

Estudios históricos

Municipio de Girardot, Cundinamarca, centro económico durante el desarrollo del transporte en Colombia (1850 -1950)

Municipality of Girardot, Cundinamarca - Economic Hub During the Development of Transportation in Colombia (1850-1950)

Recibido: 27 de noviembre de 2024

Aceptado: 12 de mayo de 2025

DOI: [10.22517/25392662.25730](https://doi.org/10.22517/25392662.25730)

pp. 58-89

 **Sandra Milena Alba Sanabria***
salbasanabria@gmail.com

 **Juan Mauricio González Contreras****
jmauricio.gc2@gmail.com

 **Jaime Eduardo Reyes Martínez*****
jaime.reyes@unibague.edu.co

Licencia Creative Commons
Atribución/Reconocimiento-
NoComercial-SinDerivados 4.0
Internacional — CC BY-NC-ND 4.0.



* Profesional del Instituto de Desarrollo Regional e Investigadora del grupo Rastro Urbano de la Universidad de Ibagué. Politóloga de la Universidad del Tolima.

** Asistente de investigación - Instituto de Desarrollo Regional - Universidad de Ibagué

*** Universidad de Ibagué.



Resumen

El documento analiza el reposicionamiento de Girardot, municipio estratégicamente ubicado en la región del Alto Magdalena, en el departamento de Cundinamarca, Colombia, como un polo de desarrollo en la región central del país. El análisis parte de un recorrido por su historia durante el primer siglo de existencia, periodo en el que se implementaron los principales proyectos de conectividad nacional: la navegación a vapor, el ferrocarril y la aviación. Estos avances impulsaron una dinámica comercial importante para la región circundante. La metodología consistió en la revisión de documentos oficiales e investigaciones previas, los cuales evidencian que, a partir de la segunda mitad del siglo xx, los cambios políticos incentivaron el transporte automovilístico, lo que llevó a una transformación de la actividad económica del municipio hacia el turismo, tendencia que se mantiene hasta la actualidad.

Keywords: Girardot, navegación a vapor, ferrocarril, aviación.

Abstract

This paper analyzes the repositioning of Girardot, a municipality strategically located in the Alto Magdalena region of the department of Cundinamarca, Colombia, as a development hub in the central region of the country. The analysis begins with a historical overview of its first century of existence, a period during which key national connectivity projects—steam navigation, railways, and aviation—were implemented. These developments fostered significant commercial activity in the surrounding region. The methodology involved a review of official documents and prior research, which demonstrate that, from the second half of the 20th century onwards, political changes promoted automobile transportation, leading to a shift in the municipality's economic focus toward tourism—a trend that continues to the present day.

Palabras clave: Girardot, steam navigation, railroad, aviation.

Introducción

El documento presenta una revisión de los primeros 100 años de existencia del municipio de Girardot, a partir de su fundación en 1852, en términos de desarrollo comercial basado en la economía del transporte como eje estructurante de los tipos de servicios económicos prestados. Es decir, la tipología de negocios incentivados correspondía a la demanda y fluidez de pasajeros y mercancías que circulaba en el puerto de Girardot, y que fue mutando según los tipos de transporte que se desarrollaban. Los servicios comerciales más representativos fueron propiedad de extranjeros, lo que refleja la incipiente economía del país. En orden cronológico las principales empresas fueron: comercializadoras de café y tabaco, servicios de mensajería, ferias y hoteles de socios internacionales.

De esta forma, el texto presenta una colección de enunciados sobre la manera como investigaciones anteriores han narrado la vida económica y comercial de Girardot; así como los desarrollos de transporte y la comunicación que, aunque estructurantes de las demás,

Estudios históricos

DOI: <https://doi.org/10.22517/25392662.25730>

también se constituyen en empresas rentables en el poblado. El desarrollo metodológico se guio por una revisión histórica de fuentes primarias, como documentos de estado, decretos, actas, crónicas de viaje y material fotográfico de la época; además, fuentes secundarias de investigaciones históricas, políticas y económicas sobre la ciudad, que detallan la evolución de Girardot hasta convertirse en una ciudad moderna iniciado el siglo xx.

La invención de la investigación consiste en problematizar esas principales actividades comerciales con la actualidad, pues el protagonismo económico de la ciudad puerto se ha relegado. El municipio se encuentra desconectado comercialmente de municipios aledaños, factor que fue el principal dinamizador de su desarrollo en este siglo, al hacer uso de su posición privilegiada geográficamente para conectar la región circundante.

El poblado de Girardot fue centro de procesos importantes de desarrollo económico y mejora de la infraestructura en la región central del país durante la segunda mitad del siglo xix e inicios del siglo xx. Desarrollo que en el presente documento se ha subdividido en dos periodos: Un primer momento de impulso a la ciudad (1860-1930), cuando toma fuerza la navegación a vapor en el país, y algunos empresarios impulsan este lugar como puerto comercial, posteriormente la ciudad es priorizada por el gobierno para el desarrollo del ferrocarril y más tarde de la aviación; y un segundo momento de declive económico y transformación (1930-1960), cuando las actividades económicas del transporte disminuyen, especialmente la navegación fluvial y el ferrocarril de Girardot pierde protagonismo por nuevas rutas férreas construidas, entonces se genera una reconversión productiva de Girardot de una ciudad puerto comercial a un espacio turístico.

En ese segundo momento, la industria hotelera ya estaba formada pues el centro poblado tenía buen flujo de visitantes, entre los que se destacan personalidades renombradas de la época y con esa infraestructura establecida se gesta una actividad económica enfocada solo en el turismo, y aparecen nuevos negocios alrededor de la alimentación y los hospedajes. Desde entonces esta ha sido la actividad principal de la economía especialmente para público bogotano dada la cercanía espacial.

La intención de profundizar en la conectividad que desarrolló el municipio de Girardot en sus primeros años de existencia busca justificar la integración de Girardot en proyectos regionales para el desarrollo en la actualidad. El Departamento Nacional de Planeación propuso para el 2016 una integración del municipio de Girardot con los centros poblados aledaños estratégicos para conformar un *sistema de ciudades*, concepto que consiste en una relación funcional para el grupo de ciudades que la integran a partir de compartir realidades económicas, sociales, culturales y administrativas, sin que necesariamente se conforme una estructura legal administrativa. Tales ciudades vecinas son: Flandes, Ricaurte, El Espinal, San Luis, Guamo, Ibagué, Melgar y Tocaima. Este sistema encuentra fundamento en las teorías de desarrollo regional como la de polos de desarrollo y causación circular, así como el crecimiento endógeno; y su concreción equivaldría al segundo grupo poblacional más grande del país (879 mil personas) y el cuarto en aporte al Producto Interno Bruto al país (\$3,4 billones de pesos de valor agregado por aproximadamente 37 mil establecimientos productivos)¹.

El primer siglo de existencia del municipio de Girardot permite establecer un contexto más claro sobre su potencial económico, base para analizar propuestas que permitan

1 Región Administrativa y de Planeación Especial (RAP-E), «El sistema de ciudades de la región central: configuración y desafíos», Serie Documentos de Desarrollo Regional 03, (2016).

su emergencia, como ocurrió en años anteriores. Dentro del sistema de ciudades de la región central del país, se propone el desarrollo del «*corredor vial*» entre el aeropuerto de Flandes hasta Ibagué, ciudad capital del departamento del Tolima, con una distancia de 70 kilómetros, para dinamizar la economía regional de este grupo de ciudades, que actúan como nodo de conexión entre las ciudades capitales del país. Ello implicaría fortalecer el aeropuerto que, dadas sus condiciones de altura y clima, lo hacen estratégico para la continuidad ininterrumpida de vuelos, tanto de carga como comerciales.

Actualmente, el municipio de Girardot tiene posibilidades de fortalecer el turismo cultural e histórico de los más importantes en el país, aunque este no se ha ejecutado de manera satisfactoria. Ejemplos de ello es la abolición total del uso de la línea férrea como atracción turística en tiempos recientes y la dificultad para preservar el legado de la época dorada de Girardot en museos o centros culturales. La realidad es que Girardot es en sí misma una ciudad museo del transporte en Colombia, aún sin proyectos relevantes para legitimar este aspecto.

En la Figura 1 se observa un mapa satelital nocturno de la aglomeración descrita. Los puntos de desarrollo que se presentan como más luminosos son Ibagué y Girardot, dentro del triángulo geográfico para los 9 municipios. Otros municipios, como Melgar y Tocaima se encuentran a mayor distancia, pero comparten una cercanía general con el sistema. Para Girardot hay una línea luminosa en dirección suroccidente que obedece a la vía vehicular construida en 1930 de manera paralela al paso del Ferrocarril Girardot-Tolima-Huila. Vía que como se verá en el desarrollo del documento ha sido determinante para el municipio, inicialmente se prestaba para el transporte de café y productos agrícolas varios y actualmente tiene finalidades turísticas y agrícolas, principal actividad de otros municipios de la subregión, como la producción de arroz en El Espinal e Ibagué.

Figura 1. Aglomeración Ibagué-Girardot



Fuente: Región Administrativa y de Planeación Especial (RAP-E).

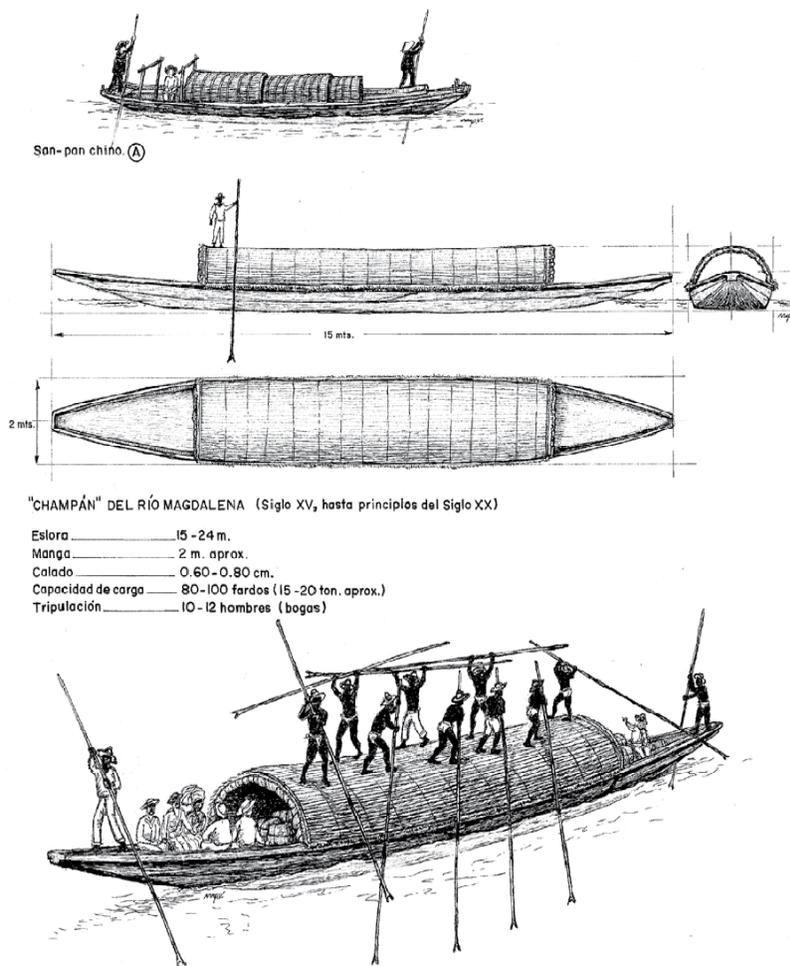
Estudios históricos

DOI: <https://doi.org/10.22517/25392662.25730>

1. Impulso: Desarrollo de la navegación fluvial

El inicio del centro poblado de Girardot data de la época precolombina, cuando el territorio era habitado por tribus nómadas de indígenas panches, establecidos en el lugar por la necesidad de cruzar el río Magdalena. Sin embargo, su primera fundación, en términos administrativos, se produce en la segunda mitad del siglo XIX, el 9 de octubre de 1852, con la emisión de un acto administrativo ante la Cámara Provincial de Tequendama, bajo la figura de «distrito parroquial de Girardot», nombre dado en honor al prócer de la patria Atanasio Girardot².

Figura 2. El Champán



Fuente: José Alvear-Sanín, *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia 1492-2007* (Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 2008) 70.

Nota: Dibujo de Mario Peláez.

2 José Niño-Espinosa, *Gentes y hechos de Girardot* (Girardot: Talleres de El Diario, 1953).

En los primeros años de existencia, la actividad económica del poblado se basó en servicios de paso y conexión con el río Magdalena. Para la época, el transporte principal eran las canoas y champanes; este último fue uno de los medios de transporte fluvial más comunes desde la época colonial hasta el siglo xx, puesto que la curvatura en el techo brindaba protección a los pasajeros y la mercancía transportada (Figura 2). Los pobladores también se dedicaron a la cría de chivas, por lo que el lugar fue llamado coloquialmente como la Chivatera³.

En el país la navegación a vapor, que inició en 1840, se convirtió en el principal medio de transporte y mejoró los vínculos económicos de las regiones del país. El río Magdalena es la principal arteria fluvial y en su recorrido forma tres subregiones (bajo, medio y alto). La región del Alto Magdalena comprende el trayecto desde el nacimiento del río en el páramo de las Papas (departamento del Cauca) hasta Honda-Tolima⁴, trayecto en que se ubica Girardot.

En complemento al proyecto fluvial, se desarrollaron vías terrestres al interior de Colombia para acceder al río Magdalena, pues los caminos existentes se encontraban en deterioro. La principal ruta era de Bogotá a Honda, camino creado desde hacía más de tres siglos, durante la época colonial para el tránsito de evangelizadores, ejércitos, conquistadores, las exploraciones de Alexander von Humboldt y José Celestino Mutis, entre otros personajes⁵.

También existía la ruta Ibagué a Bogotá, que pasaba por Girardot, era una antigua ruta comercial transitada principalmente para el comercio de textiles importados y productos agrícolas desde la capital Santa Fe hasta el río Magdalena, para partir a los puertos del Caribe⁶. Esta fue la ruta priorizada y reactivada en la segunda mitad del siglo xix, y Girardot se posesionó como un punto crucial para la subregión productiva de Cundinamarca, Tolima, Huila y Caldas, en materia de la circulación de producción de tabaco, café y ganado⁷.

A partir de los años cincuenta del siglo xix, la actividad empresarial para la exportación aumentó en el centro del país, especialmente de hojas de tabaco proveniente de Ambalema y Carmen de Bolívar, hecho que impulsó la competencia privada y extensión de la navegación fluvial a vapor hasta Honda. Las empresas exportadoras de tabaco fueron «Sampner & Cía., Hans Hauer Simmonds, John Diston Powles, Frühling und Göschen, Francisco Montoya, Mauricio Rizo y socios capitalistas en Inglaterra y Estados Unidos»⁸.

3 Ana Fayad-Álvarez, «Girardot - historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960» (tesis de maestría, Universidad de los Andes, 2009), <https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/5d7b-dcf9-2189-41bb-a3f3-e1c7dea10bc6/content>.

4 Luis Galvis y Camilo Quintero, «Geografía económica de los municipios ribereños del Magdalena», *Revista del Banco de la República*, n.º 1081 (2017).

5 Mariano Useche-Losada, ed. *Caminos Reales de Colombia* (Bogotá: Fondo FEN Colombia, 1995).

6 James Henderson, *La modernización en Colombia. Los años de Laureano Gómez 1889-1965*, traducido por Magdalena Holguín (Medellín, Universidad de Antioquia, 2006).

7 Laura Lozano-Francisca, «Girardot puerto fluvial y estructura de una sub-región productiva entre 1890-1950» (tesis de pregrado, Pontificia Universidad Javeriana, 2018) <https://repositorio.javeriana.edu.co/handle/10554/36817>.

8 Thomas Fischer, «Empresas de navegación en el río Magdalena durante el siglo XIX: dominación extranjera y lucha por el monopolio», en *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX*, comp. por Carlos Dávila (Bogotá: Ediciones Uniandes y Grupo Editorial Norma, 2003), 996.

Por parte de empresarios colombianos y extranjeros; así como del gobierno de turno surgió un interés para apoderarse y surcar nuevas rutas en el Alto Magdalena. Fueron los extranjeros quienes lo hicieron gracias a su capital económico, y a las garantías políticas que les otorgó la Constitución Política de los Estados Unidos de Colombia de 1863, la cual no imponía impuestos adicionales a los navegantes extranjeros, pues reconoció como aguas internacionales a los ríos que cruzaban por más de un Estado (actuales departamentos) o que desembocaran en una nación limítrofe⁹.

En 1860, la mayoría de los empresarios dueños de buques a vapor hacían sus rutas en los puertos del Caribe (Cartagena y Barranquilla). Uno de los empresarios más destacados en el Alto Magdalena fue el alemán Alexander Weckbecker, quien adquirió un buque a vapor de alta potencia en 1857 y, en 1864, estableció una nueva ruta comercial desde los turbulentos Saltos de Honda hasta Ambalema. Este hecho otorgó gran confianza de inversión a Girardot para convertirse en la ruta comercial de Bogotá con el río, y de la región central con la capital. En 1880, ya se había formalizado la navegación fluvial del Alto Magdalena, en el trayecto desde Girardot hasta Honda, competían tres empresas: Mauricio Rizo, Weckbecker y Danouille & Wessels¹⁰.

En 1878, el gobierno nacional suscribió dos contratos para mejorar y ampliar la ruta fluvial del Alto Magdalena. El primero establecido en mayo de 1878, entre el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros con el secretario de Hacienda y Fomento de la Unión, en el que Cisneros se comprometió a establecer y mantener una ruta de navegación Honda-Neiva, disponiendo para ello dos buques¹¹. El segundo contrato fue con Weckbecker, para que ampliará la navegación hasta Neiva con ruta en Girardot. Se estipuló un pacto entre Cisneros y Weckbecker para que sus buques tuvieran franjas horarias diferentes y evitar rivalidades. Poco después la ruta hasta Neiva fue compartida con Mauricio Rizo-buque General López.

El gobierno dio a Weckbecker un auxilio económico para adquirir nuevos buques a cambio de que transportará gratuitamente los correos y encomiendas nacionales por sus rutas. Esta fue la primera incursión oficial de correo nacional por la ruta del río Magdalena, constituyendo uno de los primeros pasos de planeación del transporte en Colombia, y refleja el deseo de expansión comercial; a pesar del desconocimiento de ciertas rutas y geografías nacionales, apreciable en documentos oficiales con muchas modificaciones respecto del territorio.

9 Fischer, «Empresas de navegación en el río Magdalena durante el siglo XIX: dominación extranjera y lucha por el monopolio».

10 Nicolás Ortiz, Guía de la navegación del Bajo Magdalena (Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, 1894) Edición en PDF, <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/3954/rec/32>.

11 Hermógenes Durán et al., Navegación del Alto Magdalena i Puente Colgante de Jirardot (Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, 1878).

2. El ferrocarril y la navegación, como impulso al desarrollo comercial

Iniciando el siglo xx, Colombia gestó la evolución de los caminos existentes hacia el ferrocarril, marcando un cambio fundamental en la infraestructura del país. En las primeras dos décadas, se construyeron los primeros ferrocarriles como complemento al transporte fluvial del río Magdalena, conectando algunos puertos con centros productivos. Las embarcaciones a vapor dominaban el transporte de mercancías y personas, pero estas rutas no ofrecían la posibilidad de superar la geografía montañosa del país, en especial para el transporte de café y estaban sujetos a condiciones estacionales, sequías e inundaciones. Los antiguos caminos de herradura permitían transportar apenas unos cuantos kilos a lomo de mula por trayectos que podían tomar semanas. Así, las primeras rutas del ferrocarril revolucionaron la capacidad logística del país y se convirtieron en el principal transporte de mercancías al interior de Colombia con costos 652 veces más bajos en comparación al comercio terrestre previo; además motivó a un gran crecimiento económico y formación de empresas¹².

El desarrollo del ferrocarril se planeó mediante las Leyes 69 de 1871 y 52 de 1872. Esta última, bajo la visión del presidente Manuel Murillo Toro quien planeó la red férrea del país. Las normas determinaron la necesidad de un sistema mixto de comunicaciones, es decir junto a la red ferroviaria y a las vías terrestres se debían construir líneas telegráficas. El objetivo fue una comunicación interoceánica desde Buenaventura hasta el departamento del Atlántico, cruzando los estados de Cauca, Cundinamarca, Tolima, Santander y Boyacá, y estos a su vez conectados al río Magdalena. También se establecía la apertura de líneas férreas para comunicar las capitales de los departamentos de Antioquia y Magdalena¹³. En el siguiente mapa se puede ver el tramo coloreado en rojo, que indica la proyección de la obra (Figura 3).

La instalación del telégrafo en Girardot se cumplió en 1875 y trazó la futura ruta del ferrocarril en Girardot, que consistió en: «La Mesa a Neiva, pasando por Tocaima, Ricaurte, Girardot, Espinal, Guamo, Purificación, Natagaima y Aipe»¹⁴. En 1880, por medio de la Ley 78 (artículo 5), se hizo mención explícita a la construcción de un ferrocarril, para conectar Bogotá con el río Magdalena en el puerto de Girardot¹⁵. El primer contrato para su construcción se dio en 1881 al ingeniero Francisco Javier Cisneros, hecho muy cuestionado por la prensa local, por escándalos de mal manejo de fondos públicos. Inicialmente se planeó destinar \$600.000 anuales¹⁶. Cisneros llevó a cabo los primeros 33 kilómetros hasta Tocaima, en 1886, cuando el contrato se suspendió por problemas financieros y por la violencia causada en el marco de la guerra civil de 1885¹⁷.

12 Lozano-Francisca, «Girardot puerto fluvial y estructura sub-región».

13 Edmundo Pérez, «Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia» Bitácora Urbano Territorial 2, 1. (1998): 3-4.

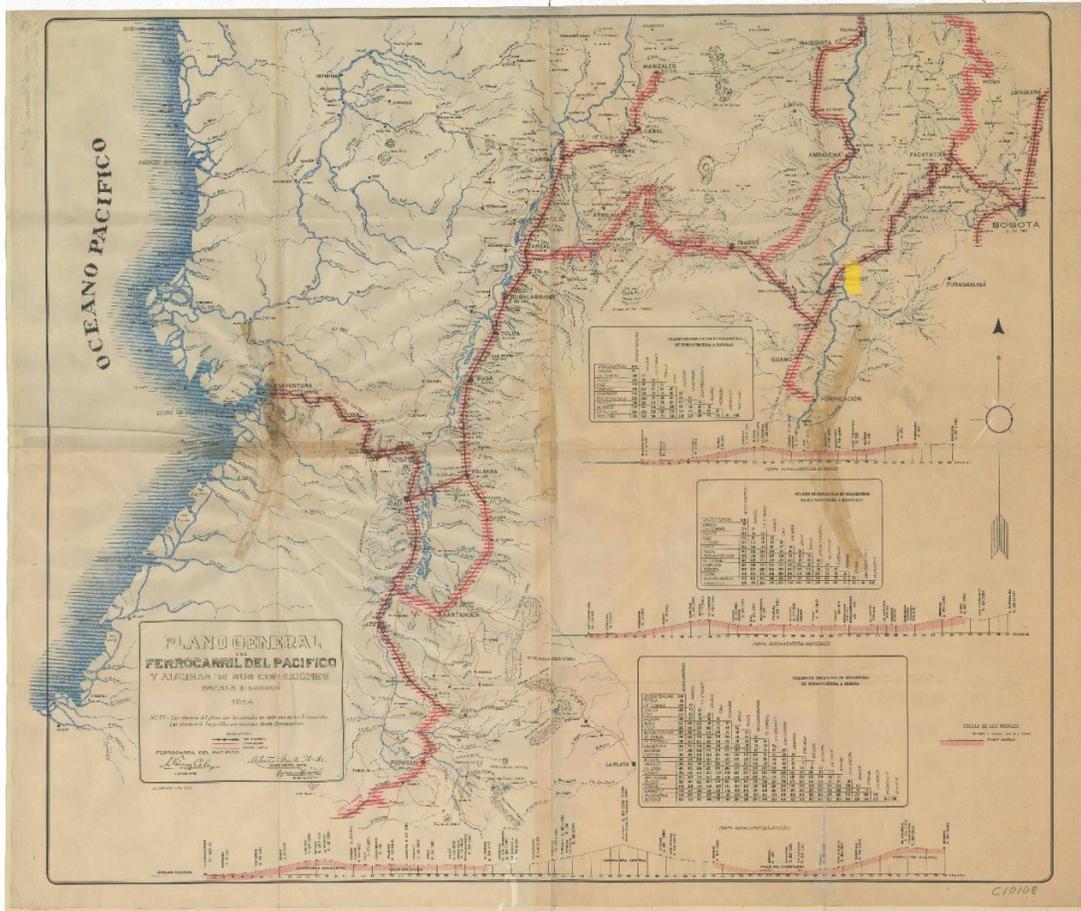
14 Fayad-Álvarez, «Girardot - historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960».

15 «Ley 78 de 1880», Bogotá, 30 de julio de 1880, Congreso de los Estados Unidos de Colombia.

16 José Alvear-Sanín, Historia del Transporte y la Infraestructura...

17 Darío Benavides y Hugo Escobar, «El ferrocarril de Girardot el gigante que no pudo con la corrupción». Dimensión Empresarial 12, n.º 1 (2017): 98 -1110.

Figura 3. Plano general del Ferrocarril del Pacífico y algunas de sus conexiones



Fuente: «Plano general del Ferrocarril», Banco de la República, acceso el 20 agosto de 2024.

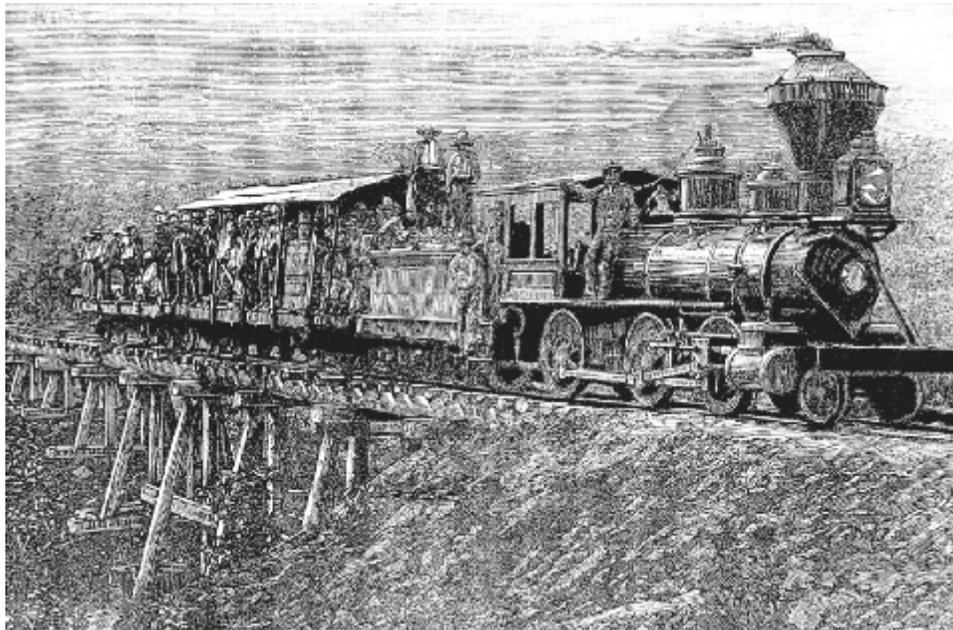
Nota: El punto amarillo detalla la ubicación de Girardot.

Varias guerras civiles llevaron a retrasos en la construcción del ferrocarril. Al culminar el siglo XIX la línea férrea estaba construida desde Girardot hasta Apulo. En 1905, la empresa constructora del Ferrocarril realizó el primer informe económico, la obra llevaba 58 kilómetros de vías, desde Girardot a San Joaquín-La Mesa, luego de pasar de la dirección de Cisneros a otros contratistas con distintos inconvenientes administrativos. En 1909, se culminó la conexión hasta Facatativá con el tren de la Sabana (para conectar a Bogotá). Sobre esta construcción rondó la expectativa nacional. Esta obra definió la distancia entre rieles del sistema ferroviario del país¹⁸. También condicionó varios tramos de red ferroviaria en el país:

18 Gustavo Arias de Greiff, *La mula de hierro* (Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1986).

obligó a la construcción del ferrocarril de La Dorada pensado para llevar los materiales hasta el Alto Magdalena en Girardot, justificó la iniciación del ferrocarril del Sur que era parte de esa línea, modificó el trazado del ferrocarril de la Sabana, línea que debía por sí sola conectarse al Magdalena en Honda y postergó por varias décadas la construcción de la línea del ferrocarril del Norte¹⁹.

Figura 4. Ferrocarril de Girardot. Papel periódico ilustrado



Fuente: Alvear-Sanín, *Historia del Transporte y la Infraestructura...*

Nota: Ilustración publicada el 1 de marzo de 1884.

Junto con el ferrocarril, la navegación se estableció como complemento para el transporte especialmente de café y hoja de tabaco de exportación, proveniente de las subregiones de Cundinamarca y del Tolima Grande, hacia los puertos sobre el Magdalena. «En Girardot se concentraba el comercio del café de las provincias de Sumapáz, Tequendama y oriente del Tolima, se recibían a lomo de mula, cargas del grano provenientes de Cunday, Sumapáz, Miraflores, Chaparral y Viotá entre otros municipios»²⁰.

Colombia al igual que otros países de Suramérica, con unas fechas de independencia colonial reciente e inestabilidad republicana, gestó las condiciones para que su realidad económica se guiara por la revolución industrial de Inglaterra, nación que direccionó la navega-

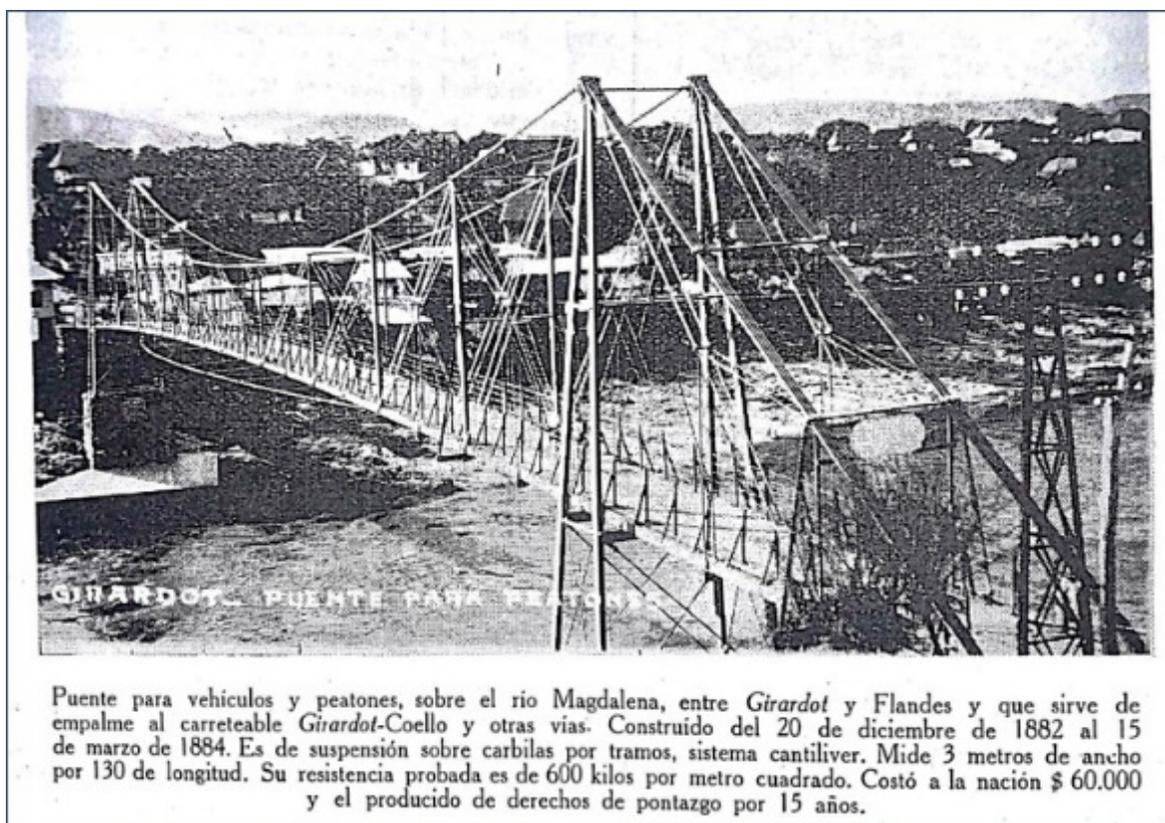
19 Oswaldo Escobar-Muriel, ...y el tren llegó a Bogotá. Conexión Férrea Río Magdalena – Bogotá 1870 – 1909, (Bogotá: Apidama Ediciones, 2008), 20.

20 Fayad-Álvarez, «Girardot - historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960», 104.

ción a vapor y el ferrocarril²¹.

Durante 1882 a 1884, se construyó en Girardot el primer puente cantiléver, que facilitó la conexión entre Tolima y Cundinamarca (Figura 5). La influencia inglesa fue notoria en esta obra, ejecutada con dinero de dos particulares, Gonzalo Carrizo y Camilo Antonio, quienes tuvieron los derechos de explotación económica del puente durante 15 años²². Se desarrolló paralelamente a la construcción del primer tramo de ferrocarril hacia Tocaima. El puente favoreció el aumento comercial de semovientes (animales de carga, ganado en general), mercancías y viajeros²³.

Figura 5. Puente real tipo cantiléver de Girardot



Fuente: Asojuntas Girardot. *Registro histórico fotográfico*, s. f..

La introducción ferroviaria para el mundo se relacionó con la idea de centralización y con el

21 Søren Kierkegaard and Alastair Hannay, *Papers and journals: a selection* (New York: Penguin Books, 1996).

22 Alvear-Sanín, *Historia del Transporte y la Infraestructura...*

23 Niño-Espinosa, *Gentes...*

final de una era cultural²⁴. Las obras de infraestructura del país en el siglo XIX obedecieron a favorecer intereses de las élites regionales; las construcciones buscaron conectar el centro del país, donde se establece la actividad económica y política, con las zonas costeras. La financiación de estas en varios casos provino de grandes hacendados²⁵.

La guerra civil de los Mil Días, entre 1899 a 1902, provocó una pausa para el desarrollo férreo y cobró la vida de aproximadamente cien mil colombianos, cuando la población total del país era de cuatro millones y medio²⁶. La guerra afectó la navegación fluvial: «de 40 barcos existentes en el río Magdalena al comenzar las acciones, sólo quedaban 18 en 1902»²⁷, también causó migraciones en el centro del país. Girardot durante las décadas de 1910 y 1920 recibió pobladores provenientes mayoritariamente del sur del Tolima y migrantes extranjeros, que vislumbraron posibilidades de comercio por los progresos del municipio, y la expectativa que generó el proyecto del ferrocarril a Bogotá y la ubicación portuaria en el río Magdalena²⁸.

Una de las nacionalidades que más llegaron a la ciudad fueron palestinos, sirios y libaneses, producto de la migración en el imperio Otomano. Los árabes se establecieron de manera permanente, mayoritariamente eran cristianos católicos maronitas, conformaron familias, aprendieron el idioma y aportaron al progreso económico, a diferencia de los ingleses, que en su mayoría tuvieron proyectos comerciales temporales²⁹.

Al iniciar el siglo XX, Girardot contaba con algunos negocios comerciales, resultado del dinamismo portuario, principalmente se trataba de oferta hotelera, dentro de los más reconocidos se destaca: el Hotel San Germán fundado en 1900 y la Droguería Americana, fundada en 1895 y perteneciente a la compañía de seguros El Sol del Canadá³⁰. En las primeras décadas del siglo se fortaleció la dinámica empresarial, principalmente en conexión con los transportes y de propiedad de extranjeros, algunos de las más representativas son: el Hospital San Rafael, fundado en 1903 con recursos del municipio y de particulares; dos comercializadoras de café fundadas en 1907 y en 1910, la primera propiedad de la empresa inglesa Isaac Aljach & hermanos. La segunda fundada por Roberto Jones, que posteriormente se transformó en una trilladora de café³¹. Una sede de la compañía inglesa Colombian National Railway Company Limited, propiedad del financiero británico Shirley Hatton Jenks, quien estaba a cargo de terminar la construcción del Ferrocarril de Girardot; y la empresa de buques de carga para el Alto Magdalena, Girardot Steamboat Company³².

24 Álvaro Tirado-Mejía, Colombia en la OEA (Bogotá: El Ancora, 1998) 125.

25 Diego Pizano, «El sector cafetero colombiano en el siglo XX», en Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX, comp. por Carlos Dávila (Bogotá: Ediciones Uniandes y Grupo Editorial Norma, 2003), 1123.

26 Thomas Fischer, «Antes de la separación de Panamá: la Guerra de los mil días, el contexto internacional y el canal», Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, n.º 25 (1998): 82

27 Jesús Bejarano, «El despegue cafetero», en Historia económica de Colombia, comp. por José Antonio Ocampo (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2015), 166.

28 José Niño-Espinosa, Gentes...

29 Fayad-Álvarez, «Girardot - historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960», 161.

30 Jorge Posada, Libro Azul de Colombia (New York: The J. J. Little y Ives company, 1918).

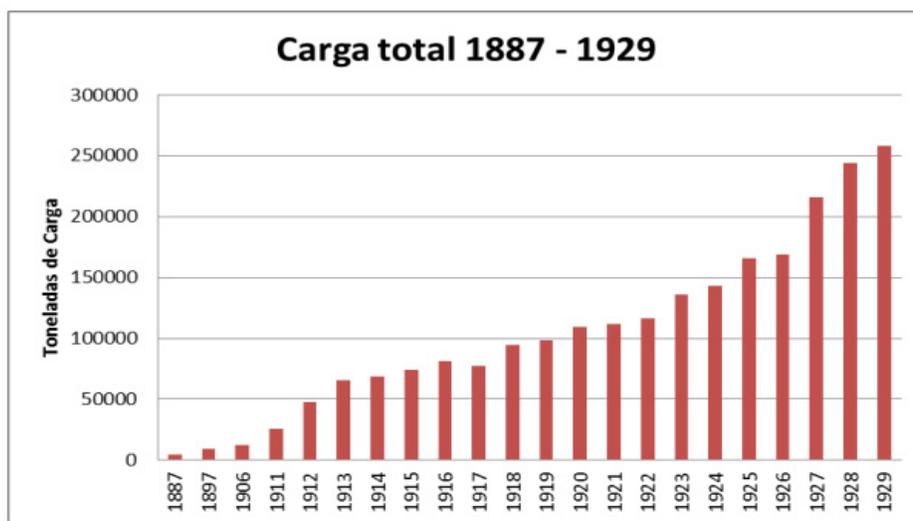
31 Fayad-Álvarez, «Girardot - historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960».

32 Marco Palacios, El café en Colombia, 1850-1970. Una historia económica, social y política. (Bogotá: Planeta, Ediciones Uniandes y El Colegio de México, 2002).

También se estableció la empresa La Colombiana: Expresó Urbano, encargada de recibir y enviar todo tipo de mercancía por el ferrocarril, los buques a vapor y champanes, hacia los diferentes destinos nacionales³³, aumentando las relaciones comerciales con los departamentos de Cauca, Huila, Atlántico, Bolívar, Boyacá, Quesada y Tolima³⁴.

Figura 6. Carga movilizada en el ferrocarril de Girardot

Gráfico 1. – Carga movilizado por el Ferrocarril de Girardot entre 1887 – 1929.



Fuentes: 1887-1906: *Documentos relacionados con el Ferrocarril de Girardot.*, Bogotá, 1911; 1911-1928: *Ferrocarril de Girardot: informe del gerente al Ministro de Obras Públicas, correspondiente al año 1928*, (Bogotá: Casa Editorial de Arboleda y Valencia, 1929); 1929: República de Colombia Departamento de Controlaría, *Anuario de Estadística General de 1929, Vol. XXX*, (Bogotá: Imprenta Nacional, 1931)

Fuente: Primmer, «Historia económica del ferrocarril de Girardot: un estudio del desarrollo económico regional, 1910-1930», 18.

El 15 de mayo de 1908, se realizó en Girardot la primera feria ganadera, que se mantiene vigente en la actualidad. La feria fue una iniciativa del Concejo Municipal de Girardot apoyada por la Gobernación departamental. Ese año se vendieron 1833 cabezas de ganado por \$73.662 pesos³⁵. En 1909, se estableció que la feria fuera semestral, en junio y diciembre ³⁶.

Tabla 1. Crecimiento demográfico de Girardot y otros puertos fluviales

33 Posada, Libro Azul..., 437.

34 Fayad-Álvarez, «Girardot - historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960», 25.

35 Elmar Pautt-Gutiérrez, «Historia en miniatura del coliseo de ferias de Girardot», Plus Publicación, 15 enero 2019, acceso el 20 de noviembre del 2024, <https://pluspublicacion.com/identidades/historia-en-miniatura-del-coliseo-de-ferias-de-girardot>.

36 José Niño-Espinosa, Gentes..., 150-151.

Tabla 13. – Crecimiento demográfico de Girardot en comparación con los puertos fluviales.

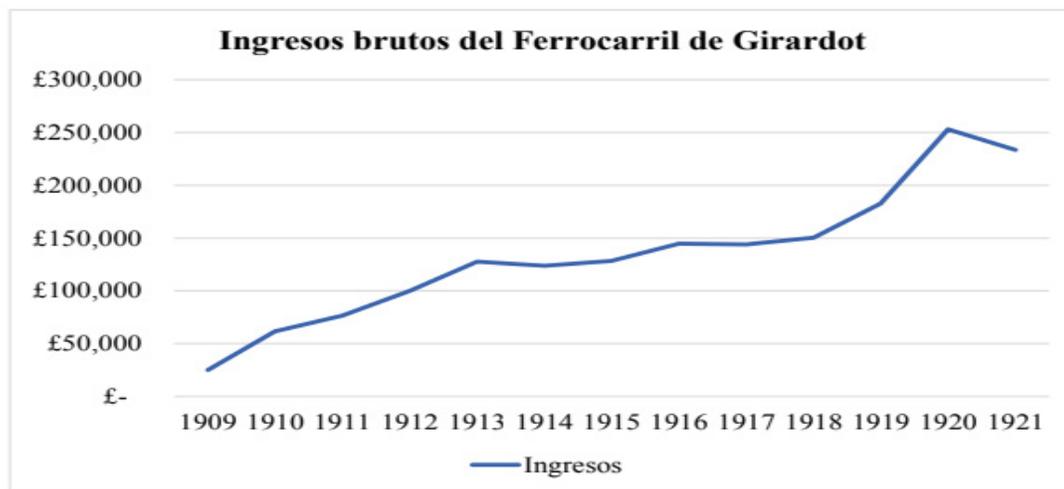
Municipio	1905	1912	1918	1928	Incremento
Girardot	5.810	10.402	13.412	23.809	310%
Purificación	11.395	15.812	17.018	16.601	46%
Honda	9.550	8.636	7.799	12.622	32%
Neiva	18.333	21.852	25.185	29.988	64%

Fuentes: Los Censos de 1905, 1912, 1918, 1928, DANE Biblioteca Virtual, Véase bibliografía para más detalles

Fuente: Primmer, «Historia económica del ferrocarril de Girardot: un estudio del desarrollo económico regional, 1910-1930», 132.

Figura 7. Ingresos del ferrocarril de Girardot

Ingresos brutos del Ferrocarril a partir de su terminación en 1909.



Nota: Elaborado en base a datos de la empresa del Ferrocarril de Girardot de la investigación de Primmer (2013). Fuente: Primmer (2013).

Fuente: Elaborado en base a la investigación de Primmer, «Historia económica del ferrocarril de Girardot: un estudio del desarrollo económico regional, 1910-1930».

En 1911, se puso en funcionamiento toda la línea férrea a Bogotá con un total de 132 kilómetros, lo que mejoró la confianza inversionista y la red comercial de Girardot con las regiones del país, especialmente con las zonas cafeteras. Fue una de las principales obras, con un costo de más de \$12 millones, cuando para el momento la deuda externa colombiana era de \$10 millones³⁷. En las siguientes gráficas, se aprecia el aumento del transporte de carga del ferro-

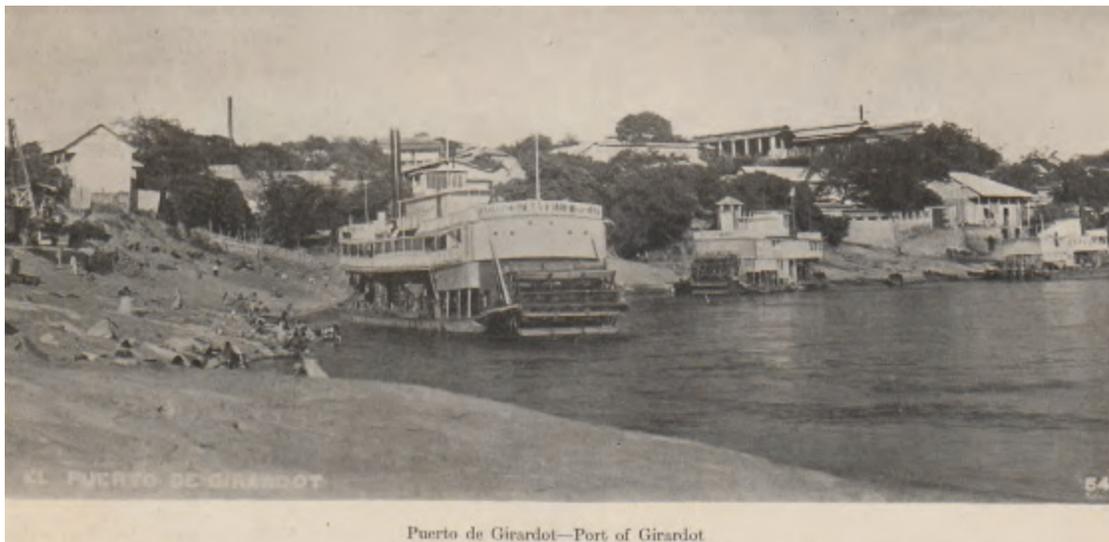
³⁷ Cámara del Senado-sesiones ordinarias de 1915, Ferrocarril de Girardot. Informe de la comisión, constituida por los honorables Senadores Fabio Lozano T., Felipe S. Escobar y Próspero A. Carbonell, <https://biblioteca.academiahistoria.org>.

carril de Girardot; así como de población y de ingresos, reflejando la rentabilidad económica del mismo³⁸.

En razón al aumento comercial, en 1913, la empresa comercializadora de café Isaac Aljach & hermanos, junto a la Alcaldía construyeron una plaza de mercado en Girardot, que se convirtió en centro de intercambio de productos agrícolas de la región central³⁹.

Durante el desarrollo de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), Colombia ocupó el rol de exportador de alimentos a algunos países de Europa, así como parte de la ruta telegráfica, pues Alemania, llevaba décadas posicionándose en Colombia con empresarios del comercio internacional, especialmente en la Costa Caribe y en el río Magdalena, y años más tarde en la aviación.

Figura 8. Puerto de Girardot



Fuente: Posada, *Libro Azul de Colombia...*

Nota: Fotografía de un buque a vapor en el puerto de Girardot.

En 1914, se firmó el tratado *Urrutia-Thompson* para indemnizar económicamente el país por la pérdida de Panamá ocurrida en 1902, estos recursos llegaron al país en 1922⁴⁰. La indemnización fue por veinticinco millones de dólares por parte de Estados Unidos a Colombia, destinados por el gobierno principalmente a apoyar el desarrollo ferroviario, mejorar los puertos

co/pmb/opac_css/doc_num.php?explnum_id=566.

38 Andrew Primmer, «Historia económica del ferrocarril de Girardot: un estudio del desarrollo económico regional, 1910-1930» (tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia, 2013), 18.

39 Fayad-Álvarez, «Girardot - historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960».

40 Rubi Mejía-Quijano, «El empresario y el manejo del riesgo. El caso Carlos E. Restrepo (1867-1937)», *AD-Minister*, n.º 14 (2009).

y las exportaciones, a través de obras como el Ferrocarril del Tolima. El gobierno adquirió el ferrocarril de Girardot por valor de \$6.701.762 pagados a la empresa inglesa, Colombian National Railway Company Limited, que estaba a cargo de la administración y explotación; también adquirió el ferrocarril de Barranquilla en 1925. Los ferrocarriles estaban bajo explotación de empresas extranjeras por incapacidad estatal de mantener todos los gastos de administración, mantenimiento y reparaciones. Con la indemnización se abrieron nuevas posibilidades de crédito con Estados Unidos, e Inglaterra pasó a un segundo plano en las relaciones financieras de Colombia⁴¹.

En 1926, en las Memorias del Ministerio de Obras Públicas se dio a conocer la cifra de \$757.484 recién invertidos en el Ferrocarril de Girardot, más otros seis millones que costó la adquisición de su administración pagada a los ingleses. Los costos pagados causaron descontento en algunos sectores de la población, pues el gobierno de Pedro Nel Ospina gastó la indemnización de Panamá de la siguiente manera:

En ferrovías se invirtió el 65%. El 20% se destinó a la creación del Banco de la República, con el cual empieza a tener Colombia su propio sistema monetario. El 4% se dirigió a la creación del Banco Agrícola Hipotecario, primer establecimiento para crédito de fomento en Colombia. El 11% restante se dedicó a las obras hidráulicas⁴².

El flujo de carga movilizada por el ferrocarril de Girardot⁴³ disminuyó los precios de algunos productos mejorando la dieta de la población del interior del país. Por ejemplo, el arroz bajó a mitad de precio y en Bogotá, se convirtió en un alimento habitual de la dieta; la papa se transportó masivamente en ferrocarril hacia lugares de tierra caliente. El café fue el producto más transportado por su comercialización internacional y en los ferrocarriles de Girardot constituía más de 70 % de la carga total transportada⁴⁴.

A inicios de los años veinte, en el país se posiciona la cerveza como producto sustituto de la chicha, tras una normativa de persecución a los establecimientos de comercialización de chicha. En este proceso, el Ferrocarril de Girardot ocupó un rol central, pues movilizó el producto desde las fábricas cerveceras, mayoritariamente ubicadas en Bogotá hacia las otras regiones. Para 1926, el ferrocarril del Tolima (aún sin terminar la construcción del puente férreo de Girardot) transportó más de un millón de litros de cerveza⁴⁵.

Girardot se consolidó como el centro regional de abastecimiento para los departa-

41 Decsi Arévalo-Hernández, «Misiones económicas internacionales en Colombia 1930-1960», *Historia Crítica* 1, n.º14 (1997), <https://doi.org/10.7440/histcrit14.1997.01>.

42 Alvear-Sanín, *Historia del Transporte y la Infraestructura...*, 268.

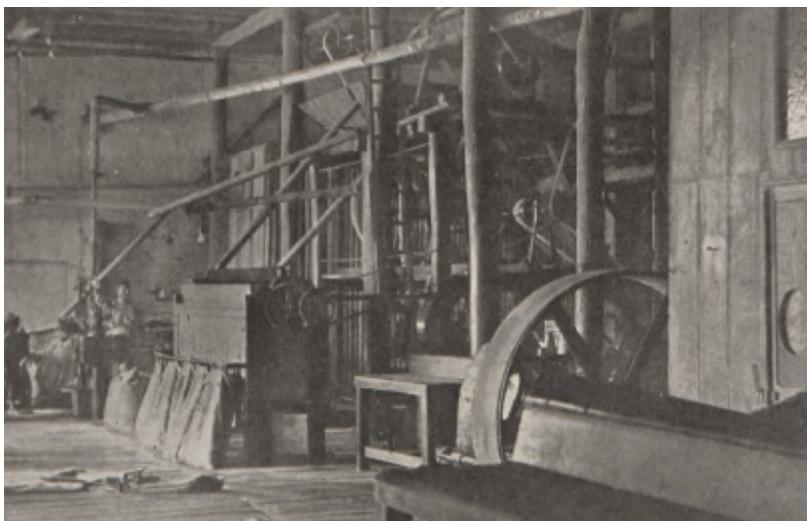
43 María Ramírez, «Parte I. Desarrollo de la infraestructura de transportes en Colombia: 1900-1950», en *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, ed. por Álvaro Pachón (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006) 1-217.

44 Jesús Bejarano, «xxviii La economía», en *Manual de historia de Colombia*, coord. por Jaime Jaramillo (Bogotá, Editorial Andes, 1980), 17-79.

45 Primmer, «Historia económica del ferrocarril de Girardot: un estudio del desarrollo económico regional, 1910-1930».

mentos del Tolima, Huila y Quindío; y para el occidente y sur de Cundinamarca. Por su clima, infraestructura y conectividad, a partir de 1910, con la construcción del ferrocarril empezó a consolidarse en lugar de veraneo para la población de Bogotá. En el poblado resultaba atractivo visitar la estación del ferrocarril, bodegas, calles anchas y delineadas, la plaza central y el puente colgante de hierro, uno de los más largos del país en el momento⁴⁶.

Figura 9. Trilladora de café en Girardot



Fuente: Posada, *Libro Azul de Colombia...*

Nota: Trilladora de café para exportación en Girardot, propiedad de Manuel Núñez.

En 1915, nacen las empresas de servicios públicos, Hernando Villa de Acueducto y Luz Eléctrica de Girardot, Agua de Dios y Tocaima, creadas por iniciativa privada del empresario Hernando Villa, quien se encargaba de la energía en la ciudad y oficializó la prestación de servicios a residencias y comercios⁴⁷, hasta 1927 cuando el gobierno municipal compró el acueducto y lo transformó en un servicio público, Villa además inició el servicio de telefonía en 1926⁴⁸.

En 1918 la ciudad poseía varias fábricas de cigarros que producían mensualmente más de 500.000 unidades; fábricas de licores; la planta eléctrica que abastecía de energía a 2 municipios cercanos; 3 trilladoras de café con maquinaria industrial a base de gasolina; la bomba del acueducto con capacidad de almacenamiento de 600.000 litros; 22 planteles educativos; 10 hoteles; 2 cementerios; varios semanarios impresos y un malecón en construcción con capacidad para descargar 5 barcos al tiempo⁴⁹.

La calle principal, conocida como El Camellón del Comercio, ubicada cerca a la es-

46 Federico Aguilar, *Un paseo en verano a Peñalisa, Girardot y la Pradera* (Bogotá: Imprenta de Ignacio Borda, 1886), 16.

47 Fayad-Álvarez, «Girardot - historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960», 73.

48 Fayad-Álvarez, «Girardot - historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960».

49 Posada, *Libro Azul...*

tación del ferrocarril y famosa por los árboles de Acacias, dio a Girardot su emblema de Ciudad de las Acacias⁵⁰. En la década del 30, allí convergían los principales bancos, hoteles, almacenes, cafeterías y centros de reunión, entre los que se destaca El Parque, el Sport Club, Club América y Club Alpha⁵¹, y el Banco Alemán Antioqueño, fundado en 1926, como una estrategia para llegar a los lugares del territorio nacional como Bogotá, Honda, Bucaramanga y Armenia⁵² y mejorar el comercio del puerto con proveedores extranjeros, especialmente de café para exportación.

Figura 10. Calle del Camellón del Comercio en Girardot



Fuente: Gumersindo Cuéllar, «Camellón ancho de Girardot», Girardot, 1930. Biblioteca Virtual Banco de la República.

Nota: Las edificaciones de dos pisos corresponden al Hotel Majestic en la izquierda y el Banco de Bogotá a la derecha.

El 1 de enero de 1930, se inauguró el puente férreo de Girardot para unir el ferrocarril de Girardot con el del Tolima y crear el Ferrocarril Girardot-Tolima-Huila. La construcción inició en 1925 con el objetivo de conectar el interior de la nación con el Pacífico en Buenaventura y fortalecer la economía del país⁵³. El puente tuvo una inversión de \$151.927 provenientes de

50 Fayad-Álvarez, «Girardot - historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960».

51 Posada, Libro Azul...

52 Víctor Álvarez, «De las sociedades de negocios al «Sindicato Antioqueño». Un camino centenario», en Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX, comp. por Carlos Dávila (Bogotá: Ediciones Uniandes y Grupo Editorial Norma, 2003).

53 Hernando Vargas, «La construcción del puente de Girardot», Revista Construcción Metálica, n.º13 (2011).

Estudios históricos

DOI: <https://doi.org/10.22517/25392662.25730>

los fondos de la indemnización de Panamá⁵⁴. Tiene una estructura metálica de 1500 toneladas y dos grandes bases de concreto, un arco central de 130 metros y una longitud de 466 metros que unen las dos orillas del río Magdalena, fue el puente más extenso del país hasta 1961⁵⁵.

Figura 11. Puente ferroviario de Girardot



Fuente: Gumersindo Cuéllar, «Puente de Girardot - Metros 456», Girardot, 1930, Biblioteca Virtual Banco de la República.

El ferrocarril de Girardot presentaba cifras económicas 79 veces más altas con respecto al ferrocarril del Tolima. El Ferrocarril de Girardot transportaba anualmente casi 600 mil pasajeros, 195 mil toneladas y poseía una utilidad de \$1'087.524 pesos, y el del Tolima \$13.763 pesos⁵⁶. Sin embargo, a partir de la conexión del puente férreo, Girardot disminuyó su protagonismo. En 1931, el ferrocarril de Girardot presentó ingresos netos por \$480.000, prácticamente la mitad de lo que usualmente obtenía en la década anterior⁵⁷. El puente férreo, cambió la ruta del café, pues las cargas podían salir al oriente del país, por Buenaventura y no por Barranquilla. El ferrocarril también trasladó mano de obra de los puertos fluviales al desplazar la actividad de los buques a vapor por la infraestructura del ferrocarril.

La década del veinte, consistió en los años de ampliación y conexión de la red ferro-

54 Ramírez, «Parte I. Desarrollo de la infraestructura de transportes en Colombia: 1900-1950».

55 Vargas, «La construcción del puente de Girardot».

56 Alvear-Sanín, Historia del Transporte y la Infraestructura...

57 Ramírez, «Parte I. Desarrollo de la infraestructura de transportes en Colombia: 1900-1950».

viaria en el país. En 1922, el total de líneas férreas era de 1481 kilómetros, en 1929 pasaron a ser 2434 km, y en 1934 eran 3262 km, lo que equivale a un crecimiento de las líneas férreas nacionales de 120,26 %⁵⁸.

3. Aviación

Bajo la presidencia de Marco Fidel Suárez (1918-1921), llegó al país la aviación, medio de transporte que avanzó a consecuencia de la Primera Guerra Mundial, junto con la radio, el teléfono de larga distancia y la urbanización acelerada⁵⁹. En 1919, se creó la segunda empresa de aviación comercial en el mundo, la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA), propiedad de socios alemanes y barranquilleros, ese mismo año se realizaron vuelos entre Barranquilla y Puerto Colombia⁶⁰.

El 20 de octubre de 1920, la empresa SCADTA realizó por primera vez el vuelo Barranquilla-Girardot, primera ruta de servicio de correo aéreo entre la Costa Atlántica con el centro del país⁶¹. La ruta se mantuvo ininterrumpidamente hasta 1932, duraba de ocho a nueve horas, así que un correo o un pasajero podía movilizarse en un día y al siguiente día llegar a Bogotá por tren sobre las 5 de la tarde. Para 1921 la empresa SCADTA había transportado 391 pasajeros, y por la demanda de viajeros los vuelos se extendieron a Neiva. De Girardot a Neiva el vuelo tardaba 70 minutos, mientras que a caballo tardaba 4 días⁶².

En 1925, la SCADTA era una empresa consolidada de transportes aéreos con rutas definidas dentro y fuera del territorio nacional. En un informe de la SCADTA al ministro Laureano García Ortiz, la ruta de Girardot a Barranquilla estaba disponible los viernes y martes; y los vuelos de Girardot hacia el interior del país los martes, miércoles, viernes y sábado, es decir que todos los días se prestaba el servicio desde Girardot⁶³.

Figura 12. Llegada del hidroavión Colombia a Girardot

58 Bejarano, «El despegue cafetero».

59 Juan Camargo, «Tecnología e historia: Las redes colombianas de teléfonos como proceso sociotécnico 1880-1950» (tesis doctoral, Universidad de los Andes, 2013), 126-127.

60 Bernardo Parra, «Vida, pasión y muerte de Scadta origen y desarrollo de la aviación en Colombia», *Revista de ciencias administrativas y sociales*, n.º 12 (1998):105.

61 José Forero, *Historia de la aviación en Colombia* (Bogotá: Aedita Editores Ltda, 1964).

62 Manfred Oeding y Myriam Vides, *SCADTA (1919-1940): Una utopía hecha realidad* (Barranquilla: Universidad del Norte, 2020), 60.

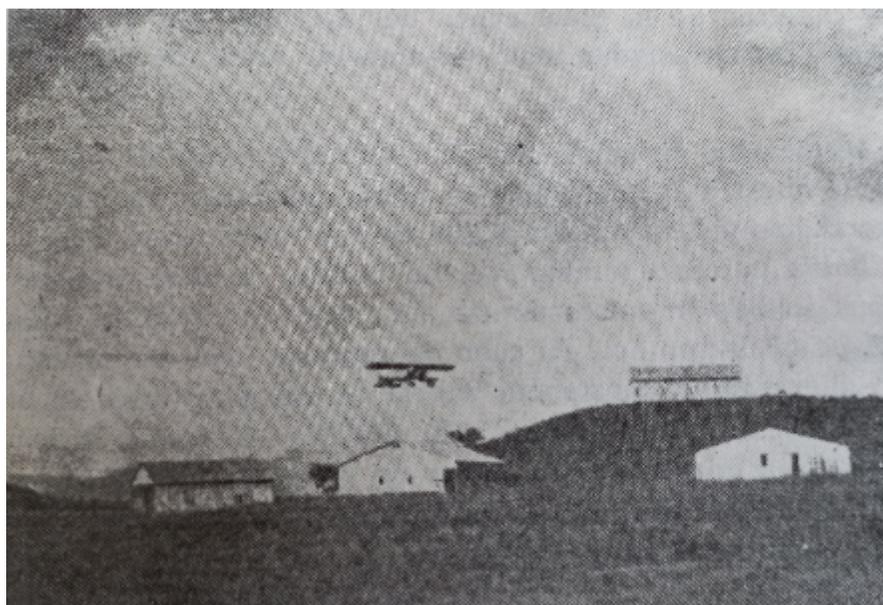
63 Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA), *Honorarios y tarifas* (Barranquilla: SCADTA, 1925).



Fuente: Hofmann, «Una empresa Colombo-alemana de transporte aéreo», en *Cuando el coche aprendió a volar: la historia del Junkers F 13*, coord. por Angelika Hofmann. 185-201 (Berlín: Olzog, 2020).

Nota: 20 de octubre de 1920.

Figura 13. Primer vuelo oficial de la aviación militar colombiana en los cielos de Flandes y Girardot



Fuente: Forero, *Historia de la aviación en Colombia...*

Mediante la Ley 126 de 1919 y los Decretos número 2172, 2182, 2247 de diciembre de 1920

y el Decreto No. 208 en febrero de 1921 se estableció la normativa para la creación de la aviación militar, que regulaba las personas que harían parte de la primera escuela militar de aviación de Colombia, fundada en la hacienda San Luís, en Flandes-Tolima. Allí, el gobierno construyó 5 hangares de arquitectura rústica de guadua y zinc, dotados de 3 aviones tipo Caudron G-3, 4 bimotores Caudron G-4 para bombardeo y 4 aviones Newport tipo caza. El 4 de abril de 1922 se realizó el primer vuelo oficial de la aviación militar colombiana, llevado a cabo por el piloto José Ignacio Forero. Sin embargo, la escuela se clausura a los pocos días por falta de presupuesto, y el material aéreo se movilizó hasta Madrid (Cundinamarca) para formar una nueva base aérea⁶⁴.

La SCADTA, buscando diversificar los servicios aéreos, creó la ruta Barranquilla-Panamá el 17 de abril de 1929, primer vuelo comercial internacional del país, en conexión con la ruta Girardot - Barranquilla⁶⁵. El 13 de diciembre de 1930 se inauguró una nueva ruta aérea de correos que partía desde la base aérea de Flandes a Girardot, Ibagué y Bogotá⁶⁶; un proyecto con itinerario fijo, que reemplazó los hidroaviones por aviones en ruedas con aterrizaje terrestre. El primer vuelo fue realizado por el mismo piloto del primer vuelo militar de Colombia, José Ignacio Forero⁶⁷.

Figura 14. Llegada del primer vuelo de la nueva ruta de correos SCADTA



Fuente: Forero, *Historia de la aviación en Colombia...*

Nota: Llegada del primer vuelo de correo desde Girardot a Ibagué, aterrizó en el campo Mirolindo el 13 de diciembre de 1930.

4. Reconfiguración del transporte en Girardot (1930 a 1960): Crisis a la navegación y nue-

⁶⁴ Forero, *Historia de la aviación en Colombia...*

⁶⁵ Oeding y Vides, *SCADTA (1919-1940)...*

⁶⁶ José Niño-Espinosa, «Edad de Oro de Girardot», *Revista Gráfica de Girardot* 4, n.º 10 (s. f.), 18.

⁶⁷ Forero, *Historia de la aviación en Colombia...*

Estudios históricos

DOI: <https://doi.org/10.22517/25392662.25730>

vas rutas del ferrocarril

Bajo la presidencia de Miguel Abadía Méndez, específicamente entre 1927-1928, el país realizó cuantiosos préstamos extranjeros alcanzando la cifra de 143 millones de dólares. Varios municipios obtuvieron estos préstamos para el desarrollo de servicios públicos y carreteras, pues las vías eran mayoritariamente transitadas por animales de carga⁶⁸. La entrada de dinero al país conocida como Prosperidad al debe, aumentó los precios de alimentos y materiales de construcción, es decir, en el país se abrió paso a un desbalance económico justo antes de enfrentar la recesión económica con la crisis de la Gran Depresión de 1929, originada en Estados Unidos.

Durante la crisis o *crash* de la Bolsa de Nueva York, la economía nacional entró en fase de recesión, se originó una situación de deflación con la caída de los precios; las entidades estatales, empresas y personas vieron disminuir sus ingresos, teniendo que reducir sus gastos ordinarios y tratar de sostener el pago de obligaciones crediticias, fijas en términos nominales. En el caso del Estado colombiano se produjo una moratoria en el pago de la deuda externa.

La prosperidad de Girardot se vio directamente afectada, pues Estados Unidos era el principal aliado comercial. El café bajó de precio, pasó de 27 centavos de dólar por libra a 17 centavos por libra en 1930, sin embargo, al tratarse de un cultivo permanente, las cantidades para exportar se mantuvieron⁶⁹. La crisis más intensa se registró durante 1930 y 1931 cuando la Tasa Anual de Crecimiento y el Producto Interno Bruto en Colombia disminuyeron de manera significativa. En 1932, se gestaron algunos alivios económicos con medidas proteccionistas y emisión de bonos cafeteros.

El alcalde de Girardot, Pedro Rojas, comentaba que, hasta finales de 1929, Girardot fue un puerto de carga por el que navegaban alrededor de cuarenta unidades en la parte alta del Magdalena, articulado con proyectos comerciales a Cambao y Puerto Liévano, ubicados en línea recta junto al río Magdalena. Pero al caer la crisis en la ciudad muchas personas emigraron a otras regiones, «todos los días se cerraba un almacén y se despedían empleados y obreros sin consideraciones de ninguna clase»⁷⁰.

Para la década de los treinta, la navegación por el Alto Magdalena disminuyó a causa de la *Gran Depresión* y el reemplazo de la leña por petróleo para dar combustión a los buques, combustible de más difícil acceso. Tres años atrás, en 1926, la navegación fluvial en el río Magdalena había reportado uno de los mejores rendimientos, se transportaron 60 mil toneladas de carga a través de 18 empresas de navegación⁷¹.

En 1930, se realizó la segunda misión Kemmerer buscando el equilibrio económico del país. Los expertos recomendaron impulsar los sectores de exportación de petróleo y café. El gobierno mediante la implementación de bonos cafeteros buscó la estabilidad del sector, «disminuir los costos de producción, mejorar la calidad del grano y fortalecer la estructura

68 Alvear-Sanín, Historia del Transporte y la Infraestructura...

69 Junguito, Historia económica de Colombia en el siglo xx (Bogotá: Fondo de Publicaciones de la Universidad Sergio Arboleda, 2016), 157-160.

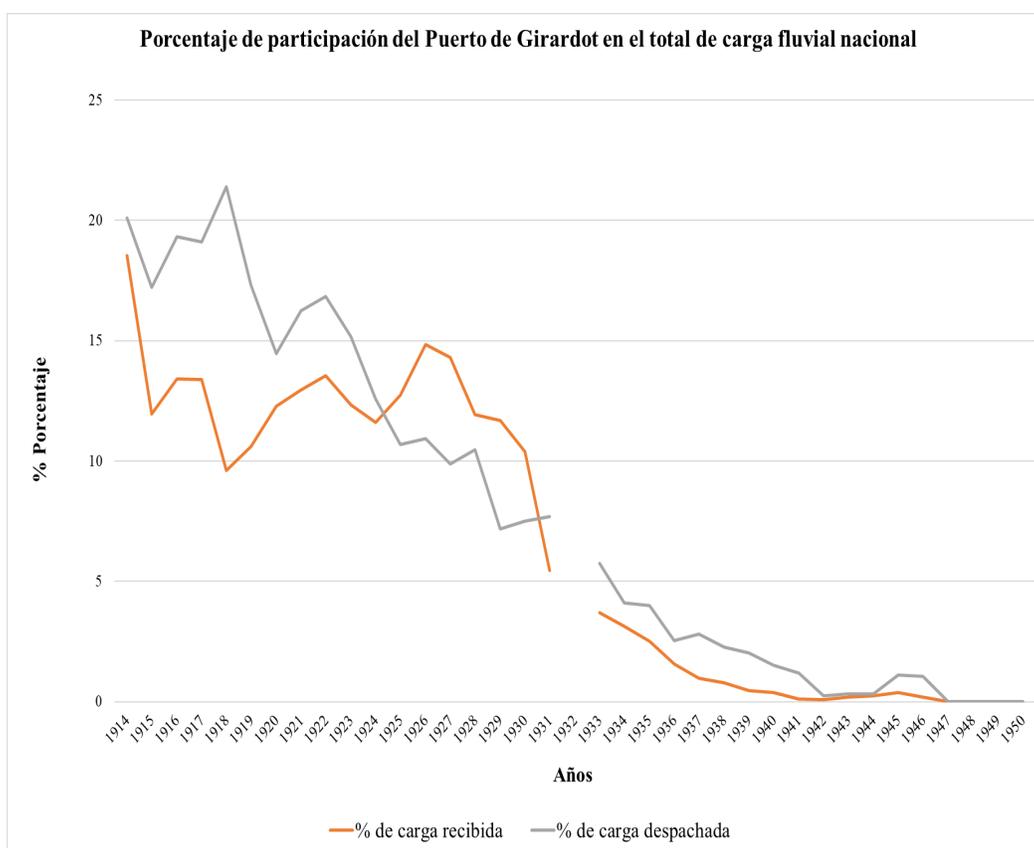
70 Fayad-Álvarez, «Girardot-historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960», 36.

71 Fayad-Álvarez, «Girardot-historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960», 75.

institucional»⁷². Se instauró una tasa de cambio fija entre el dólar y el peso colombiano para favorecer las exportaciones, se crearon medidas arancelarias y restricción a las importaciones en 1933 y se dispuso de créditos al agro a través de la Caja de Crédito Agrario.

La década del 30 fue el final de la participación de Girardot como ciudad portuaria debido a las nuevas posibilidades de conexión ferroviaria. Entre 1925 y 1934, ocurrió el periodo de suspensión de la navegación a vapor en el Alto Magdalena. La navegación para la carga de mercancías se mantuvo de manera relevante hasta 1930, y a partir de la fecha registró una disminución continua hasta que en 1947 desapareció. La navegación para el transporte de pasajeros disminuyó a partir de 1929 hasta 1936, cuando desapareció de manera temporal con una leve reactivación a partir de 1941⁷³.

Figura 15. Datos del transporte fluvial de carga en el Puerto de Girardot, 1914-1950



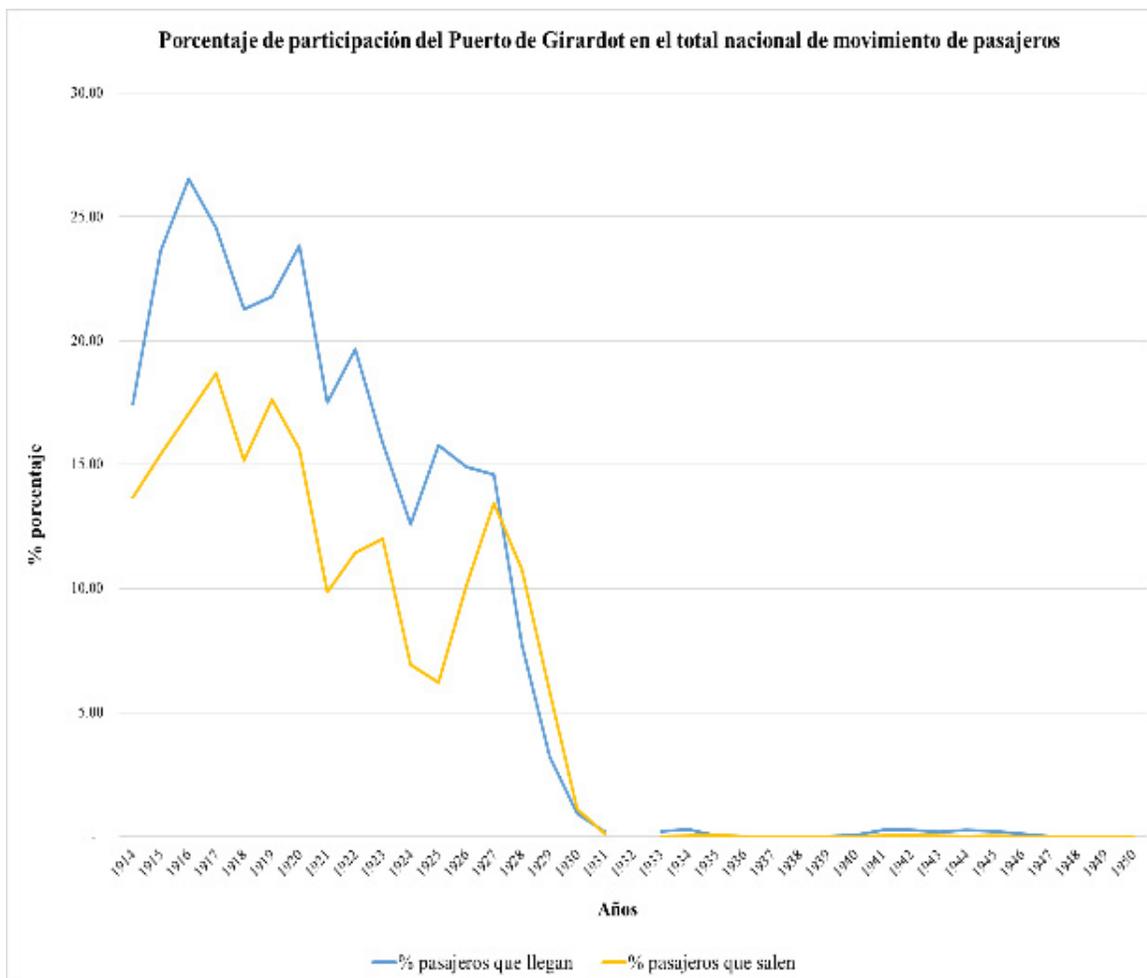
Fuente: Ramírez, «Parte I. Desarrollo de la infraestructura de transportes en Colombia: 1900-1950».

Nota: No hay datos disponibles para 1932.

Figura 16. Datos del transporte fluvial de pasajeros en el Puerto de Girardot 1914-1950

72 Junguito, Historia económica de Colombia..., 140.

73 Ramírez, «Parte I. Desarrollo de la infraestructura de transportes en Colombia: 1900-1950».



Fuente: Ramírez, «Parte I. Desarrollo de la infraestructura de transportes en Colombia: 1900-1950».

Para 1935, se suspendió el servicio de correo postal prestado por la SCADTA, debido al bajo uso que prestaba, ya que varias empresas exportadoras de café habían cambiado su sede de operaciones de Girardot, buscando mayor rentabilidad y mano de obra a menor costo. Girardot empezó un proceso de transformación económica hacia proyectos turísticos y de entretenimiento, después de haber desarrollado su economía en el transporte comercial de la navegación a vapor y posteriormente el ferrocarril y la aviación⁷⁴.

A finales de la década del 30, Girardot obtuvo presupuestos especiales por parte del gobierno nacional y departamental para mejorar su acueducto y alcantarillado, pavimentar sus calles, mejorar el hospital y construir nuevas escuelas y centros de higiene. Girardot, se encaminó a ser un destino turístico, aprovechando la infraestructura consolidada como ciudad porteña, así como el clima y centralidad geográfica, por lo que se desarrollaron nuevas

74 Niño-Espinosa, Gentes..., 43-44.

infraestructuras de hoteles y complejos turísticos. El principal público turista fue la población de Bogotá dada su cercanía y los medios de transporte que las conectaban; pues se construyeron dos carreteras, una que pasa por Mesitas del Colegio y Anapoima, recorriendo la ruta del Ferrocarril y otra por Fusagasugá. Para la temporada de Semana Santa de 1938, los 20 hoteles disponibles en Girardot no fueron suficientes para atender a la cantidad de visitantes⁷⁵.

Mediante la Ordenanza 17 de 1942, el gobierno dispuso de mecanismos administrativos para construir una sociedad hotelera en Girardot, con un capital de \$400.000, reunidos en conjunto con el departamento y el municipio. La sociedad se formalizó el 31 de octubre de 1943 en la notaría de Girardot. Para la fecha se destaca la existencia de los hoteles: Hotel Tocarema, el Hotel Bochica inaugurado en 1951 y el Gran Hotel, propiedad de migrantes libaneses⁷⁶.

La feria ganadera continuó posicionándose como atractivo turístico; concurrida por ganaderos, importantes personalidades y hacendados de todas las intendencias, comisarías y departamentos de Colombia y extranjeros. Desde los clubes de la ciudad se negociaban miles de cabezas de ganado para ser transportadas desde haciendas de todo el país. En la década del 60 se construye un coliseo para la exposición ganadera, para que las cabezas de ganado no se feriaran en las calles de la ciudad.

En 1950 se inauguró un nuevo puente a las orillas del río Magdalena, el primero para paso vehicular, Puente Mariano Ospina Pérez, para conectar Girardot con su vecino Flandes y conectar el centro con el oriente del país⁷⁷. Con este puente Girardot completaba tres puentes, junto con el Puente Real y el Puente Férreo.

La plaza de mercado de Girardot, la más grande en toda la región fue destruida por un incendio en 1945⁷⁸. El gran mercado de comercialización de alimentos llevó a que la administración local junto con el Ministerio de Obras Públicas, en enero de 1946, iniciaran la construcción de una nueva plaza de mercado, inaugurada el 28 de diciembre de 1952, con una moderna obra arquitectónica, declarada en 1991 Patrimonio Histórico y Artístico de Colombia⁷⁹.

A través del Decreto No. 5 de 1948, el municipio se preparaba para conmemorar el primer centenario de la ciudad, y ordenaba a cada habitante de la ciudad realizar mantenimiento a la imagen física de sus casas y ser responsable con el manejo de basuras.

En 1949, la *Revista Sábado* reportó las siguientes obras con ocasión de la celebración del centenario: construir la Avenida Circunvalar de once kilómetros en las riberas del río Magdalena. Terminar la pavimentación y alcantarillado en toda la ciudad. Construir el Edificio Municipal. Ampliar el acueducto y la planta telefónica. Construir la Plaza de Ferias y los

75 Fayad-Álvarez, «Girardot - historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960».

76 José Niño-Espinosa, Gentes...

77 Fayad-Álvarez, «Girardot - historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960».

78 José Niño, Monografía histórica de Girardot. Girardot: Talleres de El Diario, 1952.

79 Jhoan Carrillo y Mayra Martínez, «Reconocimiento y propuesta de intervención para el edificio plaza de mercado y su entorno en el municipio de Girardot» (tesis de pregrado, Universidad del Tolima, 2017).

cuarteles para el Batallón de Ferrocarrileros Mejía por parte del Ministerio de Guerra. Donar un lote y construir por lo menos tres parques, cada uno a cargo de una colonia regional nacional o extranjera, la colonia antioqueña, alemana y Siria. Y construir un salón de cine moderno con aire acondicionado y silletería cómoda⁸⁰.

La conmemoración de los 100 años de Girardot fue apoyada por el gobierno nacional, a través de la realización de una lotería y una feria industrial, en diciembre de 1952. El centenario se desarrolló en el marco de la época de La Violencia, específicamente desencadenado con el suceso del Bogotazo, que afectó económicamente el principal público turista proveniente de las ciudades capitales del país. En este periodo llegaron a la ciudad desplazados con serias carencias económicas y ocuparon empleos informales en la ciudad, sin capital de inversión a diferencia de los migrantes de años anteriores de nacionalidades extranjeras⁸¹.

En los siguientes años la ciudad se enfocó en proyectos e industrias que buscaron la productividad del territorio. Como se menciona en un artículo del periódico *El Diario 14*, se desarrollaron las empresas de fabricación de bebidas: la fábrica de Bavaria, embotelladoras de Coca-Cola, gaseosas marca Kist, la gaseosa local Cola Sol; y gaseosas Kol-cana. También se crearon fábricas de yeso, material que abundaba en la ciudad. Empresas de servicios agropecuarios de fumigación aérea para el control de enfermedades y plagas como: Estra, Smarta, Facon y Chicoral, que posteriormente se ampliarían al mercado de maquinaria agrícola importada, pues la región tolimense aledaña a Girardot se concentró en la producción de arroz y algodón⁸².

En adelante, algunos de los proyectos más reconocidos fueron la construcción del SENA, el edificio de la Biblioteca del Banco de la República, la Terminal de Transportes, el Palacio Municipal de la Alcaldía y el Condominio El Peñón fundado por Luis Antonio Duque Peña, empresario dedicado a exportar café y exalcalde de Girardot⁸³.

La relevancia del transporte aéreo de pasajeros disminuyó; sin embargo, se mantenían diversas rutas de las empresas aéreas: Avianca (antigua SCADTA), empresa «Aerotaxi» que, hacía vuelos desde Girardot hacia Ibagué, Bogotá, Neiva, Mariquita, Chaparral y Natagaima⁸⁴. En cuanto a la historia del ferrocarril, terminaría hacia la década de los ochenta por abandono estatal y ser reemplazado por el transporte vehicular de mercancías⁸⁵.

80 Fayad-Álvarez, «Girardot - historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960», 46.

81 Orlando Sochimilca, «Estudio de la ciudad de Girardot-Cundinamarca como escenario de prácticas comunicativas que posibilitan la interacción social y dan sentido a los imaginarios de la ciudad y el turismo» (tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana, 2016).

82 Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Monografía del municipio de Girardot (Girardot: editorial General de Información Técnica Central del DANE, 1984).

83 «Luis A. Duque Peña debe tomar la Rectoría de los Destinos Públicos de Girardot», *El Diario 15*, agosto de 1966, p. 7.

84 Niño, Monografía histórica de Girardot.

85 Arias de Greiff, La mula...

Conclusiones

La historia económica de Girardot data de su transformación en el centro de la economía nacional desde finales del siglo XIX e inicios del XX, en este lapso aproximado de 50 años ocurrió una revolución tecnológica en los transportes ligada a la expansión internacional del comercio, desarrollo que obedeció al interés de empresarios extranjeros y del gobierno nacional. La caracterización de Girardot corresponde con la historia económica de Colombia en sí misma, cada proyecto impulsado es el reflejo de la planeación del ideal patrio que se ponía en práctica por las ventajas geográficas, logísticas y sociales.

La revolución de los medios de transporte comerciales fueron para Girardot el pilar de su relevancia. Pero con la llegada de los vehículos a gasolina y el desarrollo de la red de infraestructura vial, el protagonismo de Girardot terminó y la actividad económica se dirigió a fortalecer la oferta turística, desarrollando un nuevo ciclo de la economía capitalista.

Girardot es desde antes de su fundación, un cruce de caminos por excelencia. El posicionamiento geográfico perdura por la naturaleza misma del territorio, es una ruta eficiente y práctica en el centro del país, para unir a Cundinamarca con el Tolima y el oriente de la nación. La historia del municipio es fundamental para reposicionar a Girardot como centro del transporte, y beneficiar a la aglomeración de ciudades aledañas. Girardot conforma con Flandes y Ricaurte la segunda área urbana más grande en Cundinamarca, posee como ventajas la cercanía a Bogotá e Ibagué.

Ibagué, ciudad capital del Tolima, es una ciudad unimodal, debido a sus condiciones geográficas, que no le han permitido desarrollar un área metropolitana. En ese sentido, cobra vigencia un corredor logístico de articulación con Girardot, específicamente con el aeropuerto de carga Santiago Vila, ubicado en Flandes. Este corredor se establece a través de la autopista existente, que incluye dos de los viaductos más extensos de Colombia y que pasan por Gualanday. A su vez, se conecta con las dos vías principales que comunican Girardot con Bogotá: la vía por Anapoima y otra por Fusagasugá, esta última, autopista de cuarta generación.

Referencias

- Aguilar, Federico. *Un paseo en verano a Peñalisa, Girardot y la Pradera*. Bogotá: Imprenta de Ignacio Borda, 1886. <https://repository.eafit.edu.co/handle/10784/32009?show=full>.
- Álvarez, Víctor. «De las sociedades de negocios al «Sindicato Antioqueño». Un camino centenario». En *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX*. tomo I, compilado por Carlos Dávila. 213-246. Bogotá: Ediciones Uniandes y Grupo Editorial Norma, 2003.
- Alvear-Sanín, José. *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia 1492-2007*. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 2008. Edición en PDF. https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/10409/1/Historia%20del%20transporte%20y%20la%20infraestructura%20en%20Colombia_compressed.pdf.

Estudios históricos

DOI: <https://doi.org/10.22517/25392662.25730>

- Arévalo-Hernández, Decsi. «Misiones económicas internacionales en Colombia 1930-1960». *Historia Crítica* 1, n.º14 (1997): 7-24. <https://doi.org/10.7440/histcrit14.1997.01>.
- Arias de Greiff, Gustavo. *La mula de hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1986.
- Asojuntas Girardot. *Registro histórico fotográfico*, s. f.
- Banco de la República. «Plano general del Ferrocarril del Pacífico y algunas de sus conexiones». Acceso el 20 de agosto de 2024. <https://babel.banrepcultural.org/digital/iiif/p17054coll13/562/full/full/0/default.jpg>.
- Bejarano, Jesús. «XXVIII La economía» en *Manual de historia de Colombia, Tomo III*, coordinado por Jaime Jaramillo. 17-79. Bogotá, Editorial Andes, 1980.
- _____. «El despegue cafetero». En *Historia económica de Colombia*, compilado por José Antonio Ocampo, 165-197. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2015.
- Benavides, Darío y Hugo Escobar. «El ferrocarril de Girardot el gigante que no pudo con la corrupción». *Dimensión Empresarial* 12, n.º 1 (2017): 98-110. <http://ojs.uac.edu.co/index.php/dimension-empresarial/article/view/74/59>.
- Camargo, Juan. «Tecnología e historia: Las redes colombianas de teléfonos como proceso sociotécnico 1880-1950». Tesis doctoral. Universidad de los Andes, 2013. <https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/0b234706-1d64-4448-8cb1-5e67634863d1/content>.
- Carrillo, Jhoan y Mayra Martínez. «Reconocimiento y propuesta de intervención para el edificio plaza de mercado y su entorno en el municipio de Girardot». Tesis de pregrado. Universidad del Tolima, 2017. <https://repository.ut.edu.co/entities/publication/5c3e-bb3f-74d8-4c32-9d3b-3d84f87f8c48>.
- Cuéllar, Gumersindo. «Camellón ancho de Girardot». Biblioteca Virtual Banco de la República. Girardot, 1930. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll19/id/684/>.
- _____. «Puente de Girardot - Metros 456». Biblioteca Virtual Banco de la República. Girardot, 1930. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll19/id/714/rec/219>.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. *Monografía del municipio de Girardot*. Girardot: editorial General de Información Técnica Central del DANE, 1984.
- Departamento Nacional de Planeación. *Misión sistema de ciudades. Una política nacional para el sistema de ciudades colombiano con visión a largo plazo*. Bogotá: DNP, 2013. https://osc.dnp.gov.co/administrator/components/com_publicaciones/uploads/Misin_Sistema_de_Ciudades.pdf.

- Durán, Hermógenes, Lorenzo Cuéllar y Manuel Antonio Ángel. *Navegación del Alto Magdalena i Puente Colgante de Jirardot*. Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, 1878. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/1832/rec/27>.
- Escobar-Muriel, Oswaldo. *...y el tren llegó a Bogotá. Conexión Férrea Río Magdalena-Bogotá 1870 – 1909*. Bogotá: Apidama Ediciones, 2008.
- El Diario. «Girardot: una ciudad importante afectada por numerosas y apremiantes necesidades». *El Diario* 6, Girardot, agosto 1966.
- _____. «Luis A. Duque Peña debe tomar la Rectoría de los Destinos Públicos de Girardot», *El Diario* 15, agosto 1966.
- Fayad-Álvarez, Ana. «Girardot - historias de un puerto y un tren: ciudad, economía y migración, 1905-1960». Tesis de maestría. Universidad de los Andes, 2009. <https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/5d7bdcf9-2189-41bb-a3f3-e1c-7dea10bc6/content>.
- Fischer, Thomas. «Empresas de navegación en el río Magdalena durante el siglo XIX: dominación extranjera y lucha por el monopolio». En *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX*, compilado por Carlos Dávila. 991-1020. Bogotá: Ediciones Uniandes y Grupo Editorial Norma, 2003.
- _____. «Antes de la separación de Panamá: la Guerra de los mil días, el contexto internacional y el canal». *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, n.º25 (1998): 73-108, <https://revistas.unal.edu.co/index.php/achsc/article/view/16676/17575>.
- Forero, José. *Historia de la aviación en Colombia*. Bogotá: Aedita Editores Ltda, 1964.
- Galvis, Luis y Camilo Quintero. «Geografía económica de los municipios ribereños del Magdalena». *Revista del Banco de la República*, n.º 1081 (2017): 17-57.
- Kierkegaard, Søren y Hannay, Alastair. *Papers and journals: a selection*. New York: Penguin Books, 1996.
- Henderson, James. *La modernización en Colombia. Los años de Laureano Gómez 1889-1965*, traducido por Magdalena Holguín, 1.ª ed. Medellín, Universidad de Antioquia, 2006.
- Hofmann, Angelika. «Una empresa Colombo-Alemana de Transporte Aéreo». En *Cuando el coche aprendió a volar: la historia del Junkers F 13*, Coordinado por Angelika Hofmann. 185-201. Berlin: Olzog, 2020.
- Junguito-Bonnet, Roberto. *Historia económica de Colombia en el siglo XX*. Bogotá: Fondo de Publicaciones de la Universidad Sergio Arboleda, 2016.
- Lozano-Francisca, Laura. «Girardot puerto fluvial y estructura de una sub-región productiva entre 1890-1950». Tesis de pregrado. Pontificia Universidad Javeriana, 2018. <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/36817>.

- Mejía-Quijano, Rubi. «El empresario y el manejo del riesgo. El caso Carlos E. Restrepo (1867-1937)». *AD-Minister*, n.º 14 (2009): 79–104. <https://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/administer/article/view/263>.
- Niño-Espinosa, José. *Monografía histórica de Girardot (2da edición)*. Girardot: Talleres de El Diario, 1952.
- _____. *Gentes y hechos de Girardot*. Girardot: Talleres de El Diario, 1953.
- _____. «Edad de Oro de Girardot». *Revista Gráfica de Girardot* 4, n.º 10 (s. f.).
- Oeding, Manfred y Myriam Vides. *SCADTA (1919-1940): Una utopía hecha realidad*. Barranquilla: Universidad del Norte, 2020.
- Ortiz, Nicolás. *Guía de la navegación del Bajo Magdalena*. Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, 1894. Edición en PDF. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/3954/rec/32>.
- Palacios, Marco. *El café en Colombia, 1850-1970. Una historia económica, social y política*. Bogotá: Planeta, Ediciones Uniandes y El Colegio de México, 2002, <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/1012/>.
- Parra, Bernardo. «Vida, pasión y muerte de Scadta origen y desarrollo de la aviación en Colombia». *Revista de ciencias administrativas y sociales*, n.º 12 (1998): 93 -116. <https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/36353/24027-84063-1-PB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Pautt-Gutiérrez, Elamr. «Historia en miniatura del coliseo de ferias de Girardot». *Plus Publicación*. 15 enero 2019. Acceso el 20 de noviembre del 2024. <https://pluspublicacion.com/identidades/historia-en-miniatura-del-coliseo-de-ferias-de-girardot>.
- Pérez, Edmundo. «Los Ferrocarriles y el Desarrollo Regional y Urbano de Colombia». *Bitácora Urbano Territorial* 2, n.º 1 (1998): 8–19. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18837>.
- Pizano, Diego. «El sector cafetero colombiano en el siglo xx». En *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX*, compilado por Carlos Dávila, 1107-1146. Bogotá: Ediciones Uniandes y Grupo Editorial Norma, 2003.
- Posada, Jorge. *Libro Azul de Colombia*. New York: The J. J. Little y Ives company, 1918. https://catalogoenlinea.bibliotecanacional.gov.co/client/es_ES/search/asset/127485/0.
- Primmer, Andrew. «Historia económica del ferrocarril de Girardot: un estudio del desarrollo económico regional, 1910-1930». Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia, 2013. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/50835>.

- Ramírez, María. «Parte I. Desarrollo de la infraestructura de transportes en Colombia: 1900-1950». En *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo xx*, editado por Álvaro Pachón. 1-217. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 2006.
- Región Administrativa y de Planeación Especial [RAP-E]. «El sistema de ciudades de la región central: configuración y desafíos». *Serie Documentos de Desarrollo Regional 03*. (2016), 1-50 <https://regioncentralrape.gov.co/wp-content/uploads/2016/08/Sistema-de-ciudades-.pdf>.
- Sochimilca, Orlando. «Estudio de la ciudad de Girardot - Cundinamarca como escenario de prácticas comunicativas que posibilitan la interacción social y dan sentido a los imaginarios de la ciudad y el turismo». Tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana, 2016. <https://core.ac.uk/download/75992245.pdf>.
- Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos. *Honorarios y tarifas*. Barranquilla: SCA-ATA, 1925. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/58/rec/1>.
- Tirado-Mejía, Álvaro. *Colombia en la OEA*, Bogotá: El Ancora, 1998.
- Useche-Losada, Mariano, ed., *Caminos Reales de Colombia*. Bogotá: Fondo FEN Colombia, 1995. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/3383/>.
- Vargas, Hernando. «La construcción del puente de Girardot». *Revista Construcción Metálica*, n.º13 (2011):7 4-80. https://issuu.com/legissa/docs/pdf_puente_de_girardot.