

# Café, caña y ferrocarril:

Transformaciones espaciales y procesos productivos sobre la Línea del Pacífico, 1914-1960.

Arq. Tatiana River  
Arq. Sheryl Salazar  
Arq. Francisco Duarte  
Arq. Camilo Moreno



X Seminario de Investigación Urbana y Regional  
Mesa temática: Lectura histórica del territorio

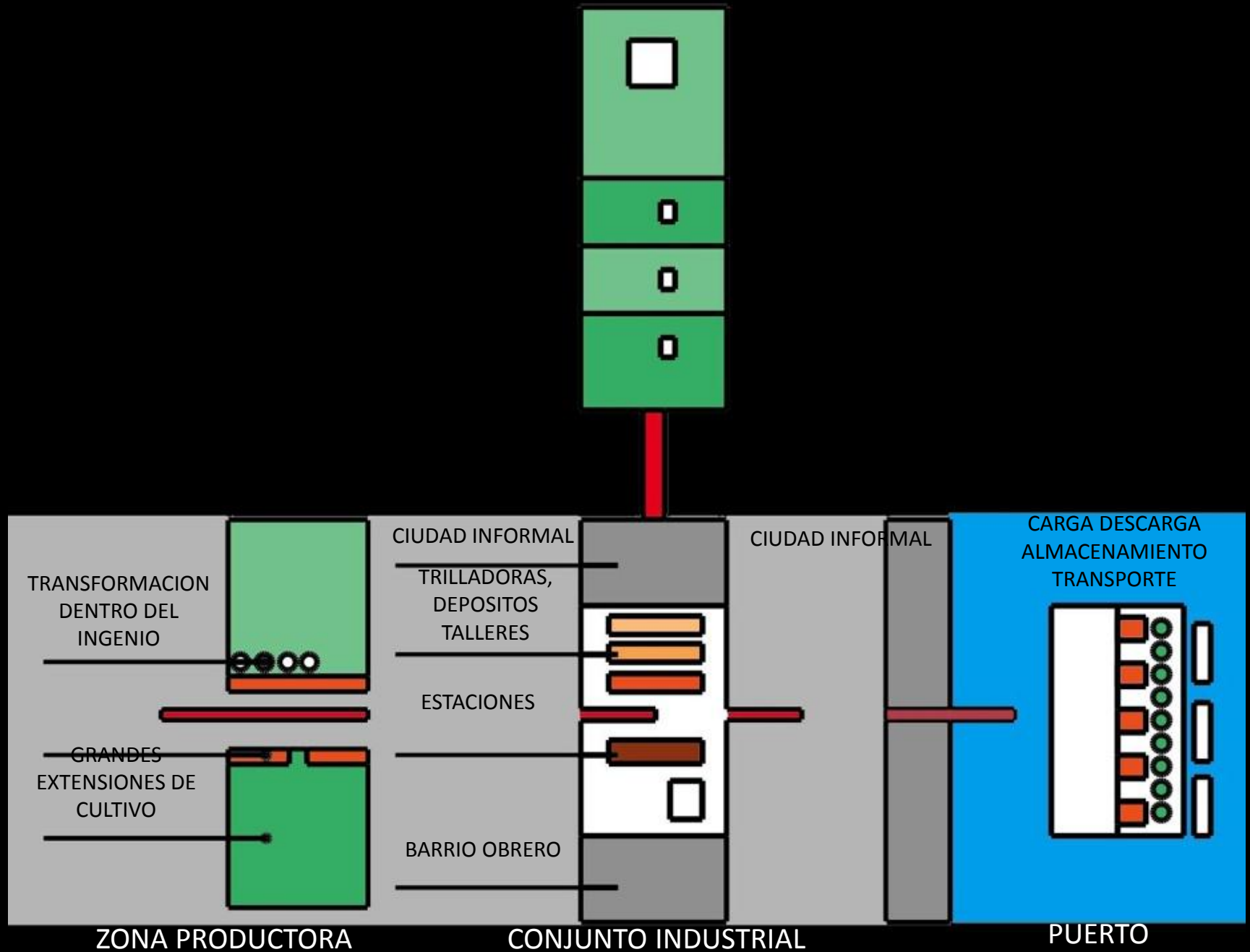
# Introducción

Desde su génesis el ferrocarril tejió relaciones transversales entre la geografía, la economía y la sociedad; su aparición en Colombia a finales del siglo XIX constituye una revolución en la comunicación y el desarrollo del territorio.

Las complejas condiciones de la geografía colombiana dificultaron el tendido de las vías férreas desde las zonas de producción hacia los puertos de exportación; sin embargo, el aprovechamiento de los valles del río Cauca y Magdalena hicieron posible la proeza de conectar las zonas montañosas de las cordilleras con las costas atlántica y pacífica, dando paso a uno de los periodos más dinámicos de la historia económica nacional.

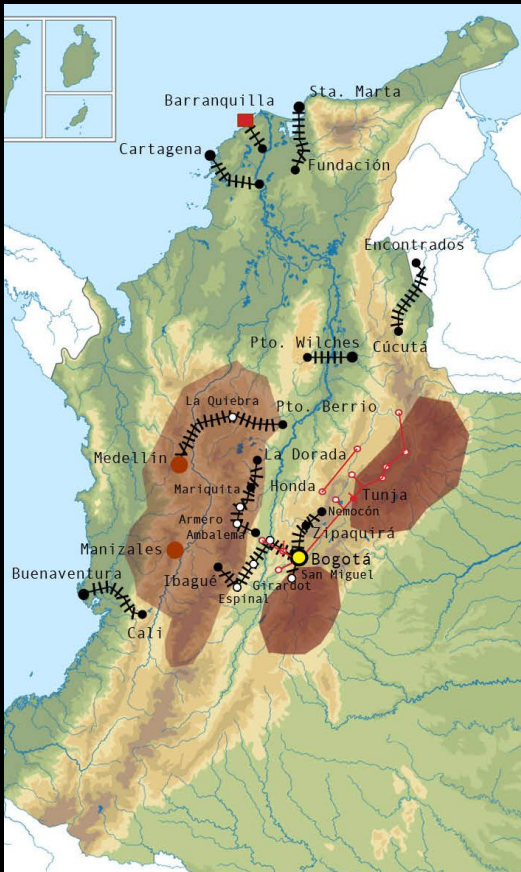


# HACIENDA CAFETERA

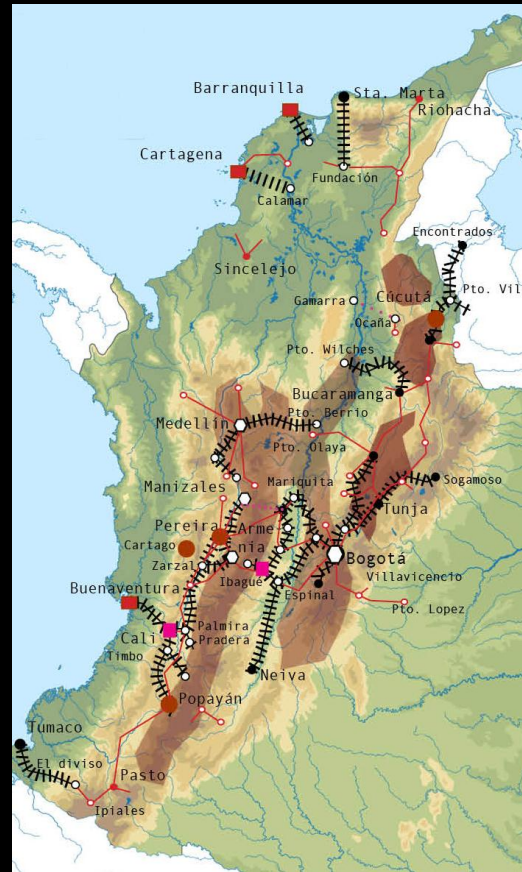




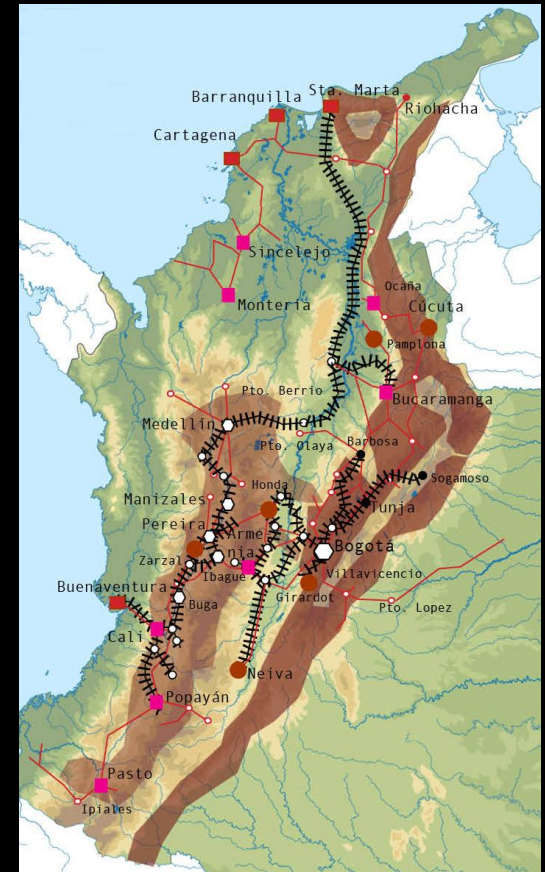
# Café y Ferrocarril



1900 - 1914



1930 - 1950



1960 - 1980

- Centro de actividad cafetera
- Centro de comercio, almacenamiento y transporte del café
- Centro financiero de la economía cafetera
- Puertos exportadores de la producción de café

Fuente:

LATORRE, Emilio. (1986). Transporte y crecimiento Regional en Colombia. Bogotá: CIDER-UNIANDÉS.

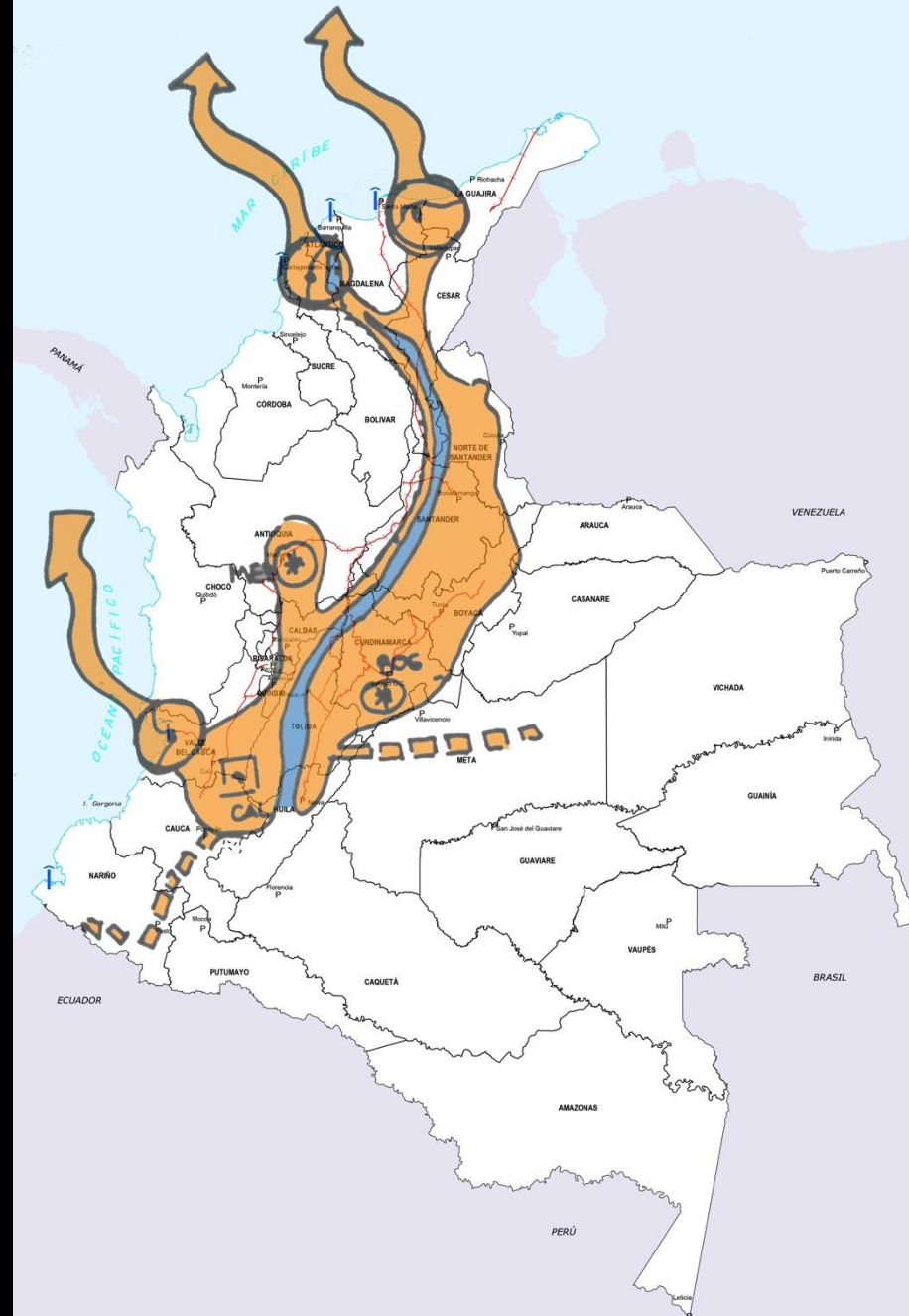
ZAMBRANO, Fabio. (1993). Ciudad y territorio: el proceso de poblamiento en Colombia. Bogotá: ACADEMIA DE HISTORIA

## Modelo Centrífugo

Los nodos productores y sus áreas de aferencia, conducen la mayor parte de la producción hacia los puertos utilizando las vías férreas y los cauces de los ríos Cauca y Magdalena como corredor.

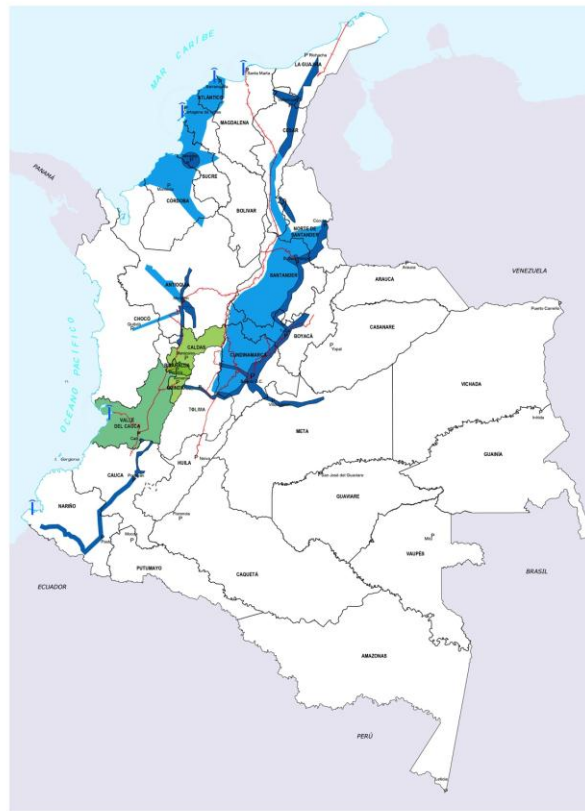
El comercio interno es aun incipiente.

El rio magdalena aun se impone como límite infranqueable; la conexión entre Cali y Bogotá toma días.

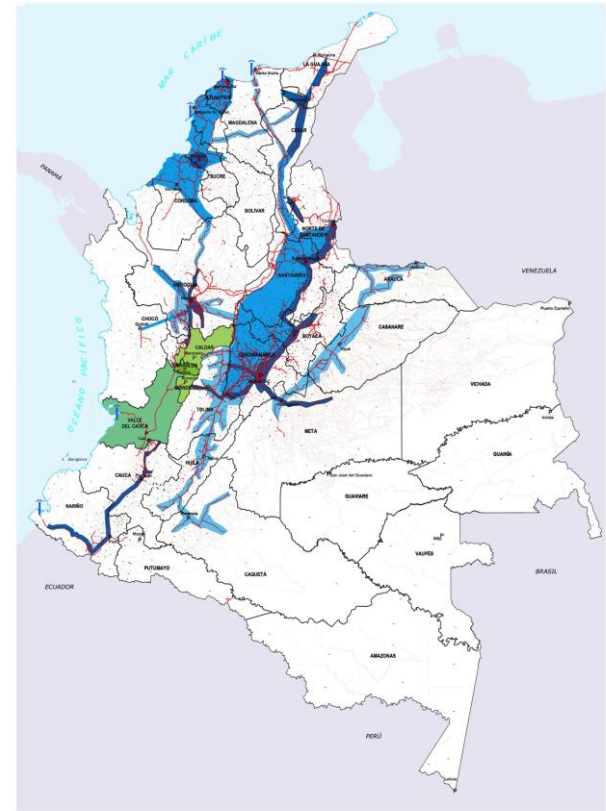




1938



1959



2007

Los dos primeros periodos muestran la consolidación de redes al interior de las regiones, sustituyendo las líneas férreas. Esta tendencia se mantiene hasta la actualidad

Estas vías concentran las actividades económicas de los principales núcleos urbanos -Bogotá, Medellín, Barranquilla y Cali- sin tejer relaciones entre las regiones.

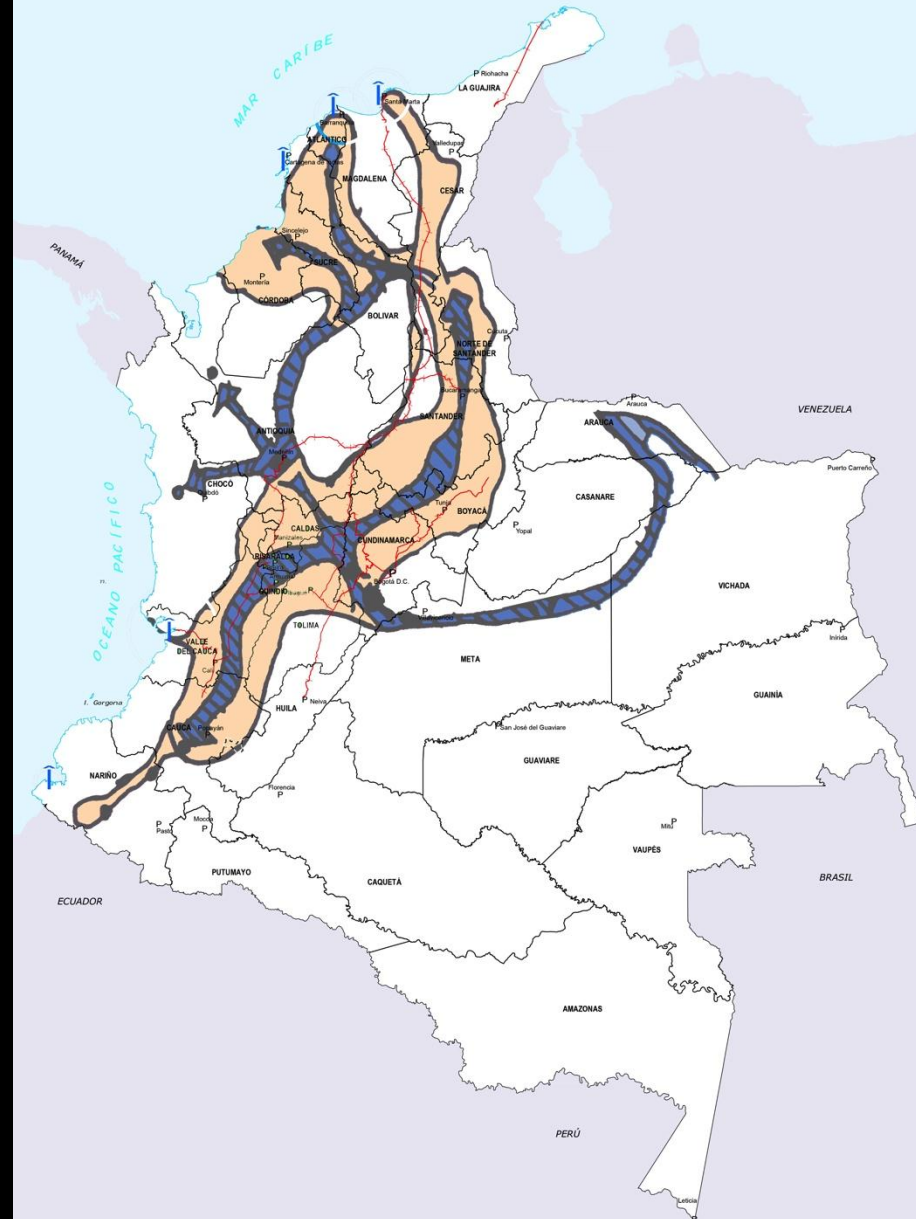


# Modelo Centrípeto

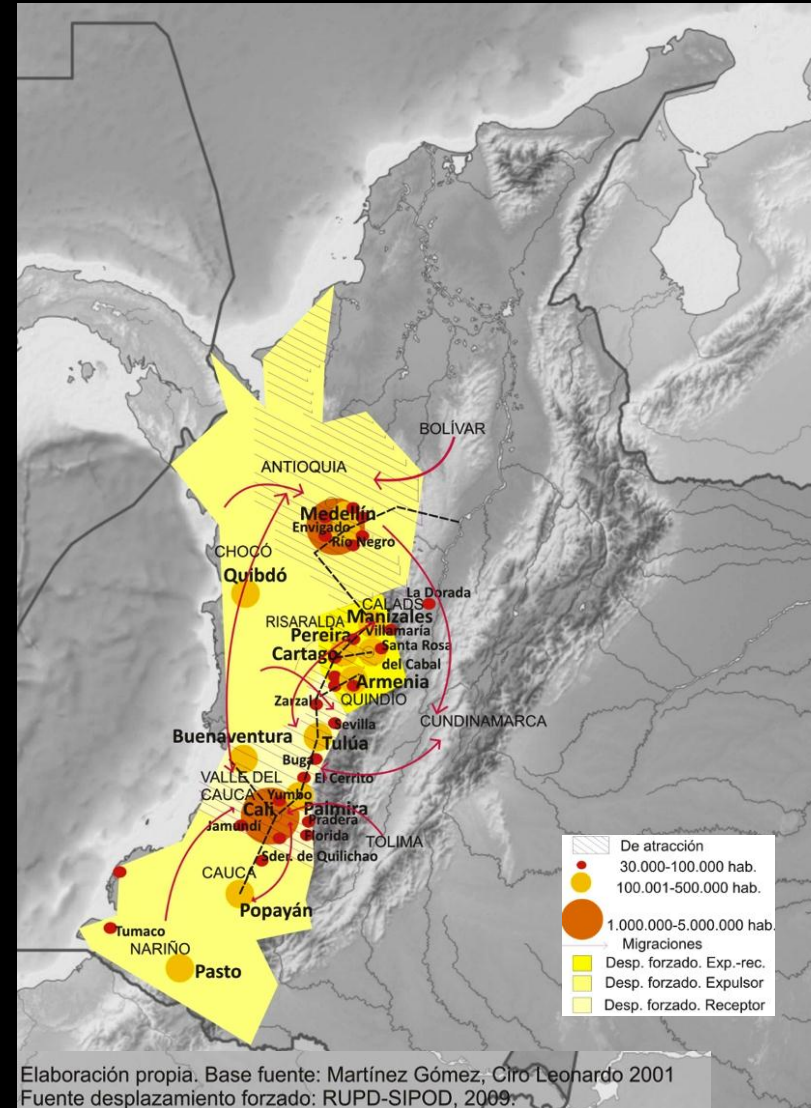
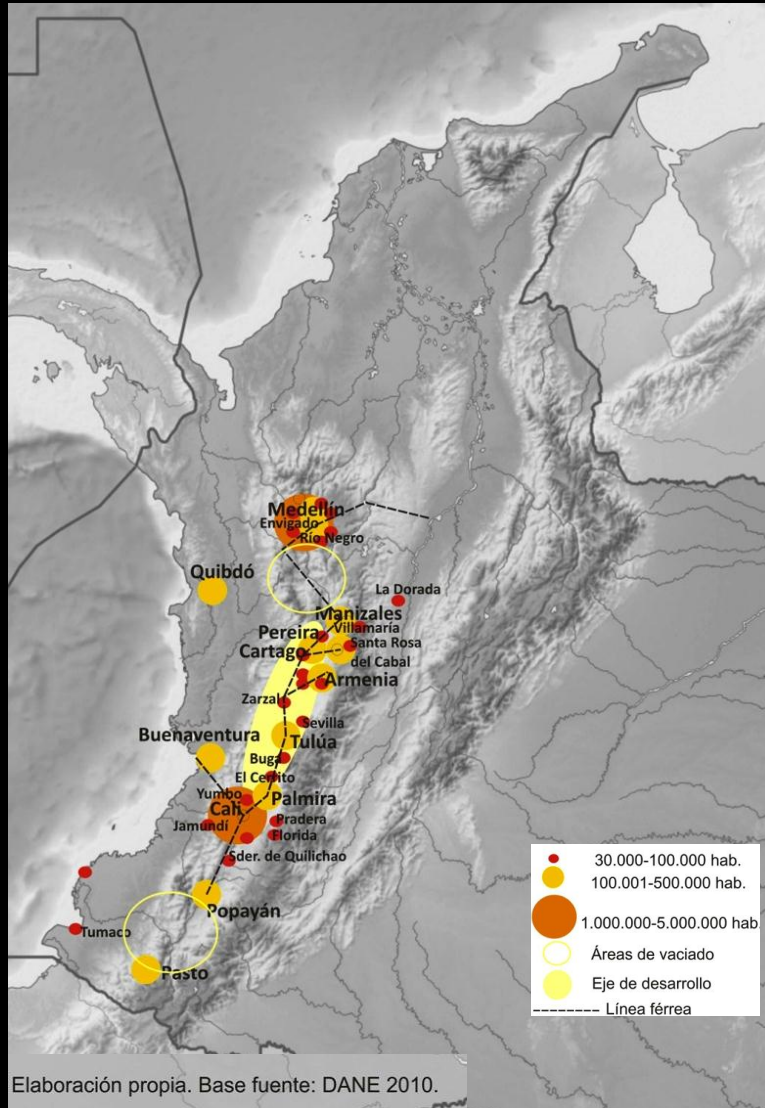
A diferencia del modelo anterior, que promovía la exportación y la conexión entre puntos distantes del territorio- zonas productivas y puertos- el modelo centrípeto consolidó el comercio al interior del país.

Concentró el flujo de personas y mercancías dentro de las ciudades mas importantes y sus zonas aledañas.

Tiene un efecto centralizador y local en comparación con el efecto de las vías férreas.



# Desarrollo núcleos urbanos cercanos a la vía férrea





# Modelos de Ocupación Ciudad-Área Rural



Fuente:GOOGLEARTH



Fuente:[http://grupos.emagister.com/imagen/ingenio\\_azucarero\\_en\\_tucuman/2481-337357](http://grupos.emagister.com/imagen/ingenio_azucarero_en_tucuman/2481-337357)



Fuente:[http://static.elespectador.co/files/imagecache/560x373/img\\_ipad/c287434d8297f3fda17aa557886a7f15.jpg](http://static.elespectador.co/files/imagecache/560x373/img_ipad/c287434d8297f3fda17aa557886a7f15.jpg)



Fuente:GOOGLEARTH

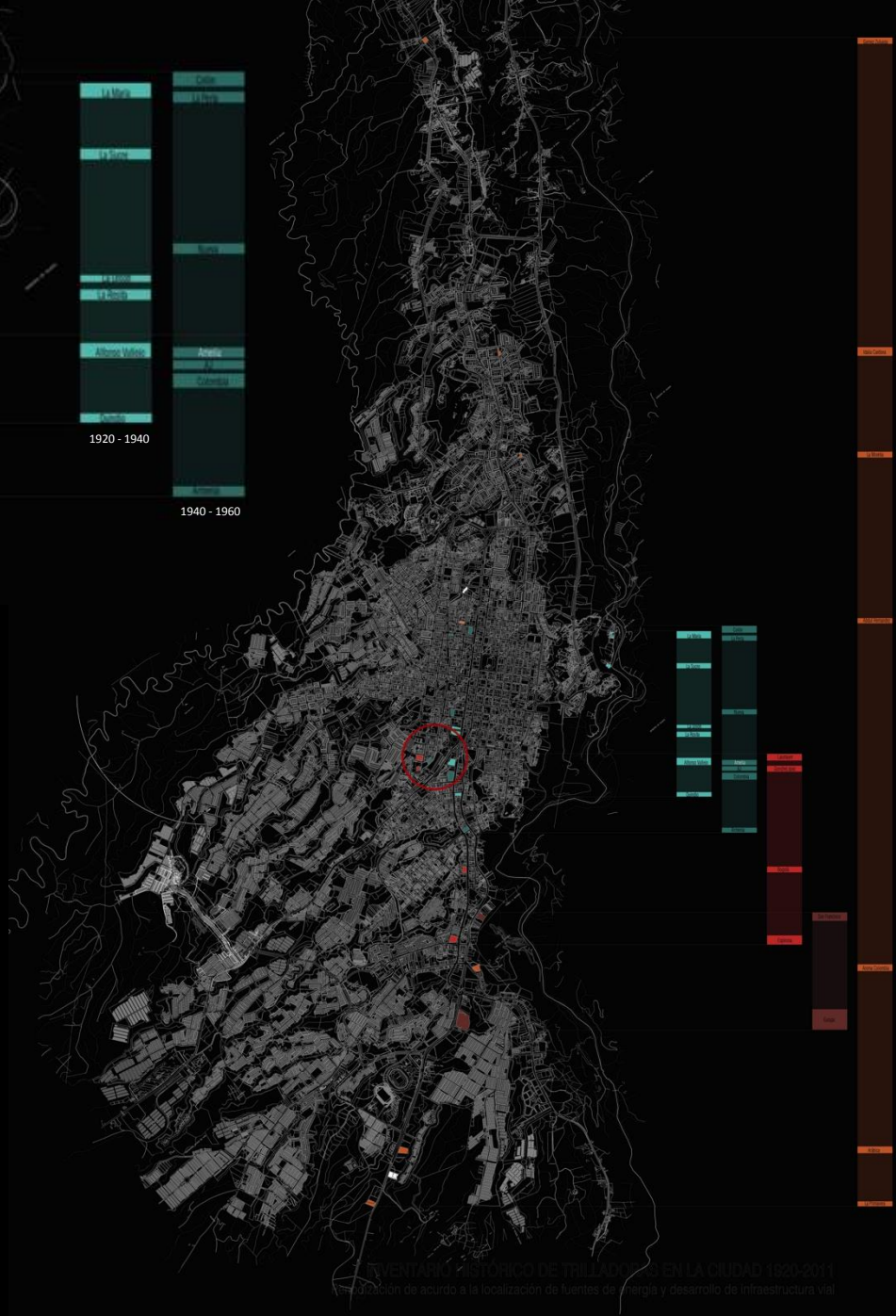
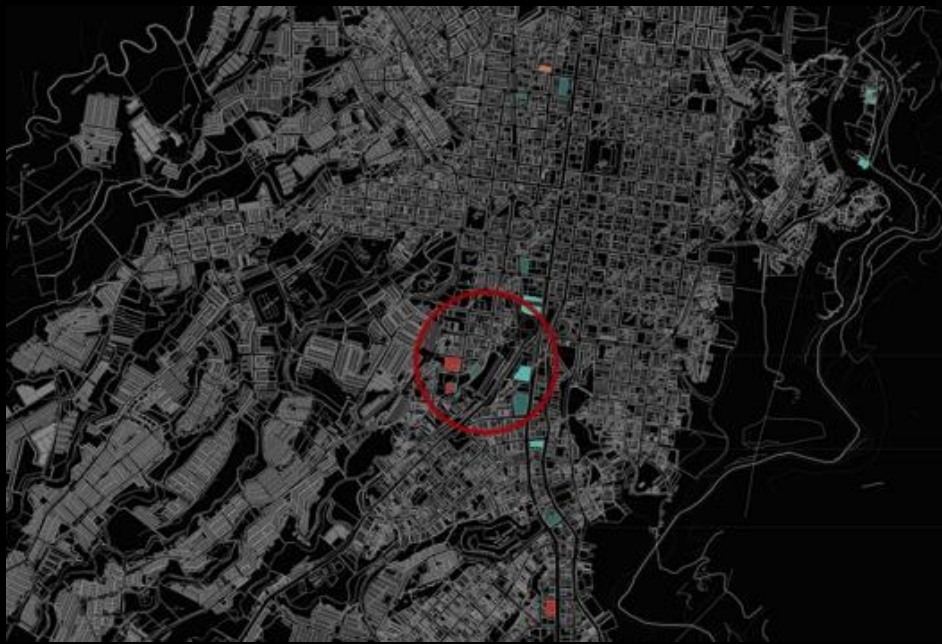


Fuente:[http://cdn2.grupos.emagister.com/imagen/fincas\\_cafeteras\\_marsella\\_49998\\_t0.jpg](http://cdn2.grupos.emagister.com/imagen/fincas_cafeteras_marsella_49998_t0.jpg)



Fuente:<http://joannacastro.files.wordpress.com/2011/01/150.jpg>





**Modelos de Ocupación  
(Ciudad – Conjunto  
Industrial)**

# Modelos de Ocupación (Ciudad - Conjunto Industrial)

ESTRUCTURA VIAL  
VEHICULAR PEATONAL



ESTRUCTURA AMBIENTAL  
PENDIENTE ALTA PENDIENTE MEDIA  
DISEBRADA ARMENIA



LLENOS Y VACIOS
















USOS  
INDUSTRIA EQUIPAMIENTOS  
COMERCIO Y VIVIENDA





# Conjunto Industrial



| EDIFICACIONES  |   |  |  |   |   |  |   |   |   |   |   |
|--|---|--|--|---|---|--|---|---|---|---|---|
| <p><b>IDENTIFICACION Y CLASIFICACION TIPOLOGICA</b></p> <p><b>ORIGEN</b></p> <p><b>OCUPACION ACTUAL</b></p>    |    | <p><b>ESTACION DE PASAJEROS FERROCARRIL</b><br/>Cra 19ª calles 26-27<br/>Arquitectura para el transporte - Terminal de pasajeros</p> <p>Siglo XX - Periodo Republicano 1927-1930<br/>Diseñador y constructor: Arturo Arcila Uribe<br/>Uso original: terminal de pasajeros de Armenia, estación de las ramales Armenia-Gall- Buenaventura y Armenia- Nacederos, Ferrocarril de Paotico</p> <p>Propietario: Municipio de Armenia<br/>Ocupante: Corporación de Cultura y Turismo - Biblioteca Municipal</p> |    | <p><b>BODEGAS FERROCARRIL</b><br/>Cra 19ª calles 26-27<br/>Arquitectura para el transporte - Bodegas almacenaje</p> <p>Siglo XX - Periodo Republicano 1929-1930<br/>Diseñador y constructor: Arturo Arcila Uribe<br/>Uso original: bodegas estación, almacenaje de productos de exportación.</p> <p>Propietario: Municipio de Armenia<br/>Ocupante: Bodega 1: Secretaria de Tránsito, Museo de Arte del Quindío / Bodega 2: Ludoteca, Galería Fundación Calle Bohemia, Taller Maestro Henry Villada<br/>Bodega 3: Bodega Alcaldía</p> |    | <p><b>HOTEL ESTACIÓN</b><br/>Cra 19ª calles 26-27<br/>Arquitectura para el transporte - Hotel trabajadores ferroviarios</p> <p>Siglo XX - Periodo Republicano 1929-1930<br/>Diseñador y constructor: Arturo Arcila Uribe<br/>Uso original: hotel para transportados, maquinistas y demás trabajadores ferroviarios temporales.</p> <p>Propietario: Municipio de Armenia<br/>Ocupante: Oficina de Asuntos Ethicos</p> |  | <p><b>CASA DE INGENIEROS</b><br/>Cra 19ª calles 26-27<br/>Arquitectura para el transporte - Casa de Ingenieros</p> <p>Siglo XX - Periodo Republicano 1930<br/>Diseñador y constructor: Desconocido<br/>Uso original: talleres y parqueaderos</p> <p>Propietario: Municipio de Armenia<br/>Ocupante: abandonado por colapso parcial tras terremoto</p> |  | <p><b>CASA JEFE DE ESTACIÓN</b><br/>Calle 26 gra 19a<br/>Arquitectura para el transporte - Casa Jefe de estación</p> <p>Siglo XX - Periodo Republicano 1930<br/>Diseñador y constructor: Desconocido<br/>Uso original: casa jefe de estación</p> <p>Propietario: Fundación Emanuel<br/>Ocupante: abandonado</p> | <p><b>TRILLADORA AMELIA</b><br/>Calle 27 No. 20-07<br/>Arquitectura para la industria Trilladora de café</p> <p>Siglo XX - Periodo de transición entre la arq. republicana y moderna Art. Nouveau 1952-53<br/>Diseñador y constructor: desconocido<br/>Uso original: trilladora de café<br/>Propietario: Hernán Gómez Mejía<br/>Ocupante: Industrias GM</p> |
| <p><b>LOCALIZACIÓN</b></p>  |  |   |   |    |  |  |   |   |   |   |   |

1910

APARICIÓN DISPERSA DE TRILLADORAS MECÁNICAS EN EL WEJO CALDAS DURANTE LA PRIMERA ETAPA DE DESARROLLO VIAL. PEDUENAS TRILLADORAS RURALES A LO LARGO DE LAS VÍAS DE TRANSPORTE QUE COMUNICABAN LOS CENTROS DE COMPRA CON LOS CENTROS DE PRODUCCIÓN.

1930

FERROCARRIL DEL PACÍFICO, PUERTO DE BUENAVENTURA, CABLE, ENERGÍA ELÉCTRICA, RED VIAL ARMONA - BAGUÉ - ARMENIA - CALI. DESCENTRALIZACIÓN DE LOS SITIOS DE COMPRA Y APERTURA DE VÍAS DE EXPORTACIÓN.

1950

DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL, CONTRIBUYE AL PROCESO DE TECNIFICACIÓN, FACILITANDO LA CONCENTRACIÓN DE LA TRILLA EN LOS SITIOS DESIGNADOS PARA EL EMBARQUE DEL PRODUCTO DE EXPORTACIÓN, DÉCADA A LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL.

1970

1980

BOYAZA CAFETERA. MODERNIZACIÓN DE SISTEMAS DE PRODUCCIÓN.

2010

DESAPARICIÓN DE TRILLADORAS TRAS EL DÉCADO DE LAS ESTACIONES DE TRIN Y LA BAJA EN EL PRECIO DEL CAFÉ. CONSTRUCCIÓN DE SOPRISTICADAS TRILLADORAS PERIURBANAS DE ALTA TECNOLOGÍA.

ECONOMÍA, CIUDAD Y TERRITORIO



INFRAESTRUCTURA VIAL



ARQUITECTURA FERROVIARIA



ARQUITECTURA PARA LA INDUSTRIA CAFETERA

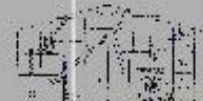


FERROCARRIL  
CAFÉ

SOCIEDAD



TECNOLOGÍA



ECONOMÍA

2000000

8000000

11000000

17000000

8000000

SACOS DE EXPORTACIÓN

