobierno contrato la construcción del ferrocarril de Panamá (antigua ciudad perteneciente a Colombia), primera obra de este género que construyó y dio al servicio del país.

Tras una serie de contrataciones posteriores por diversas causas la Nación resolvió comprar el ferrocarril, para lo cual fue autorizado el Gobierno por ley 6 del 23 de Enero de 1.923, habiendo sido recibo el 26 de Marzo siguiente.

Debido a la construcción del ferrocarril de Tolima se vio la necesidad de unir las dos líneas por medio de un puente, sobre el río Magdalena, el cual se dio principio en 1.925 según contrato de construcción, obra que quedo terminado y entro en servicio en 1.930.

Durante el transcurrir de más de 100 años, se presentaron diferentes Administraciones; en el año de 1.920 al 50; durante estos mandatos se logro tener el mayor de los auges, llegados los 50 inició su decadencia, dado a que el presidente de esta época prefirió traer los camiones y con ellos las carreteras y a su vez la civilización, generando así un abandono de las vías férreas y de los pueblos aladaños a esta. En el año de 1.992 se llevo al cierre y liquidación de esta empresa creándose así la

empresas conocida con el nombre de FERROVIAS la cual es dueña de todas las vías férreas, encargada del mantenimiento de las mismas, en el año de 1.993 se creo una compañía de nombre TURISTREN la cual se encarga de la parte promocional y turística del tren de la Sabana hasta Nemocón.

14.1.1.1. FERROCARRIL DE CUNDINAMARCA

Desde los remotos tiempos de la Colonia existió la inquietud de unir la capital de la Republica con el río Magdalena, por medio de un camino. Durante la administración del General Mosquera (presidente de la Republica de Colombia) en 1.848, se realizaron los estudios para unir a Bogotá con el río buscando el camino más corto, saliendo a un puerto próximo a la Dorada.

En el año de 1.885 de cambio político sufrido por el país se vio Cundinamarca impedida para continuar la obra, por lo cual se organizo una sociedad denominada "Compañía de Ferrocarril de la Sabana", con capital mitad del Departamento y mitad de particulares, con la cual se contrato la obra, la que debía quedar terminada dos años después de aprobado el

contrato por el Gobierno Nacional, lo que ocurrió el 4 de Agosto de 1.886.

El día 20 de Julio de 1.889, se inauguró el ferrocarril desde Facatativa hasta Bogotá, luego de unas negociaciones la nueva empresa decidió prolongar el ferrocarril hasta el río Magdalena según trazado del ingeniero Paulo Pinzón. Los trabajos se ejecutaron en 14 Km. Y los trazados llegaron hasta 145 Km. en "El Naranjal"

En 1920 es terminada la prolongación a Dintel, en la línea del ferrocarril de la Sabana, que se consideraba indispensable para la obra de extensión hasta el río Magdalena.

En 1.921 en virtud de la ley 10 y de varias ordenanzas, se constituyó una compañía anónima, denominada compañía del Ferrocarril de la Sabana que permitiría prolongarlo hasta el bajo Magdalena.

Se adopto para trazado la línea que partía de Sabaneta, pasaba por el alto de San Miguel, tomaba luego la hoya del Río Negro hasta el Naranjal. La obra de construcción inició el 1º de Enero de 1.925 y el 14 de Julio de 1.925 se dio al servicio público hasta la Tribuna.

En el año de 1.925, se realizó el angostamiento del ferrocarril de la Sabana, para permitir el empalme con el de Girardot.

14.1.1.2 FERROCARRIL DEL PACIFICO

Las líneas férreas establecidas en el territorio Colombiano recorren regiones de distinto clima y de condiciones sanitarias muy variadas. El ferrocarril llamado a unir a Bogotá con el Océano Pacífico, por ejemplo del cual existen ya diversos trayectos en servicio, arranca del Puerto de Buenaventura, al nivel del mar, en clima tórrido, en donde dominan las enfermedades propias de los sitios húmedos y cálidos, tales como la malaria, la anemia tropical, las dolencias de la piel y otras. Ascende luego por la Cordillera Occidental, hasta cerca de 1.600 metros de altura, en terrenos de clima suave y templado, más salubre que el anterior, asciende hasta 3.200 metros, en clima frío y generalmente sano. Después de atravesar la gran masa central, comienza a descender hasta los llanos del Tolima, situados a unos 300 metros de altura sobre el nivel del mar y luego empalma con la línea que comunica hoy el Chicorál con Girardot; sigue por llanos de Cundinamarca y comienza un nuevo ascenso de la Cordillera

Oriental, hasta llegar a una altura de 2.729 metros, y luego baja para seguir por la Sabana de Bogotá a 2.600 metros de elevación.

14.1.1.3. FERROCARRIL DE LA SABANA

En 1.992 luego de una reunión de cuatro amigos amantes de los trenes, surgió la idea de rescatar el patrimonio histórico que representan los antiguos trenes traccionados por locomotoras a vapor y tener una presencia del tren en la Sabana de Bogotá. Así nació Turistren Ltda., una firma propietaria del "tren turístico de la Sabana".

Con cuatro locomotoras a vapor y completamente rehabilitadas y cinco a la espera de ser reparadas, el tren de la sabana cumple con un itinerario los domingos a la población de Zipaquirá. Con paradas en los sitios turísticos que hay en la vía, montar en el tren es viaje sin perder el tiempo.

La Historia:

La idea de correr un tren turístico por los alrededores de Bogotá fue desarrollada en 1.982 cuando solo quedaban en funcionamiento algunas locomotoras a vapor en el centro del país desde el mismo año hasta finales de 1.990, el tren estuvo

funcionando con objetivos turísticos, pero al ser liquidada la Empresa de Ferrocarriles Nacionales de Colombia se suspendió el servicio.

De la desaparición de la empresa estatal surgieron: Ferrovias (entidad del Estado que dicta políticas y es propietario de las vías), y la Sociedad de transporte Ferroviario (empresa mixta con participación del Estado encargada de la operación del transporte de carga).

Al fragmentarse la situación ferroviaria en el país, algunos de los equipos de locomotoras a vapor y coches de pasajeros fueron abandonados en los antiguos talleres a merced del tiempo y otros fueron vendidos como chatarra.

El primer tren de Turistren corrió el 29 de Mayo de 1.993 con el nombre de Tren Turístico de la sabana, con locomotora a vapor, coches de pasajeros y coches de restaurante – bar completamente rehabilitados.

El destino del tren:

La línea férrea del norte lleva a la población de Zipaquirá. La ruta escogida resulta ser un descanso para los ojos ya que, se ve la ciudad al salir desde otra perspectiva, sino que también se disfruta de un bello paisaje de la sabana. En su recorrido

cuenta con gran variedad de talleres de artesanías y Restaurantes.

Posteriormente se encuentra Zipaquirá (Km. 53) lugar que todavía conserva su arquitectura colonial, conocido por sus minas de sal, y por encontrarse allí la famosa catedral de sal, subterránea, uno de los sitios turísticos más visitados de la sabana.

Un itinerario Puntual.

En un principio el tren solo salía los domingos. Al ir promocionando la ruta y mejorando el servicio cumpliendo los horarios los viajes aumentaron a los sábados y feriados con una buena atención de restaurante donde se pueden tomar bebidas calientes y frías de todo tipo y los vagones completamente limpios, los pasajeros disfrutaban del recorrido con el acompañamiento de una banda papayera que va tocando en todos los coches alegrando así la ruta. Así transcurre el viaje, que se convierte en toda una fiesta llena de baile y canto.

Es un viaje placentero en donde no hay cabida para los malos tiempos, en el cual tanto jóvenes como adultos, tienen un contacto directo con la belleza de los paisajes, la historia

colonial y lo más importante, conocen por experiencia propia el medio de transporte más importante que tuvo Colombia en la primera mitad del Siglo XX

+tomado del boletín turístico del mes de Julio del 2.001.

14.2 IMPORTANCIA DEL TREN TURISTICO EN COLOMBIA.

La mayoría de los corredores férreos en Colombia no están siendo utilizados, se cree que con el proyecto del Atlántico y Pacífico, se llegue a utilizar la mayoría de ellos. El fin es utilizar estos corredores en tránsito de trenes livianos que presten un servicio básicamente turístico y en alguno de los casos combinado con carga o pasajeros cotidianos, para esto se crea un esquema de firma de un convenio en el cual se hace una especie de contrato entre los municipios y Ferrovías de tal forma que sea un negocio rentable para los dos bajo este convenio los Municipios quedan responsables del corredor de su protección y conservación, en contra prestación ferrovías autoriza la utilización de estos trenes y obviamente dar la respectiva colaboración. Ferrovías ha contado con la participación activa de la Gobernación de Cundinamarca que ha sido un eje fundamental para poder desarrollar estos proyectos que se han iniciado en los

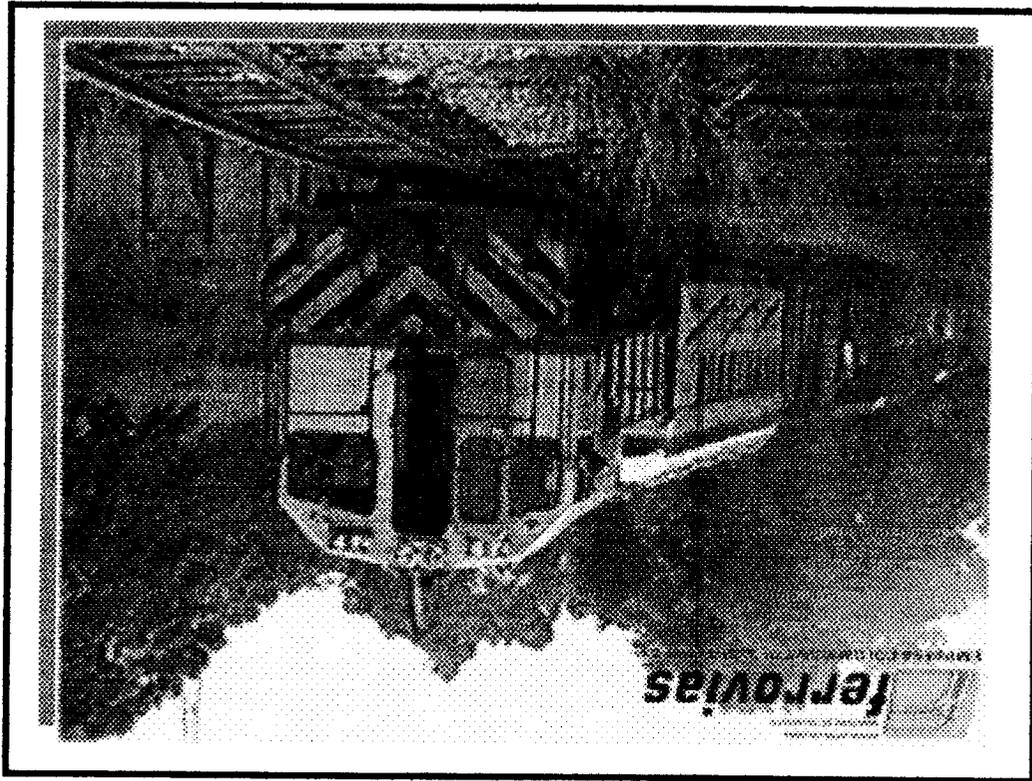
municipios de Zipacón y Girardot que son del Departamento de Cundinamarca. El tren como medio de transporte, como mencionábamos es un medio de transporte masivo que resulta ser un poco más económico que el avión, de igual manera transporta un gran numero de personas de una estación a otra.

14.2.1 OBJETIVOS DEL TREN TURISTICO EN COLOMBIA

1. Fomentar el desarrollo de las regiones con la participación del ente Departamental (Gobernadores), logrando un fortalecimiento económico mayor en cada uno de los municipios en los cuales participa Ferrovias.
2. Dar una protección de los bienes dado que el municipio colabora para que no se han invadidos.
3. Crear una cultura sobre el uso del tren.

características:

La maquinaria con que se cuenta actualmente tiene las siguientes



14.3.2. MAQUINARIA

14.3.1. VIAS

14.3 SITUACION ACTUAL

- **TIPO:** diesel, peso 30 y 70 toneladas. (norma EURO - 2).
- **CAPACIDAD:** 4 pasajeros por metro cuadrado de 70 a 120 pasajeros.
- **VELOCIDAD:** de 100 – 150 kilómetros por hora.
- **ACELERACION** de 0 a 50 en 0.6 m/s².
- **SEGURIDAD:** tres sistemas de frenado, detección automática de incendios, equipo de vídeo vigilancia
- **CONFORT:** suspensión neumática transmisión hidráulica control de ruido y sistema de información.
- **ESTETICA:** frontales aerodinámicos cadenado inferior puertas de acceso y ventanas muy grandes.
- **CANTIDAD:** En Colombia se encuentra un promedio de 20 máquinas para los diversos usos.

14.3.3. ESTACIONES:

En la actualidad se encuentran funcionando la Estación de la Sabana, las demás han sido abandonadas, se realizará un proyecto de remodelación el cual comenzará en la ciudad de Girardot hasta la Sabana de Bogotá. En Girardot se adelanta la recuperación de la línea férrea, de su estación ferroviaria y de los lugares turísticos y parques naturales.

14.4. PROYECTOS

14.4.1. PARTICIPACIÓN DEL GOBIERNO "FERROVIAS"

Luego de realizarse la liquidación de Ferrovias, como ente único en cuanto al manejo de las estaciones en Colombia y dejarse este manejo a la empresa actual llamada TURISTREN, se realiza un estudio con la activa participación del gobierno, en cabeza de Ferrovías el cual esta realizando la reactivación del tren, siendo este estamento el encargado de la asignación de las partidas presupuestales, del control de los pueblos participantes de las partidas presupuestales para el desarrollo del tren y la reestructuración de las Estaciones Férreas por el corredor férreo entre las ciudades de Bogotá y Girardot.

14.4.2 TURISTREN

En el año de 1.992 después de la liquidación de Ferrovías es crea la Empresa Turistren, entidad privada dedicada a la administración del tren turístico entre Bogotá y Zipaquirá, opera los días sábados y domingos, durante los paros funciona para

algunos como medio de transporte hacia la capital y para otros como un medio de transporte turístico.

En Bogotá se proyecta la reactivación de los tramos férreos de manera continua entre los municipios que se encuentran en los alrededores de la sabana y que tienen acceso a estas vías. Por estudios realizados se encontró que existe una población de 350.000 personas entrando y saliendo de esta ciudad diariamente y utilizando como medio de transporte los vehículos y buses intermunicipales.

14.4.2.1. ATRACTIVOS TURISTICOS Y CULTURALES DE BOGOTA

Dentro del redescubrimiento de Bogotá como un sitio para visitar se encuentra una serie de espacios los cuales en los últimos años se han venido presentando cambios en la infraestructura, para convertirse en un espacio amable para el peatón, y es así que se vienen desarrollando parques naturales y de diversión, centros culturales y artísticos vías peatonales arborizadas recuperación de los espacios públicos ciclo rutas permanentes, haciendo de la ciudad un lugar más agradable para vivir y conocer.

Bogotá presenta la mayor variedad de atractivos turísticos del país dentro de los datos recopilados se encuentran que la ciudad moviliza

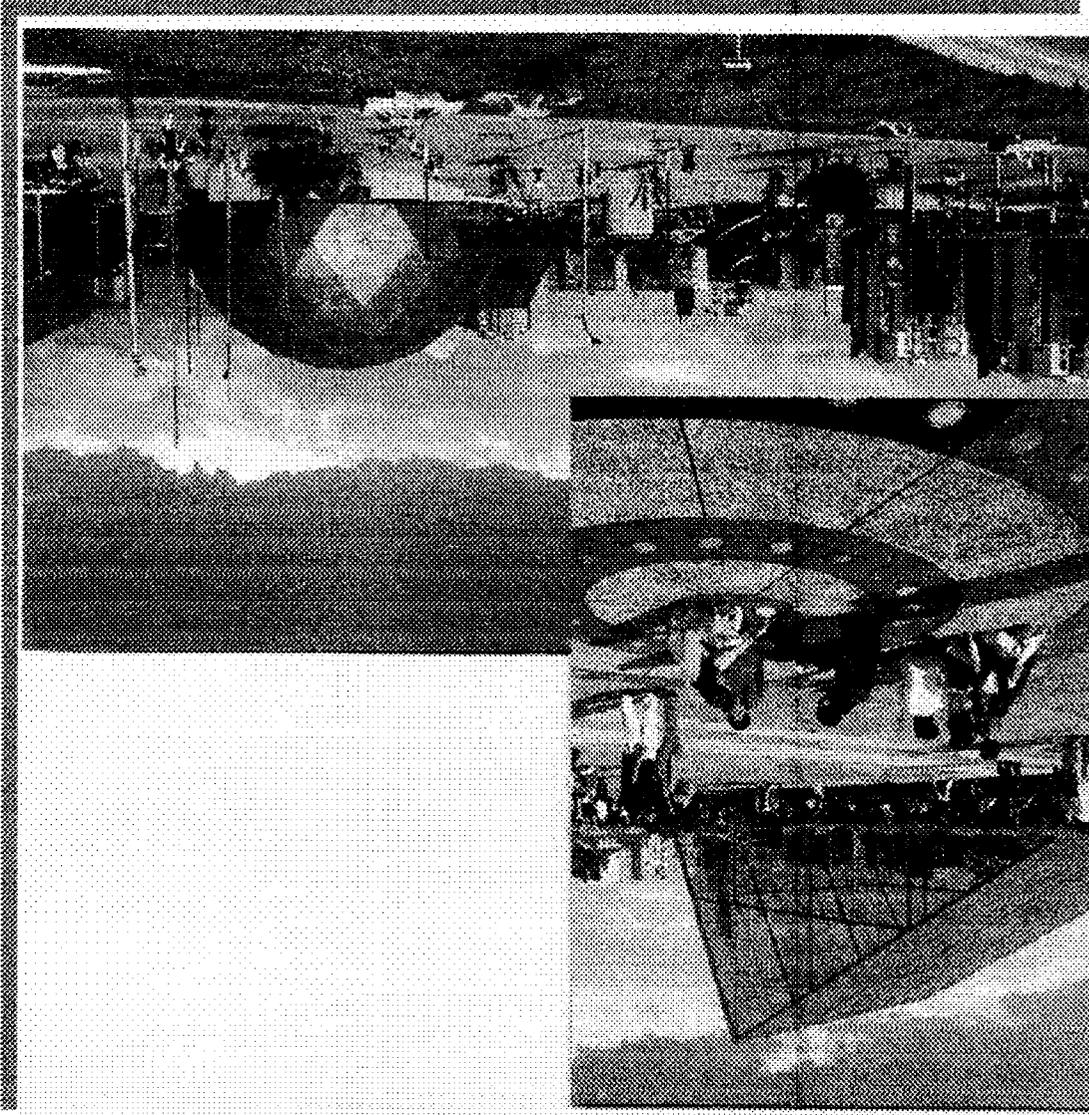
el 65% del tráfico aéreo, se tiene una capacidad de alojamiento hotelero de 10.000 camas en 110 hoteles, su oferta gastronómica esta repartida en 897 establecimientos, 42 museos 36 iglesias con tesoros coloniales y republicanos, 20 plazoletas, 7 paseos alameda, 25 parques y escenarios deportivos, 132 monumentos nacionales, cerca de mil inmuebles de conservación arquitectónica, 21 teatros, 66 salas de cine y 20 centros culturales, así como 30 centros comerciales.

Eventos como el festival iberoamericano de teatro, festivales de Rock, Jazz, Opera y Rap al parque; festival de verano y la infinidad de opciones para el esparcimiento del turista.

14.4.2.2. ATRACTIVOS TURISTICOS.

1. PLANETARIO DISTRITAL

Dentro de los lugares tradicionales de la ciudad se encuentra este sitio el cual es una ventana al universo y un motivo de visita obligado para el turista. Situado en el parque de la independencia a un costado de la plaza de toros es este el espacio predestinado para encontrar respuestas a los enigmas del universo, por cuanto esta asesorado por astrónomos los cuales los días viernes observan el firmamento a través de telescopios ubicados en la nueva terraza mirador del planetario.



2. CENTRO INTERACTIVO MALOKA

Con la adecuación de nuevos espacios y la remodelación de los existentes el planetario se convirtió en un hito turístico de la capital.

Centro cultural de ciencia y tecnología en el cual se puede experimentar la complejidad de una célula y realizar un viaje interestelar en el universo. El sitio ideal para vivir las leyes de la física y las complejidades del mundo sin salir de un espacio de 17.000 mt² de extensión de los cuales 10.000 están bajo tierra a 8 metros de profundidad, repartidos en nueve salas y en las cuales el visitante experimenta a partir de su propia experiencia, pues el lema de MALOKA es " PROHIBIDO NO TOCAR".

14.4.2.3. PARQUES RECREACIONALES NATURALES Y MECANICOS.

La ciudad ofrece gran variedad de parques recreacionales naturales y mecánicos los cuales se encuentran diseminados a lo largo y ancho tales sitios ofrecen diversidad de juegos para todas las edades y todos los tipos de usuario.

En las políticas de la ciudad los parques naturales buscan la recuperación de la vegetación en todo el casco urbano y devolver a la ciudad la cara verde.

1. PARQUES NATURALES.

- PARQUE SIMON BOLIVAR
- PARQUE EL TUNAL
- PARQUE DE LA INDEPENDENCIA
- JARDIN BOTANICO

2. PARQUES MECANICOS

- MUNDO AVENTURA
- CAMELOT
- SALITRE MAGICO
- RODEOLANDIA
- PARQUE TIMIZA
- PARQUE DE SAN CRISTÓBAL

3. CENTROS CULTURALES

La ciudad cuenta con variedad de centros culturales dentro de los que podemos citar

14.4.3. TREN DE CERCANIAS

Se conoce como el tren de cercanías, al proyecto que adelanta el Ministerio de Transporte, para unir a la ciudad de Bogotá, con los municipios cercanos a la misma ubicados hacia el norte, generando así una facilidad en el transporte entre estos y la ciudad de Bogotá.

Tiene actualmente tres líneas:

Línea Noreste que va desde la Estación de la Sabana, llega a la Estación de la Caro y continua hasta Tocancipa, Gachancipa, Sesquile y Suezca.

ESTACIONES

SABANA

AMERICAS

KILÓMETRO 5 SEDE ESPECTADOR

FONTIBON

CARRERA 106

ENGATIVA

Línea Norte comparte con la línea Noreste en la Estación de la Sabana y la Caro continua por la izquierda hasta Bojaca, Zipaquirá y Nemocón

ESTACIONES.

EL DORADO

LA ESMERALDA

AV QUITO

CALLE 80

La tercera línea es la de Occidente sale desde el Kilómetro 5 cruza por Fontibón, Mosquera, favidí y Facatativa.

ESTACIONES:

CALLE 100

USAQUEN

SANTA BARBARA

CALLE 140

CALLE 170

Se busca que con el mismo boleto del tren de cercanías, se pueda tomar el Transmilenio sin que esto genere un sobre costo adicional sino por el mismo valor. Una persona se puede llegar a desplazar desde Zipaquirá hasta la Estación de la Sabana a una velocidad de 40 a 50 Km. por hora, recorrido que tendrá una duración de 30 a 60 minutos.

15. PROYECTO TREN TURÍSTICO DE GIRARDOT.

15.1. FERROCARRIL DE GIRARDOT:

Las leyes 23 y 62 de 1.873 autorizaron al Poder Ejecutivo para construir, previos los estudios necesarios, una línea férrea que comunicara la capital de la República con el río Magdalena

El 21 de Junio de 1.881, se construyó el primer trayecto desde Girardot hasta Tocaima, en una longitud de 33 Km, contrato que posteriormente fue ampliado hasta Juntas de Apulo, pero que no

pudo cumplirse debido a la guerra civil de 1.885, el 1º de Mayo de 1.887, se continuo la obra desde Portillo hasta Juntas de Apulo.

El 17 de Septiembre del mismo año se realizó la construcción de una vía que empatara a Juntas de Apulo con el Ferrocarril de la Sabana, o terminara en Bogotá, debido a las grandes dificultades que se presentaron para conseguir capital, los plazos se vencieron y el Gobierno caduco el Contrato. El 3 de Julio de 1.895 se realizaron los trabajos de Anserma hasta Anapoima. El 20 de Octubre de 1.898 se terminó el trayecto de 5 Kilómetros entre juntas de Apulo y Anserma

Luego de largos estudios el Consejo Nacional facultó al poder ejecutivo para contratar la construcción del ferrocarril de Girardot, pero Cundinamarca continuo con la idea de hacer su propio ferrocarril y en efecto hizo contrato para construirlo desde Bogotá hasta la "Vuelta de la Madre de Dios" en las orillas del Magdalena, con una anchura de tres y medio pies entre rieles. No obstante los esfuerzos de los contratistas y de haberse modificado varias veces el contrato se lleva a cabo la construcción del ferrocarril de Bogotá hasta el río Magdalena, por la hoya del río negro, de la cual se iniciaron los estudios en el año de 1.848, durante la Administración del general Mosquera, y se comenzaron los trabajos correspondientes en Enero 28 de 1.882, quedando bajo la administración de las entidades

Estatales correspondientes, creándose la empresa VIAS FERREAS NACIONALES.

Las leyes 23 y 62 de 1.873 autorizaron al poder ejecutivo para construir, previos los estudios necesarios, una línea férrea que comunique la Capital de la República con el río Magdalena. En consecuencia el Gobierno contrató con Francisco J. Cisneros, que había demostrado sus grandes dotes de empresario en otras vías, el día 21 de Junio de 1.881, la construcción del primer trayecto desde Girardot hasta Tocaima en una longitud de 33 Kilómetros contrato que posteriormente fue ampliado hasta juntas de Apulo, pero que no pudo cumplirse debido a la guerra civil de 1.885.

15.2. CARACTERISTICAS TREN DE GIRARDOT:

Inicia en el Río Magdalena, a 325 metros de altura, sube a la Cordillera Oriental a 2.729 metros, en el Chuscal, y comienza a descender a la Sabana de Bogotá a 2.640 metros.

El recorrido se divide básicamente así :

Bogotá y Faca	40 Km.	Tiempo 24 minutos.
Faca y Anapoima	30 km.	Tiempo 26 minutos.
Anapoima y Girardot	102 Km.	Tiempo 1 y 16 minutos.

Para un total de 2 horas y media a 3 horas.

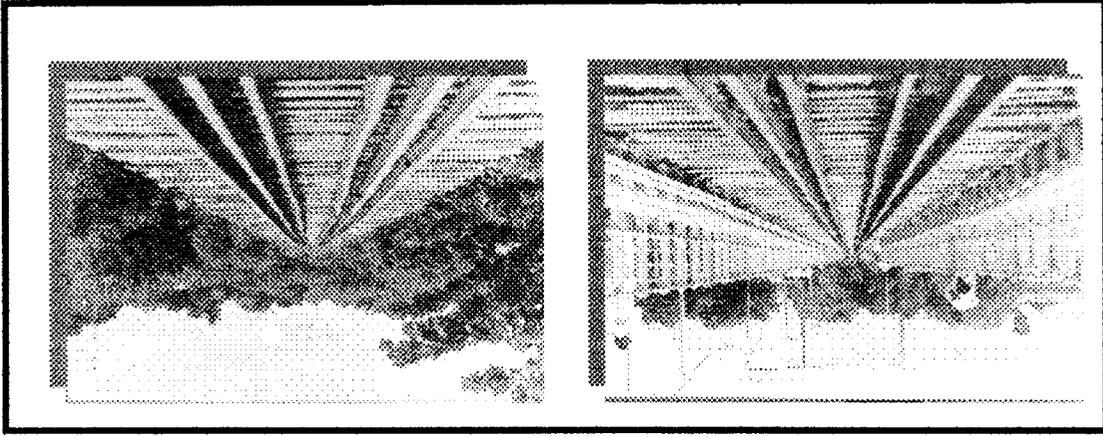
15.3 RECUPERACIÓN VÍAS.

En la actualidad el gobierno Departamental realiza la investigación, sobre la viabilidad de la puesta en marcha del tren turístico y como medio de transporte publico masivo, se plantea:

1. Utilizado entre Bogotá y los municipios cercanos a la Capital, el cual puede llegar a ser realidad con el proyecto tren de Cercanías en el año 2002.
2. La recuperación del corredor férreo en algunos tramos entre Bogotá y Girardot, para uso de pasajeros y carga.

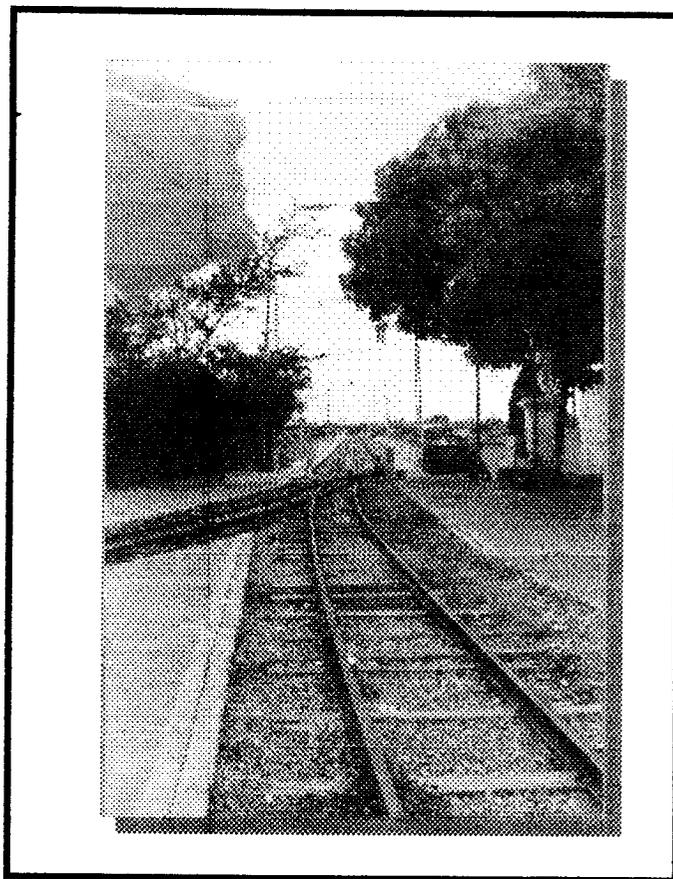
El gobierno entrega los siguientes elementos a la Corporación Girardot Vuelve al río (entidad encargada del desarrollo del tren y del Municipio), para el desarrollo de la línea férrea

- ◆ Entrega del corredor desde los talleres de Flandes hasta el municipio de Pubenza, (Municipio de Girardot)
- ◆ Raíles, traviesas, clavos y carro motores (4)
- ◆ La Gobernación de Cundinamarca en Recursos económicos a invertido cerca de \$70.000 millones de pesos en la rehabilitación
- ◆ Ferrovias presta soporte técnico
- ◆ Operación del Sistema



Girardot.

- ◆ Se han rehabilitado 4km. una de las calles aledañas cerca de la estación de Girardot permitiendo tránsito de trenes.
- ◆ Desarrollo urbano de Girardot, entre la Corporación Girardot Vuelve al Río y la Gobernación de Cundinamarca.
- ◆ Rehabilitación de la estación de Girardot como sitio cultural.
- ◆ Tren Turístico transitando.
- ◆ Renacimiento de la Cultura Férrica, utilizando el Puente de Girardot – Flandes.
- ◆ Extender el proyecto hasta la estación de Apulo
- ◆ Rehabilitación de la Estación de Tocaima.
- ◆ Participación en los nuevos proyectos del municipio de



Así la gobernación ha destinado unas partidas presupuestales para la recuperación de las vías férreas entre Girardot y Pubenza, 10 Km. de recorrido, actividades dirigidas directamente por la secretaria de obras de Girardot.

15.3.1 TREN DE ZIPACON

Se están realizando trabajos sobre la vía en un tramo de 6 Km. Hasta Sebastapol. Estas actividades están siendo dirigidas por la casa de la cultura del Municipio.

- Convenio de Comodato desde la estación de Cisneros hasta la Estación de Tablanca.
- Rehabilitación de la estación de Zipacón.
- Clavos Traviesas.
- Participación de la Gobernación de Cundinamarca económica de \$30 millones de pesos invertidos. Ferrovias colaboración técnica tanto de rehabilitación como parte técnica del tren turístico.
- Extensión de proyectos a otros pueblos (Cachipay, La Mesa, Anolaima y Facatativa).
- Integración total de la red de Bogotá a Girardot incluyendo los pueblos intermedios, bajo el esquema de trenes turísticos.
- Desarrollo económico de la Región.
- Progreso del corredor férreo entre Espinal y Flandes.

Ferrovias a creado un esquema que protege la estructura férrea y su patrimonio, con el apoyo de las entidades Gubernamentales.

15.3.2. BASES ECONOMICAS DEL PROYECTO.

Este proyecto se encuentra avalado por el Ministerio de Transporte y la Corporación Girardot Vuelve al Río que son los encargados de la recuperación del paso férreo con un aporte gubernamental aproximado de 1.5 millones de dolares. Los cuales serán invertidos en la recuperación de la línea férrea, maquinaria, reconstrucción de las estaciones.

15.4. REACTIVACION ECONOMICA REGIONAL

Con la reactivación del tren como medio de transporte se logra que sobre la totalidad del recorrido entre Bogotá y Girardot renazca el comercio, se conozcan los atractivos turísticos que posee esta región, así como la cultura y diversidad de sus gentes, sus costumbres, la gran variedad de fauna y flora, todo esto inmerso en un presente que parece suspendido en el pasado.

El recorrido nos muestra Colombia, un país que no ha sido explotado en su totalidad y tiene aún muchos lugares escondidos y desconocidos.

Con la reactivación del tren, se logrará generar nuevas fuentes de empleo, se reactivaran las estaciones férreas las cuales se encuentran en un abandono total por la falta de uso, estando catalogadas la mayoría de ellas como patrimonio Cultural y arquitectónico. En varias de ellas el proceso de remodelación y recuperación es un hecho. El cambio de uso y la recuperación de todos estos espacios urbanos hacen que el recorrido sea más agradable y a la vez permiten que el comercio retome un nuevo impulso, basado fundamentalmente en una economía informal.

15.5 RUTA

El tren parte de la Estación de la Sabana con destino final la ciudad de Girardot, llevando como itinerario las estaciones de Cachipay y Tocaima, donde se realizara una para de 5 minutos en cada una, con el fin de recoger y dejar pasajeros.

15.5.1. MAPA. (ANEXO NO. 1)

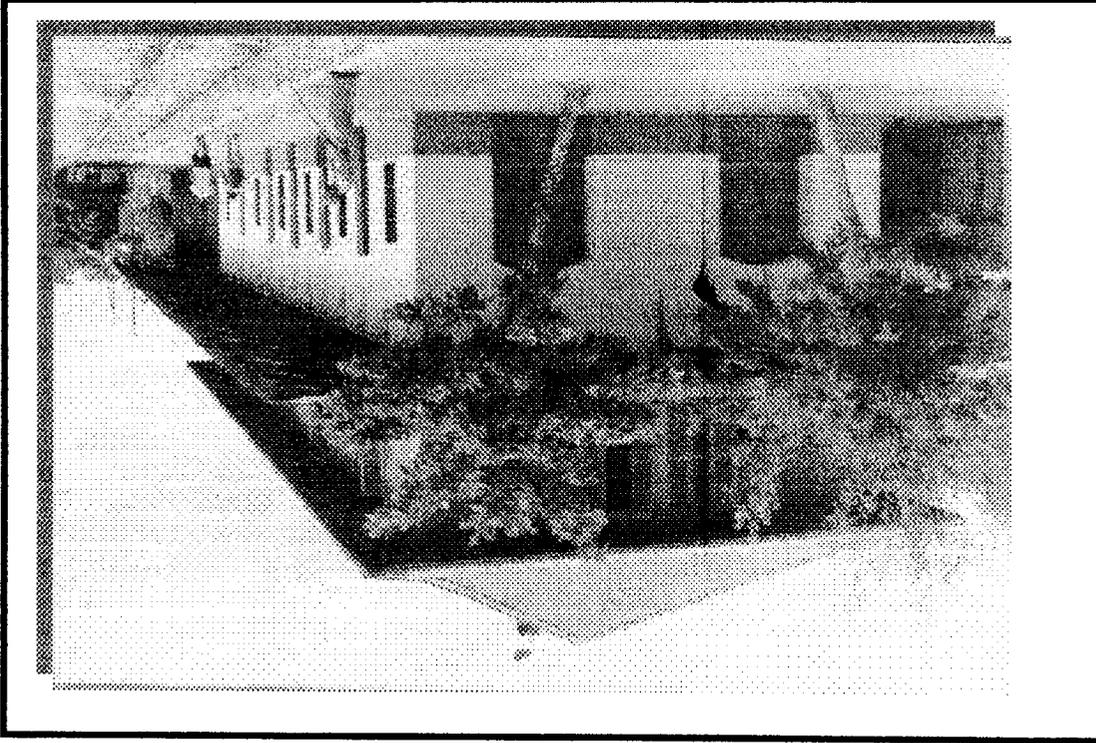
15.5.2. CIUDADES Y PUEBLOS INTERMEDIOS.

- TOCA.
- ZIPACON.

- TABLANCA.
- LA FLORIDA.
- PETRALUMA.
- CACHIPAY.
- LA CAPILLA.
- OCASO.
- LA ESPERANZA.
- MARGARITAS.
- SAN JAVIER.
- SAN ANTONIO ANAPOIMA
- APULO
- TOCAIMA.
- PUBENZA.
- GIRARDOT.

15.5.3. ESTACIONES FERREAS.

Las estaciones aparecieron como el símbolo y el lenguaje del ferrocarril. Su arquitectura se constituyó en lo estable del sistema de transporte y en la imagen del progreso y del modernismo. Colombia se cubrió de estaciones, por lo general muy modestas, pero que se convirtieron en hitos urbanos y en muestra de buena arquitectura.

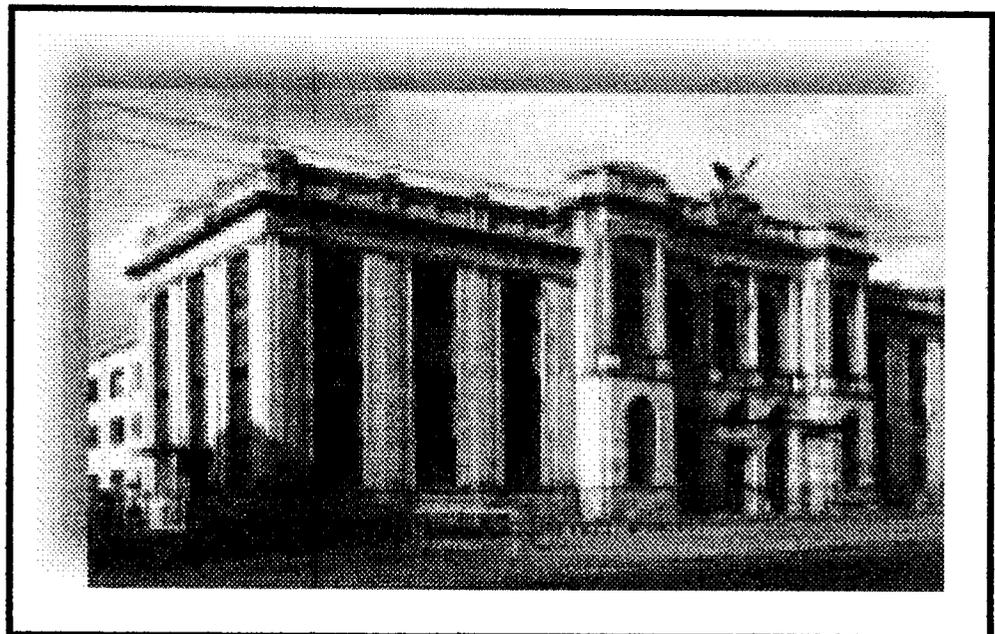


Esta estación, ubicada en uno de los extremos del denominado "Camellón del Comercio" de esta población, sobrevivió aun incendio que destruyó su segundo piso, el cual fue reconstruido en madera. Desde ella se presencio el paso de los vapores que navegaron el río Magdalena y la construcción del puente del Ferrocarril sobre el mismo, que se convirtió en centro turístico del interior del país, la estación se conservó con todo su trabajo de forja en hierro, que ayuda a destacar y a engalanar su sencilla solución arquitectónica.

15.5.3.1 ESTACIÓN DE GIRARDOT

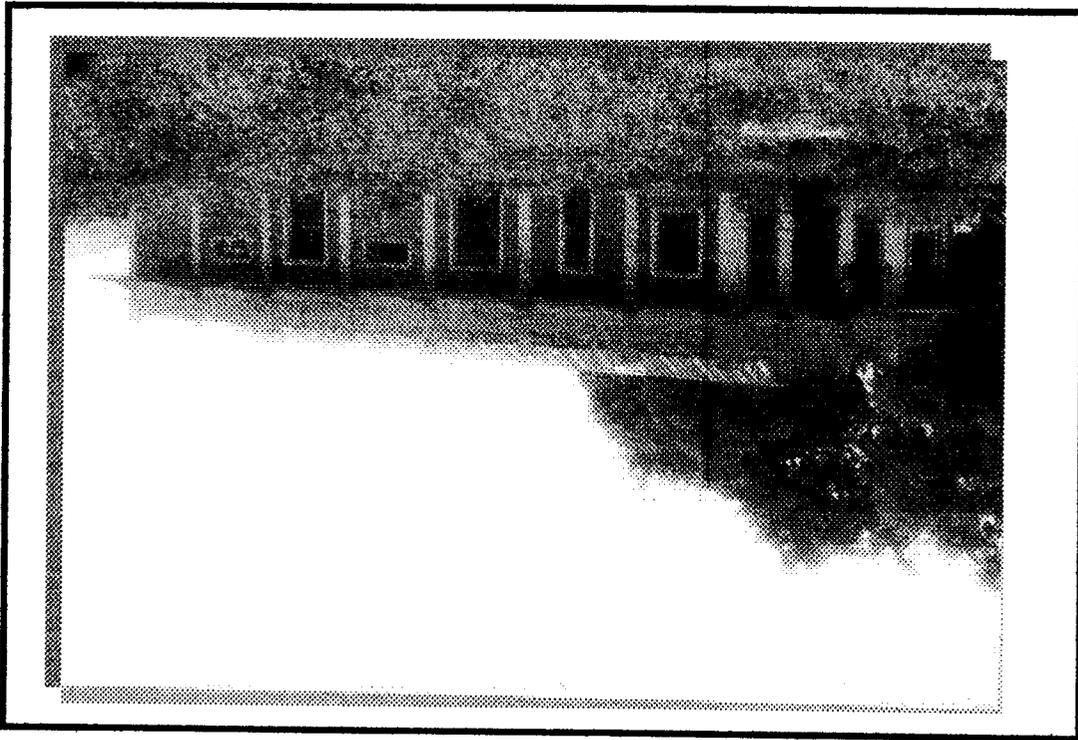
15.5.3.2 ESTACION DE LA SABANA

Construida entre 1913 y 1917, según proyecto realizado en Estado Unidos. Su tipología corresponde a la de un volumen articulado en tres partes, con un vestíbulo central de gran altura y dos laterales que albergaban las actividades complementarias.



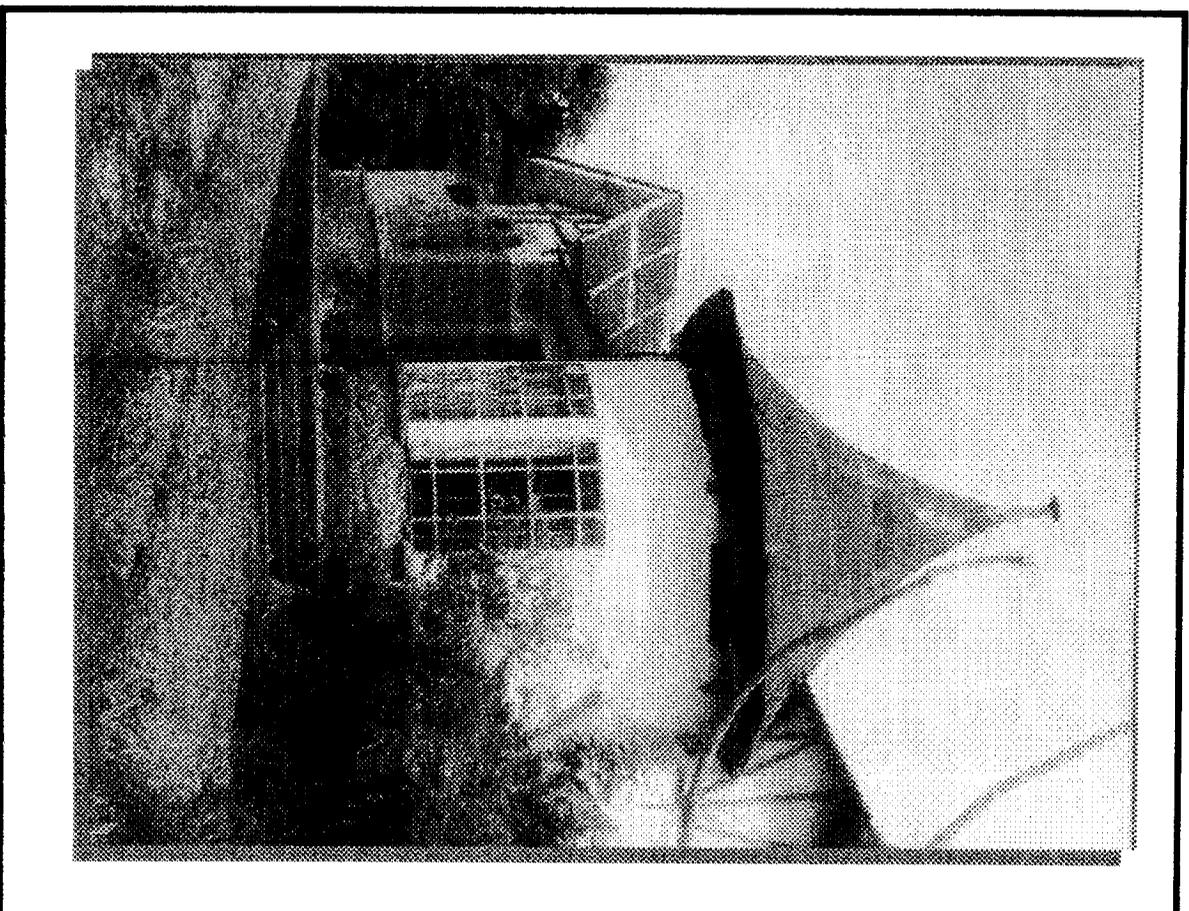


15.5.3.3. ESTACION DE CACHIPAY

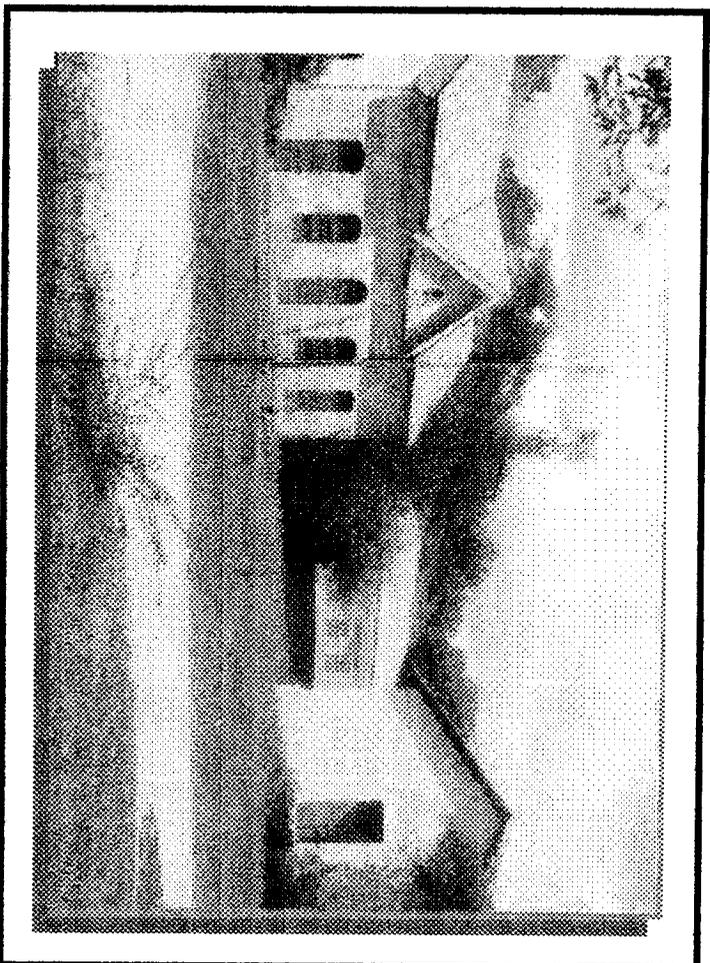


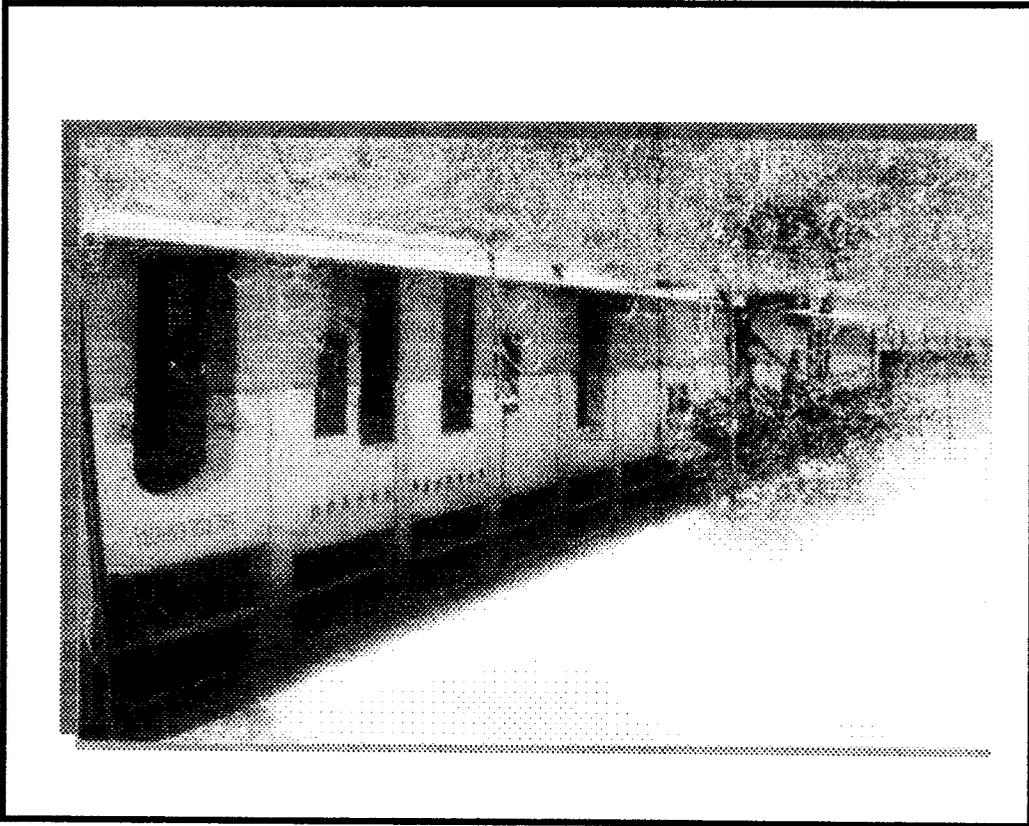
15.5.3.4. ESTACION DE LA CAPILLA

15.5.3.5. ESTACION DE LA ESPERANZA



15.5.3.6. ESTACION APULO



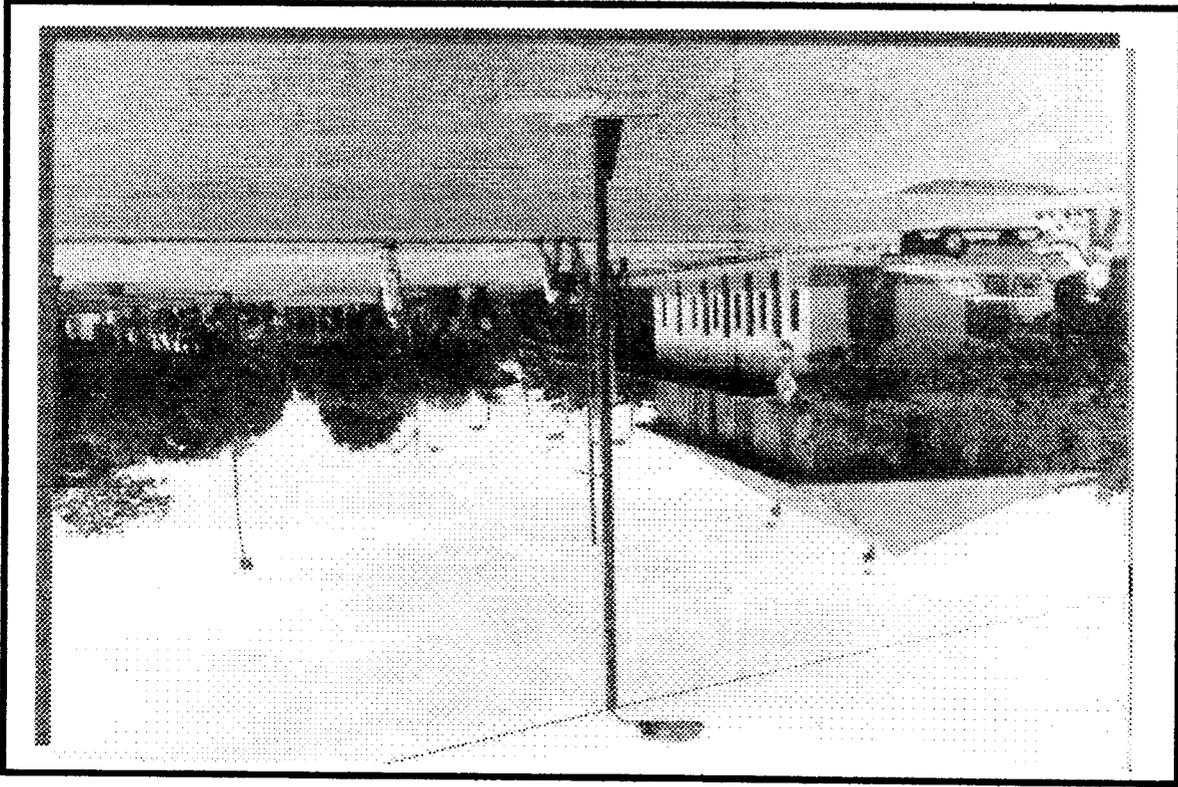


15.5.3.7. ESTACION DE TOCAIMA

ciudad de Girardot.

urbana integral, para redireccionar el desarrollo económico y social de la realizado por la Universidad de los Andes, el cual contiene una operación Los proyectos estratégicos responden al plan de Ordenamiento Parcial la ciudad urbanística para el automóvil.

año de 1.997, la cual entrará a destacar la ciudad humana para el Peatón y Departamento de Gerencia para el Desarrollo el día 25 de Septiembre del Esta entidad fue creada por la Gobernación de Cundinamarca,



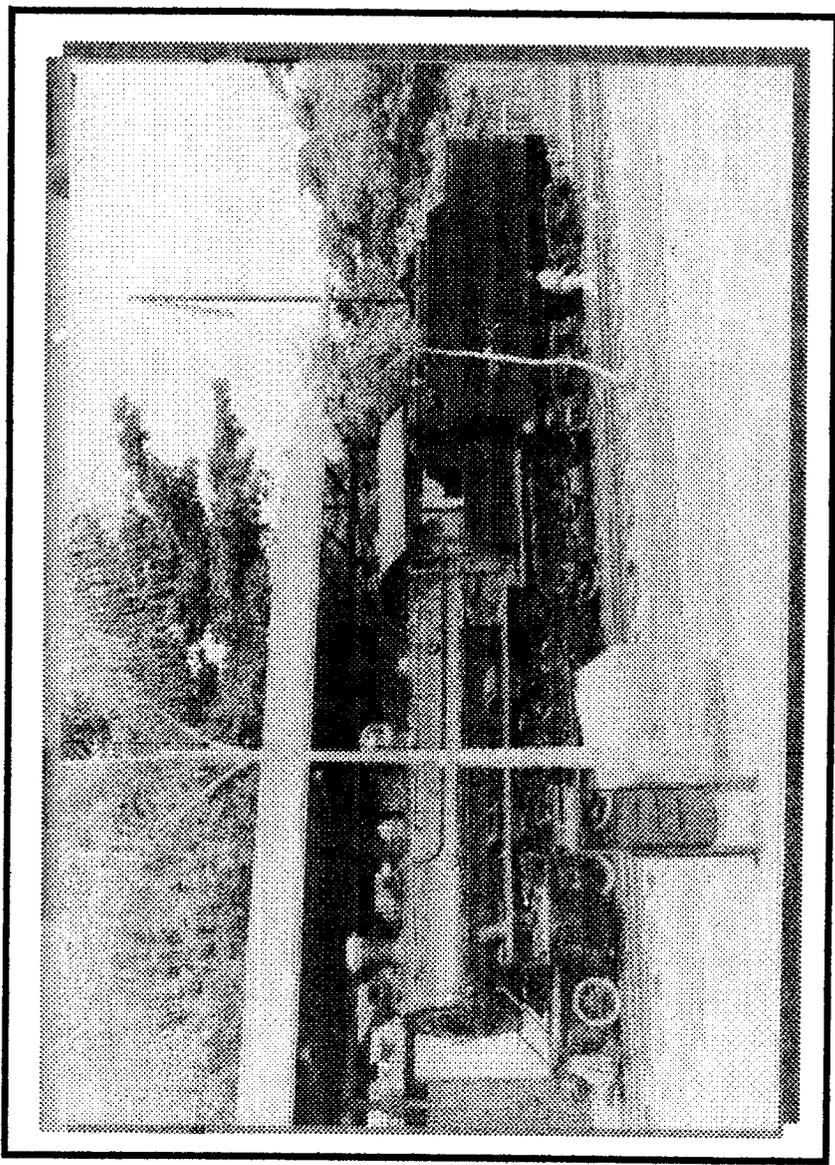
15.6. CORPORACIÓN GIRARDOT VUELVE AL RIO

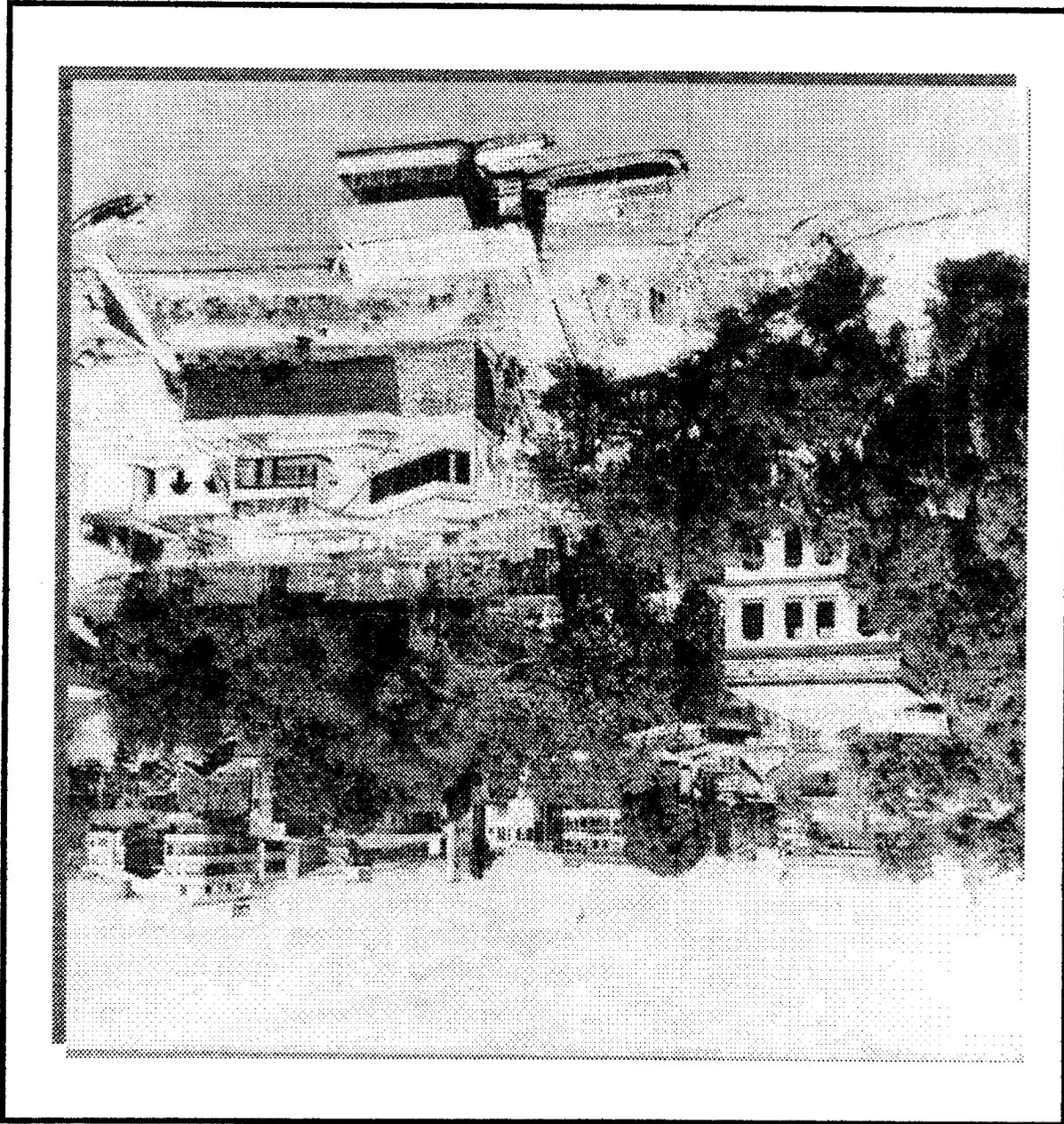
En la Avenida del Ferrocarril, se creará un MUSEO DEL FERROCARRI, cuyo objetivo fundamental es la recuperación de la memoria del ferrocarril en Girardot. A través del diseño urbano el proyecto pretende revivir el ambiente de la estación, con toda esa poética de los artefactos (relojes de pared, bancas de espera, locomotoras a vapor, vagones viejos, telégrafos, etc.) artefactos que entraran a formar parte del museo al aire libre aprovechando la conformación del espacio público en el entorno desde el Puente del Ferrocarril hasta el transbordo. Dentro de este proyecto se realizará un análisis y valoración del patrimonio existente a lo largo del corredor férreo, el cual fue declarado patrimonio Histórico mediante declaratoria de Abril 24 de 1.997.

Determinando en Girardot los sitios de interés turístico como son:

1. Avenida del Ferrocarril.
2. Puente Ospina Pérez.

3. Parque de la locomotora.





16. DESCRIPCION DEL DESTINO "GIRARDOT "

16.1. HISTORIA

Fue fundada el 9 de Octubre de 1.852, su inicio dentro del proceso histórico se dio a partir de lo que se llamo Paso del Río, para que la gente que viajaba de norte a sur y de sur a norte y occidente Colombiano. Más tarde, de dio origen de esta forma al cacero llamado la Chivateria tomado este nombre por la cría de cabras y chivas que se daba a su alrededor, el mismo día y año por medio de la ordenanza número 20, que constituyo como distrito parroquial con el nombre de Girardot al antiguo cacero.

Desde su comienzo su importancia giro alrededor de la actividad fluvial. El ferrocarril contribuyó a su desarrollo, al vincular la capital con la costa Atlántica.

16.1.1. ATRACTIVOS TURISTICOS DE GIRARDOT

Los turistas que visitan la ciudad lo hacen por encontrar un sitio adecuado a las necesidades de cada uno; para poder disfrutar de su clima (especialmente el sol), sin tener que recorrer grandes distancias, ni emplear para ello mucho tiempo; el encontrar las comodidades de la ciudad con características de descanso y de paz propicio para el cambio de ambiente, y en esto nos referimos a que

un alto porcentaje de los turistas proviene de la capital del país, para encontrar aire más puro, además de disfrutar de la gastronomía, puesto que al hallarse en esta situación geográfica cuenta con la fortuna de tener influencias típicas de otras regiones, que la gente logro ponerle su toque especial para mejorarlas como es el caso particular de los tamales, la lechona, los bizcochos de achiras etc. Ahora bien al ser una ciudad tan cercana a la capital, ha recibido inversionistas que están desarrollando proyectos turísticos y urbanísticos, que además de ser puntos de partida para el progreso de la región, atraen turistas con la curiosidad de conocer y así poder promocionar sus proyectos. De ahí la importancia de preservar la ciudad, cuidar los sitios turísticos, promover e incentivar la infraestructura hotelera y lo más importante concienciar a sus habitantes de la importancia de esta en el mapa geográfico y turístico del país.

16.2. SITUACIÓN GEOGRÁFICA DE GIRARDOT

El Municipio de Girardot se encuentra situado en la Zona Tropical hacía el Centro de la República de Colombia. Su situación en plena zona Tórrida dá a este municipio ciertas características entre las cuales están la temperatura constante a través del año y la carencia

de estaciones contando apenas con dos marcados periodos de sequía y humedad repartidos en los doce meses del año.

Localización: Esta ubicada en la parte media alta del Alto Magdalena, a la margen derecha de este río, alejado de las estribaciones occidentales de la Cordillera Oriental y en una zona de transición de la Región seca del sur a la humedad del norte de este Valle. Cuenta con una extensión de 138 Kilómetros cuadrados y a dos horas y media de la Capital de la República.

Límites:

Por el Norte: Con los Municipios de Nariño y Tocaima.

Por el Sur: Con Flandes y el Municipio del Tolima.

Por el Occidente: Con el Departamento del Tolima y parte del Municipio de Nariño.

Por el Oriente: Con el Municipio de Ricaurte (Peñalza) y en el río Bogotá.

Es de anotar que sus grandes líneas de límite están por los ríos Magdalena y Bogotá arterias que rodean con una gran cinta de agua el municipio.

16.3. DESCRIPCION FÍSICA DE LA REGION

CLIMATOLOGÍA

Esta región goza de un clima seco, sano y agradable. Se denomina técnicamente clima de Sabana periódicamente húmedo con lluvias zenitales, que es una subdivisión del clima tropical lluvioso. Como todo su territorio se encuentra por debajo de los 1000 Mts. de altura sus temperaturas son elevadas, registrándose las mas altas durante los meses de Febrero, Agosto y Septiembre.

TEMPERATURA

El municipio tiene una temperatura media de 28° centígrados, máxima de 36° centígrados y mínima de 24° grados centígrados.

ALTITUD

Girardot se encuentra a una altura sobre el nivel del mar de 289 Mts.

PLUVIOSIDAD

Se Encuentra un régimen de lluvias moderadas, distinguiéndose dos periodos lluviosos de Abril a Junio y de Septiembre a Noviembre.

HIDROGRAFIA

Hidrográficamente el municipio de Girardot, tiene como centro el río Magdalena que nace en la Laguna de la Magdalena en el macizo Colombiano al sur del país, lo recorre de sur a norte para ir a desembocar en el mar Caribe, en Bocas de Ceniza. La vida de Girardot tiene hondas raíces con esta arteria fluvial. Puede decirse que este municipio es un producto de la relación hombre – río en una constante dada por la urgencia del crecimiento regional y local.

El río Bogota lo recorre de norte a sur, desde el punto llamado Leticia (antes llamado HATO SUCIO), sirve de límites con Ricaurte, rinde sus aguas al Magdalena.

El municipio está cruzado por arroyos algunos de los cuales en altas temporadas de sequía permanecen sin agua, esos arroyos son: La Yeguera, Aguablanca, Nariño, Guabinal, San Antonio, Presidente, San Gabriel, Honda y portachuelo.

GEOMORFOLOGIA

Este municipio está conformado por tierras planas y con ligeras ondulaciones careciendo de montañas elevadas. La topografía del municipio ha facilitado el desarrollo de las vías carretables y ha

hecho posible la mecanización de su sector agrario, con un alto rendimiento en la producción y distribución.

16.4. SÍMBOLOS MUNICIPALES

Los símbolos patrios de Girardot, están representados en la Bandera, el escudo y el himno.

16.4.1. LA BANDERA:

Esta constituida por un estandarte tricolor que de arriba hacia abajo lleva los colores rojo, blanco y verde, respectivamente.

Corresponde a tres franjas respectivamente donde de la parte superior lleva el color rojo que significa la sangre que derramaron nuestros soldados combatientes en la guerra de los mil días. El blanco, la pureza de sus habitantes; y el verde, los grandes y extensos campos que rodean el municipio; conforman la otra mitad dividida en partes iguales.

16.4.2. EL ESCUDO:

En octubre de 1852 con ocasión del centenario de su creación en distrito municipal, se le dio escudo de armas, de forma española medio partido y cortinado con bordadura y divisa;

abrazado por un águila explayada, mirando hacia la diestra, símbolo del dominio y la invicta superioridad; la divisa o heraldo heráldico, sobre campo de plata que dice: SIEMPRE ADELANTE, frase afirmativa que traduce íntegramente el espíritu de progreso y el propósito indeclinable de avanzar del pueblo porteño. Del cuerpo del águila se desprenden, semejando el plumaje los lambrequines que llevan armónicamente los colores internos de la armería de los cuarteles del escudo. en color gules (rojo), que simboliza fortaleza, victoria, osadía, alteza; se encuentra la rueda de la industria y el caduceo del comercio, símbolos o armas propias y visibles de la ciudad. En el cantón SINIESTRO DEL JEFE, el color sinople (verde) que significa la esperanza, abundancia, libertad, fé, amistad, respeto y servicio; está el toro pasante con cabeza hacia la diestra del escudo, símbolo del trabajo y continencia y como arma heráldica moderna, también de riqueza ganadera aumentando su simbolismo por estar en metal del oro; en el cantón INFERIOR están los motivos naturales más conocidos de Girardot, su rio y su puente Ferroviario.

16.4.3. EL HIMNO:

Composición poética, fruto del pensamiento y la pluma del compositor ALFONSO RODRÍGUEZ MEDINA, cuyas notas y arreglo musical son creación del maestro FLORENTINO CAMACHO VALDERRAMA. Esta obra recoge en forma sublime y hermosa aquellos aspectos característicos de la ciudad, su belleza natural, las glorias y flamear de su tricolor, el amor al trabajo, orgullo de sus hijos y habitantes, todo enmarcado con el azul de sus cielos y los principios de dignidad, sencillez y el amor como el emblema de fe y libertad. A continuación la letra dice:

HIMNO DE GIRARDOT

Bajo el cielo más bello de América

Y un bastión de acuarelas sin par

Sobre el firme peñasco de arena

Abrazado por el magdalena

Que es emblema de fe y libertad.

Atanasio guerrero del Bárbula
Que sembró con audacia y valor
La mas bella y santa bandera
Flameando hacia el viento altanera
Ese nombre glorioso y sublime
GIRARDOT, GIRARDOT, GIRARDOT
GIRARDOT, GIRARDOT, GIRARDOT

Ya retumba la más bella música
En mi linda y sin par Girardot
Ostentando en sus calles soleadas
Los acacios frondosos y frescos

Que conforman heráldica rosa
En festones de rojo bellón
Girardot es hidalga y procera
Es invicta con fe y con honor
Atalaya de grandes visiones
Donde habita trabajo y progreso
Y se plasman los bellos principios
Dignidad, sencillez y el amor

16.5. ASPECTO SOCIO - ECONOMICO

El crecimiento demográfico de Girardot aparece directamente ligado a los cambios de la economía del país y de la función que ha desempeñado la ciudad en el crecimiento económico nacional. Podemos decir que el periodo de auge cafetero del país el crecimiento demográfico de Girador fue alto, una vez sentadas las bases de la industrialización nacional se inicia un conocimiento acelerado de los centros urbanos con vocación comercial y de intercambio agropecuario, tendencia que se vio reforzada por la inversión extranjera representada en industria y en medios de transporte.

Estos procesos de principio de siglo, sumados a la situación política y de violencia de los años 50 incentivaron la inmigración hacia estos centros urbanos que generaron con el tiempo una economía informal, una descompensación del crecimiento demográfico con la oferta de servicios y la igual distribución de la fuerza de trabajo y de los planes administrativos.

Es importante tener en cuenta esta evolución ya que ayuda de forma sustancial a entender los procesos internos de esta sociedad así como sus expectativas, sus referencias y su idea de progreso.

La estructura social que se presenta en Girardot es de tipo piramidal restrictiva donde la base construida por población infantil es reducida, se amplía al centro con población joven y vuelve a reducirse en el vértice con los adultos y ancianos. Esta forma de estructura permite determinar natalidad decreciente, mortalidad estable y disminución en las tasas de crecimiento de la población.

Girardot según el censo del DANE en 1.994 contaba con 82.876 habitantes, con un déficit de hombres de 3.6%. En su zona urbana se ubican 80.042 hb, frente a 2.834 hb de la zona rural, sumado esto a la población flotante promedio de 40.000 que determina su condición eminentemente urbana.

Pese a la ubicación céntrica de la zona de estudio la población residente no participa en los sectores formales de la economía, la mayoría se dedica a actividades informales y de carácter temporal.

Prevalecen los trabajos en construcción, mecánica, labores domésticas, vigilancia trabajos eventuales con el municipio en labores de aseo, venta de lýchigo, reciclaje y venta de guacales, pequeñas tiendas y expendios de cerveza.

Existen pequeñas parcelas de producción de alimentos (cerdos, aves), que distribuyen en la plaza de mercado. La pesca ya no se

considera como actividad generadora de ingresos. Una actividad de relativa importancia es la generación de carbón de leña que causa efectos ambientales y de calidad de vida.

16.6. ASPECTO CULTURAL

Sobre aspectos culturales se dio un intercambio de regiones y por esta influencia se determinaron comportamientos diferentes, dando lugar a muchas formas de expresión su entorno y su forma de vivir mezclándose el ancestro indígena, campesino, el navegante, el brasero y el comerciante extranjero (árabe).

La heterogénea conformación de la población impide su caracterización, su identificación y dispersa los anhelos, los objetivos en tanto ciudad, restringe las propuestas cívicas y genera un sentido de no pertenencia al lugar.

En la población ribereña esta diversidad cultural ha determinado ciertos comportamientos con respecto a sus experiencias y sus vivencias. La pérdida de la importancia fluvial y su relación con el río aumento la marginalidad y sus problemas se agruparon acudiendo a soluciones poco ortodoxas pero de gran creatividad y de manejo de la imaginación en cuanto al diseño y construcción de sus casas, al uso espontáneo del color y a la apropiación de las pendientes donde

pequeños espacios entre las construcciones son acondicionados tanto para departir como para criar animales.

La relación con el río condiciona totalmente su vida y sus actividades, la pesca, la playa, la recolección de leña o de frutas diversifica sus opciones económicas y genera un sentido de bienestar.

En los días del festival nacional del Turismo es de gran importancia el embarcadero turístico donde acuden la familias de esta zona para participar activamente en los eventos programados perdiendo importancia una vez concluyen los mismos. El gremio de los lancheros se ubica en el embarcadero al ofrecer un servicio mixto (recreativo o de transporte) o a departir.

16.7. ATRACTIVOS TURÍSTICOS DE GIRARDOT

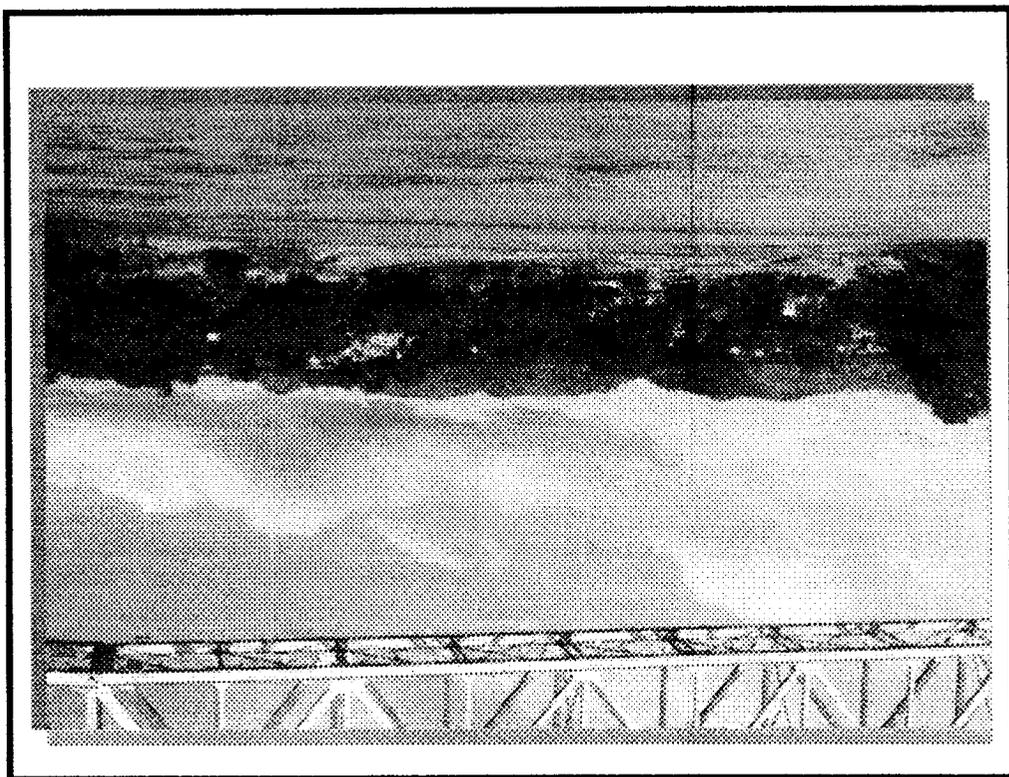
Se consideran atractivos turísticos aquellos bienes que posee una ciudad o región, relacionados con el turismo como Parques Arqueológicos, Naturales, Castillos, Catedrales, etc. que tienen como base fundamental la recreación y la distracción.

16.7.1. ATRACTIVOS NATURALES

16.7.1.1. Río Magdalena:

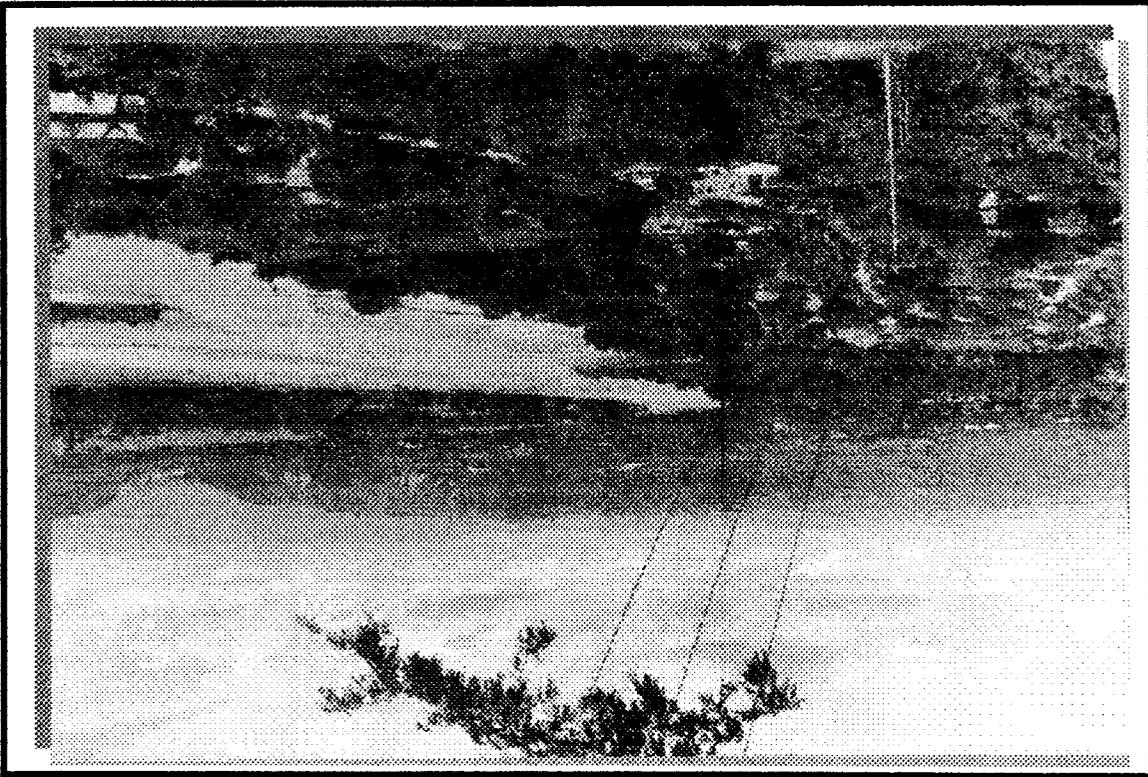
Descubierto por Rodrigo de Bastidas el 1º de Abril de 1.501, como sabemos es la principal artería fluvial del país, su longitud es de 1.558 Kms., su caudal de 8000 M3/seg., su cuenca es de 256.622 Kms cuadrados; nace en la Laguna del Buey, en el Páramo de las Papas (Macizo Andino) y termina su recorrido en Bocas de Ceniza en el Mar Caribe. Recibe las aguas de cerca de 500 afluentes entre los cuales el Cauca es el más importante y más de 5000 arroyos y quebradas. Es navegable 1.317 Kms. Recorre Girardot de norte a sur, es por eso que él depende el sustento de familias, no solo por la pesca sino también por el servicio de transporte por tales motivos Girardot se constituyo en uno de los principales puertos fluviales del país, por donde llegaba la mercancía que venia de Barranquilla y viceversa, además de ser el principal puerto de embarque para exportar nuestro café.

Antiguamente el punto de embarque de mercadería y conocido como el **puerto de las Guamos** en donde en el año de 1.873 pasó frente a este puerto por primera vez un barco llamado "el moltke" que era capitaneado por el alemán Weckbecker, este



lugar no expresa el valor que represento el desarrollo inicial de Girardot , fue construido para que los turistas tengan un lugar de esparcimiento a orillas de majestuoso río Magdalena y gocen de un hermoso panorama natural. Allí encontraran piscina y bar restaurante. En una época se realizaban allí grandes bailes con famosas orquestas, como también se llevaban a cabo los desfiles en traje de baño de las participantes al Reinado Nacional del Turismo.

Desemboca por un lado de la isla del Sol, se puede observar claramente el contraste de colores, el agua turbulenta de color cenizo y el amarillo del río Magdalena que no deja que penetren las aguas hacia el centro por las aguas que lleva.

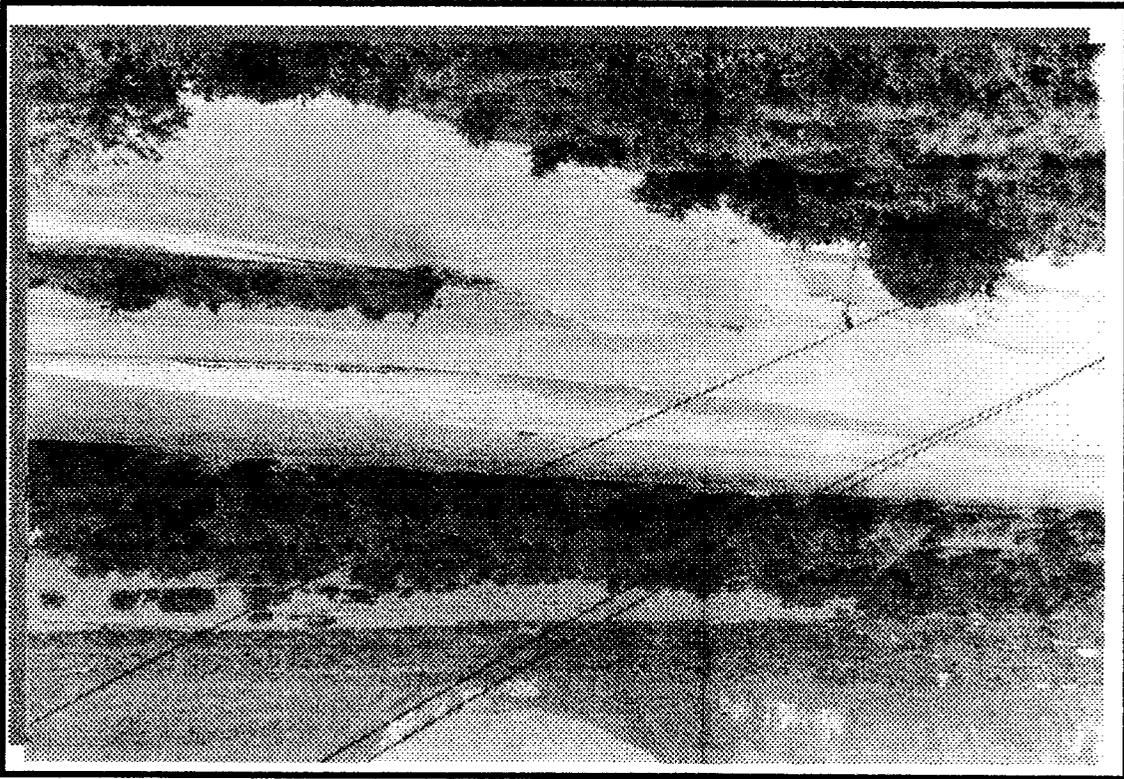


16.7.1.2. Desembocadura del Río Bogotá:

se puede disfrutar de un plato típico de la Región (Vuido de planta, actualmente funciona un balneario y restaurante donde lleva ese nombre puesto que en ese lugar se cultivaba esa

16.7.1.4. Puerto Cacao:

Por una de sus riberas corren las aguas del río Bogotá y por el otro lado las aguas del río Magdalena.



16.7.1.3. Isla del Sol:

pescado) y bebidas que refrescan a los turistas, además dotados de piscina y 4 habitaciones con ventilador.

16.7.1.5. Parque Mirador Alto de las Rosas:

Terrenos que pertenecen a la CAR, ubicado en la parte más alta del barrio alto de las Rosas, desde allí se divisa el gran valle del Tolima, parte del municipio de Ricaurte, el Aeropuerto Santiago Vila alternativo al Aeropuerto Eldorado de Bogotá. Actualmente se están llevando a cabo conversaciones con esta institución para que la Corporación de Turismo de Girardot la adquiera y pueda desarrollarlo turísticamente.

16.7.1.6. Parque de las Cavernas:

Exuberante paraje de incomparable belleza geológica, producida por la fractura o rompimiento de la montaña que formó altas paredes calcáreas naturales, algunos de 1.50 Mts de ancho, completadas por una gran variedad y abundancia de material vegetal, especialmente de helechos, musgos, líquenes, así como gigantescas ceibas y cauchos blancos. En la actualidad el Dr. Adolfo Moncaleano se encuentra trabajando

para desarrollar allí un importante proyecto Ecoturístico junto con la Universidad Externado de Colombia.

16.7.1.7. Bosques de Aguas Blancas:

Se encuentra a cinco minutos del Estadio Municipal, esta hermosa reserva forestal, bañada por pozos de agua azufrada por viejos caminos que la circundan.

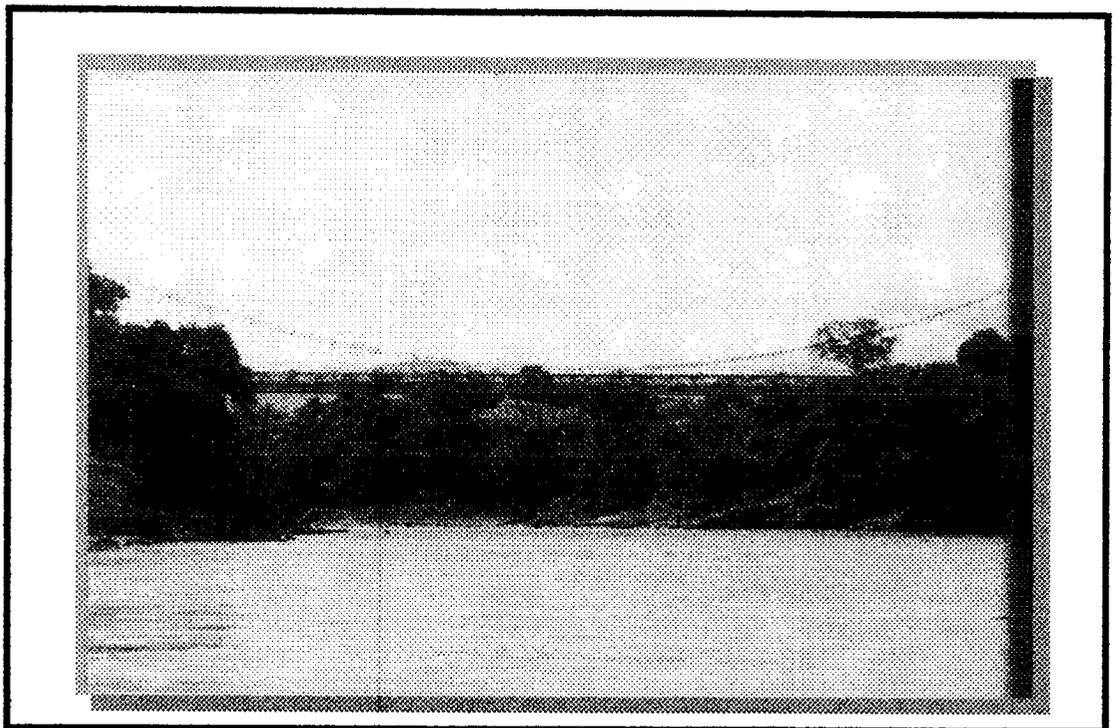
16.7.2 ATRACTIVOS CULTURALES E HISTORICOS

16.7.2.1. Casona de Santa Helena:

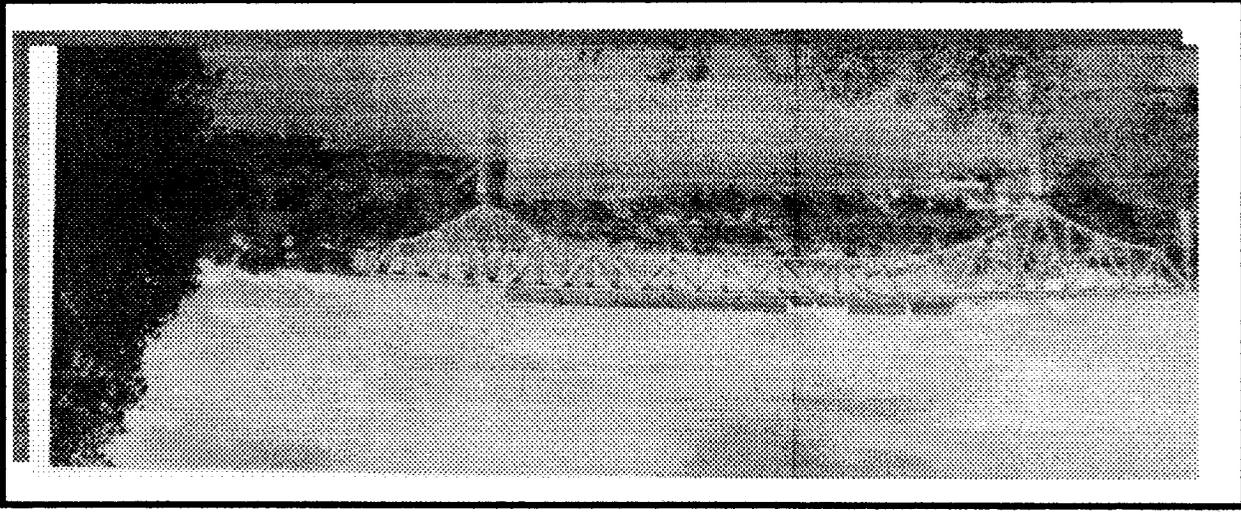
Construida como casa de campo de la familia de don Ramón Bueno, gamonal de la ciudad y quién donó parte de los terrenos donde está ubicada hoy Girardot. Su arquitectura muy particular de esa época y de la región se caracteriza por tener paredes en bahareque gruesa con techos de paja, ventanas pequeñas en madera sin rejas, evocando las construcciones campesinas y rodeadas por grandes corredores cubiertos y alares donde se podía preciar bien cuidados los jardines de grandes árboles frutales.

16.7.2.2. Puente Ospina Pérez:

El puente para automotores bautizado "OSPINA PEREZ", está construido a 420 Kms. del nacimiento del río Magdalena, siendo uno de los más importantes del país; por el atraviesa la carretera Panamericana, uniendo el norte con el sur del macrosistema vial Colombiano y juntando al Tolima con Cundinamarca. Sirve de peatonal o cruce urbano entre Flandes, la bella población del "VIUDO DE PESCADO " y Girardot la ciudad de las "ACACIAS". El Ingeniero Arturo Quiñónez Ortega terminó la Construcción y lo puso al servicio en el año de 1.950.



Espectacular obra de ingeniería, no solo por su calidad, logró la comunicación de los ferrocarriles de Cundinamarca con los del Tolima, Huila y Valle, contribuyendo al desarrollo económico de la región. Nos da una inolvidable vista del río



16.7.2.4. Puente ferreo:

Carrizosa.

16.7.2.3. Casa de la Aduanilla y Bases del Puente Real:
El puente real es una de las obras más importantes de la época que vino a solucionar el problema de tránsito, uniendo los departamentos de Cundinamarca y Tolima, denominado más tarde puente viejo, su construcción tuvo lugar el día 20 de Septiembre de 1.882 por los señores Camillo Antonio y Gonzalo

Magdalena y de sus alrededores, lo hace uno de los más importantes y visitados atractivos con que cuenta la Ciudad. Lo constituye un aro central, formado entre los estribos principales, sobre 52 bases de mampostería, con 130 metros de luz, un viaducto de 150 metros de la ribera izquierda y otro de 121 metros en la derecha, una elevación de 32 metros sobre el nivel ordinario de las aguas y una longitud total de 466.30 metros; la plataforma tiene 6.10 metros de ancho, repartida entre dos paralelas laterales para peatones y el tramo central para la línea férrea, el consto aproximado del puente fue \$1.300.00.00 y su inauguración se llevó a cabo el 1º de Enero de 1.930. Constructores: Sir. W.G. ARMSTRONG – WHITWORD & COMPANY LTDA. Ingenieros: E.S. NEEDHAM – G. de BARSY. Interventores: LUIS LOBO GUERRERO – T. VARGAS SICARD.

16.7.2.5. Estación del Ferrocarril:

Construida a principios de siglo y sede durante muchos años de las oficinas generales de los ferrocarriles siendo esta una de las mejores construcciones de la ciudad, por el trabajo arquitectónico de sus columnas. Puertas y ventanas. Será de la

Corporación de Turismo de Girardot y la Casa de la Cultura con un salón múltiple de exposiciones.

16.7.2.6. Iglesia San Miguel:

Funciona desde el año de 1.866, pero administrada desde el año 1.925 actuando en primer término el Dr. Federico Martínez. Construida en estilo Gótico en adobe, aun conserva su fachada y culmina con una aguja central que se divisa a gran distancia. En su interior se admira el trabajo en madera tallada a mano por artesanos de la época. Es la primera parroquia de la ciudad.

16.7.2.7. Plaza de Mercado:

En el año de 1.945, el Dr. ALBERTO LLERAS CAMARGO, creó la ley 57 de Dic. 20 de 1.946, donde se autoriza la construcción de una nueva plaza, dando inicio a la obra en Enero de 1.947 por el arquitecto **Leopoldo Rother** y dándose al servicio el 28 de Diciembre de 1.952.

La actual estructura de 3 niveles con imponentes columnas en V, se caracteriza por sus amplias y descubiertas áreas que por su diseño y funcionalidad la hacen una de las más hermosas

del país. En el año de 1.990 fue declarada Monumento Nacional.

16.7.2.8. Catedral:

Su diseño moderno, la amplitud y la frescura de su interior hacen que sea un sitio obligado de peregrinación y visita. Fue inaugurada el 16 de Diciembre de 1.978 siendo obispo de la diócesis Monseñor Jesús Maria Coronado Caro.

16.7.2.9. Complejo Turístico el Peñón:

Exclusivo y lujoso complejo turístico del país, compuesto por condominios, hoteles, clínicas, centros comerciales, casinos, lagos, deportes náuticos, piscinas, bosques, campos de Golf y seguridad.

16.7.3. EVENTOS PROGRAMADOS EN GIRARDOT

16.7.3.1. Reinado Nacional del Turismo:

Sin lugar a dudas es el evento más importante que se realiza no solo en la ciudad sino en el Departamento y en donde las bellezas de la mayoría de las regiones del país se reúnen en el puente del día de la raza y que casi siempre coincide con el aniversario de la ciudad que

es el 09 de Octubre, a mostrar lo más importante de cada departamento y a disfrutar como siempre lo hacen, de la hospitalidad, el cariño y la admiración de toda una ciudad. En este evento son tradicionales los desfiles y la velada de elección y coronación, todo esto en medio de orquestas, shows y espectáculos para todos los gustos.

16.7.3.2. Carrera Atlética Ciudad de Girardot:

Una de las más importantes carreras del calendario nacional en la que ha tomado parte los mejores atletas del país. Se celebra en los primeros días del mes de Enero.

16.7.3.3. Mercado Nacional Artesanal y Microempresarial:

Evento importante donde se reúnen los grandes artesanos del país, con las diferentes muestras de la artesanía nacional como son el trabajo de la cestería, cerámica, barro, etc., se celebra en Semana Santa.

16.7.3.4. Clásica Nacional Ciudad de Girardot:

Año tras año esta competencia a contado con el respaldo de los mejores equipos de ciclismo del país incluida dentro de las pruebas

patrocinadas por la Alcaldía Municipal y juzgada por la Federación Colombiana de Ciclismo.

16.7.3.5. Festival del Río:

Una de las festividades más importantes de la ciudad, en la que sus habitantes hacen anualmente un reconocimiento a nuestro río Magdalena con competencia de canotaje, canoas, natación y neumáticos: Causa siempre gran admiración la revista militar que presenta para esa época la X BRIGADA AEROTRANSPORTADA DE TOLEMIADA. Este evento se celebra en el mes de Junio.

16.7.3.6. Festival Turístico – Reinado Señorita Girardot:

Fiestas tradicionales de la ciudad y que culminan con la elección de la señorita Girardot. En ella es característico el folclor y la alegría de una tierra donde sus habitantes disfrutan de manera sin el colorido de sus desfiles y sus fiestas. Se realiza a mediados del mes de Septiembre.

16.7.3.7. Feria Comercial Equina Grado A:

Está feria viene celebrándose sin interrupción desde el 15 de Marzo de 1.908, siendo la pionera de ésta clase de eventos. Se realiza el 5

al 10 de Diciembre de cada año y es considerada como una de las más importantes del país por las transacciones que allí se realizan.

17. PROPUESTA REACTIVACION DEL TURISMO FERREO ENTRE BOGOTA Y GIRARDOT

17.1. ANTECEDENTES

Buscando atraer al usuario y retomar las tradiciones del tren como medio de transporte y poder disfrutar un paseo en familia, sin tener que sufrir las incomodidades de los trancones, ocasionados por la cantidad de vehículos que se desplazan entre Bogotá y Girardot, especialmente en los puentes y fines de semana, transformando las costumbres de los usuarios en cuanto al uso del tren frente al bus y el automóvil, fijando un nicho de mercado entre la clase media, los estudiantes tanto de universidades, como de colegios y jardines, personas de la tercera edad para las cuales será mucho más cómodo viajar por este medio que por los convencionales, a las cajas de compensación las cuales pueden anexar a sus programas el uso de

este medio de transporte siendo más rápido, seguro y confiable que cualquier otro, dar a conocer la flora y fauna durante el recorrido, la cual es muy rica. De igual modo se busca la recuperación de las estaciones férreas siendo éstas patrimonio Nacional, y las cuales conservan una de las mejores arquitecturas de Sur América.

Brindar a los usuarios otro tipo de turismo como es el ecológico el cual se encuentra dentro del recorrido en algunos pueblos intermedios, teniendo actividades para realizar en cada uno de estos.

Contar con el apoyo de las entidades Gubernamentales las cuales participan activamente en el desarrollo de este proyecto como son:

- MINISTERIO DE TRANSPORTE
- CORPORACION GIRARDOT VUELVE AL RIO.
- ALCALDIAS DE MUNICIPIOS Y CIUDADES DEL RECORRIDO
- FERROVIAS.

17.2. PROGRAMAS TURISTICOS

17.2.1. CONOZCAMOS GIRARDOT

3 NOCHES Y 4 DIAS

DIA 1º.

Salida a las 7.00 pm, desde la Estación de la Sabana (Bogotá), con destino final la ciudad de Girardot, en el vagón restaurante del tren se puede degustar de una deliciosa y Romántica cena, continuaremos el recorrido por el corredor férreo llegando a la primera Estación que se encuentra ubicada en el Municipio de Cachipay, luego pasaremos por los Municipios de Apulo y Tocaima, teniendo como destino final la Ciudad de Girardot, durante el corrido se conocen las diferentes actividades que se pueden realizar en un fin de semana en lugares cercanos a Bogotá.

Llegada y traslado al hotel seleccionado, Alojamiento y noche libre.

DIA 2º .

Desayuno, visita a la ciudad, conociendo los lugares de mayor interés turístico como son: **Parque de las Cavernas, Casona de Santa Helena, Casa de la Aduanilla y Bases del Puente real, Puente**

Ospina Pérez, Plaza de Mercado, Catedral, Complejo Turístico el Peñón.

Tarde libre para disfrutar de las mejores piscinas de la ciudad y en las horas de la noche rumba en Chiva conociendo el **Mirador del Alto de las Rosas**, ambientado por grupo Típico de la Región.

DIA 3º.

Desayuno en el hotel. Traslado al **Embarcadero** para realizar un paseo en lancha por el río Magdalena hasta la isla del amor, donde se podrá degustar de un plato típico de la región (viudo de pescado). Tarde libre. Cena y rumba en una de las mejores discotecas de la ciudad. Alojamiento.

DIA 4º.

Desayuno, se realizará el cruce del Puente Férreo para conocer el Municipio de Flandes. Resto de la mañana libre para poder organizar el regreso a la ciudad de origen. A las 6.00 pm, tomaremos el tren de regreso a la ciudad de Bogotá.

17.2.2. A DIVERTIRNOS EN GIRARDOT

7:00 a.m. Salida de Bogotá con destino final la ciudad de Girardot.

9:30 a.m. Llegada a la estación, visita al Río Magdalena y cruce peatonal por el Puente Férreo una de las más grandes obras de la arquitectura Colombiana, de igual modo encontraremos el Municipio de Flandes donde podemos observar y adquirir souvenirs.

10:30 a.m. traslado al Piscilago donde disfrutaremos de un día lleno de sol, piscina y muchos lugares que visitar dentro del Centro Recreacional, a las

6.00 pm tomaremos el tren de regreso a nuestra ciudad de origen.

17.2.3. SPA EN GIRARDOT

7:00 am Salida de Bogotá con destino final la ciudad de Girardot.

9:30 am. Llegada a la estación y traslado a los termales Casa Blanca, ubicados en el Municipio de Nilo donde disfrutaremos de un delicioso día de barro.

11.00 am. masajes y mascarillas

1:00 pm. Disfrutaremos de un delicioso almuerzo con una dieta balanceada.

2:00 pm. Resto de la tarde libre para disfrutar de baños termales.

6.00 pm tomaremos el tren de regreso a nuestra ciudad de origen.

18. PROPUESTA No 2 PLANES TURISTICOS BOGOTA

18.1. 3 DIAS EN BOGOTA

DIA 1º.

Salida a las 7.00 am, de la ciudad d Girardot con destino la Ciudad de Bogotá, en el Vagón Restaurante disfrutaremos de un desayuno Santafereño, se recorrerán los siguientes municipios: Tocaima, Apulo y Cachipay. Llegada a la estación de la Sabana. Traslado al hotel seleccionado. Alojamiento y salida hacía el parque **MUNDO AVENTURA**, en las horas de la noche cena en el hotel, y city tour por la ciudad teniendo como punto final la Calera y disfrutando de una de las mejores panorámicas nocturnas de la ciudad. Alojamiento

DIA 2º.

Desayuno y traslado al parque recreativo **Salitre Mágico**, el cual cuenta con la Montaña Rusa más moderna de nuestro País, al igual que la rueda de Chicago más alta. Cena en el Restaurante Monasterio el cual se encuentra, ubicado en el cerro de Moserrate, tomando el periférico como medio de transporte. Alojamiento

DIA 3º.

Desayuno y traslado al **Centro interactivo MALOKA**, en las horas de la tarde traslado a la estación de la sabana para tomar el tren que partirá hacia la ciudad de Girardot a las 3.30 pm.

18.2. CONOCE Y APRENDE EN BOGOTA

Salida hacia la Ciudad de Bogotá, en la estación de la Sabana tomaremos el transporte que nos llevara hasta el centro **Interactivo MALOKA** "lo ultimo en ciencia interactiva", donde se podrá disfrutar de Películas como:

VERTIGO: Conocimiento de los animales Neolíticos.

EVEREST: Muestra como un grupo de expedición logra llegar a la cima de este monte.

HASTA EL LIMITE: Muestra el Cuerpo Humano en su forma interna hasta la ultima de sus vértebras.

También dotado de un café Internet, Cafetería y Tienda de Regalos.

Luego de un delicioso almuerzo los llevaremos a disfrutar del Parque conocido como el **Museo de los Niños:**

Es un gran laboratorio donde puedes aprender algo sobre ciencia, tecnología y arte mientras se divierten.

7:00 pm. regreso hacia la ciudad de origen.

GLOSARIO

1. **RIALES:** conocidos hoy en día como rieles, carril de una vía férrea.
2. **ESCUADRA:** Pieza de hierro en forma de L o T, para asegurar una ensambladura.
3. **TRAVIESAS:** Madero colocado perpendicularmente a la vía férrea en que se asientan los rieles.
4. **VOLANTE:** Organo generalmente circular, que sirve para dirigir los movimientos de las ruedas de un vehículo por medio de un engranaje o una transmisión.
5. **ARBOL DE TRANSMISIÓN:** Eje que sirve para recibir o transmitir el movimiento en las máquinas.
6. **HIPOMÓVIL:** Vehículos tirados por caballos.

CONCLUSIONES

1. El presente trabajo brinda un apoyo a la recuperación del tren como medio de transporte turístico masivo logrando el descongestionamiento de las vías de acceso a la ciudad de Girardot y Bogotá.
2. Con el tren se incrementa el turismo como la base de la economía de la región, puesto que con su funcionamiento se recorren sectores con una gran variedad de climas, flora y fauna olvidadas hasta el momento.
3. El tren como ente encadenador de ciudades, permite brindarle al pasajero un mejor servicio a menor costo y con un alto nivel de calidad.
4. Mediante el desarrollo de esta tesis nos damos cuenta que nosotros como Administradores de Aerolíneas y Agencias de Viajes, nos podemos desarrollar profesionalmente en diferentes campos, no solo en el ramo de las agencias de viajes, aerolíneas y hoteles, que los conocimientos adquiridos durante nuestra carrera se pueden aplicar de diferentes áreas; como es la búsqueda de nuevas alternativas en la promoción de nuestro turismo, en este caso la ciudad de Girardot.

BILIOGRAFIA

CUTHBERT, Hami Ellis. Trenes una historia.

ARCHIVO GENERAL DE LA REPUBLICA, Ferrocarriles

ORTEGA DIAZ, Alfred. Ferrocarriles Colombianos. Tomo I y II

VALDES LESACA, Cristina Lucia. Ferrovias por la senda del tren perdido

AUTORES VARIOS. Hombres espacio y tiempo.

ED. PLANETA, Reportaje de la Historia de Colombia.

ED. AGUILAR, Atlas Universal.

INSTITUTIO CLOMBIANO DE CULTURA, Programa de Reciclaje.

REVISTA AMERICAS WASHINGTON, 2 de Febrero de 1.979.

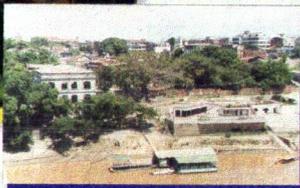
MURCIA, Carlos. Arquitectura y Estadística.

REVISTA LAMPARA BOGOTA, de Julio a Septiembre de 1.984.

WHITE, Sally. Andinismo sobre rieles.

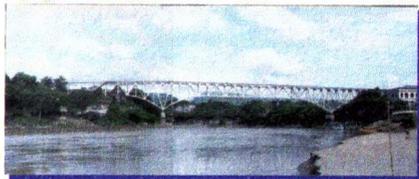
ARIAS DE Greiff, Gustavo. A todo vapor en 1.984.

GIRARDOT DE ENSUEÑO



A DIVERTIRNOS EN GIRARDOT

Salida de Bogotá a las 7.00 am con destino a la ciudad de Girardot, llegada a la estación, visita al Río Magdalena, cruce peatonal por el Puente Férreo una de las más grandes obras de la arquitectura Colombiana, de igual modo encontraremos el Municipio de Flandes donde podemos observar y adquirir souvenirs, traslado al Piscilago donde disfrutaremos de un día lleno de sol, piscina y muchos lugares que visitar dentro del Centro Recreacional, a las 6.00 pm tomaremos el tren de regreso a nuestra ciudad de origen.



3 NOCHES 4 DIAS

DIA 1º.

Salida a las 7.00 pm Estación de la Sabana Bogotá - Girardot, deGustando de una deliciosa y Romántica cena destino final la Ciudad de Girardot



Llegada y traslado al hotel seleccionado Alojamiento y noche libre.

DIA 2º .

Desayuno, visita a la ciudad, conociendo los lugares de mayor interés turístico como son: **Parque de las Cavernas, Casona de Santa Helena, Casa de la Aduanilla y Bases del Puente real, Puente Ospina Pérez, Plaza de Mercado, Catedral, Complejo Turístico el Peñón.**

Tarde libre para disfrutar de las mejores piscinas de la ciudad y en las horas de la noche rumba en Chiva conociendo el **Mirador del Alto de las Rosas**, ambientado por grupo Típico de la Región.

DIA 3º.

Desayuno en el hotel. Traslado al **Embarcadero** para realizar un paseo en lancha por el río Magdalena hasta la isla del amor, donde se podrá degustar de un plato típico de la región (viudo de pescado). Tarde libre. Cena y rumba en una de las mejores discotecas de la ciudad. Alojamiento.

DIA 4º.

Desayuno, se realizará el cruce del Puente Férreo para conocer el Municipio de Flandes. Resto de la mañana libre para poder organizar el regreso a la ciudad de origen. A las 6.00 pm, tomaremos el tren de regreso a la ciudad de Bogotá.



DÍA DE SPA EN GIRARDOT

7:00:A.M. Salida de Bogotá con destino Girardot. ESTACIÓN DE LA SABANA

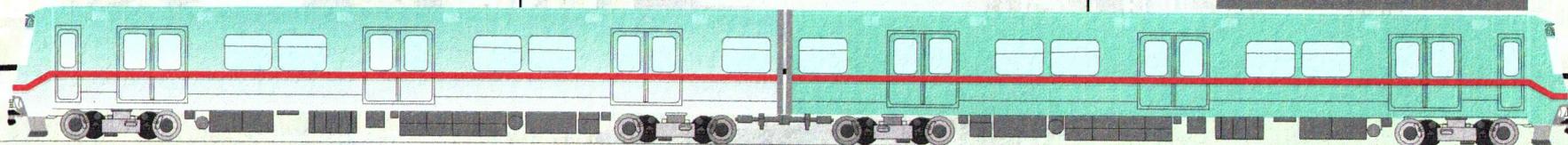
9:30 A.M. Traslado estación de GIRARDOT al Piscinas Termales de Casa Blanca en el municipio de NILO.

11:00 A.M. Sección de Masajes corporales y Mascarillas

1:00 P.M Almuerzo tipo buffet diseñado bajo una dieta balanceada para el bienestar de nuestros clientes.

2:30 P.M. Tarde libre de recreación dirigida.

6:00 P.M. Salida de la estación de GIRARDOT con destino a BOGOTA.



CONOCE Y APRENDE EN BOGOTA

Salida hacia la Ciudad de Bogotá, en la estación de la Sabana tomaremos el transporte que nos llevara hasta el centro **Interactivo MALOKA** "lo ultimo en ciencia interactiva", donde se podrá disfrutar de Películas como:

VERTIGO: Conocimiento de los animales Neolíticos.

EVEREST: Muestra como un grupo de expedición logra llegar a la cima de este monte.

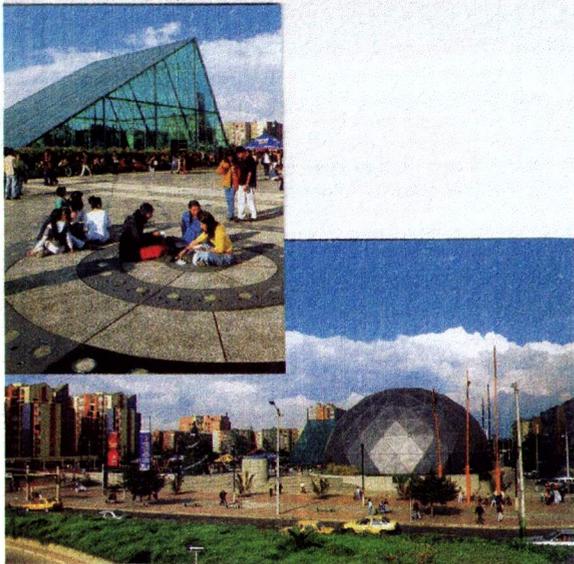
HASTA EL LIMITE: Muestra el Cuerpo Humano en su forma interna hasta la ultima de sus vértebras.

También dotado de un café Internet, Cafetería y Tienda de Regalos.

Luego de un delicioso almuerzo los llevaremos a disfrutar del Parque conocido como el **Museo de los Niños:**

Es un gran laboratorio donde puedes aprender algo sobre ciencia, tecnología y arte mientras te diviertes.

7:00 pm. regreso hacia la ciudad de origen.



3 DIAS EN BOGOTA

DIA 1º.

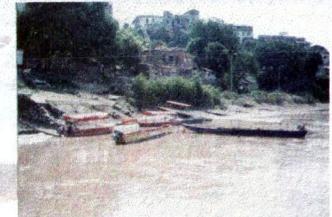
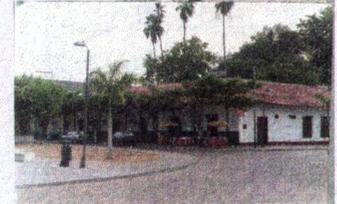
Salida de la ciudad de Girardot, en el Vagón Restaurante disfrutaremos de un desayuno Santafereño, recorriendo los municipios: Tocaima, Apulo y Cachipay. Llegada a la estación de la Sabana. Traslado al hotel seleccionado, salida hacia el parque **MUNDO AVENTURA**, en las horas de la noche cena en el hotel, y city tour por la ciudad teniendo como punto final la Calera y disfrutando de una de las mejores panorámicas nocturnas de la ciudad.

DIA 2º.

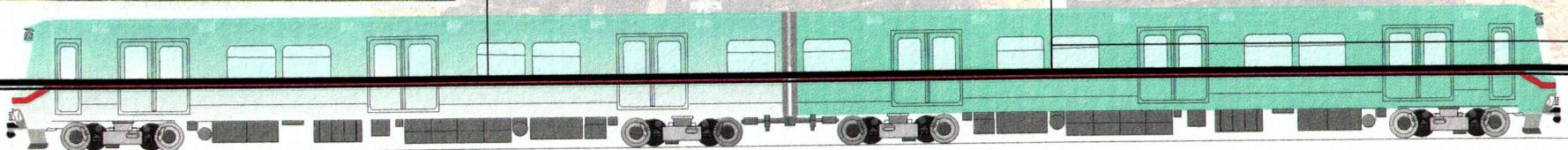
Desayuno traslado al parque recreativo **Salitre Mágico**, el cual cuenta con la Montaña Rusa más moderna de nuestro País, y la rueda de Chicago más alta. En Monserrate cena en el Restaurante Monasterio, tomando el periférico como medio de transporte.

DIA 3º.

Desayuno y traslado al **Centro interactivo MALOKA**, en las horas de la tarde regreso hacia la ciudad de Girardot.



GIRARDOT
DE
ENSUEÑO



ANEXO No. 2 CUADRO DE HOTELES QUE PRESTAN SERVICIO EN GIRARDOT

NOMBRE HOTEL	SERVICIOS HOTELEROS														
	Restaurante	Bar	Room Ser.	Piscina	Parqueadero	Lavanderia	Discoteca	Casino	Juegos Inf.	T.V. Parabo.	Salon Conf.	Cajilla de Seg.	Trans Aerop.	Gimnasio	Sauna y Turco
Girardot Resort hotel	X	X		X	X	X	X		X	X	X	X			
Hotel Bachue	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X				
Hotel la Barra	X	X	X												
Hotel la Cascada	X	X	X	X	X	X			X	X					
Hotel Lagomar el Peñón	X	X	X	X	X	X			X	X	X		X		
Hotel Tocarema	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X



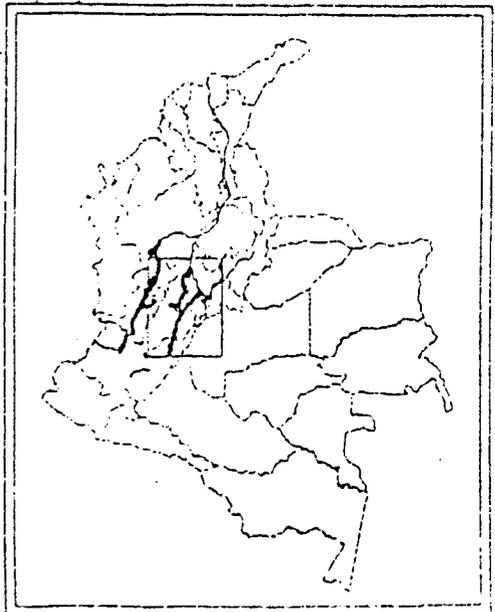
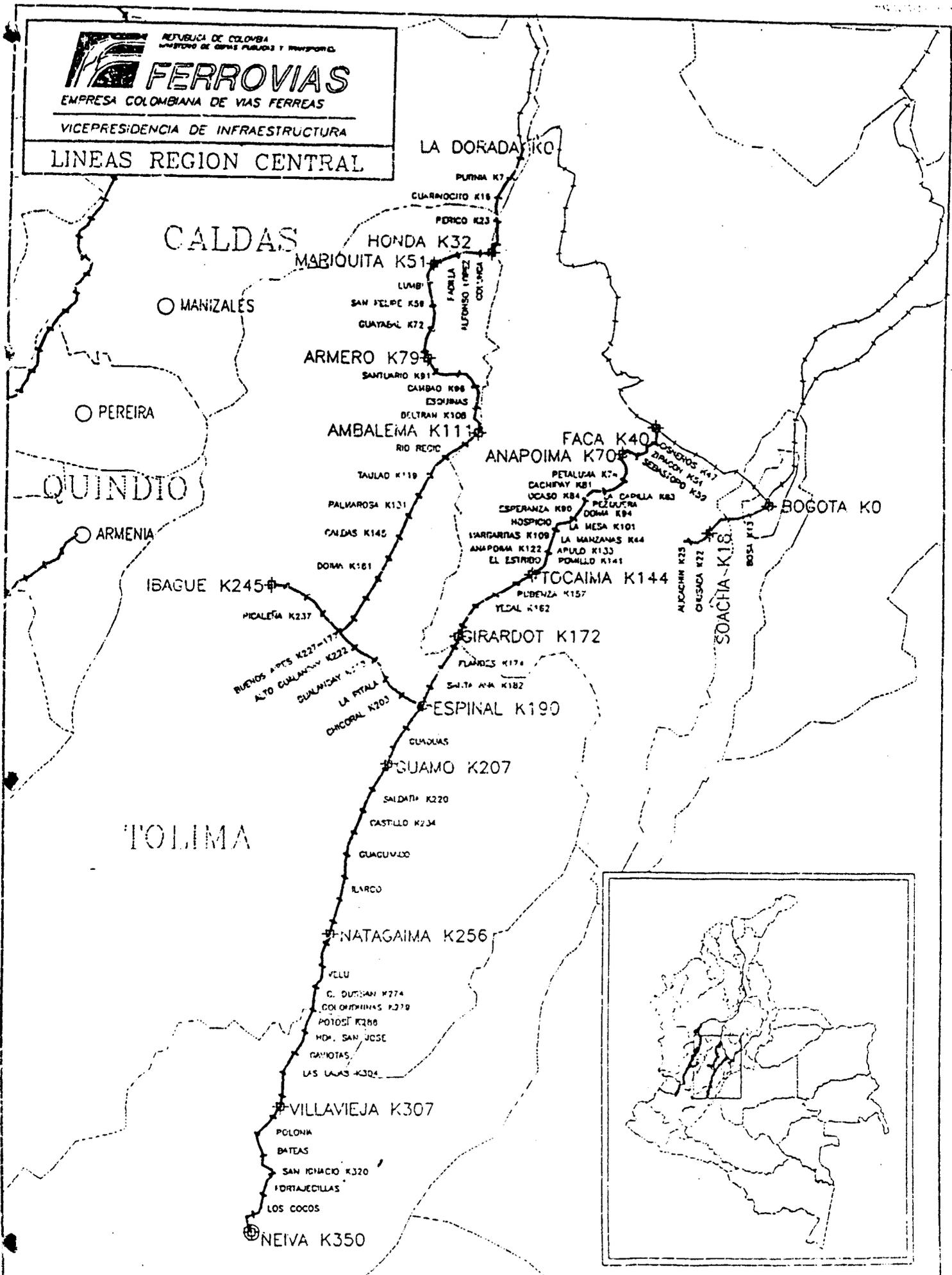
REPUBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

FERROVIAS

EMPRESA COLOMBIANA DE VIAS FERREAS

VICEPRESIDENCIA DE INFRAESTRUCTURA

LINEAS REGION CENTRAL



CALDAS

MANIZALES

PEREIRA

QUINDIO

ARMENIA

TOLIMA

LA DORADA KO

PURIMA K7

CUARNOCITO K18

PERICO K23

HONDA K32

MABIOUITA K51

LUMB

SAN FELPE K58

GUAYABAL K72

ARMERO K79

SANTUARIO K81

CAMBAO K98

ESQUINAS

DELTRAN K108

AMBALEMA K111

RIO NEGRO

TAULAD K118

PALMAROSA K131

CALDAS K142

DOMA K161

IBAGUE K245

PICALERIA K237

BUENOS APTOS K227-117

ALTO GUANAJAY K222

GUANAJAY K222

LA PITALLA

CORCORAL K203

GIRARDOT K172

PLANES K174

SANTA ANA K182

ESPINAL K190

GUADUAS

GUAMO K207

SALDADA K220

CASTILLO K234

GUACUMBO

EL ARCO

NATAGAIMA K256

VELLO

C. DUTRAN K274

COLOMBIANAS K279

POTOSI K288

HDP. SAN JOSE

RAMOTAS

LAS LAJAS K304

VILLAVIEJA K307

POLONA

BATEAS

SAN IGNACIO K320

FORTALECILLAS

LOS COCOS

NEIVA K350

FAKA K40

ANAPOIMA K70

PETALUM K7

CACHIVAY K81

UCASO K84

ESPERANZA K80

HOSPICIO

MARGARITAS K108

ANAPOIMA K122

EL ESTIRIDO

ATOCAIMA K144

PUBENZA K157

YCAL K162

OSANDROS K47

ZINACON K51

SEBASTIANO K39

LA CAPILLA K83

PEZUELA

DOMA K84

LA MESA K101

LA MANZANAS K64

APULO K133

POMELLO K141

ALCACHIN K25

GUASACA K22

SOACHA K18

BOSA K13

BOGOTA KO