

LA COORDINACIÓN DEL GRUPO DE PATRIMONIO CULTURAL MUEBLE - PCMU DEL
MINISTERIO DE CULTURA

CERTIFICA QUE

CONSORCIO NVP, identificado con **NIT No. 900850840**, cumplió a satisfacción técnica, administrativa, financiera y jurídicamente con el objeto y las obligaciones del contrato de **CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO No. 3974/2024**, en la forma y oportunidad pactadas.

En caso que se haya generado un pago anterior en virtud del contrato, CERTIFICO que el informe de ejecución correspondiente a dicho periodo se encuentra publicado en SECOP II.⁽¹⁾

Por lo anterior, se genera registro de reevaluación al proveedor donde autoriza cancelar la suma de **\$ 121.828.274,80 "CIENTO VEINTIUNO MILLONES OCHOCIENTOS VEINTIOCHO MIL DOSCIENTOS SETENTA Y CUATRO CON 80/100 PESOS M/Cte."**; correspondientes al **Primer Pago** y tras previa verificación del cumplimiento de sus obligaciones con los sistemas de seguridad social integral (salud, pensión y riesgos profesionales) y parafiscales.

Afecta los siguientes usos presupuestales:

No. COMPROMISO	RUBRO	USO	VALOR
1111824	C-3302-1603-16-20302B-3302050-02	A-02-02-02-008-003-01-1	\$ 121.828.274,80
T O T A L			\$ 121.828.274,80

Se expide en Bogotá, D.C. a los 22 días del mes de noviembre de 2024



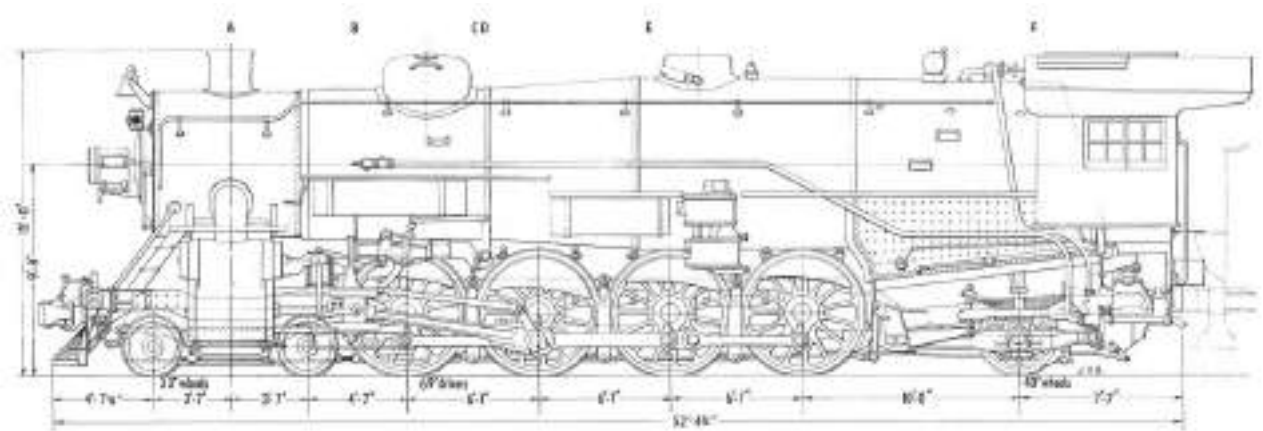
EUGENIA SERPA ISAZA
COORDINADOR(A) DEL GRUPO DE PATRIMONIO
CULTURAL MUEBLE - PCMu
Supervisor

(1) Solo aplica para contratos que están publicados en SECOP II

FASE DE DIAGNOSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA ACTUALIZACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN - PEMP-



FASE DE DIAGNOSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA ACTUALIZACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN - PEMP-



4.2 Flandes

4.2.1 Flandes. Dorada 10 / 11

Nombre: "N N "

Marca: American, Cooke

Año: 1914

Numero de fabrica: 54478

Nacionalidad: Estados Unidos

Tipo: 2-6-2 Prairie

Números: #11 renumerada #6 en 1922 #10 en 1940 y posteriormente #11

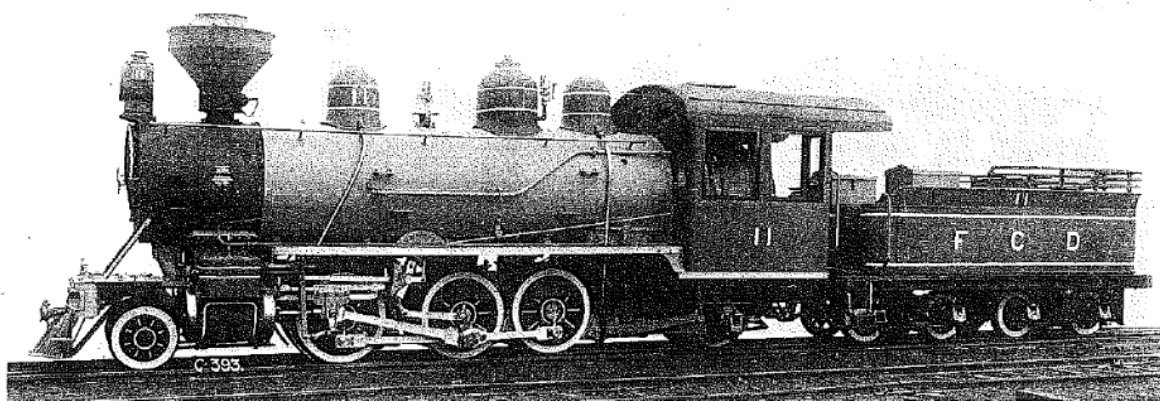
Líneas a las que perteneció y numero: The Dorada Railway Extension Co. Ltd. FCN Division

Centrales

Ferrocarril Central de La Dorada.

Lugar de ubicación: Flandes



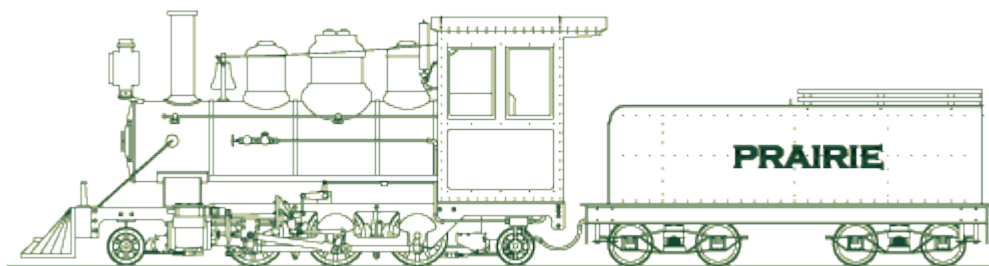


"Renumerada Dorada 6 en 1940, esta armoniosa Prairie, American de 1914, só a la División Centrales de los Ferracarri!es Nacionales en 1953, con el no. 9. Originalmente de leña, fue convertida a fuel oil, como la mayoría de las locomotoras colombianas. Cat. 182 (Alco Historic Photos)"⁸²

⁸² Arias de Greiff, *La Mula de Hierro*. P 67



FASE DE DIAGNOSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA ACTUALIZACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN - PEMP-



4.2.2 Flandes. Numero 7

Nombre: "NN"

Marca: Haine Saint Pierre

Año: 1926

Numero de fabrica: 1521

Nacionalidad: Bélgica

Tipo: 4-8-0 doce ruedas

Números: 7

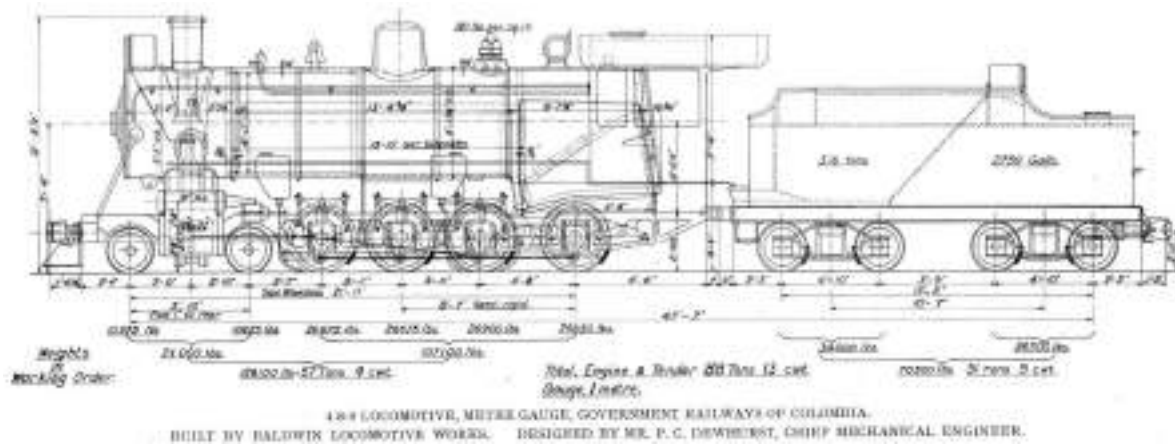
Líneas a las que perteneció y numero:

Ferrocarril del Norte

Lugar de ubicación: Flandes



FASE DE DIAGNOSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA ACTUALIZACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN - PEMP-





4.2.3 Flandes. Antioquia 87 "Rojas Pinilla"/ "Anibal Jaramillo"

Nombre: Rojas Pinilla o Anibal Jaramillo

Marca: Henschel

Año: 1926

Numero de fabrica: 25939

Nacionalidad: Alemania

Tipo: 2-8-2 Mikado

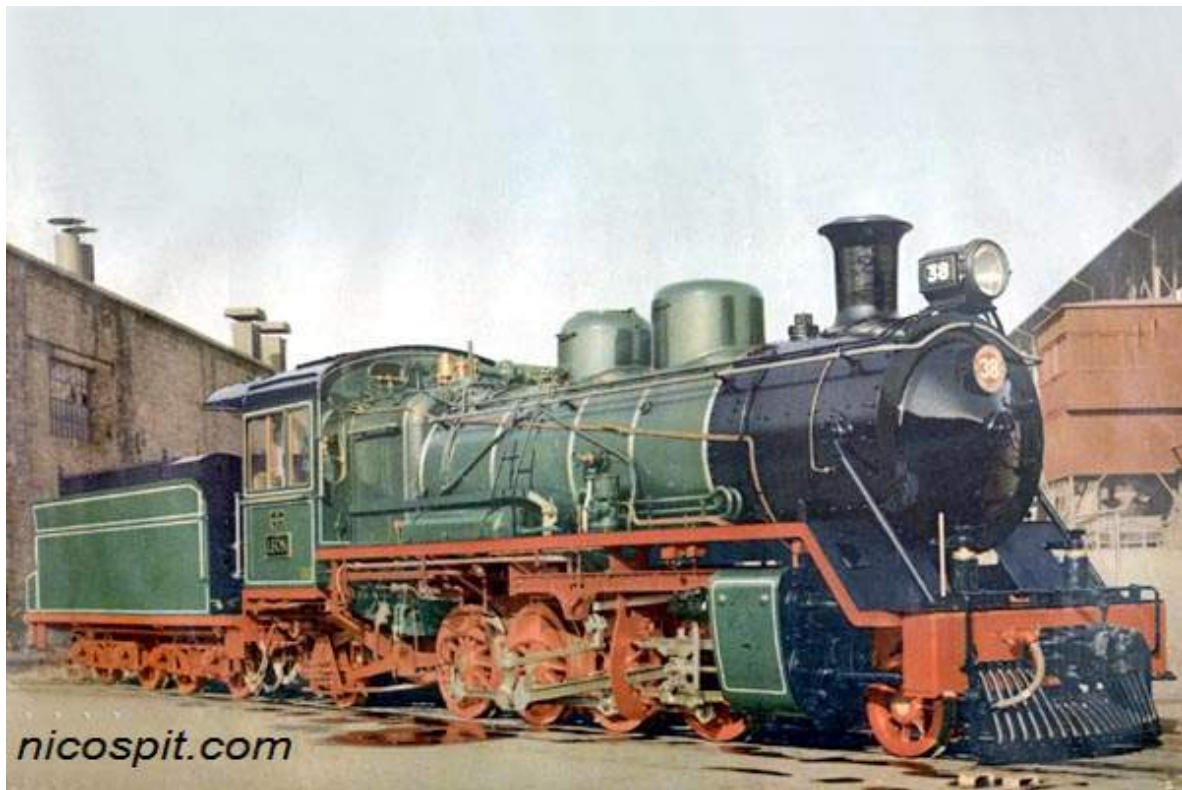
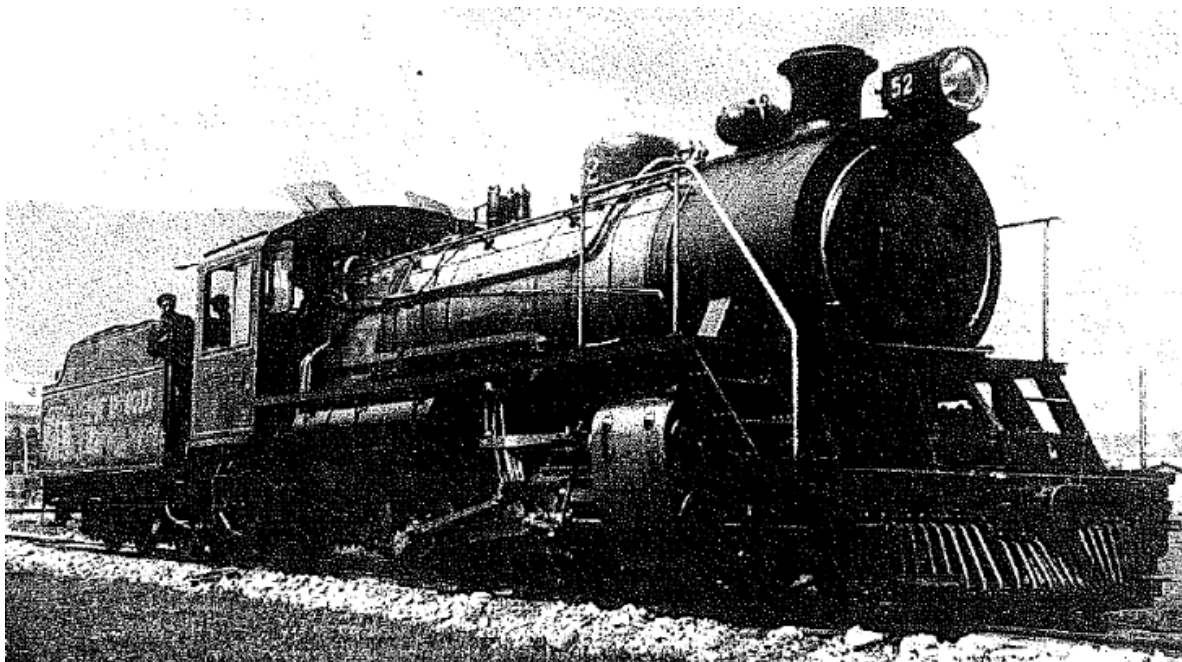
Números: Antioquia 87

Líneas a las que perteneció y numero:

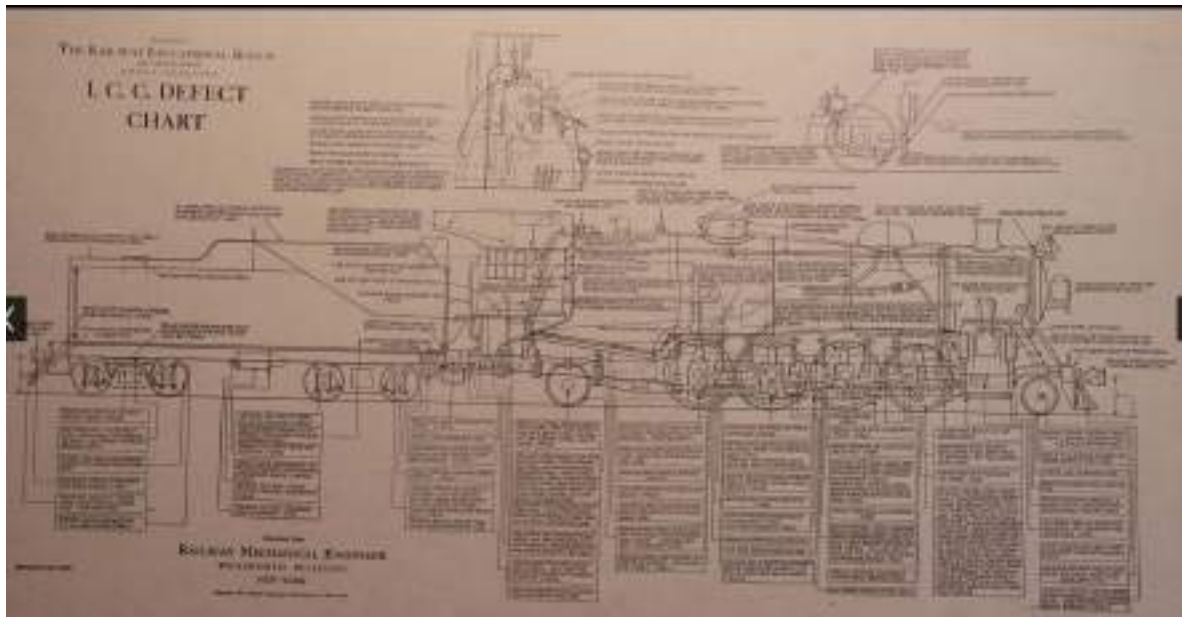
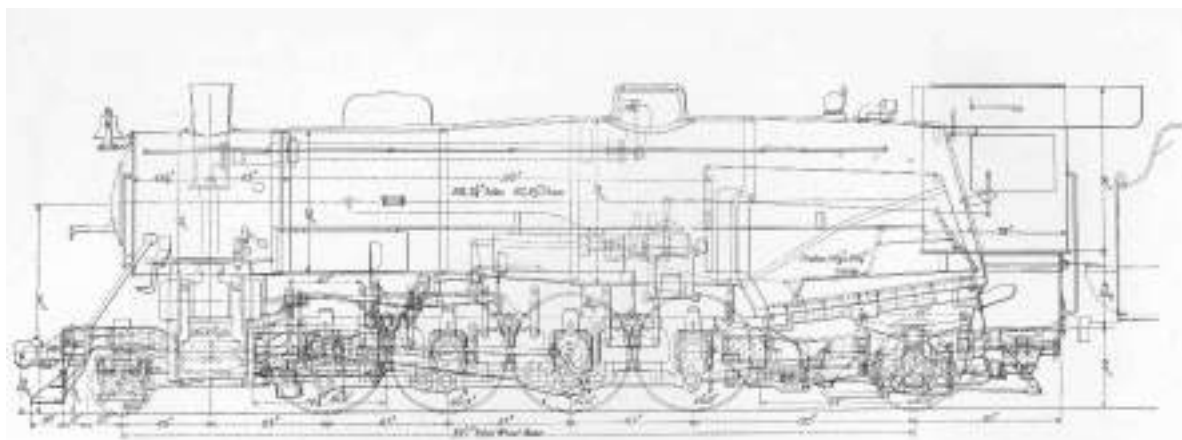
Ferrocarril del Norte

Lugar de ubicación: Flandes



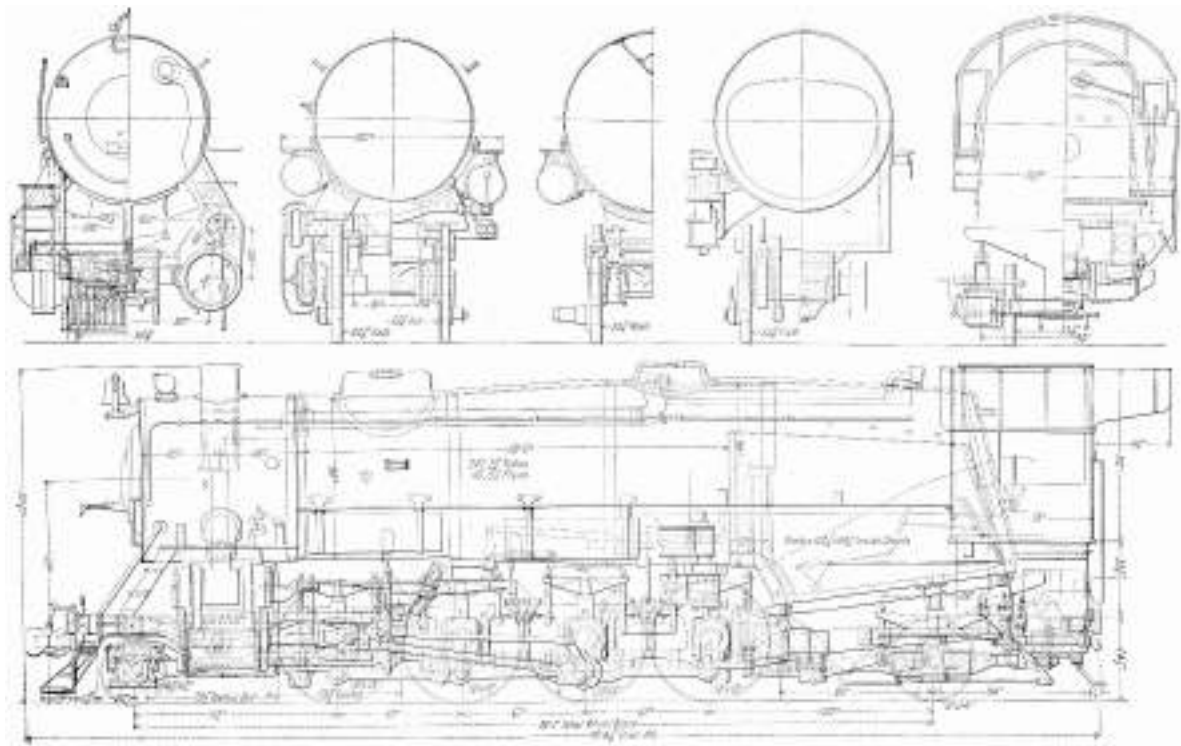


FASE DE DIAGNOSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA ACTUALIZACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN - PEMP-





FASE DE DIAGNOSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCION DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA ACTUALIZACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCION - PEMP-



4.3 Girardot. Centrales 89/ Girardot 29/ 48

Nombre: "NN"

Marca: Skoda

Año: 1928

Numero de fabrica: 455

Nacionalidad: Checoslovakia

Tipo: 4-8-0 doceruedas

Números: 89, 29 y 48

Líneas a las que perteneció y numero:

Centrales, El FC Girardot - Tolima - Huila

Lugar de ubicación: Girardot.



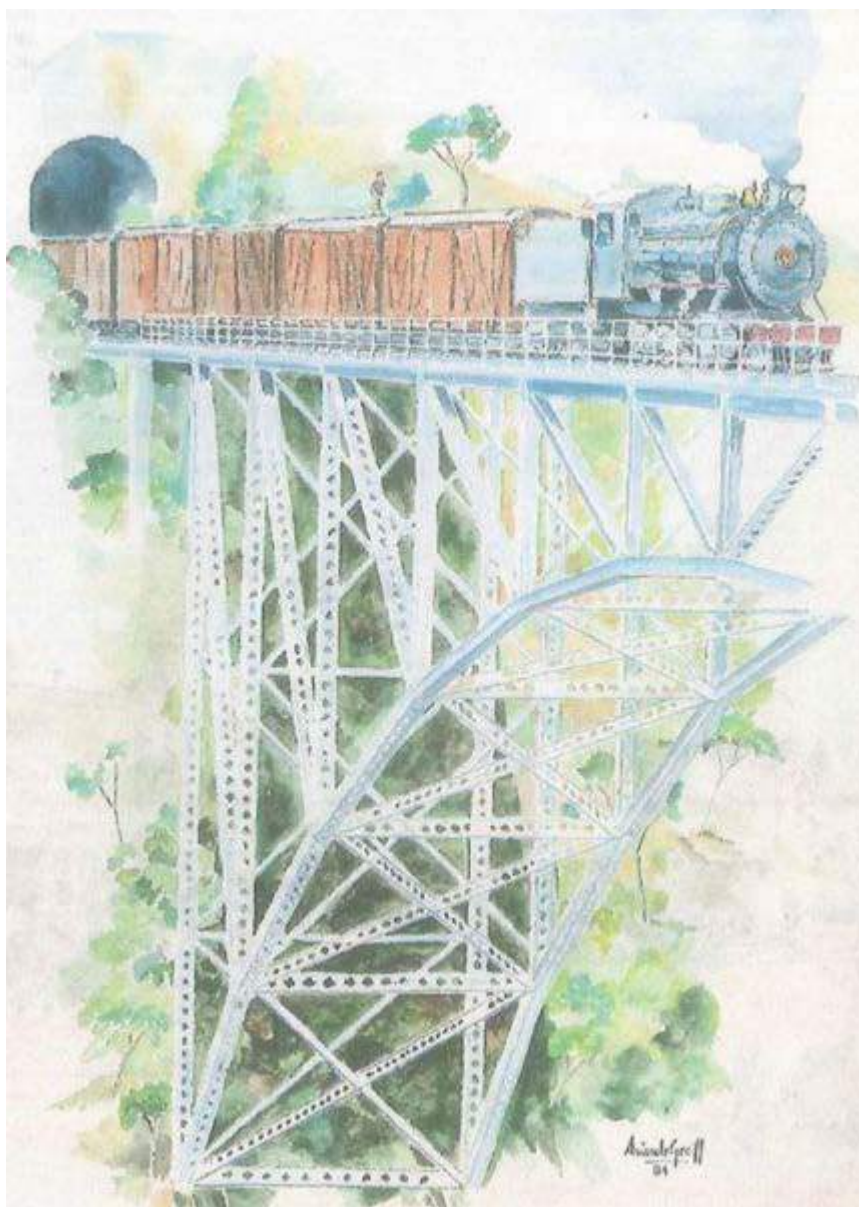
FASE DE DIAGNOSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA ACTUALIZACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN - PEMP-





Locomotora **SKODA** doce ruedas.
Fuente: MEJIA Sanabria, Carlos Alberto.





GOLONDRINAS El puente de Golondrinas, arco inferior en celosía de acero, situado entre dos túneles, al sur de Celiano Dussán, permite a la Skoda docerruedas No. 45 de Girardot, salvar el Magdalena con su tren de carga. Una situación de película para los fotógrafos y modelistas ferroviarios, y un nombre que sintetiza toda la poesía de una bella obra de arte.⁸³

⁸³ Arias de Greiff.

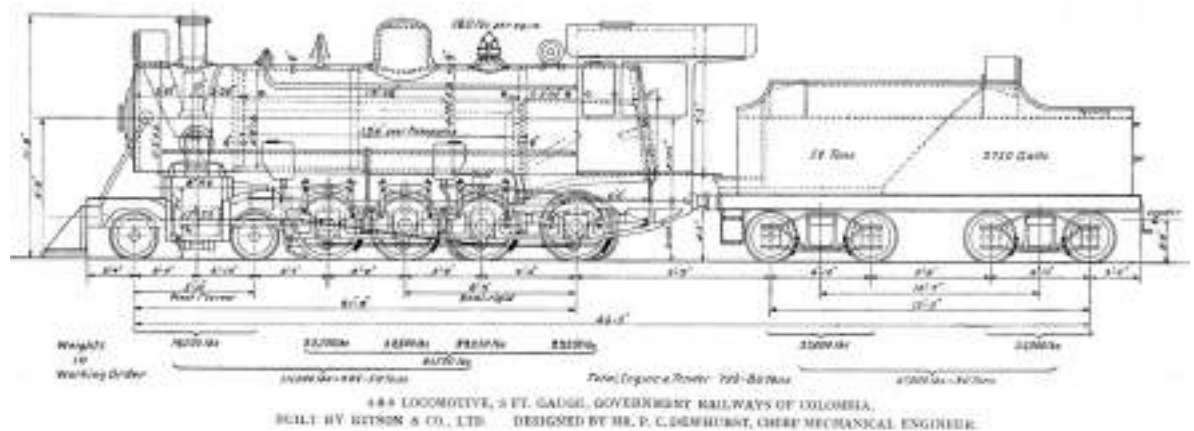


FASE DE DIAGNOSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA ACTUALIZACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN - PEMP-





La sencillez del diseño desarrollado por P. C. Dewhurst para máquinas ruedas, se ve claramente en esta skoda adquirida para el FC del Pacifico en 1928. Es difícil distinguir entre las diversas marcas de locomotoras "Dewhurst" 4:8-0, pero las Baldwin y las Skada fueron las mejor proporcionadas y las más



4-6-2 LOCOMOTIVE, METRE GAUGE, GOVERNMENT RAILWAYS OF COLOMBIA.
 BUILT BY BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS. DESIGNED BY MR. P. C. DEWHURST, CHIEF MECHANICAL ENGINEER.



DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900850840-1	CONSORCIO NVP		CARRERA6 # 26b-51 - OFICINA 801	6012436384	vargas.nestor@outlook.com
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
ÚNICA	B – menos de 200 c			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				UPC
2024-10	2024-09	E	09/10/2024	80900887	TOTAL A PAGAR
					\$4.285.900

TOTALES POR SUBSISTEMAS

TOTALES SALUD													
Código EPS	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	UPC Adicional	Incapacidades		Licencia Maternidad		Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora UPC	Total a Pagar	No. Afiliados
					No. Autorización	Valor	No. Autorización	Valor					
EPS002	Salud Total EPS	800130907-4	323.800	0		0		0	0	0	0	323.800	1
EPS005	Sanitas EPS	800251440-6	325.000	0		0		0	0	0	0	325.000	2
EPS008	Compensar EPS	860066942-7	162.500	0		0		0	0	0	0	162.500	1
EPS017	Famisanar EPS	830003564-7	325.000	0		0		0	0	0	0	325.000	2
EPS037	Nueva EPS	900156264-2	162.500	0		0		0	0	0	0	162.500	1

TOTALES PENSIÓN												
Código AFP	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Aporte Voluntario Afiliado	Aporte Voluntario Aportante	Aporte FSP - Solidaridad	Aporte FSP - Subsistencia	Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora FSP	Total a Pagar	No. Afiliados
230301	Porvenir	800224808-8	208.000	0	0	0	0	0	0		208.000	1
25-14	Colpensiones	900336004-7	1.454.500	0	0	0	0	0	0		1.454.500	6

TOTALES RIESGOS LABORALES															
Código ARL	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Incapacidades		Aportes Otros Sistemas	Valor Neto Cotización	Días Mora	Valor Mora Cotización	Subtotal Cotización	No. Radicado Saldo a Favor	Valor Saldo a Favor	Fondo Solidaridad	Total a Pagar	No. Afiliados
				No. Autorización	Valor										
14-23	Positiva Seguros	860011153-6	389.200				389.200	0	0	389.200			3.892	389.200	7

TOTALES CAJAS							
Código CCF	Nombre	NIT	Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
CCF22	Colsubsido	860007336-1	415.700	0	0	415.700	7

TOTALES PARAFISCALES				
Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
SENA				
207.900	0	0	207.900	7
ICBF				
311.800	0	0	311.800	7
ESAP				
MEN				

TOTALES POR SUBSISTEMA			
Tipo Administradora	No. Administradoras Reportadas	Valor antes de IGE, LMA, IRP y Mora	Total a Pagar
Salud	5	1.298.800	1.298.800
Pensión	2	1.662.500	1.662.500
Riesgos Laborales	1	389.200	389.200
CCF	1	415.700	415.700
ESAP	0	0	0
ICBF	1	311.800	311.800
MEN	0	0	0
SENA	1	207.900	207.900
TOTALES	11	4.285.900	4.285.900

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900850840-1	CONSORCIO NVP		CARRERA6 # 26b-51 - OFICINA 801	6012436384	vargas.nestor@outlook.com
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
ÚNICA	B – menos de 200 c			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				UPC
2024-10	2024-09	E	09/10/2024	80900887	7
					0
					TOTAL A PAGAR
					\$4.285.900

DETALLE POR COTIZANTE																																															
INFORMACIÓN COTIZANTE										INFORMACIÓN NOVEDADES							PENSIÓN						SALUD			RIESGOS LABORALES			CCF			PARAFISCALES															
No.	Tipo	No. de Identificación	Apellidos y Nombres	Cotizante	Subleigo	Subarrendo	Colonia, exterior	Exonerado	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VSP	VST	SILN	IOE	MAA	VAC	APP	VCT	IRL	CONSECCIÓN	Cód. AFP	IBC AFP	Cotización	Voluntari o Afiliado	Voluntario Aportante	Fondo pensional de solidaridad	Fondo pensional de subsistencia	Cód. EPS	IBC EPS	Cotización / Valor UPC	Cód. ARL	IBC ARL	Clase de Riesgo	Cotización	Código CCF	IBC CCF	Aporte CCF	IBC otros parafiscales	Aporte SENA	Aporte ICBF	Aporte ESAP	Aporte MEN	
1	CC	52272708	PEDROZA PENAGOS HEIBBY AILET	1	0		N																		25-14	2.590.256	414.500	0	0	0	0	0	EPS002	2.590.256	323.800	14-23	2.590.256	1	13.600	CCF22	2.590.256	103.700	2.590.256	51.900	77.800	0	0
2	CC	53167319	ALFEREZ CHICA NATHALI PAOLA	1	0		N																		25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS017	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	5	90.500	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
3	CC	74189000	PLAZAS ACEVEDO RICARDO ADOLFO	1	0		N	X																	25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS037	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	1	6.800	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
4	CC	79264294	CIFUENTES QUIÑONES JOSE ALBERTO	1	0		N																		230301	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS017	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	1	6.800	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
5	CC	80165254	CORRECHA CRISTHIAN CAMILO	1	0		N																		25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS008	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	5	90.500	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
6	CC	79836272	ANZOLA MUÑOZ EDGAR FEDERICO	1	0		N																		25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS005	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	5	90.500	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
7	CC	1030551970	SERRANO BETANCUR JHON ALEXANDER	1	0		N																		25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS005	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	5	90.500	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900850840-1	CONSORCIO NVP		CARRERA6 # 26b-51 - OFICINA 801	6012436384	vargas.nestor@outlook.com
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
ÚNICA	B – menos de 200 c			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS UPC
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				1 0
2024-09	2024-09	Y	09/10/2024	80904319	\$409.800

TOTALES POR SUBSISTEMAS

TOTALES SALUD													
Código EPS	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	UPC Adicional	Incapacidades		Licencia Maternidad		Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora UPC	Total a Pagar	No. Afiliados
					No. Autorización	Valor	No. Autorización	Valor					

TOTALES PENSIÓN												
Código AFP	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Aporte Voluntario Afiliado	Aporte Voluntario Aportante	Aporte FSP - Solidaridad	Aporte FSP - Subsistencia	Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora FSP	Total a Pagar	No. Afiliados

TOTALES RIESGOS LABORALES															
Código ARL	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Incapacidades		Aportes Otros Sistemas	Valor Neto Cotización	Días Mora	Valor Mora Cotización	Subtotal Cotización	No. Radicado Saldo a Favor	Valor Saldo a Favor	Fondo Solidaridad	Total a Pagar	No. Afiliados
				No. Autorización	Valor										
14-23	Positiva Seguros	860011153-6	409.800				409.800	0	0	409.800			4.098	409.800	1

TOTALES CAJAS									
Código CCF	Nombre					NIT	Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte

TOTALES PARAFISCALES				
Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
SENA				
0	0	0	0	0
ICBF				
0	0	0	0	0
ESAP				
MEN				

TOTALES POR SUBSISTEMA			
Tipo Administradora	No. Administradoras Reportadas	Valor antes de IGE, LMA, IRP y Mora	Total a Pagar
Salud	0	0	0
Pensión	0	0	0
Riesgos Laborales	1	409.800	409.800
CCF	0	0	0
ESAP	0	0	0
ICBF	0	0	0
MEN	0	0	0
SENA	0	0	0
TOTALES	1	409.800	409.800

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900850840-1	CONSORCIO NVP		CARRERA6 # 26b-51 - OFICINA 801	6012436384	vargas.nestor@outlook.com
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
ÚNICA	B – menos de 200 c			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				UPC
2024-09	2024-09	Y	09/10/2024	80904319	\$409.800
					TOTAL A PAGAR

DETALLE POR COTIZANTE																																														
INFORMACIÓN COTIZANTE										INFORMACIÓN NOVEDADES										PENSIÓN						SALUD			RIESGOS LABORALES			CCF			PARAFISCALES											
No.	Tipo	No. de Identificación	Apellidos y Nombres	Cotizante	Subjugo	Exonerado	Cotiza. exonerado	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VSP	VST	SILN	IDE	MA	MA	MA	MA	MA	MA	MA	Cód. AFP	IBC AFP	Cotización	Voluntari o Afiliado	Voluntario Aportante	Fondo pensional de solidaridad	Fondo pensional de subsistencia	Cód. EPS	IBC EPS	Cotización / Valor UPC	Cód. ARL	IBC ARL	Clase de Riesgo	Cotización	Código CCF	IBC CCF	Aporte CCF	IBC otros parafiscales	Aporte SENA	Aporte ICBF	Aporte ESAP	Aporte MEN
1	CC	79378301	VARGAS PEDROZA NESTOR ADEL	59	0		N								X										0	0	0	0	0	0	0	0	0	14-23	5.887.226	5	409.800		0	0	0	0	0	0	0	0

PAGADA

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900850840-1	CONSORCIO NVP		CARRERA6 # 26b-51 - OFICINA 801	6012436384	vargas.nestor@outlook.com
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
ÚNICA	B – menos de 200 c			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DÍA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DÍA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				UPC
2024-09	2024-08	E	10/09/2024	79737828	TOTAL A PAGAR
					\$3.791.600

TOTALES POR SUBSISTEMAS

TOTALES SALUD													
Código EPS	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	UPC Adicional	Incapacidades		Licencia Maternidad		Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora UPC	Total a Pagar	No. Afiliados
					No. Autorización	Valor	No. Autorización	Valor					
EPS002	Salud Total EPS	800130907-4	323.800	0		0		0	0	0	0	323.800	1
EPS005	Sanitas EPS	800251440-6	325.000	0		0		0	0	0	0	325.000	2
EPS008	Compensar EPS	860066942-7	162.500	0		0		0	0	0	0	162.500	1
EPS017	Famisanar EPS	830003564-7	325.000	0		0		0	0	0	0	325.000	2

TOTALES PENSIÓN												
Código AFP	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Aporte Voluntario Afiliado	Aporte Voluntario Aportante	Aporte FSP - Solidaridad	Aporte FSP - Subsistencia	Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora FSP	Total a Pagar	No. Afiliados
230301	Porvenir	800224808-8	208.000	0	0	0	0	0	0		208.000	1
25-14	Colpensiones	900336004-7	1.246.500	0	0	0	0	0	0		1.246.500	5

TOTALES RIESGOS LABORALES															
Código ARL	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Incapacidades		Aportes Otros Sistemas	Valor Neto Cotización	Días Mora	Valor Mora Cotización	Subtotal Cotización	No. Radicado Saldo a Favor	Valor Saldo a Favor	Fondo Solidaridad	Total a Pagar	No. Afiliados
				No. Autorización	Valor										
14-23	Positiva Seguros	860011153-6	382.400				382.400	0	0	382.400			3.824	382.400	6

TOTALES CAJAS									
Código CCF	Nombre					NIT	Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte
CCF22	Colsubsidio					860007336-1	363.700	0	0
									Total a Pagar
									No. Afiliados
									363.700
									6

TOTALES PARAFISCALES				
Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
SENA				
181.900	0	0	181.900	6
ICBF				
272.800	0	0	272.800	6
ESAP				
MEN				

TOTALES POR SUBSISTEMA			
Tipo Administradora	No. Administradoras Reportadas	Valor antes de IGE, LMA, IRP y Mora	Total a Pagar
Salud	4	1.136.300	1.136.300
Pensión	2	1.454.500	1.454.500
Riesgos Laborales	1	382.400	382.400
CCF	1	363.700	363.700
ESAP	0	0	0
ICBF	1	272.800	272.800
MEN	0	0	0
SENA	1	181.900	181.900
TOTALES	10	3.791.600	3.791.600

DATOS DEL APORTANTE							
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO	EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
NI	900850840-1	CONSORCIO NVP		CARRERA6 # 26b-51 - OFICINA 801	6012436384	vargas.nestor@outlook.com	
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO		
ÚNICA	B – menos de 200 c			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.		
NO							

DATOS DE LA PLANILLA						
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD	
					EMPLEADOS	UPC
					6	0
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				TOTAL A PAGAR	
2024-09	2024-08	E	10/09/2024	79737828	\$3.791.600	

DETALLE POR COTIZANTE																																																
INFORMACIÓN COTIZANTE										INFORMACIÓN NOVEDADES										PENSIÓN								SALUD			RIESGOS LABORALES			CCF			PARAFISCALES											
No.	Tipo	No. de Identificación	Apellidos y Nombres	Cotizante	Subjugo	Exonerado	Columna exonerada	Exonerado	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VSP	VST	SILN	IOE	IOA	IOA	VAC	AVP	VCT	IRL	CORRECCION	Cód. AFP	IBC AFP	Cotización	Voluntari o Afiliado	Voluntario Aportante	Fondo pensional de solidaridad	Fondo pensional de subsistencia	Cód. EPS	IBC EPS	Cotización / Valor UPC	Cód. ARL	IBC ARL	Clase de Riesgo	Cotización	Código CCF	IBC CCF	Aporte CCF	IBC otros parafiscales	Aporte SENA	Aporte ICBF	Aporte ESAP	Aporte MEN	
1	CC	1030551970	SERRANO BETANCUR JHON ALEXANDER	1	0		N																			25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS005	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	5	90.500	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
2	CC	52272708	PEDROZA PENAGOS HEIBBY AILET	1	0		N																			25-14	2.590.256	414.500	0	0	0	0	0	EPS002	2.590.256	323.800	14-23	2.590.256	1	13.600	CCF22	2.590.256	103.700	2.590.256	51.900	77.800	0	0
3	CC	53167319	ALFEREZ CHICA NATHALI PAOLA	1	0		N																			25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS017	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	5	90.500	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
4	CC	79264294	CIFUENTES QUIÑONES JOSE ALBERTO	1	0		N																			230301	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS017	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	1	6.800	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
5	CC	79836272	ANZOLA MUÑOZ EDGAR FEDERICO	1	0		N																			25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS005	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	5	90.500	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
6	CC	80165254	CORRECHA CRISTHIAN CAMILO	1	0		N																			25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS008	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	5	90.500	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900850840-1	CONSORCIO NVP		CARRERA6 # 26b-51 - OFICINA 801	6012436384	vargas.nestor@outlook.com
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
ÚNICA	B – menos de 200 c			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS UPC
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				1 0
2024-08	2024-08	Y	10/09/2024	80075796	TOTAL A PAGAR \$186.600

TOTALES POR SUBSISTEMAS

TOTALES SALUD													
Código EPS	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	UPC Adicional	Incapacidades		Licencia Maternidad		Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora UPC	Total a Pagar	No. Afiliados
					No. Autorización	Valor	No. Autorización	Valor					

TOTALES PENSIÓN												
Código AFP	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Aporte Voluntario Afiliado	Aporte Voluntario Aportante	Aporte FSP - Solidaridad	Aporte FSP - Subsistencia	Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora FSP	Total a Pagar	No. Afiliados

TOTALES RIESGOS LABORALES															
Código ARL	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Incapacidades		Aportes Otros Sistemas	Valor Neto Cotización	Días Mora	Valor Mora Cotización	Subtotal Cotización	No. Radicado Saldo a Favor	Valor Saldo a Favor	Fondo Solidaridad	Total a Pagar	No. Afiliados
				No. Autorización	Valor										
14-23	Positiva Seguros	860011153-6	186.600				186.600	0	0	186.600			1.866	186.600	1

TOTALES CAJAS							
Código CCF	Nombre	NIT	Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados

TOTALES PARAFISCALES				
Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
SENA				
0	0	0	0	0
ICBF				
0	0	0	0	0
ESAP				
MEN				

TOTALES POR SUBSISTEMA			
Tipo Administradora	No. Administradoras Reportadas	Valor antes de IGE, LMA, IRP y Mora	Total a Pagar
Salud	0	0	0
Pensión	0	0	0
Riesgos Laborales	1	186.600	186.600
CCF	0	0	0
ESAP	0	0	0
ICBF	0	0	0
MEN	0	0	0
SENA	0	0	0
TOTALES	1	186.600	186.600

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900850840-1	CONSORCIO NVP		CARRERA6 # 26b-51 - OFICINA 801	6012436384	vargas.nestor@outlook.com
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
ÚNICA	B – menos de 200 c			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				UPC
2024-08	2024-08	Y	10/09/2024	80075796	\$186.600

DETALLE POR COTIZANTE																																																	
INFORMACIÓN COTIZANTE										INFORMACIÓN NOVEDADES										PENSIÓN						SALUD			RIESGOS LABORALES			CCF			PARAFISCALES														
No.	Tipo	No. de Identificación	Apellidos y Nombres	Cotizante	Subjugo	Exonerado	Colim. exonerado	Exonerado	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VBP	VBT	SILN	IOE	MA	MA	MA	MA	MA	MA	Cód. AFP	IBC AFP	Cotización	Voluntari o Afiliado	Voluntario Aportante	Fondo pensional de solidaridad	Fondo pensional de subsistencia	Cód. EPS	IBC EPS	Cotización / Valor UPC	Cód. ARL	IBC ARL	Clase de Riesgo	Cotización	Código CCF	IBC CCF	Aporte CCF	IBC otros parafiscales	Aporte SENA	Aporte ICBF	Aporte ESAP	Aporte MEN			
1	CC	79378301	VARGAS PEDROZA NESTOR ADEL	59	0			N									X									0	0	0	0	0	0	0		0	0	14-23	2.680.504	5	186.600		0	0	0	0	0	0	0	0	0

PAGADA

PLANILLA INTEGRADA DE AUTOLIQUIDACION DE APORTES

DATOS DEL APORTANTE						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	
NI	900850840-1	CONSORCIO NVP		CARRERA6 # 26b-51 - OFICINA 801	6012436384	
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
ÚNICA	B – menos de 200 c			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DÍA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DÍA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS UPC
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				6 0
2024-08	2024-07	E	30/07/2024	78987020	TOTAL A PAGAR \$3.791.600

TOTALES POR SUBSISTEMAS

TOTALES SALUD													
Código EPS	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	UPC Adicional	Incapacidades		Licencia Maternidad		Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora UPC	Total a Pagar	No. Afiliados
					No. Autorización	Valor	No. Autorización	Valor					
EPS002	Salud Total EPS	800130907-4	323.800	0		0		0	0	0	0	323.800	1
EPS005	Sanitas EPS	800251440-6	325.000	0		0		0	0	0	0	325.000	2
EPS008	Compensar EPS	860066942-7	162.500	0		0		0	0	0	0	162.500	1
EPS017	Famisanar EPS	830003564-7	325.000	0		0		0	0	0	0	325.000	2

TOTALES PENSIÓN												
Código AFP	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Aporte Voluntario Afiliado	Aporte Voluntario Aportante	Aporte FSP - Solidaridad	Aporte FSP - Subsistencia	Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora FSP	Total a Pagar	No. Afiliados
230301	Porvenir	800224808-8	208.000	0	0	0	0	0	0		208.000	1
25-14	Colpensiones	900336004-7	1.246.500	0	0	0	0	0	0		1.246.500	5

TOTALES RIESGOS LABORALES															
Código ARL	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Incapacidades		Aportes Otros Sistemas	Valor Neto Cotización	Días Mora	Valor Mora Cotización	Subtotal Cotización	No. Radicado Saldo a Favor	Valor Saldo a Favor	Fondo Solidaridad	Total a Pagar	No. Afiliados
				No. Autorización	Valor										
14-23	Positiva Seguros	860011153-6	382.400				382.400	0	0	382.400			3.824	382.400	6

TOTALES CAJAS							
Código CCF	Nombre	NIT	Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
CCF22	Colsubsidio	860007336-1	363.700	0	0	363.700	6

TOTALES PARAFISCALES				
Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
SENA				
181.900	0	0	181.900	6
ICBF				
272.800	0	0	272.800	6
ESAP				
MEN				

TOTALES POR SUBSISTEMA			
Tipo Administradora	No. Administradoras Reportadas	Valor antes de IGE, LMA, IRP y Mora	Total a Pagar
Salud	4	1.136.300	1.136.300
Pensión	2	1.454.500	1.454.500
Riesgos Laborales	1	382.400	382.400
CCF	1	363.700	363.700
ESAP	0	0	0
ICBF	1	272.800	272.800
MEN	0	0	0
SENA	1	181.900	181.900
TOTALES	10	3.791.600	3.791.600

DATOS DEL APORTANTE							
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO	EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
NI	900850840-1	CONSORCIO NVP		CARRERA6 # 26b-51 - OFICINA 801	6012436384	vargas.nestor@outlook.com	
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO		
ÚNICA	B – menos de 200 c			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.		
NO							

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLEADOS UPC
					6 0
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				TOTAL A PAGAR
2024-08	2024-07	E	30/07/2024	78987020	\$3.791.600

DETALLE POR COTIZANTE																																														
INFORMACIÓN COTIZANTE										INFORMACIÓN NOVEDADES										PENSIÓN								SALUD			RIESGOS LABORALES			CCF			PARAFISCALES									
No.	Tipo	No. de Identificación	Apellidos y Nombres	Cotizante	Subjugo	Exonerado	Columna exonerada	Exonerado	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VSP	VST	SILN	IOE	MA	VAC	AVP	VCT	IRL	CORRECCIÓN	Cód. AFP	IBC AFP	Cotización	Voluntari o Afiliado	Voluntario Aportante	Fondo pensional de solidaridad	Fondo pensional de subsistencia	Cód. EPS	IBC EPS	Cotización / Valor UPC	Cód. ARL	IBC ARL	Clase de Riesgo	Cotización	Código CCF	IBC CCF	Aporte CCF	IBC otros parafiscales	Aporte SENA	Aporte ICBF	Aporte ESAP	Aporte MEN
1	CC	52272708	PEDROZA PENAGOS HEIBBY AILET	1	0		N																		25-14	2.590.256	414.500	0	0	0	0	EPS002	2.590.256	323.800	14-23	2.590.256	1	13.600	CCF22	2.590.256	103.700	2.590.256	51.900	77.800	0	0
2	CC	53167319	ALFEREZ CHICA NATHALI PAOLA	1	0		N																		25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	EPS017	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	5	90.500	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
3	CC	79264294	CIFUENTES QUIÑONES JOSE ALBERTO	1	0		N																		230301	1.300.000	208.000	0	0	0	0	EPS017	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	1	6.800	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
4	CC	80165254	CORRECHA CRISTHIAN CAMILO	1	0		N																		25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	EPS008	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	5	90.500	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
5	CC	79836272	ANZOLA MUÑOZ EDGAR FEDERICO	1	0		N																		25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	EPS005	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	5	90.500	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
6	CC	1030551970	SERRANO BETANCUR JHON ALEXANDER	1	0		N																		25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	EPS005	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	5	90.500	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900850840-1	CONSORCIO NVP		CARRERA6 # 26b-51 - OFICINA 801	6012436384	vargas.nestor@outlook.com
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
ÚNICA	B – menos de 200 c			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLEADOS UPC
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				1 0
2024-07	2024-07	Y		79040420	\$373.200

TOTALES POR SUBSISTEMAS

TOTALES SALUD

Código EPS	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	UPC Adicional	Incapacidades		Licencia Maternidad		Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora UPC	Total a Pagar	No. Afiliados
					No. Autorización	Valor	No. Autorización	Valor					

TOTALES PENSIÓN

Código AFP	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Aporte Voluntario Afiliado	Aporte Voluntario Aportante	Aporte FSP - Solidaridad	Aporte FSP - Subsistencia	Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora FSP	Total a Pagar	No. Afiliados
------------	--------	-----	------------------------	----------------------------	-----------------------------	--------------------------	---------------------------	-----------	-----------------------	----------------	---------------	---------------

TOTALES RIESGOS LABORALES

Código ARL	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Incapacidades		Aportes Otros Sistemas	Valor Neto Cotización	Días Mora	Valor Mora Cotización	Subtotal Cotización	No. Radicado Saldo a Favor	Valor Saldo a Favor	Fondo Solidaridad	Total a Pagar	No. Afiliados
				No. Autorización	Valor										
14-23	Positiva Seguros	860011153-6	373.200				373.200	0	0	373.200			3.732	373.200	1

TOTALES CAJAS

Código CCF	Nombre	NIT	Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
------------	--------	-----	--------------	-----------	-------------------	---------------	---------------

TOTALES PARAFISCALES

Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
SENA				
0	0	0	0	0
ICBF				
0	0	0	0	0
ESAP				
MEN				

TOTALES POR SUBSISTEMA

Tipo Administradora	No. Administradoras Reportadas	Valor antes de IGE, LMA, IRP y Mora	Total a Pagar
Salud	0	0	0
Pensión	0	0	0
Riesgos Laborales	1	373.200	373.200
CCF	0	0	0
ESAP	0	0	0
ICBF	0	0	0
MEN	0	0	0
SENA	0	0	0
TOTALES	1	373.200	373.200

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900850840-1	CONSORCIO NVP		CARRERA6 # 26b-51 - OFICINA 801	6012436384	vargas.nestor@outlook.com
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
ÚNICA	B – menos de 200 c			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				UPC
2024-07	2024-07	Y		79040420	\$373.200

DETALLE POR COTIZANTE																																															
INFORMACIÓN COTIZANTE										INFORMACIÓN NOVEDADES						PENSIÓN						SALUD			RIESGOS LABORALES			CCF			PARAFISCALES																
No.	Tipo	No. de Identificación	Apellidos y Nombres	Cotizante	Subjugo	Exonerado	Colom exterior	Exonerado	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VSP	VST	SIN	IDE	MA	VAC	AVP	VCT	IRL	CONEXIÓN	Cód. AFP	IBC AFP	Cotización	Voluntari o Afiliado	Voluntario Aportante	Fondo pensional de solidaridad	Fondo pensional de subsistencia	Cód. EPS	IBC EPS	Cotización / Valor UPC	Cód. ARL	IBC ARL	Clase de Riesgo	Cotización	Código CCF	IBC CCF	Aporte CCF	IBC otros parafiscales	Aporte SENA	Aporte ICBF	Aporte ESAP	Aporte MEN	
1	CC	79378301	VARGAS PEDROZA NESTOR ADEL	59	0		N								X											0	0	0	0	0	0	0	0	0	14-23	5.361.008	5	373.200		0	0	0	0	0	0	0	0

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900805973-1	NESTOR VARGAS PEDROZA ARQUITECTOS SAS		KR 6 No 26 B 51 OFICINA 802	2436384	VARGAS.NESTOR@GMAIL.CO M
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
SUCURSAL	B – menos de 200 c	PRINCIPAL	PPAL	BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				UPC
2024-10	2024-09	E	09/10/2024	80900480	5
					0
					TOTAL A PAGAR
					\$2.195.300

TOTALES POR SUBSISTEMAS

TOTALES SALUD													
Código EPS	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	UPC Adicional	Incapacidades		Licencia Maternidad		Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora UPC	Total a Pagar	No. Afiliados
					No. Autorización	Valor	No. Autorización	Valor					
EPS005	Sanitas EPS	800251440-6	83.700	0		0		0	0	0	0	83.700	1
EPS008	Compensar EPS	860066942-7	475.500	0		0		0	0	0	0	475.500	3
EPS017	Famisanar EPS	830003564-7	162.500	0		0		0	0	0	0	162.500	1

TOTALES PENSIÓN												
Código AFP	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Aporte Voluntario Afiliado	Aporte Voluntario Aportante	Aporte FSP - Solidaridad	Aporte FSP - Subsistencia	Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora FSP	Total a Pagar	No. Afiliados
230301	Porvenir	800224808-8	315.100	0	0	0	0	0	0		315.100	2
25-14	Colpensiones	900336004-7	608.500	0	0	0	0	0	0		608.500	3

TOTALES RIESGOS LABORALES															
Código ARL	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Incapacidades		Aportes Otros Sistemas	Valor Neto Cotización	Días Mora	Valor Mora Cotización	Subtotal Cotización	No. Radicado Saldo a Favor	Valor Saldo a Favor	Fondo Solidaridad	Total a Pagar	No. Afiliados
				No. Autorización	Valor										
14-23	Positiva Seguros	860011153-6	30.200				30.200	0	0	30.200			302	30.200	5

TOTALES CAJAS									
Código CCF	Nombre					NIT	Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte
CCF22	Colsubsidio					860007336-1	231.000	0	0
							Total a Pagar	No. Afiliados	
							231.000	5	

TOTALES PARAFISCALES				
Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
SENA				
115.500	0	0	115.500	5
ICBF				
173.300	0	0	173.300	5
ESAP				
MEN				

TOTALES POR SUBSISTEMA			
Tipo Administradora	No. Administradoras Reportadas	Valor antes de IGE, LMA, IRP y Mora	Total a Pagar
Salud	3	721.700	721.700
Pensión	2	923.600	923.600
Riesgos Laborales	1	30.200	30.200
CCF	1	231.000	231.000
ESAP	0	0	0
ICBF	1	173.300	173.300
MEN	0	0	0
SENA	1	115.500	115.500
TOTALES	9	2.195.300	2.195.300

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900805973-1	NESTOR VARGAS PEDROZA ARQUITECTOS SAS		KR 6 No 26 B 51 OFICINA 802	2436384	VARGAS.NESTOR@GMAIL.COM
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
SUCURSAL	B – menos de 200 c	PRINCIPAL	PPAL	BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA						
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIAMES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD	
					EMPLADOS	UPC
					5	0
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				TOTAL A PAGAR	
2024-10	2024-09	E	09/10/2024	80900480	\$2.195.300	

DETALLE POR COTIZANTE																																																	
INFORMACIÓN COTIZANTE										INFORMACIÓN NOVEDADES							PENSIÓN							SALUD			RIESGOS LABORALES			CCF			PARAFISCALES																
No.	Tipo	No. de Identificación	Apellidos y Nombres	Cotizante	Subjugo	Exonerado	Columna exonerada	Exonerado	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VSP	VST	SILN	IOE	IOA	IOB	IOG	IOH	IOI	IOJ	IOK	IOL	CONSECO	Cód. AFP	IBC AFP	Cotización	Voluntari o Afiliado	Voluntario Aportante	Fondo pensional de solidaridad	Fondo pensional de subsistencia	Cód. EPS	IBC EPS	Cotización / Valor UPC	Cód. ARL	IBC ARL	Clase de Riesgo	Cotización	Código CCF	IBC CCF	Aporte CCF	IBC otros parafiscales	Aporte SENA	Aporte ICBF	Aporte ESAP	Aporte MEN
1	CC	52383860	HERRERA MOLANO AURA PATRICIA	1	0		N																				25-14	1.833.620	293.400	0	0	0	0	0	EPS008	1.833.620	229.300	14-23	1.833.620	1	9.600	CCF22	1.833.620	73.400	1.833.620	36.700	55.100	0	0
2	CC	39782862	PEREZ LARA GLADIS	1	0		N																				25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS017	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	1	6.800	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
3	CC	1001067374	VARGAS CASTRO JULIANA	1	0		N																				230301	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS008	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	1	6.800	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
4	CC	1007388590	VARGAS BERNAL LAURA VALENTINA	1	0		N	X																			230301	669.000	107.100	0	0	0	0	0	EPS008	669.000	83.700	14-23	669.000	1	3.500	CCF22	669.000	26.800	669.000	13.400	20.100	0	0
5	CC	1019144878	BOGOTA RODRIGUEZ JULIANA CAMILA	1	0		N	X																			25-14	669.000	107.100	0	0	0	0	0	EPS005	669.000	83.700	14-23	669.000	1	3.500	CCF22	669.000	26.800	669.000	13.400	20.100	0	0

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900805973-1	NESTOR VARGAS PEDROZA ARQUITECTOS SAS		KR 6 No 26 B 51 OFICINA 802	2436384	VARGAS.NESTOR@GMAIL.CO M
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
SUCURSAL	B – menos de 200 c	PRINCIPAL	PPAL	BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				UPC
2024-09	2024-08	E	17/09/2024	79737701	5 0
					TOTAL A PAGAR
					\$2.704.100

TOTALES POR SUBSISTEMAS

TOTALES SALUD													
Código EPS	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	UPC Adicional	Incapacidades		Licencia Maternidad		Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora UPC	Total a Pagar	No. Afiliados
					No. Autorización	Valor	No. Autorización	Valor					
EPS005	Sanitas EPS	800251440-6	167.300	0		0		0	0	0	0	167.300	1
EPS008	Compensar EPS	860066942-7	559.100	0		0		0	0	0	0	559.100	3
EPS017	Famisanar EPS	830003564-7	162.500	0		0		0	0	0	0	162.500	1

TOTALES PENSIÓN												
Código AFP	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Aporte Voluntario Afiliado	Aporte Voluntario Aportante	Aporte FSP - Solidaridad	Aporte FSP - Subsistencia	Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora FSP	Total a Pagar	No. Afiliados
230301	Porvenir	800224808-8	422.100	0	0	0	0	0	0		422.100	2
25-14	Colpensiones	900336004-7	715.500	0	0	0	0	0	0		715.500	3

TOTALES RIESGOS LABORALES															
Código ARL	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Incapacidades		Aportes Otros Sistemas	Valor Neto Cotización	Días Mora	Valor Mora Cotización	Subtotal Cotización	No. Radicado Saldo a Favor	Valor Saldo a Favor	Fondo Solidaridad	Total a Pagar	No. Afiliados
				No. Autorización	Valor										
14-23	Positiva Seguros	860011153-6	37.200				37.200	0	0	37.200			372	37.200	5

TOTALES CAJAS									
Código CCF	Nombre					NIT	Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte
CCF22	Colsubsidio					860007336-1	284.600	0	0
					Total a Pagar		284.600	No. Afiliados	
							5		

TOTALES PARAFISCALES				
Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
SENA				
142.300	0	0	142.300	5
ICBF				
213.500	0	0	213.500	5
ESAP				
MEN				

TOTALES POR SUBSISTEMA			
Tipo Administradora	No. Administradoras Reportadas	Valor antes de IGE, LMA, IRP y Mora	Total a Pagar
Salud	3	888.900	888.900
Pensión	2	1.137.600	1.137.600
Riesgos Laborales	1	37.200	37.200
CCF	1	284.600	284.600
ESAP	0	0	0
ICBF	1	213.500	213.500
MEN	0	0	0
SENA	1	142.300	142.300
TOTALES	9	2.704.100	2.704.100

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900805973-1	NESTOR VARGAS PEDROZA ARQUITECTOS SAS		KR 6 No 26 B 51 OFICINA 802	2436384	VARGAS.NESTOR@GMAIL.CO M
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
SUCURSAL	B – menos de 200 c	PRINCIPAL	PPAL	BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA						
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD	
					EMPLEADOS	UPC
					5	0
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				TOTAL A PAGAR	
2024-09	2024-08	E	17/09/2024	79737701	\$ 2.704.100	

DETALLE POR COTIZANTE																																																	
INFORMACIÓN COTIZANTE										INFORMACIÓN NOVEDADES										PENSIÓN								SALUD			RIESGOS LABORALES			CCF			PARAFISCALES												
No.	Tipo	No. de Identificación	Apellidos y Nombres	Cotizante	Subjugo	Exonerado	Columna exonerada	Exonerado	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VSP	VST	SILN	IOE	IOA	IOB	IOG	IOH	IOI	IOJ	IOK	IOL	CONSECO	Cód. AFP	IBC AFP	Cotización	Voluntari o Afiliado	Voluntario Aportante	Fondo pensional de solidaridad	Fondo pensional de subsistencia	Cód. EPS	IBC EPS	Cotización / Valor UPC	Cód. ARL	IBC ARL	Clase de Riesgo	Cotización	Código CCF	IBC CCF	Aporte CCF	IBC otros parafiscales	Aporte SENA	Aporte ICBF	Aporte ESAP	Aporte MEN
1	CC	1001067374	VARGAS CASTRO JULIANA	1	0			N																				230301	1.300.000	208.000	0	0	0	0	EPS008	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	1	6.800	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
2	CC	1007388590	VARGAS BERNAL LAURA VALENTINA	1	0			N																				230301	1.338.000	214.100	0	0	0	0	EPS008	1.338.000	167.300	14-23	1.338.000	1	7.000	CCF22	1.338.000	53.600	1.338.000	26.800	40.200	0	0
3	CC	1019144878	BOGOTA RODRIGUEZ JULIANA CAMILA	1	0			N																				25-14	1.338.000	214.100	0	0	0	0	EPS005	1.338.000	167.300	14-23	1.338.000	1	7.000	CCF22	1.338.000	53.600	1.338.000	26.800	40.200	0	0
4	CC	39782862	PEREZ LARA GLADIS	1	0			N																				25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	EPS017	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	1	6.800	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
5	CC	52383860	HERRERA MOLANO AURA PATRICIA	1	0			N																				25-14	1.833.620	293.400	0	0	0	0	EPS008	1.833.620	229.300	14-23	1.833.620	1	9.600	CCF22	1.833.620	73.400	1.833.620	36.700	55.100	0	0

PLANILLA INTEGRADA DE AUTOLIQUIDACION DE APORTES

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900805973-1	NESTOR VARGAS PEDROZA ARQUITECTOS SAS		KR 6 No 26 B 51 OFICINA 802	2436384	VARGAS.NESTOR@GMAIL.CO M
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
SUCURSAL	B – menos de 200 c	PRINCIPAL	PPAL	BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				UPC
2024-08	2024-07	E	30/07/2024	79040470	5
					0
					TOTAL A PAGAR
					\$2.704.100

TOTALES POR SUBSISTEMAS

TOTALES SALUD													
Código EPS	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	UPC Adicional	Incapacidades		Licencia Maternidad		Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora UPC	Total a Pagar	No. Afiliados
					No. Autorización	Valor	No. Autorización	Valor					
EPS005	Sanitas EPS	800251440-6	167.300	0		0		0	0	0	0	167.300	1
EPS008	Compensar EPS	860066942-7	559.100	0		0		0	0	0	0	559.100	3
EPS017	Famisanar EPS	830003564-7	162.500	0		0		0	0	0	0	162.500	1

TOTALES PENSIÓN												
Código AFP	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Aporte Voluntario Afiliado	Aporte Voluntario Aportante	Aporte FSP - Solidaridad	Aporte FSP - Subsistencia	Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora FSP	Total a Pagar	No. Afiliados
230301	Porvenir	800224808-8	422.100	0	0	0	0	0	0		422.100	2
25-14	Colpensiones	900336004-7	715.500	0	0	0	0	0	0		715.500	3

TOTALES RIESGOS LABORALES															
Código ARL	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Incapacidades		Aportes Otros Sistemas	Valor Neto Cotización	Días Mora	Valor Mora Cotización	Subtotal Cotización	No. Radicado Saldo a Favor	Valor Saldo a Favor	Fondo Solidaridad	Total a Pagar	No. Afiliados
				No. Autorización	Valor										
14-23	Positiva Seguros	860011153-6	37.200				37.200	0	0	37.200			372	37.200	5

TOTALES CAJAS								
Código CCF	Nombre					NIT	Valor Aporte	Días Mora
CCF22	Colsubsidio					860007336-1	284.600	0
							0	Valor Mora Aporte
							284.600	Total a Pagar
								No. Afiliados
								5

TOTALES PARAFISCALES				
Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
SENA				
142.300	0	0	142.300	5
ICBF				
213.500	0	0	213.500	5
ESAP				
MEN				

TOTALES POR SUBSISTEMA			
Tipo Administradora	No. Administradoras Reportadas	Valor antes de IGE, LMA, IRP y Mora	Total a Pagar
Salud	3	888.900	888.900
Pensión	2	1.137.600	1.137.600
Riesgos Laborales	1	37.200	37.200
CCF	1	284.600	284.600
ESAP	0	0	0
ICBF	1	213.500	213.500
MEN	0	0	0
SENA	1	142.300	142.300
TOTALES	9	2.704.100	2.704.100

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
NI	900805973-1	NESTOR VARGAS PEDROZA ARQUITECTOS SAS		KR 6 No 26 B 51 OFICINA 802	2436384	VARGAS.NESTOR@GMAIL.CO M
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
SUCURSAL	B – menos de 200 c	PRINCIPAL	PPAL	BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA						
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIAMES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD	
					EMPLEADOS	UPC
					5	0
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				TOTAL A PAGAR	
2024-08	2024-07	E	30/07/2024	79040470	\$2.704.100	

DETALLE POR COTIZANTE

INFORMACIÓN COTIZANTE										INFORMACIÓN NOVEDADES										PENSIÓN						SALUD			RIESGOS LABORALES			CCF			PARAFISCALES												
No.	Tipo	No. de Identificación	Apellidos y Nombres	Cotizante	Subjugo	Extrajero	Columna exterior	Exonerado	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VSP	VST	SILN	IOE	IOA	VAC	AVP	VCT	IRL	CORRECCIÓN	Cód. AFP	IBC AFP	Cotización	Voluntari o Afiliado	Voluntario Aportante	Fondo pensional de solidaridad	Fondo pensional de subsistencia	Cód. EPS	IBC EPS	Cotización / Valor UPC	Cód. ARL	IBC ARL	Clase de Riesgo	Cotización	Código CCF	IBC CCF	Aporte CCF	IBC otros parafiscales	Aporte SENA	Aporte ICBF	Aporte ESAP	Aporte MEN	
1	CC	52383860	HERRERA MOLANO AURA PATRICIA	1	0			N																	25-14	1.833.620	293.400	0	0	0	0	0	EPS008	1.833.620	229.300	14-23	1.833.620	1	9.600	CCF22	1.833.620	73.400	1.833.620	36.700	55.100	0	0
2	CC	39782862	PEREZ LARA GLADIS	1	0			N																	25-14	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS017	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	1	6.800	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
3	CC	1001067374	VARGAS CASTRO JULIANA	1	0			N																	230301	1.300.000	208.000	0	0	0	0	0	EPS008	1.300.000	162.500	14-23	1.300.000	1	6.800	CCF22	1.300.000	52.000	1.300.000	26.000	39.000	0	0
4	CC	1007388590	VARGAS BERNAL LAURA VALENTINA	1	0			N																	230301	1.338.000	214.100	0	0	0	0	0	EPS008	1.338.000	167.300	14-23	1.338.000	1	7.000	CCF22	1.338.000	53.600	1.338.000	26.800	40.200	0	0
5	CC	1019144878	BOGOTA RODRIGUEZ JULIANA CAMILA	1	0			N																	25-14	1.338.000	214.100	0	0	0	0	0	EPS005	1.338.000	167.300	14-23	1.338.000	1	7.000	CCF22	1.338.000	53.600	1.338.000	26.800	40.200	0	0

PLANILLA INTEGRADA DE AUTOLIQUIDACION DE APORTES

PAG 1 de 2

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
CC	79378301	NESTOR ADEL VARGAS PEDROZA		Carrera 4a # 27-87 Apto 401	2436384	vargas.nestor@gmail.com
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
ÚNICA	I – Independiente			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				UPC
2024-09	2024-09	I	09/10/2024	80904770	1 0
					TOTAL A PAGAR
					\$1.745.900

TOTALES POR SUBSISTEMAS

TOTALES SALUD													
Código EPS	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	UPC Adicional	Incapacidades		Licencia Maternidad		Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora UPC	Total a Pagar	No. Afiliados
					No. Autorización	Valor	No. Autorización	Valor					
EPS005	Sanitas EPS	800251440-6	736.000	0		0		0	7	3.700	0	739.700	1

TOTALES PENSIÓN												
Código AFP	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Aporte Voluntario Afiliado	Aporte Voluntario Aportante	Aporte FSP - Solidaridad	Aporte FSP - Subsistencia	Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora FSP	Total a Pagar	No. Afiliados
25-14	Colpensiones	900336004-7	942.000	0	0	29.500	29.500	7	4.800	400	1.006.200	1

TOTALES RIESGOS LABORALES															
Código ARL	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Incapacidades		Aportes Otros Sistemas	Valor Neto Cotización	Días Mora	Valor Mora Cotización	Subtotal Cotización	No. Radicado Saldo a Favor	Valor Saldo a Favor	Fondo Solidaridad	Total a Pagar	No. Afiliados
				No. Autorización	Valor										

TOTALES CAJAS									
Código CCF	Nombre					NIT	Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte

TOTALES PARAFISCALES				
Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
SENA				
0	7	0	0	0
ICBF				
0	7	0	0	0
ESAP				
MEN				

TOTALES POR SUBSISTEMA			
Tipo Administradora	No. Administradoras Reportadas	Valor antes de ICE, LMA, IRP y Mora	Total a Pagar
Salud	1	736.000	739.700
Pensión	1	1.001.000	1.006.200
Riesgos Laborales	0	0	0
CCF	0	0	0
ESAP	0	0	0
ICBF	0	0	0
MEN	0	0	0
SENA	0	0	0
TOTALES	2	1.737.000	1.745.900

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
CC	79378301	NESTOR ADEL VARGAS PEDROZA		Carrera 4a # 27-87 Apto 401	2436384	vargas.nestor@gmail.com
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
ÚNICA	I – Independiente			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D. C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLEADOS
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				UPC
2024-09	2024-09	I	09/10/2024	80904770	\$1.745.900
					TOTAL A PAGAR

DETALLE POR COTIZANTE																																																			
INFORMACIÓN COTIZANTE										INFORMACIÓN NOVEDADES										PENSIÓN						SALUD			RIESGOS LABORALES			CCF			PARAFISCALES																
No.	Tipo	No. de Identificación	Apellidos y Nombres					Cotizante	Salud	Exonerado	Columna exonerada	Exonerado	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VBP	VBT	SILN	IOE	MAA	VAC	AVP	VCT	IRL	CORRECCIÓN	Cód. AFP	IBC AFP	Cotización	Voluntari o Afiliado	Voluntario Aportante	Fondo pensional de solidaridad	Fondo pensional de subsistencia	Cód. EPS	IBC EPS	Cotización / Valor UPC	Cód. ARL	IBC ARL	Clase de Riesgo	Cotización	Código CCF	IBC CCF	Aporte CCF	IBC otros parafiscales	Aporte SENA	Aporte ICBF	Aporte ESAP	Aporte MEN	
1	CC	79378301	VARGAS PEDROZA NESTOR ADEL					3	0			N									X								25-14	5,887,226	942,000	0	0		29,500	29,500	EPS005	5,887,226	736,000		0		0		0	0	0	0	0	0	0

PAGADA

DATOS DE LA PLANILLA						
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD	
					EMPLEADOS	UPC
					1	0
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				TOTAL A PAGAR	
2024-08	2024-08	I	04/09/2024	80004121	\$764.700	

TOTALES SALUD													
Código EPS	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	UPC Adicional	Incapacidades		Licencia Maternidad		Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora UPC	Total a Pagar	No. Afiliados
					No. Autorización	Valor	No. Autorización	Valor					
EPS005	Sanitas EPS	800251440-6	335.100	0		0		0	1	300	0	335.400	1

TOTALES PENSIÓN												
Código AFP	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Aporte Voluntario Afiliado	Aporte Voluntario Aportante	Aporte FSP - Solidaridad	Aporte FSP - Subsistencia	Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora FSP	Total a Pagar	No. Afiliados
25-14	Colpensiones	9003360-04-7	428.900	0	0	0	0	1	400	0	429.300	1

TOTALES RIESGOS LABORALES															
Código ARL	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Incapacidades		Aportes Otros Sistemas	Valor Neto Cotización	Días Mora	Valor Mora Cotización	Subtotal Cotización	No. Radicado Saldo a Favor	Valor Saldo a Favor	Fondo Solidaridad	Total a Pagar	No. Afiliados
				No. Autorización	Valor										

TOTALES CAJAS							
Código CCF	Nombre	NIT	Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados

TOTALES PARAFISCALES				
Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
SENA				
0	1	0	0	0
ICBF				
0	1	0	0	0
ESAP				
MEN				

TOTALES POR SUBSISTEMA			
Tipo Administradora	No. Administradoras Reportadas	Valor antes de IGE, LMA, IRP y Mora	Total a Pagar
Salud	1	335.100	335.400
Pensión	1	428.900	429.300
Riesgos Laborales	0	0	0
CCF	0	0	0
ESAP	0	0	0
ICBF	0	0	0
MEN	0	0	0
SENA	0	0	0
TOTALES	2	764.000	764.700

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
CC	79378301	NESTOR ADEL VARGAS PEDROZA		Carrera 4a # 27-87 Apto 401	2436384	vargas.nestor@gmail.com
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
ÚNICA	I – Independiente			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D. C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				UPC
2024-08	2024-08	I	04/09/2024	80004121	\$764.700
					TOTAL A PAGAR

DETALLE POR COTIZANTE																																																
INFORMACIÓN COTIZANTE										INFORMACIÓN NOVEDADES										PENSIÓN						SALUD			RIESGOS LABORALES			CCF			PARAFISCALES													
No.	Tipo	No. de Identificación	Apellidos y Nombres	Cotizante	Sueldo	Exonerado	Columna exonerada	Exonerado	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VBP	VBT	SILN	IOE	IVA	IVA	IVA	IVA	IVA	IVA	Cód. AFP	IBC AFP	Cotización	Voluntari o Afiliado	Voluntario Aportante	Fondo pensional de solidaridad	Fondo pensional de subsistencia	Cód. EPS	IBC EPS	Cotización / Valor UPC	Cód. ARL	IBC ARL	Clase de Riesgo	Cotización	Código CCF	IBC CCF	Aporte CCF	IBC otros parafiscales	Aporte SENA	Aporte ICBF	Aporte ESAP	Aporte MEN		
1	CC	79378301	VARGAS PEDROZA NESTOR ADEL	3	0			N								X									25-14	2.680.504	428.900	0	0	0	0	0	EPS005	2.680.504	335.100		0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

PAGADA

DATOS DE LA PLANILLA						
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIAMES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD	
					EMPLEADOS	UPC
	PERIODO SALUD				PERIODO PENSIONES	1
2024-07	2024-07	I	31/07/2024	79040862	\$1.581.800	

TOTALES SALUD													
Código EPS	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	UPC Adicional	Incapacidades		Licencia Maternidad		Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora UPC	Total a Pagar	No. Afiliados
					No. Autorización	Valor	No. Autorización	Valor					
EPS005	Sanitas EPS	800251440-6	670.200	0		0		0	0	0	0	670.200	1

TOTALES PENSIÓN												
Código AFP	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Aporte Voluntario Afiliado	Aporte Voluntario Aportante	Aporte FSP - Solidaridad	Aporte FSP - Subsistencia	Días Mora	Valor Mora Cotización	Valor Mora FSP	Total a Pagar	No. Afiliados
25-14	Colpensiones	900336004-7	857.800	0	0	26.900	26.900	0	0		911.600	1

TOTALES RIESGOS LABORALES															
Código ARL	Nombre	NIT	Cotización Obligatoria	Incapacidades		Aportes Otros Sistemas	Valor Neto Cotización	Días Mora	Valor Mora Cotización	Subtotal Cotización	No. Radicado Saldo a Favor	Valor Saldo a Favor	Fondo Solidaridad	Total a Pagar	No. Afiliados
				No. Autorización	Valor										

TOTALES CAJAS							
Código CCF	Nombre	NIT	Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados

TOTALES PARAFISCALES				
Valor Aporte	Días Mora	Valor Mora Aporte	Total a Pagar	No. Afiliados
SENA				
0	0	0	0	0
ICBF				
0	0	0	0	0
ESAP				
MEN				

TOTALES POR SUBSISTEMA			
Tipo Administradora	No. Administradoras Reportadas	Valor antes de IGE, LMA, IRP y Mora	Total a Pagar
Salud	1	670.200	670.200
Pensión	1	911.600	911.600
Riesgos Laborales	0	0	0
CCF	0	0	0
ESAP	0	0	0
ICBF	0	0	0
MEN	0	0	0
SENA	0	0	0
TOTALES	2	1.581.800	1.581.800

DATOS DEL APORTANTE						
TIPO	NÚMERO	NOMBRE APORTANTE		DIRECCIÓN	TELÉFONO	CORREO
CC	79378301	NESTOR ADEL VARGAS PEDROZA		Carrera 4a # 27-87 Apto 401	2436384	vargas.nestor@gmail.com
FORMA PRESENTACIÓN	CLASE APORTANTE	NOMBRE SUCURSAL	CÓDIGO	DEPARTAMENTO	CIUDAD / MUNICIPIO	
ÚNICA	I – Independiente			BOGOTÁ D. C.	BOGOTÁ, D.C.	
						EXONERADO PAGO PARAFISCALES Y SALUD
						NO

DATOS DE LA PLANILLA					
PLANILLA ASOCIADA	FECHA PAGO ASOCIADA (DIA/MES/AÑO)	TIPO PLANILLA	FECHA PAGO (DIA/MES/AÑO)	NÚMERO PLANILLA	CANTIDAD
					EMPLADOS
PERIODO SALUD	PERIODO PENSIONES				UPC
2024-07	2024-07	I	31/07/2024	79040862	\$1.581.800
					TOTAL A PAGAR

DETALLE POR COTIZANTE																																																							
INFORMACIÓN COTIZANTE										INFORMACIÓN NOVEDADES										PENSIÓN								SALUD			RIESGOS LABORALES			CCF			PARAFISCALES																		
No.	Tipo	No. de Identificación	Apellidos y Nombres							Cotizante	Subjeto	Exonerado	Columna exterior	Exonerado	ING	RET	TDE	TAE	TDP	TAP	VBP	VBT	SIL	IOE	MAA	VAC	AVP	VCT	IRL	CONEXIÓN	Cód. AFP	IBC AFP	Cotización	Voluntari o Afiliado	Voluntario Aportante	Fondo pensional de solidaridad	Fondo pensional de subsistencia	Cód. EPS	IBC EPS	Cotización / Valor UPC	Cód. ARL	IBC ARL	Clase de Riesgo	Cotización	Código CCF	IBC CCF	Aporte CCF	IBC otros parafiscales	Aporte SENA	Aporte ICBF	Aporte ESAP	Aporte MEN			
1	CC	79378301	VARGAS PEDROZA NESTOR ADEL							3	0		N									X										25-14	5.361.008	857.800	0	0		26.900	26.900	EPS005	5.361.008	670.200		0		0		0	0	0	0	0	0	0	0

PAGADA



BOGOTA D.C., 09 OCTUBRE DE 2024

CERTIFICACIÓN DE SEGURIDAD SOCIAL

Con la presente certificó que el **CONSORCIO NVP** identificado con NIT: 900.850.840-1 y el arquitecto **NESTOR VARGAS PEDROZA** identificado con Cédula de Ciudadanía Numero 79.378.301 de Bogotá D.C. y representante legal se encuentra a **PAZ Y SALVO** por concepto de aportes al sistema de seguridad social integral, correspondiente a los meses de julio, agosto y septiembre de 2024 y los últimos seis (6) meses. Los cuales fueron pagados oportunamente ante la entidad prestadora de servicios.

Atentamente,

NESTOR VARGAS PEDROZA
REPRESENTANTE LEGAL
NESTOR VARGAS PEDROZA ARQUITECTOS SAS

LEYLA PROAÑOS ORTIZ
Contador Público T.P. 29580-T
C.C. 36.162.123 de Neiva



BOGOTA D.C., 09 OCTUBRE DE 2024

CERTIFICACION DE PAGOS AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL INTEGRAL

Con la presente certifico que **NESTOR VARGAS PEDROZA ARQUITECTOS S.A.S.** identificado con NIT: 900.805.973-1, se encuentra a **PAZ Y SALVO** por concepto de aportes al sistema de seguridad social integral, correspondiente a los siguientes meses de: julio, agosto y septiembre de 2024, y los últimos seis (6) meses. Los cuales fueron pagados oportunamente ante la entidad prestadora de servicios.

Atentamente,

NESTOR VARGAS PEDROZA
REPRESENTANTE LEGAL
CONSORCIO NVP

LEYLA PROAÑOS ORTIZ
Contador Público T.P. 29580-T
C.C. 36.162.123 de Neiva



BOGOTA D.C., 09 OCTUBRE DE 2024

PAGOS AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL INTEGRAL

Con la presente certificó que el arquitecto **NESTOR VARGAS PEDROZA** identificado con Cédula de Ciudadanía Numero 79.378.301 y perteneciente al régimen común se encuentra a **PAZ Y SALVO** por concepto de aportes al sistema de seguridad social integral, correspondiente a los meses julio, agosto y septiembre de 2024, y los últimos seis (6) meses. Los cuales fueron pagados oportunamente ante la entidad prestadora de servicios.

Cordialmente,

NESTOR VARGAS PEDROZA.
REPRESENTANTE LEGAL.
ARQUITECTO RESTAURADOR.

LEYLA PROAÑOS ORTIZ
Contador Público T.P. 29580-T
C.C. 36.162.123 de Neiva

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **36.162.123**

APELLIDOS **PROAÑO ORTIZ**

NOMBRES **LEYLA**

FIRMA



FECHA DE NACIMIENTO **12-ABR-1955**

NEIVA
(HUILA)

LUGAR DE NACIMIENTO

1.62 **O+** **F**

ESTATURA G.S. RH SEXO

04-NOV-1977 NEIVA

FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ABEL SANCHEZ TORRES

INDICE DERECHO




A-1500150-00694451-F-0036162123 20140626 0039097037A 1 1352946392

República de Colombia
Ministerio de Educación Nacional

**JUNTA CENTRAL DE CONTADORES
TARJETA PROFESIONAL
DE CONTADOR PÚBLICO**

29580-T

LEYLA
PROBOS ORTIZ
C.C. 36.162.123
RESOLUCION DEL CONCEJO 574-T FECHA 11-VII-91
UNIVERSIDAD LIBRE


Presidente

098047239


Firma del Titular

Esta tarjeta es el único documento que lo acredita como
CONTADOR PÚBLICO de acuerdo con lo establecido en
la ley 43 de 1990.
Agradecemos a quien encuentre esta tarjeta devolverla
al Ministerio de Educación Nacional Junta Central de
Contadores.

UNIDAD
ADMINISTRATIVA
ESPECIAL

**JUNTA CENTRAL
DE CONTADORES**



Certificado No:

830A5A2B009A020A

LA REPUBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

JUNTA CENTRAL DE CONTADORES

**CERTIFICA A:
QUIEN INTERESE**

Que el contador público **LEYLA PROAÑOS ORTIZ** identificado con CÉDULA DE CIUDADANÍA No 36162123 de NEIVA (HUILA) Y Tarjeta Profesional No 29580-T SI tiene vigente su inscripción en la Junta Central de Contadores y desde la fecha de Inscripción.

NO REGISTRA ANTECEDENTES DISCIPLINARIOS *****

Dado en BOGOTA a los 8 días del mes de Octubre de 2024 con vigencia de (3) Meses, contados a partir de la fecha de su expedición.


SANDRA MILENA BARRIOS PULIDO
DIRECTOR GENERAL

ESTE CERTIFICADO DIGITAL TIENE PLENA VALIDEZ DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULO 2 DE LA LEY 527 DE 1999, DECRETO UNICO REGLAMENTARIO 1074 DE 2015 Y ARTICULO 6 PARAGRAFO 3 DE LA LEY 962 DEL 2005

Para confirmar los datos y veracidad de este certificado, lo puede consultar en la página web www.jcc.gov.co digitando el número del certificado

PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA. FASE DE DIAGNÓSTICO.

PLAN DE TRABAJO Y CRONOGRAMA



PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA. FASE DE DIAGNÓSTICO.

CONTRATO DE CONSULTORIA N°. 3974-2024 SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y LOS SABERES Y EL CONSORCIO NVP



Ministerio de las Culturas
las Artes y los Saberes



Bogotá, Octubre de 2024



CONSERVACIÓN Y RESTAURACIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO: ESTUDIOS-PROYECTO-OBRA- INTERVENTORÍA



Contenido

1. Introducción.

- 1.1 La industrialización y el Magdalena
- 1.2 Ferrocarril y el río

2. Los ferrocarriles en Colombia. Economía, Industria, Movimiento Obrero, Cultura

- 2.1 Inicios.
- 2.2 Las primeras Líneas.
- 2.3 Separación de Panamá.
- 2.4 Esplendor o edad de Oro.
- 2.5 Decadencia y Caída.
- 2.6 Liquidación de ferrocarriles Nacionales.

3. Las Locomotoras en Colombia.

- 3.1 P.C Dewhurst y La Estándar Colombia.
- 3.2 Ingeniería Colombiana.

4. Las 12 locomotoras.

- 4.1 Neiva. Centrales 128 / Girardot 72.
- 4.2 Flandes.
 - 4.2.1 Dorada 10 / 11.
 - 4.2.2 Norte 1a. 7.
 - 4.2.3 Antioquia 87 "Rojas Pinilla"/ "Anibal Jaramillo".
- 4.3 Girardot. Centrales 89 / Girardot 29 / 48.
- 4.4 La Dorada. Railway Co.70 / Dorada 14.
- 4.5 Manizales.
 - 4.5.1 Caldas 1 / La Zapata / La Pichinga.
 - 4.5.2 Ambalema-Ibagué 2.
 - 4.5.3 Pacífico 66 / 87.
- 4.6 Puerto Berrío. Amagá 10, "Camilo C. Restrepo" Antioquia 50.
- 4.7 Barrancabermeja. Pacífico 46 / 69, Norte 1a. / 27.
- 4.8 Barranquilla. Dorada 4 / Centrales 1 Doña Helena.

5. Conclusiones

6. Bibliografía

1. Introducción

La construcción de los ferrocarriles del siglo XIX en el territorio colombiano no solo como un proyecto de desarrollo económico, sino como un símbolo de la modernidad. Los ferrocarriles y la locomotora son un profundo icono del progreso en la nación colombiana. La locomotora no solo carga auestas cargas de productos hacia el exterior, carga los sueños de una nación decimonónica que ve en ese proyecto no solo un ingreso a la economía global sino una muestra de la civilización de la nación colombiana. Los ferrocarriles van a ser un proyecto de construcción del Estado-Nación que más de treinta años después de la desaparición de Ferrocarriles Nacionales, la palabra “locomotora” sigue siendo usada como la metáfora de algún proyecto productivo que llena de esperanza al país.

Para este estudio que busca esclarecer la historia de un primer conjunto de 12 locomotoras consideradas BIC de la nación, asociadas al río Magdalena. Aunque existe una amplia bibliografía sobre la historia de los ferrocarriles en Colombia desde diferentes aspectos económicos, de ingeniería para la construcción de sus vías y de patrimonio arquitectónico sobre las bellezas de sus estaciones y por supuesto sus locomotoras. La historiografía tradicional específica sobre las locomotoras en Colombia se centra principalmente en los estudios de Gustavo Arias de Greiff *La Mula de Hierro* 1984 y *La Segunda Mula* 2006, el texto del año 2016 de María Isabel Gómez y María Mercedes Ladrón de Guevara *Las Locomotoras A Vapor. Un patrimonio a recuperar como activo de la memoria* y algunos escritos sobre la vida y obra del ingeniero inglés P.C Dewhurst, hasta el momento no se había tenido la necesidad de construir un relato histórico individual sobre las locomotoras, no solo durante su vida útil, contexto nacional e internacional de su fabricación, historia de la marca, sino también cuando comenzaron el proceso de monumentalización al comenzar a ser exhibidas en espacio público y la construcción de memoria histórica y urbana a partir del bien mueble.



El enfoque territorial sobre el río Magdalena sumado al trabajo de campo realizado y la multiplicidad de fuentes escritas tanto primarias como secundarias, historiografía regional, sumado a fotografías, audios, videos e historia oral, hace que se tenga la necesidad de tener una multiplicidad de miradas que permitan la comprensión de la relación entre las locomotoras como elemento simbólico que permite hablar de la industrialización, la creación del movimiento obrero en Colombia y la terrible historia ambiental del río.

1.1. La industrialización y el Magdalena

La dificultad de la topografía colombiana, cuando aún no empezaba a ponerse ni siquiera el primer riel en el territorio nacional ya era un motivo de imaginación de los viajeros europeos y americanos que se encontraban en el territorio nacional a mediados de siglo XIX. En un contexto como lo anotaría Francisco Ortega, sobre el texto de Isaac Holton “En un período de continua experimentación política, en el que los dirigentes y pensadores granadinos luchaban por transformar las estructuras del país, la vida cotidiana seguía siendo la misma que había sido durante siglos”¹. Holton un viajero americano durante su estadía escribe en uno de sus viajes sobre la dificultad de la topografía y a su vez la confianza en el ingenio humano en un futuro promisorio al servicio del tren.

“Tuve la impresión de que el camino nos llevaba a un sitio por donde era muy difícil atravesarlos, pero nunca he sabido de un paso fácil para entrar a la Sabana. Sin embargo, habrá que encontrarlo el día que se construya un ferrocarril, a menos que el maquinista le enseñe a la locomotora a trepar como hormiga y a saltar como grillo”²

¹ Holton, *La Nueva Granada : Veinte Meses En Los Andes*. P. 3 El libro de Holton reviste especial interés histórico porque describe las condiciones sociales y económicas de la Nueva Granada a comienzos de la década de 1850, período que algunos historiadores —Nieto Arteta y Luis Ospina Vásquez, entre otros— han señalado como uno de los más importantes en la historia del país. Holton llegó a la Nueva Granada por interés primordial de estudiar la flora tropical. Pero hombre de múltiples intereses y observador cuidadoso, describe con simpatía, humor y objetividad su viaje desde la Costa Atlántica a Bogotá y de allí hasta el Valle del Cauca donde permaneció varios meses. Por sus reseñas de la vida en Bogotá y sus alrededores y la del Valle del Cauca, el libro se convierte en un complemento muy importante de otras obras básicas para el estudio sociológico de la realidad del país a mediados del siglo XIX.

² Holton. P. 75



El proceso de creación y fortalecimiento de la nación colombiana durante la segunda mitad del siglo XIX, en medio de dos formas absolutamente diferentes de concebir la nación colombiana como lo fue, El Radicalismo liberal entre 1863 a 1881 y la Regeneración desde 1881 hasta la guerra de los mil días.

Los liberales radicales abogaban por reformas progresistas, descentralización y la separación de la Iglesia y el Estado. Buscaban modernizar el país y empoderar a la ciudadanía. Su visión se alineaba con la creciente necesidad de mejorar la conectividad interna y externa. Los ferrocarriles, en su opinión, eran esenciales para unir regiones distantes y facilitar el transporte de mercancías y personas. Los conservadores regeneradores, por otro lado, promovieron una visión más tradicional y centralizada. Buscaban restaurar valores conservadores y garantizar la estabilidad del país. A pesar de sus críticas, también reconocieron la relevancia de la industria ferroviaria como herramienta para el desarrollo económico y la cohesión nacional.

“No mui tarde, ellos nos habrán familiarizado con el uso de las máquinas, que multiplican las fuerzas, economizan tiempos i brazos, i dan precisión a los trabajos; habrán hermosteado nuestras ciudades con elegantes edificios; habrán lavado los torrentes i los ríos con puentes colgantes o de piedra; habrán multiplicado los pozos artesianos, mejorado la navegación en nuestra grande arteria, hecho navegables otros ríos, convertido nuestras sendas en caminos, i por último, a la larga cruzarán de rieles nuestro suelo i por ellos las locomotoras llevarán los productos de nuestro comercio i nuestra industria, i nos traerán el bienestar i la abundancia, la civilización i la riqueza...”Diario Oficial Estados Unidos de Colombia, Bogotá, núm. 3330, 18 de diciembre de 1874, p. 2368”³

En medio de la crisis política y económica del siglo XIX ambos proyectos políticos coincidieron en la importancia de la industria ferroviaria incluso antes de que el país lograra la inserción dentro de la economía internacional como un país agroexportador con la consolidación del café como principal

³ Diario Oficial Estados Unidos de Colombia, Bogotá, núm. 3330, 18 de diciembre de 1874, p. 2368



producto, el cual dinamizara de una forma importante la primera e incipiente etapa de industrialización del país en el siglo XIX.

“Ayudó a fundar la avanzada legislación que allí existe: y ha sostenido con todo valor” muchas cuestiones públicas importantes, como construcción del ferrocarril central por el centro de Boyacá; leyes de manos muertas, extinción de monasterios, abolición de diezmos y primicias, y otras que le granjearon en otro tiempo el odio de todo el clero y el fanatismo.”⁴

Principalmente la necesidad de mejorar la conectividad del interior del país con sus puertos para ello se comienza el fortalecimiento de la infraestructura portuaria sobre el río Magdalena y por supuesto el emblema más representativo de las naciones en proceso de industrialización. El tren.

“A lo largo del siglo XIX, la práctica asociativa fue pensada y propuesta como una fórmula de progreso. Las asociaciones, como lo daba a entender Adriano Páez, estaban llamadas a jugar un papel clave dentro de los propósitos de reforma de la sociedad: “Asociémonos y haremos obras útiles, que un solo individuo es impotente para realizar. La asociación, y sólo ella, nos dará ferrocarriles, bibliotecas, hospitales, escuelas y los demás beneficios de la civilización moderna”⁵

“La llegada del ferrocarril y del barco a vapor significan el ingreso de nuestro país a una ola tardía de la era de las revoluciones industriales y el inicio de un proceso de transferencia de tecnología, venida bajo la forma de teodolitos, cadenas de agrimensura, locomotoras, material rodante, calderas de vapor, máquinas-herramienta, etc. De otra parte, el sistema ferroviario requiere complejas formas de administración de los hombres, de los recursos, del trabajo y del tiempo, apareciendo allí las primeras empresas modernas del país, de modo que la introducción de estructuras organizacionales y de

⁴ Flórez et al., *Corona de Honor, Que La República y La Amistad Dedicar Al Señor Don Temístocles Tejada, Eminente Poeta Americano*.

⁵ Jaramillo, “El Movimiento Educativo En Los Estados Unidos de Colombia, 1863-1886. Una Mirada a Través de La Participación de Las Asociaciones Voluntarias.”



artefactos técnicos, en el proceso de adaptarse, modifican nuestra naturaleza, cultura y sociedad.”⁶

Ambos partidos coincidieron en que el ferrocarril simbolizaba el progreso y la modernidad. Representaba la transformación de Colombia hacia una nación industrializada. Además, la mejora de la infraestructura portuaria a lo largo del río Magdalena complementó esta visión, facilitando la conexión entre el interior del país y los puertos. Así, mientras los políticos debatían y desataban las diferentes guerras civiles, el sonido de los trenes resonaba en todo el territorio, marcando una etapa crucial en la construcción de la identidad colombiana.

En las décadas anteriores al estallido de la Guerra de los Mil Días, el ferrocarril se erigió como un símbolo poderoso en Colombia. Tanto liberales como conservadores coincidieron en su valor: representaba el progreso, la modernidad y la transformación de una nación que anhelaba industrializarse. Mientras los políticos se enzarzaban en disputas partidistas y desataban guerras civiles, el sonido inconfundible de las locomotoras resonaba en todo el territorio. Los rieles se extendían desde las montañas hasta los puertos fluviales del Magdalena, conectando regiones y marcando una etapa crucial en la construcción de la identidad colombiana. Sin embargo, bajo esta aparente armonía, se gestaba una tensión latente que desembocaría en un conflicto devastador.

"Paz y ferrocarriles que lo demás es pura charlatanería" había advertido el líder de la Regeneración, Rafael Núñez: dos guerras civiles y una pequeña y desconectada red ferrocarrilera, tendida para cubrir necesidades específicas del comercio exterior, es el resultado que se aprecia en 1899, en vísperas de la Guerra de tres años (1899-1902).”⁷

En ese contexto, la pequeña y desconectada red ferroviaria, tendida para cubrir necesidades específicas del comercio exterior, reflejaba tanto los anhelos de progreso como las limitaciones de una Colombia fragmentada. Los puertos fluviales a lo largo del río Magdalena, aunque mejorados, no

⁶ Mejía Sanabria, "Ferrocarriles Colombianos En El Siglo XIX. Inicio de Una Mentalidad Moderna y Tecnológica En El País."

⁷ Palacios Roza, "La Fragmentación Regional de Las Clases Dominantes En Colombia : Una Perspectiva Histórica."



lograban una integración plena. Las regiones seguían aisladas, y la retórica política chocaba con la realidad de un sistema férreo débil y con una corrupción que unos viajeros suizos describirían en uno de sus viajes en 1910.

“Vemos con sorpresa, al borde del camino, una locomotora oxidada, escondida en medio de una rica vegetación: es todo lo que queda de un inicio de una carrilera que debía unir a Honda con Bogotá. Esta línea de tren fue iniciada hace unos treinta años, pero con apenas 4 o 5 km construidos, la compañía quebró fraudulentamente, engulléndose importantes subvenciones del Estado. Como sucede con frecuencia en Colombia, desde los primeros golpes de la pica, se habían hecho traer a grandes costos locomotoras y vagones que jamás serían utilizados y cuyas carcasas vemos expuestas a la intemperie a lo largo del camino”

La nación colombiana no se concibe sin el Magdalena por ende toda la nación es una metáfora del río, no se puede pensar la nación sin tener en cuenta su principal arteria. Cuando llegó la industrialización no podía ser que por otro sitio que por el Magdalena. Los cambios en el siglo XIX en cuanto a la industrialización creaban un ambiente en el que se sentía la llegada de la modernidad, generando una especie de quiebre con la nación colonial al menos en los espacios urbanos y periurbanos decimonónicos, un símbolo de que la sociedad colombiana estaba cambiando.

“El río Magdalena no solo es la principal arteria del país; es la razón por la que Colombia existe como nación. Es el surco de vida que permitió a los colombianos establecerse en una tierra montañosa, que bien puede ser el lugar más complejo de todo el planeta desde el punto de vista geográfico”.⁸

Esta nación que le debe su existencia misma al Magdalena comenzaría la modernidad por su misma arteria cargada de los últimos desarrollos tecnológicos, ruedas Pelton, telégrafos, máquinas

⁸ Davis, *Magdalena, Historias de Colombia*.



fotográficas, relojes cada vez más precisos y pequeños, nuevos modelos educativos, los periódicos anuncian todo el tiempo los avances en todas las áreas de la ciencia.

“Numerosos artículos tratan de la industria del algodón, de las armas, de las comunicaciones (ferrocarril y telegrafía) así como de agricultura. Los temas de actualidad dominan; la revista permite a sus lectores seguir los adelantos de las ciencias que las Academias sancionan.”⁹

Las locomotoras a vapor en Colombia jugaron un papel fundamental en la industrialización del país, estrechamente ligada al río Magdalena. Este importante afluente no solo fue una arteria vital para el transporte de bienes y personas, sino también un catalizador para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, que permitió el avance de las comunicaciones y el comercio. Estos avances de la época no solo simbolizan un avance técnico sino también un cambio en la concepción del tiempo y el espacio en la Colombia del siglo XIX. Esta expansión ferroviaria facilitó el acceso a mercados más amplios y fomentó el desarrollo económico, transformando la forma en que se movían los productos y las personas por el territorio colombiano. La llegada de la luz eléctrica y el desarrollo del transporte público urbano, como el tranvía iniciado en 1884, son ejemplos de cómo la industrialización y la modernización se manifestaron en diversos aspectos de la vida cotidiana. La introducción de estas innovaciones, junto con la influencia de ideas estéticas modernistas en la literatura y la arquitectura, representaba una nueva era de progreso y transformación en Colombia. Figuras literarias como José Asunción Silva y edificaciones emblemáticas como el Teatro Municipal y la iglesia de Lourdes en Chapinero destacaban cómo la sociedad colombiana abrazaba los tiempos modernos

“En esta última, la concepción de los “tiempos modernos” se materializaba, por ejemplo, en el transporte público urbano (el tranvía iniciado en 1884), la luz eléctrica (inaugurada desde 1889), la llegada de las primeras locomotoras del Ferrocarril de la Sabana (1889) y del Ferrocarril del Norte (1890) o en las ideas estéticas modernistas tanto en la

⁹ Sablonniere, “El Correo de Ultramar (1842-1886) y La Ciencia : Entre Labor Educativa y Propaganda Política.”



literatura –con la pluma fundamental de José Asunción Silva– como en la arquitectura, con construcciones como el Teatro Municipal (1890), la iglesia de Lourdes en Chapinero (1892), los Pasajes Rivas y Hernández (entre 1890 y 1893), el Teatro Nacional (1894)”¹⁰

Durante el período que abarcó desde 1858 hasta la promulgación de la Constitución de 1886, Colombia operaba bajo un esquema federativo. En este contexto, la infraestructura ferroviaria experimentó un crecimiento significativo. Cada Estado tenía sus propios intereses particulares, pero compartían una necesidad común: establecer vías de comunicación con el mundo exterior para fortalecer su comercio. Los ferrocarriles se convirtieron en el medio clave para lograr esta conexión, permitiendo que las mercancías fluyeran desde el interior hacia los puertos marítimos.

“Bajo el esquema federativo que imperó desde 1858 hasta la promulgación de la Constitución de 1886, la infraestructura ferroviaria creció obedeciendo los intereses individuales de cada Estado, que tenían en común la necesidad de encontrar vías de comunicación con el mundo para fortalecer su comercio exterior”¹¹.

No solo los ingenieros y estadistas compartían la visión de un futuro transformado por los ferrocarriles y la navegación fluvial en Colombia. Escritores como José Asunción Silva también se sumaron a esta perspectiva. En sus textos, vislumbraba un país donde:

“Para atraer esa inmigración civilizada, colosales steamers de compañías subvencionadas por el Gobierno con sumas que permitan reducir a un mínimo, suprimir casi el costo del pasaje, cruzarán el Atlántico e irán a recoger a los tripulantes, ansiosos de nueva vida, en los puertos de la vieja Europa, de donde el hambre los arroja, en los del Japón y China, países desbordantes de población hambreada (...) emigrarán ansiosos de una patria nueva, para no sentir en las espaldas el látigo inglés que los flagela... Monstruosas fábricas donde aquellos infelices encuentren trabajo y pan

¹⁰ González Escobar, *DEL ALARIFE AL ARQUITECTO. El Saber Hacer y El Pensar La Arquitectura En Colombia*. P.134

¹¹ Nieto, “El Ferrocarril En Colombia y La Búsqueda de Un País.”



nublarán en ese entonces con el humo denso de sus chimeneas el azul profundo de los cielos que cobijan nuestros paisajes tropicales; vibrará en los llanos el grito metálico de las locomotoras que cruzan los rieles comunicando las ciudades y los pueblecillos nacidos donde quince años antes fueron las estaciones de madera tosca (...) blancos y rápidos vapores que anulen las distancias y lleven al mar los cargamentos de frutos y convertidos estos en oro en los mercados del mundo, volverán a la tierra que los produjo a multiplicar, en progresión geométrica, sus fuerzas gigantescas”¹²

1.2 El ferrocarril y el río

Durante la segunda mitad del siglo XIX, los ferrocarriles en Colombia surgieron como una respuesta a la necesidad de conectar los centros de poder con los puertos marítimos más cercanos. Inspirados por las naciones desarrolladas de Europa y Estados Unidos, estadistas, ingenieros y empresarios buscaban anudar la economía nacional al mercado mundial.

“Durante la segunda mitad del siglo XIX, el país asumió un modelo que identificó el desarrollo económico con el comercio exterior. Esta decisión de política económica implicó la necesidad de vincular las regiones productoras de artículos exportables con el resto del mundo, de tal manera que se lograra una conexión entre el interior del país con los puertos marítimos, en la mayoría de los casos con la construcción de un ferrocarril que conectara con el río Magdalena” ¹³

En paralelo, se planteó la necesidad de una red multimodal que conectara los puertos fluviales en las zonas navegables del río más importantes del país, y por ende el río Magdalena continuo su desempeño como arteria económica ahora en medio del inicio de la industrialización en Colombia, lo

¹² Silva, *De Sobremesa*.

¹³ Correa, “El Río Magdalena y Sus Ferrocarriles.”



que generaría que, a lo largo de su curso, surgieran nuevos puertos estratégicos, como Puerto Berrío, Puerto Wilches, Girardot y Barrancabermeja.

“Dos. conectarse, a través de una red multimodal, con los puertos fluviales en las zonas navegables de los ríos importantes del país principalmente el Magdalena. Dentro de esta lógica, el río Magdalena revalida su importancia histórica como eje de penetración en el esquema colonial y ve una serie de grandes cambios en su recorrido obviamente, la aparición de nuevos puertos que respondían a esa lógica de manejo del territorio: Puerto Berrío, Puerto Wilches, Girardot.”¹⁴

El río Magdalena, con su imponente cauce, se convirtió en el hilo conductor de la historia colombiana. Su papel como eje de penetración en el esquema colonial persistió a lo largo del tiempo, pero también experimentó transformaciones significativas. La lógica de conectarse con los puertos fluviales en las zonas navegables de los ríos importantes del país, principalmente el Magdalena, impulsó una serie de cambios. Nuevos puertos surgieron en su recorrido,

“Así, el río y los ferrocarriles se constituyeron en una amplia red de comunicación que articuló a las regiones exportadoras con el mundo y entre ellas. Para comienzos del siglo XX, los ferrocarriles de Bolívar, Antioquia, Santa Marta, Puerto Wilches, Cartagena, Girardot-Bogotá, Honda-La Dorada, entre otros, llegaban al río Magdalena y permitían un tránsito de mercancía entre Colombia y el mundo.”¹⁵

A medida que el siglo XIX llegaba a su fin, el río Magdalena y los ferrocarriles se entrelazaron para formar una vasta red de comunicación. Esta intrincada malla conectó las regiones exportadoras de Colombia con el mundo exterior y, al mismo tiempo, entre sí convergían hacia el río Magdalena, permitiendo un flujo constante de mercancías entre el interior del país y los puertos marítimos. La

¹⁴ Nieto, “El Ferrocarril En Colombia y La Búsqueda de Un País.”

¹⁵ Correa, “El Río Magdalena y Sus Ferrocarriles.”



visión de un país moderno e industrializado se materializaba en los rieles que cruzaban montañas y valles, mientras el río Magdalena se convertía en la arteria vital que conectaba estas redes ferroviarias con el comercio global.

“En 1910 entra en servicio la línea completa del Ferrocarril de Girardot, cuya construcción había comenzado un cuarto de siglo atrás. El puerto de Girardot desplaza a La Mesa y a Fusagasugá como centro económico, y se convierte en el «polo urbano» del Tequendama y de todo el Sumapaz. El puente sobre el río Magdalena consolida su papel de centro de distribución para una extendida comarca del Tolima central y del Huila. Sus pulsaciones se aceleran. Se establecen casas de comercio, trilladoras y exportadores de café.”¹⁶

En 1910, el Ferrocarril de Girardot finalmente completó su línea, culminando un proceso que había comenzado un cuarto de siglo atrás. Este logro no solo marcó un hito en la infraestructura ferroviaria, sino también transformó el panorama económico y social de Girardot. El puerto de la ciudad, antes eclipsado por La Mesa y Fusagasugá, emergió como el “polo urbano” del Tequendama y del extenso Sumapaz. El puente sobre el río Magdalena, ahora consolidado como centro de distribución, conectaba una vasta comarca que abarcaba el Tolima central y el Huila. Las pulsaciones de Girardot se aceleraron: las casas de comercio, las trilladoras y los exportadores de café se establecieron en sus calles, impulsados por la creciente demanda. Pero no solo la economía se transformaba; la población también crecía rápidamente. Estibadores, braceros, obreros ferroviarios, capataces y marineros de las empresas de transporte fluvial encontraron empleo en esta ciudad en auge. Junto a ellos, surgieron tenderos, pequeños comerciantes y artesanos, todos contribuyendo al vibrante tejido social de Girardot.

“La población de Girardot crece rápidamente: al 3,4% entre 1870-1905 y al 4,6% entre 1905-1938; aparecen nuevas ocupaciones: estibadores, braceros, obreros ferroviarios,

¹⁶ Palacios Roza, “TIERRA Y SOCIEDAD EN LA REGION DE BOGOTÁ DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX.”



capataces y marineros de las empresas de transporte fluvial; obreros y escogedores de las grandes trilladoras; con este grupo que ingresa al mercado de trabajo se multiplican los tenderos, pequeños comerciantes y artesanos.”¹⁷

La línea férrea que se extiende hacia el sur va modificando todos los municipios por donde se va construyendo, va modificando su cotidianidad, la línea que se distribuye hacia el sur va a ser fundamental para el desarrollo de los departamentos de Tolima y Huila

“La Ley 30 de 1914 dispone la construcción de un ferrocarril, el cual se compondrá de cuatro secciones, a saber: SECCIÓN TOLIMA- HUILA. Extensión en kilómetros: el tramo aprovechable y ya construido del ferrocarril del Tolima tiene veinte (20) ; del Espinal a Purificación tendrá próximamente veintiocho (28); de ésta a Natagaima, veinticinco (25); de aquí a Neiva, setenta y cinco (75); lo que da un total de ciento cuarenta y ocho (148) kilómetros. En su mayor parte atravesará llanuras limpias, sólo cruzará tres ríos importantes por su anchura y caudal (el Saldaña, el Luisa y el Chenche). Las demás corrientes exigen únicamente puentes de menor categoría. El caudaloso Magdalena podría dominarlo la locomotora en uno de los estrechamientos con bases sólidas llamados Golondrinas y Balandrillas. Con fundamento se calcula que el valor kilométrico no excederá de \$16,000 oro; al estar terminado, se emplearán cinco horas de Girardot a Neiva. SECCIÓN NEIVA-GUADALUPE: tendrá próximamente 120 kilometros y la tercera parte llano limpio; su costo no excederá de \$18,000 oro, en sus porciones problemáticas. Las únicas obras de arte importantes serán los puentes sobre los ríos Neiva y Ceibas, y acaso un túnel corto para llegar al valle de La Viciosa, el que remontará después para dirigirse a cruzar la montaña oriental.”¹⁸

¹⁷ Palacios Roza.

¹⁸ Gobierno de Colombia, *Libro Azul de Colombia, Historia Condensada de La República. Artículos Especiales Sobre El Comercio, Agricultura y Riqueza Mineral, Basados En Las Estadísticas Oficiales.*



La llegada del tren suscita un crecimiento económico de toda la región pero que esconde una terrible depredación ambiental. La creación de los leñateros, los cuales son lugares en los que tanto barcos a vapor como locomotoras van alimentar sus calderas con miles de hectáreas de bosques, estos lugares estaban distribuidos a lo largo de la rivera del Rio Magdalena. Esta se podría considerar como una de las primeras, si no la primera de las catástrofes ambientales en Colombia durante su historia republicana.

“La locomotora, caldeada con madera como los barcos, debe detenerse con alguna frecuencia para renovar su provisión de combustible. Instalados confortablemente en nuestro lindo vagón de primera clase, nos hallamos disfrutando nuestro viaje cuando, bruscamente, nos detenemos en medio de un pantano. Con mucha pena, comprendemos que ha habido un accidente y nos vemos obligados a transbordar. Al bajar del tren, constatamos que el talud de la carrilera se derrumbó en dos tramos bastante largos como consecuencia de una tormenta; este tipo de accidentes, que se producen con alguna frecuencia, pone a prueba la seguridad de la línea.”¹⁹

Durante los siglos XIX y XX, las locomotoras a vapor se convirtieron en símbolos de progreso y conectividad. Sin embargo, su funcionamiento tenía un alto costo ambiental. La madera, principal fuente de combustible, se agotaba rápidamente. Las locomotoras debían detenerse con frecuencia para reabastecerse, y los bosques sufrían una explotación desmedida. Los recursos forestales, que habían sido abundantes, se vieron amenazados por la voracidad de las máquinas. La paradoja era evidente: mientras los rieles unían ciudades y regiones, también dejaban un rastro de devastación ecológica. La necesidad de encontrar fuentes de energía más sostenibles se volvía apremiante, pero la dependencia de la madera persistió durante décadas.

“Inicialmente requiere de la naturaleza para habilitar vías fluviales, marítimas y terrestres que le permitan el tejido de redes. Luego, construye ferrocarriles, tranvías, metros y

¹⁹ Gómez Gutiérrez, *La Expedición Helvética: Viaje de Exploración Científica En Colombia En 1910 de Los Profesores Otto Fuhrmann y Eugène Mayor*.



autobuses para fortalecer estas. Posteriormente se requiere de aeropuertos y rutas aéreas”²⁰

2.0 Los ferrocarriles en Colombia. Economía, Industria, Movimiento Obrero y Cultura.

Los ferrocarriles han dejado una huella significativa en la economía colombiana a lo largo de su historia. Aunque inicialmente se asociaron con la expansión de la producción cafetera, su impacto fue mucho más amplio.

“En la cuenca del Magdalena viven cuatro de cada cinco colombianos. Es la fuente del ochenta por ciento de la riqueza económica del país, el motor de su economía, el río que nutre de electricidad y luz las grandes ciudades.”²¹

La construcción de vías férreas permitió la conexión entre ciudades, regiones y puertos, facilitando el transporte de mercancías y estimulando la industrialización.

“Colombia sería uno de los países más felices de la tierra, con sólo que nos diéramos cuenta de nuestra felicidad. [...] Veo un peligro serio en la impaciencia que se ha apoderado de algunos espíritus por que lleguemos de un salto a ser millonarios, a decuplicar nuestras rentas, a ver nuestro territorio cruzado por ferrocarriles, y a decuplicar también nuestra población trayendo los sobrantes de otras regiones.”²²

La expansión de la red ferroviaria en Colombia estuvo estrechamente ligada al proceso de industrialización. Durante el gobierno del General Rafael Reyes, se promovió el proteccionismo

²⁰ Rivas Ardila, “Ciudad Negada y Revolución Urbana Bogotá XXI, En La Urbanización Planetaria.”

²¹ Davis, *Magdalena, Historias de Colombia*.

²² Martínez, *El Nacionalismo Cosmopolita, La Referencia Europea En La Construcción Nacional En Colombia, 1845-1900*.

aduanero y se incentivó la creación de empresas que demandaban mano de obra. Estas compañías, junto con la construcción de vías, contribuyeron al desarrollo económico del país

“Mientras estuve en Colombia tuve la fortuna de establecer estrechos contactos comerciales y personales no sólo con el Presidente Núñez, sino también con el Vicepresidente Caro, a cuyo cargo están confiadas las funciones ejecutivas del gobierno; Ministro de Obras Públicas Goenaga, así como con otros miembros del Gabinete y funcionarios subordinados, y no dudo en declarar mi absoluta creencia en la buena fe de Colombia en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales hasta el límite máximo de sus facultades. Ningún extranjero respetable debe tener el menor temor a este respecto, siempre que cumpla dentro de límites razonables su parte del compromiso; Además, me siento justificado al decir que el actual gobierno de Colombia es especialmente amigable con las empresas y el capital estadounidenses, y les dará la bienvenida con gusto y les brindará el más completo aliento.”²³

El surgimiento de los movimientos obreros en Colombia se relaciona con la expansión de la producción cafetera y la demanda de mano de obra para satisfacer las necesidades de las empresas ferroviarias. A comienzos del siglo XX, los trabajadores ferroviarios se convirtieron en el núcleo del movimiento obrero.

“ cuando ya el pueblo se había transformado en un campamento de casas de madera con techos de cinc, poblado por forasteros que llegaban de medio mundo en el tren, no sólo en los asientos y plataformas, sino hasta en el techo de los vagones.”²⁴

“Una parte de este dinero se asignó al Banco de la Republica y al Banco Agrícola Hipotecario, otra parte a la construcción de ferrocarriles y vías. Sumado a esto, las

²³ M'CONNICO, “Railroad Matters in Colombia.”

²⁴ García Márquez, *Cien Años de Soledad*.

exportaciones de café siguieron aumentando. A pesar de la “danza de los millones” la pobreza de muchos colombianos era patente, lo que llevó a que cada vez se fortalecieran más los movimientos obreros y se incrementaran las huelgas”²⁵

La música carrilera, también conocida como música de cantina o simplemente popular, tiene sus raíces en las regiones de Antioquia, Caldas, Risaralda, Quindío y el Norte del Valle en Colombia. Su nombre evoca los antiguos trenes que recorrían el país, llevando consigo no solo mercancías, sino también melodías. “

““Como el Misisipi su reflejo del norte, el Magdalena es a un mismo tiempo corredor de comercio y fuente de cultura; es el manantial del que nacen la música, la literatura, la poesía y las plegarias de Colombia.”²⁶

Con la llegada de la industrialización en el siglo XIX, la prostitución se convirtió en un fenómeno cada vez más visible y problemático en las ciudades en expansión. La migración masiva hacia los centros urbanos en busca de empleo y mejores oportunidades económicas llevó a un aumento significativo en la demanda de servicios sexuales. Las mujeres, muchas de ellas desplazadas por la mecanización de la agricultura y la falta de oportunidades laborales, encontraron en la prostitución una forma de subsistencia. Este fenómeno no solo reflejaba las desigualdades de género y económicas de la época, sino que también estaba estrechamente vinculado a los cambios sociales y económicos provocados por la industrialización

“Pronto se abrieron burdeles en Panamá para satisfacer las demandas de los inmigrantes que se dirigían a California. Hombres norteamericanos. Como ha demostrado McGuinness (2008), los magnates estadounidenses pronto construyeron el primer ferrocarril transcontinental a través del istmo, lo que redujo el tiempo y el dinero

²⁵ Pérez Robles, “Inmorales, Injuriosos y Subversivos: La Prensa Liberal y Socialista Censurada Durante La Hegemonía Conservadora (1886-1930).”

²⁶ Davis, *Magdalena, Historias de Colombia*.

que los viajeros gastaron en Panamá y, como resultado, las trabajadoras sexuales experimentaron la contratación del personal local.”²⁷

La llegada de numerosos inmigrantes en busca de nuevas oportunidades económicas transformó rápidamente la vida en Panamá. La construcción del primer ferrocarril transcontinental, financiada por empresarios estadounidenses, tuvo un impacto significativo en la economía local. Este desarrollo redujo el tiempo y los costos de viaje, lo que afectó a varios sectores, incluyendo el comercio y los servicios. En medio de estos cambios, la industria del entretenimiento y el sexo también se adaptó a las nuevas circunstancias, reflejando la complejidad y la capacidad de adaptación de la sociedad panameña ante la modernización y la industrialización.

“ Para los forasteros que llegaban sin amor, convirtieron la calle de las cariñosas matronas de Francia en un pueblo más extenso que el otro, y un miércoles de gloria llevaron un tren cargado de putas inverosímiles, hembras babilónicas adiestradas en recursos inmemoriales, y provistas de toda clase de ungüentos y dispositivos para estimular a los inermes despabilar a los tímidos, saciar a los voraces, exaltar a los modestos escarmentar a los múltiples y corregir a los solitarios” ²⁸

2.0 Las primeras líneas

2.1 Inicios.

“No fue fácil tarea, que se ejecutara en corto tiempo, la que nos impusimos al emprender el estudio histórico de cada una de las empresas férreas del país, no solamente de las que funcionan en él, sino de aquellas en proyecto, que, aun cuando han fracasado, sirven como antecedentes que dan a conocer los esfuerzos que se han hecho en toda época, por implantarlas en el territorio colombiano.”²⁹

²⁷ Kinsie, “Sex Work on the Isthmus of Panama.”

²⁸ García Márquez, *Cien Años de Soledad*.

²⁹ Ortega, *Ferrocarriles Colombianos. Resumen Historico*.



“Tan sólo la ciudad de Cúcuta ha sabido abrirse paso por medio de un ferrocarril a la parte ya navegable del Zulia, y Antioquia está realizando actualmente con sus propios brazos y sus propias rentas, la obra gigantesca de construirse cuarenta leguas de vía férrea hacia el Magdalena. Todas las demás obras ejecutadas, el ferrocarril del Cauca al Pacífico, el de Girardot, el de Santa Marta al Magdalena, y el de La Dorada, el de Cartagena a Calamar han sido obtenidos con las rentas nacionales y por medio de contratos, en lo general, ruinosos y mal o nada estudiados.”³⁰

2.2 Las Primeras Líneas.

“en busca de datos, una revisión cuidadosa de la colección de leyes nacionales; del Diario Oficial, desde su origen en 1860; de las Memorias presentadas al Congreso por los diferentes Despachos administrativos; de las ordenanzas expedidas por las Asambleas Departamentales, y de todas las publicaciones que pudieran servirnos para el objeto que nos proponíamos. Después de nueve años de permanencia en el Ministerio, tuvimos la satisfacción de terminar la labor, que comprende la segunda parte de esta obra, y posteriormente hemos tenido oportunidad de conocer, personalmente, la mayor parte de las líneas férreas del país, por visitas que, ya con carácter oficial, otras como particular, les hemos hecho. Abrumados en un principio por la magnitud de la tarea, tuvimos el honor de ser animados a continuarla por nuestro lamentado amigo y superior jerárquico en el Ministerio, señor Modesto Garcés, y por el señor Enrique Morales, decano del Cuerpo de Ingenieros.”³¹

Panamá

“La prioridad que Colombia le da a la construcción de una primera etapa del ferrocarril, toma forma en 1836, cuando el Congreso de esta época post- grancolombiana expide una ley sobre ferrocarriles

³⁰ Camacho Roldán, *Mis Memorias, Tomo II*.

³¹ Ortega, *Ferrocarriles Colombianos. Resumen Historico*.



donde se concedían privilegios y regalías especiales a personas naturales o jurídicas que construyeran y explotaran un camino de rieles entre la Ciudad de Panamá y el punto de terminación de la zona navegable del río Chagres, comunicando así los dos océanos. Este proyecto se hizo realidad en 1850, cuando, con el apoyo de la Ley del 4 de julio del mismo año, se contrata la construcción del llamado “Ferrocarril de Panamá”³²

“numerosos “barones”, “empresarios” y “embajadores” (que en realidad sólo eran aventureros) a proponer al gobierno neogranadino la construcción de un ferrocarril interoceánico en Panamá. Es una historia de intrigas, ingenuidades, frustraciones y -quizá - uno que otro soborno, que duró catorce años. Finalmente, en 1850 se firmó el contrato entre la Nación y la Panama Railroad Company para que ésta construyera y operara el esperado ferrocarril. El contrato estaba lleno de ventajas para la empresa extranjera. En ese mismo año comenzó la obra en la costa del Atlántico, donde hoy está la ciudad de Colón”³³

“la Panama Railroad Co. fue una de las empresas más rentables de su momento y reflejó de manera clara los intereses económicos y políticos de los Estados Unidos, no sólo frente a América Latina sino frente a sus competidores más fuertes en la región, Francia, Inglaterra y España. La empresa se configuró como uno de los monopolios de transporte más importantes de la época y significó uno de los recursos fiscales más apreciados por el gobierno colombiano”³⁴

“Ha pasado como un proverbio que el ferrocarril de Panamá ha costado una vida de hombre por cada travesaño puesto en el camino. Esta es una exageración evidente, por que este hecho supondría la muerte de más de setenta mil obreros; pero es cierto que la Compañía no ha juzgado conveniente publicar, y probablemente ni aun sabe, el número de aquellos que han muerto á su servicio.”³⁵

“Si la vista y el olfato tienen allí tantos elementos de satisfacción y de recreo, no los tiene menos el oído: desde el eterno guirigay de todas las lenguas y de todos los dialectos, hasta el grito del vendedor, el juramento, la amenaza y la interjección más o menos enérgica de todos los idiomas y de todas las

³² Nieto, “El Ferrocarril En Colombia y La Búsqueda de Un País.”

³³ Poveda, “El Primer Ferrocarril En Colombia.”

³⁴ Correa Restrepo, “Inversión Extranjera y Construcción de Ferrocarriles En Colombia: The Panama Railroad Co. (1850-1903).”

³⁵ Reclus, *Viaje a La Sierra de Santa Marta*.



religiones, forman un conjunto diabólico, que atormenta y aturde completamente al que no esté acostumbrado a aquel ruido inaguantable; y si a esto se agrega el rechinar de los carros y de las carretillas de mano, en que se transportan equipajes y mercancías, y el continuo ir y venir de las locomotoras que cruzan constantemente con vagones o sin ellos por los cuatro ramales paralelos de la vía férrea, que parten del muelle y siguen por toda la calle principal, lanzando agudos silbidos, y agitando siempre una campana, que suena acompasadamente como si tocara a muerte; podrá formarse una idea de lo que es aquella moderna Babilonia ”³⁶

Sabanilla – Barranquilla

“No teniendo la barra mas de un metro de profundidad, todas las producciones de las provincias ribereñas, el tabaco, la corteza de quina, el café, deben depositarse arriba de la embocadura en los almacenes de Barranquilla para ser transportados de allí trabajosamente por estrechos canales hasta el puerto de Sabanilla, donde se vuelven a cargar a bordo de embarcaciones que calen menos de de cuatro metros de agua. Cuando la República neogranadina sea mas rica y emprendedora y se ocupe de la mejora de este puerto... Seria relativamente mas fácil construir un ferrocarril entre Barranquilla y Sabanilla”³⁷

“Bajo este esquema, el Ferrocarril de Bolívar, llamado así por ser gestionado por el entonces Estado de Bolívar, fue el primero en construirse y darse al servicio. Proyectado para fortalecer a Barranquilla como puerto fluvial de interconexión, se inicia en 1868 y se da al servicio en 1871 hasta el sitio llamado Puerto Salgar, en la bahía de Sabanilla. Ante la identificación de un mejor sitio para el desembarque, posteriormente se amplía la línea hasta Puerto Belillo y nuevamente se extiende la línea hasta Cupino, actual Puerto Colombia. Para mayor eficiencia de las operaciones comerciales, se construyó adicionalmente un muelle que entra aproximadamente 1 km al mar proyectado

³⁶ Gutiérrez de Alba, *Impresiones de Un Viaje a América – Tomo XI*.

³⁷ Reclus, *Viaje a La Sierra de Santa Marta*.



inicialmente en madera, hasta donde llegaban los trenes para el cargue y descargue de embarcaciones de alto bordo (1893). Tras algunos tropiezos, la obra fue realizada por el ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, quien resultaría una pieza clave en las decisiones sobre el desarrollo de la red férrea en Colombia.”³⁸

“El Estado Soberano de Bolívar estaba constituido por la suma de los territorios de los actuales departamentos (de hoy, en 1999) de Atlántico, Bolívar, Sucre y Córdoba. Su capital política era Cartagena. En 1865 el gobierno de ese Estado Soberano, que también incluía a Barranquilla y a Sabanilla, decidió construir un ferrocarril entre estas últimas localidades, con el fin de facilitar y abaratar el transbordo de los barcos de mar a los vapores de río y viceversa. Pero ese Estado (o cualquiera otro en Colombia) no tenía los medios económicos, técnicos y administrativos para emprender esa obra que, en su momento, representaba una de las expresiones más avanzadas de la tecnología internacional. Por eso hubo de contratar su proyecto y su construcción a dos acaudalados hombres de negocios barranquilleros, reconocidos por su participación notoria en la economía y en la política del Estado, los señores Ramón Santodomingo Vila y Ramón B. Jimeno Collante. Estos formaron una sociedad, solicitaron el contrato y lo firmaron.” ³⁹

“Los buques atracan en el extremo de un muelle que tiene una longitud de 1 km, construido en 1893 por la compañía del ferrocarril de Barranquilla. Este muelle ha contribuido de manera importante al desarrollo de la ciudad, pues antes de su construcción, no se podía llegar a la costa sino en pequeñas embarcaciones, lo cual era desfavorable para el comercio.”⁴⁰

Ferrocarril Girardot

³⁸ Nieto, “El Ferrocarril En Colombia y La Búsqueda de Un País.”

³⁹ Poveda, “El Primer Ferrocarril En Colombia.”

⁴⁰ Gómez Gutiérrez, *La Expedición Helvética: Viaje de Exploración Científica En Colombia En 1910 de Los Profesores Otto Fuhrmann y Eugène Mayor*. P.93





“El programa de gobierno de Rafael Reyes promueve y desarrolla muchos cambios en el país, se ocupa de la instrucción pública, especialmente del sector trabajador y recupera las relaciones con Venezuela. Su programa político se caracteriza por ser centralista, aumenta la participación del estado en la economía, impulsa el financiamiento estatal para la inversión pública en caminos y carreteras crea el ministerio de obras públicas y promueve el ferrocarril de Girardot.”⁴¹

La dorada

“Nuestro tren carece de lujo y confort; se compone de un vulgar vagón de balasto y de una locomotora que lo empuja. A modo de asientos, ¡solo tenemos los bultos que contienen la correspondencia de Bogotá y remplazan con pocas ventajas los confortables asientos de los vagones de 1ª clase para los que habíamos recibido los tickets Descendemos a toda velocidad el valle del río Bogotá, y aunque a nuestro vagón le falta el confort, podemos admirar a nuestras anchas, por todos los lados a la vez, el paisaje que corre ante nuestros ojos. Mientras rodamos en la ancha llanura, detrás nuestro la última cadena de los Andes orientales, la Cordillera de Subia, desaparece poco a poco a lo lejos Sentimos que estamos de nuevo en las regiones tórridas (alt.

⁴¹ Guzman Bejarano, “Rafael Reyes Prieto, El Rosario y La Primera Paz Del Siglo XX.”



cerca de 400 m), pues el calor es sofocante. Aunque vamos a toda velocidad sobre la vía en línea recta, la temperatura tomada al termómetro es de 33 °C, ¡mientras que nuestros primitivos asientos se han recalentado a 49,5 °C!”⁴²

Antioquia

“Puerto Berrío (alt. 143 m) es un pueblo cuya única importancia es la de ser el terminal de la carrilera que llegará algún día a Medellín. Como en todo el valle del Magdalena, la población comprende negros, indios y zambos. Llegando a Puerto Berrío, llama la atención el aspecto de los indios que se encuentran allí: es el tipo antioqueño que volveremos a mencionar y que difiere de aquel de los Andes orientales”⁴³

“A la hora exacta, cosa notable, el tren sale de Puerto Berrío hacia los Andes centrales. En primer lugar, la línea atraviesa el valle del Magdalena con sus pozos y sus pantanos que dieron tanto quehacer a los ingenieros durante la construcción de la vía férrea, y luego remonta el valle del río Malena hasta Pavas. Este trayecto es notorio por las fabulosas selvas que atravesamos; los árboles gigantes están recubiertos por una rica vegetación epífita. Sobre las gruesas ramas, cerca al tronco, vemos con frecuencia nidos de termitas conectados al suelo por una especie de túnel de tierra, lo cual permite a estos inteligentes animales, circular sin ser incomodados por la luz.”

“El ferrocarril de Antioquia, iniciado en 1878, tiene hoy 105 km terminados, lo que representa más o menos la mitad de la línea total. La parte más difícil está aún por hacer, y es la que atraviesa una de las ramificaciones de los Andes centrales, separando el valle del río Nus del valle del río Porce en el que se encuentra Medellín, la ciudad más importante de Antioquia. Hasta ahora, Colombia no cuenta sino con quince líneas de tren, de una longitud total de 950 km. Estas líneas, cuya longitud varía de 16 a 100 km, son poco importantes pues no están conectadas entre sí.”

⁴² Gómez Gutiérrez, *La Expedición Helvética: Viaje de Exploración Científica En Colombia En 1910 de Los Profesores Otto Fuhrmann y Eugène Mayor*.

⁴³ Gómez Gutiérrez.



Pacífico

“Poco a poco iba llegando la época del transporte mecanizado, y la transformación de la vida en el país. Los caminos de herradura iban ensanchándose para dar paso a los novedosos vehículos de motor; y las locomotoras que salían de Buenaventura con su cargamento de artículos extranjeros casi todos de procedencia protestante recorrían estrepitosamente la llanura anunciando el advenimiento de una nueva era. Esto también influiría en el progreso de la evangelización, pues las visitas a muchos lugares se iban haciendo más fáciles, y las buenas nuevas podrían llegar con mayor prontitud a los pueblos necesitados de luz y de verdad.”⁴⁴

Amagá

Ferrocarril de Amagá (1907-1927)

“La Compañía del Ferrocarril de Amagá se fundó en 1907, luego de aprobada la ley 26 del mismo año por medio de la cual el Congreso ratificó el contrato. La construcción se ejecutó con la propuesta de trazado realizada por Francisco Javier Cisneros en la década de 1870. Inició con capital de un millón de pesos oro y a ella se suscribió casi todo el notablato antioqueño, incluido el afamado ingeniero Alejandro López”⁴⁵

En 1927 el Ferrocarril de Antioquia absorbió al Ferrocarril de Amagá, que entonces se encontraba en la construcción del tramo hasta el río Cauca⁴⁶

La sabana

⁴⁴ Ordoñez, *Historia Del Cristianismo Evangélico En Colombia*.

⁴⁵ “El Ferrocarril de Amagá. Desarrollo de La Ingeniería Antioqueña | La Red Cultural Del Banco de La República.”

⁴⁶ “Imagen Del Ferrocarril En La Numismática Colombiana.”

“En la inauguración hubo champaña, discursos, fiestas populares, baile en el palacio de la Gobernación, y una locomotora que había sido llevada en piezas y a lomo de buey, y armada sobre los primeros cien metros de línea férrea, lanzó un pitazo que resonó lúgubremente por los ámbitos de aquella ciudad muerta y silenciosa. La muchedumbre prorrumpió en gritos de entusiasmo. Sobra advertir que el ferrocarril no se construyó nunca. Lo habían iniciado al revés, de la cordillera hacia el valle del Magdalena, acarreando el material a lomo de buey por un camino infernal, del río hacia arriba. Años más tarde resolvieron suspender trabajos en Tunja y comenzarlo por el derecho, del Magdalena hacia la cordillera”⁴⁷

“Una vez finalizada la guerra, no solo hubieron cambios en el modo de relacionarse con la iglesia católica, también, algunas obras que se estaban llevando a cabo desde antes de la guerra, se vieron afectadas de manera directa, como en el caso, de la construcción del Ferrocarril del Norte, que era una obra, de gran importancia para el Estado Soberano de Boyacá, pero por causa de la guerra, debió liquidarse en el año de 1877, pues así fue dispuesto, por la ley 42”⁴⁸

“El 12 de octubre, salimos a una excursión a la célebre cascada del Tequendama (alt. 2 210 m) por la cual fluyen las aguas de la Sabana de Bogotá. Tomamos el ferrocarril hasta la estación Tequendama en el trayecto a Sibaté. En la estación, encontramos al amable ingeniero Sr. J. M. Samper,”⁴⁹

“Prueba de este esplendor se puede observar en la representación de progreso que hizo la sociedad de embellecimiento, cuando emplazó como monumento, la primera locomotora que recorrió la sabana de Bogotá, en la estación del F.C de Cundinamarca para el año de 1920”⁵⁰

⁴⁷ Caballero Calderón, *Memorias Infantiles (1916-1924)*.

⁴⁸ Jaimes Gonzalez, “Precedentes y Desarrollos Iniciales de La Participación Del Estado Soberano de Boyacá En La Guerra de 1876-1877.”

⁴⁹ Gómez Gutiérrez, *La Expedición Helvética: Viaje de Exploración Científica En Colombia En 1910 de Los Profesores Otto Fuhrmann y Eugène Mayor*.

⁵⁰ Llano, “La Superación Del Mito de La Atenas Suramericana: Los Cafés Como Espacio de La Producción Cultural (Bogotá 1880-1930).” P. 391



2.2 Separación de Panamá.

“Wright demuestra que el primer ejemplo de nacionalismo serio en Argentina ocurrió con el Ferrocarril Andino en 1907, y posteriormente “los ferrocarriles de propiedad británica precipitaron... el nacionalismo económico antiextranjero entre 1909 y 1914”.⁵⁹ Desarrollos similares ocurrieron durante este período en Uruguay.⁶⁰ En México este período coincide con la revolución nacionalista. En ese momento, los ferrocarriles argentinos, uruguayos y mexicanos estaban maduros y las empresas habían tendido cientos o miles de kilómetros de vías. La tesis demuestra que esta misma reacción ocurrió en Colombia, pero en una etapa mucho más temprana del desarrollo ferroviario. En el caso del GNCRC, esto fue antes de que el ferrocarril hubiera completado sus primeros 20 kilómetros de línea. La tesis sostiene que esto puede explicarse en parte por la experiencia panameña y que Colombia quedó atrapada en las corrientes políticas más amplias del antiimperialismo. Sin embargo, la tesis demuestra que más allá de los patrones regionales, había algo fundamentalmente diferente en la relación de las élites colombianas con el capital extranjero. Esta tesis demuestra que un factor significativo en el deslucido desempeño de la expansión ferroviaria en Colombia fue que las élites colombianas –a diferencia de sus contrapartes regionales- estaban decididas a forjar vínculos con el capital británico en sus propios términos, negándose a ceder su destino a influencias económicas externas.”⁵¹

“ ... la pérdida de Panamá llevó a que la soberanía nacional tuviera prioridad sobre el desarrollo económico dentro de las políticas públicas”⁵².

2.3 Esplendor o edad de Oro.

⁵¹ Thomas Primmer, “Capital , Monopoly and Economic Nationalism : A History of British Railways in Colombia , 1902-1930.”

⁵² Thomas Primmer.

La plata de la indemnización

“presidente Theodore Roosevelt, que se refería al gobierno de Colombia como a una tropa de bandidos sicilianos y calabreses», no tenía problema en proclamar públicamente que él había «tomado» Panamá. De los 25 millones de dólares de la indemnización dada por Estados Unidos, 15 fueron consagrados a los ferrocarriles. Al acabarse el dinero, el gobierno recurrió a préstamos públicos en el mercado”

“Hasta 1920, los ferrocarriles sirvieron para unir regiones productoras de café con el mar y los ríos: 1922, el 90% de los trenes estaban destinados al transporte del café, Eran líneas rentables pero que no formaban una red. Cada una tenía su propio flujo, e incluso algunas estaban destinadas a un mismo tipo de comercio, como era el caso de las vías privadas de la United Fruit; éstas no permitían ir de una región a otra, solamente salir o entrar al país; por eso se acusaba de desarticular la economía colombiana al favorecer el comercio con el extranjero a expensas de los vínculos interregionales. En 1920, el gobierno, consciente del problema, lanzó un enorme programa para crear una red articulada con centro en Bogotá. Así, de 1922 a 1934, el número de kilómetros de vías férreas se duplicó.”⁵³

“En la ampliación de la red ferroviaria y de carreteras, así como en la adecuación de puertos, radicó la transformación dinámica de la economía colombiana. Buscando favorecer la actividad exportadora se sentaron las bases para un amplio mercado interior. El establecimiento de un presupuesto balanceado y de un banco estatal para la emisión monetaria, aconsejados por la misión Kemmerer, ayudaron a canalizar la prosperidad del momento”⁵⁴

⁵³ Ramón, “Un Tren de Hielo y Fuego.”

⁵⁴ Archila, *Cultura e Identidad Obrera : Colombia, 1910-1945*.



“Pero cuando se restablecieron del desconcierto de los silbatazos y resoplidos, todos los habitantes se echaron a la calle y vieron a Aureliano Triste saludando con la mano desde la locomotora, y vieron hechizados el tren adornado de flores que por primera vez llegaba con ocho meses de retraso. El inocente tren amarillo que tantas incertidumbres y evidencias, y tantos halagos y desventuras, y tantos cambios, calamidades y nostalgias había de llevar a Macondo”⁵⁵

“En el tren, que llegaba todos los días a las once, recibía cajas y más cajas de champaña y de brandy. Al regreso de la estación arrastraba a la cumbiamba improvisada a cuanto ser humano encontraba a su paso, nativo o forastero, conocido o por conocer, sin distinciones de ninguna clase.”⁵⁶

“La huelga de los ferroviarios, por su parte, fue ejemplar en muchos aspectos: en solo dos días más de cinco mil trabajadores del Ferrocarril del Pacífico lograron paralizar el occidente del país, lo que forzó a la empresa a aceptar prácticamente todo lo exigido por los trabajadores. La simpatía que levantó la huelga cubrió no solo sectores obreros y populares, sino miembros de la Policía, para mayor preocupación de la élite que vio en ella un exitoso experimento de revolución social. La huelga había sido dirigida por un grupo de socialistas a cuya cabeza estaba Ignacio Torres Giraldo”⁵⁷

“Quieren así los tales agotar la paradoja como conocedores psicólogos de nuestro corazón criollo, tornadizo e inconsecuente, alejado de toda realidad, y que durante cuatro siglos viviera satisfecho con el tradicional y bucólico carro de yunta, para anhelar de súbito» con violencia tempestuosa, ver cruzando el país, de uno a otro confín, por sobre inmensas cordilleras y a través de todos los obstáculos, la “rauda locomotora en alas del vapor “Ciertamente son dignos de alabanza los arranques líricos fundados en sano patriotismo, y sólo pueden tener el inconveniente de que los pueblos al calor tropical, les

⁵⁵ García Márquez, *Cien Años de Soledad*.

⁵⁶ García Márquez.

⁵⁷ Archila, *Cultura e Identidad Obrera : Colomiba, 1910-1945*.



den forma concreta haciendo nugatorios los esfuerzos de quienes prudentemente desean vivir primero y después obrar como lo aconseja la lógica. Por tal razón las paradojas ferroviarias han conducido al caos y las iniciativas regionales han dado al traste con cualquier plan sensato de vías de comunicación destinado a dotar al país con elementos para su vida económica, mediante la continuación de un esfuerzo metódico y razonado”⁵⁸

“Úrsula, en cambio, aun en los tiempos en que ya arrastraba los pies y caminaba tanteando en las paredes, experimentaba un alborozo pueril cuando se aproximaba la llegada del tren.” ⁵⁹

“De esta forma, ferroviarios y trabajadores fluviales se convertían en los ejes de la presión obrera.”⁶⁰

“Aunque en la primera mitad del siglo XX la red ferroviaria había crecido, conectando los grandes centros productivos con los puertos fluviales o marítimos, subsistían muchos problemas que exigían racionalización. Cuando no eran los distintos diámetros de los rieles, eran los diferentes tipos de administración: privados, departamentales y nacionales. Pero lo que era loable en teoría, nacionalizar el servicio unificándolo, resultó discutible en la práctica: el proceso de nacionalización significó, en algunos casos, el reemplazo de eficientes administraciones privadas o departamentales por una despreocupada burocracia estatal”

2.4 Decadencia y Caída.

“A diferencia de otros países latinoamericanos, como Brasil y México, en Colombia la construcción de los ferrocarriles no jugó un papel primordial en el crecimiento económico. A diferencia de éstos, la magnitud del ahorro social no fue considerable, y su influencia tanto en la integración del mercado interno como en la expansión del externo no fue

⁵⁸ Álvarez Lleras, “ANALES DE INGENIERIA.”

⁵⁹ García Márquez, *Cien Años de Soledad*.

⁶⁰ Archila, *Cultura e Identidad Obrera : Colombia, 1910-1945*.

excepcional. El problema radicó en que los ferrocarriles en Colombia se construyeron muy tarde.”⁶¹

“Hoy, la red ferroviaria colombiana tiene 3.200 kilómetros, de los que sólo 1.600 son utilizables. Los poderes públicos dejaron deteriorarse las vías al bloquear las inversiones hace 15 años. Resultado: los trenes descarrilan todo el tiempo.”⁶²

“después de la gira del Cargo 92 por América del Sur el año pasado, me dediqué a pasear por Colombia. Por todas partes veía rieles, y nunca trenes, Pedí información en la estación central de Bogotá Las locomotoras funcionaban, pero desde 1979 ninguna rodaba. Centenares de pueblos que antes tenían el servicio del tren quedaron aislados, extorsionados tanto por el ejército como por los narcotraficantes y por la guerrilla. Pensé que habría que hacer algo, ¿pero, qué? Entonces, para que se hablara de algo distinto del terror en Colombia, imaginó un tren con un espectáculo que reconciliara dos enemigos tradicionales, el fuego y el hielo,”⁶³

2.6 Liquidación de ferrocarriles Nacionales.

“ la matanza de los trabajadores. Cada vez que Aureliano tocaba el punto, no sólo la propietaria, sino algunas personas mayores que ella, repudiaban la patraña de los trabajadores acorralados en la estación, y del tren de doscientos vagones cargados de muertos, e inclusive se obstinaban en lo que después de todo había quedado establecido en expedientes judiciales y en los textos de la escuela primaria: que la compañía bananera no había existido nunca.”⁶⁴

⁶¹ Ramírez, “Los Ferrocarriles y Su Impacto Sobre La Economía Colombiana.”

⁶² Ramón, “Un Tren de Hielo y Fuego.”

⁶³ Ramón.

⁶⁴ García Márquez, *Cien Años de Soledad*.



“Úrsula, en cambio, aun en los tiempos en que ya arrastraba los pies y caminaba tanteando en las paredes, experimentaba un alborozo pueril cuando se aproximaba la llegada del tren.”⁶⁵

3.0 Las locomotoras en Colombia

“Pero la mayor dificultad para la identificación de las locomotoras surgió de los frecuentes cambios de numeración ocasionados por modificaciones en las empresas ferroviarias o simplemente porque algunos ferrocarriles volvían a utilizar los números de vía de máquinas retiradas del servicio. El caso del ferrocarril de Girardot es ilustrativo: en el siglo pasado tuvo una numeración; otra al pasar a propiedad inglesa en 1900; una más hacia 1918; cambió nuevamente al unirse con Tolima y Huila en 1930, y sus máquinas se renumeraron en otras dos oportunidades en 1938 y 1946; finalmente las locomotoras de Girardot pasaron a la División Centrales de los Ferrocarriles Nacionales en 1953 y por última vez se les asignó un número de vía diferente. No obstante, de 1961 hasta la fecha he logrado reunir datos específicos de 579 locomotoras, de las más de 640 llegadas al país desde 1875. Dada la dificultad para allegar el material faltante por la inexistencia de información sobre las locomotoras más antiguas, y ante la imposibilidad de lograr un tratado sin omisiones, creí llegado el momento de publicar lo hecho hasta ahora, con el propósito, entre otros, de que los posibles errores sean rectificados por quienes posean información más completa”⁶⁶

“La Casa de THE BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS, ha estado interesada en los Ferrocarriles de Colombia durante más de cuarenta años, la primera locomotora que ellos despacharon para esta República, fué para el F. C. de Cartagena en el año de 1882. Después siguió un despacho para el F. C. del Norte de tres locomotoras en 1888. Desde ese año ellos han sido los principales suministradores de fuerza motriz para los Ferrocarriles de Colombia. A continuación se verá una breve

⁶⁵ García Márquez.

⁶⁶ Arias de Greiff, *La Mula de Hierro*.



relación del equipo suministrado a estas líneas por la Compañía mencionada; en los cuadros adjuntos.”⁶⁷

3.1 P.C Dewhurst y La Estándar Colombia.

“la importancia de fijar tipos y normas para el material rodante, motivo por el cual el Ingeniero Mecánico del Ministerio, Mr. Dewhurst ha venido diseñando tipos especiales de coches de carga y pasajeros y locomotoras, los más apropiados a nuestras circunstancias actuales de pendiente, curvaturas, tráfico, clima, combustible, etc., etc.”⁶⁸ a los que deberán ajustarse los suministros de material. En otro lugar de la memoria menciona que se requieren 100 locomotoras del tipo medio, 1.000 carros de carga y 500 de pasajeros, todo ello ‘standard colombiano’, y que ya se han comprado dos locomotoras de 52 toneladas, con tender, para Pacífico”⁶⁹

“En este objetivo general subyace la intención del autor de valorar y visibilizar este tema desde el punto de vista patrimonial, es decir, este desarrollo ferroviario que se dio en circunstancias particulares para Colombia, que le permitieron acceder a conocimientos técnicos especializados y de alta tecnología. Esta fue una experiencia que demuestra el interés de una nación en construcción que buscaba la manera de incorporar el ideal de progreso”⁶⁹

3.2 Ingeniería Colombiana.

“También se destaca la manera como estos egresados aprovecharon otros espacios corporativos como la Sociedad Colombiana de Ingenieros y la Sociedad Geográfica de Colombia, para proyectar estrategias de legitimidad social y valoración del prestigio académico de la ingeniería. Se da buena cuenta de su participación decisiva en la organización y puesta en funcionamiento de nuevas agencias

⁶⁷ Alvarez Lleras, “ANALES DE INGENIERIA.” P. 31

⁶⁸ Arias de Greiff, “Un Momento Estelar de La Ingeniería Mecánica En Colombia: Los Diseños de Locomotoras de P.C. Dewhurst.”

⁶⁹ Rodriguez Ortiz, “The Colombian Standard Steam Locomotive.”

de Estado como el Ministerio de Obras Públicas y la Oficina de Longitudes, desde donde dinamizaron la prestación sistemática de servicios técnicos especializados en distintos sectores de ingeniería y desarrollo como la construcción de ferrocarriles, carreteras, acueductos, puentes, túneles, cables aéreos; en trazado de vías, en misiones oficiales y en peritajes técnicos”⁷⁰

“El ejercicio de la profesión también fue sumamente complicado durante las primeras décadas de existencia del gremio. Los primeros ingenieros egresados de la Escuela de Ingeniería acababan de recibir sus diplomas, cuando llegó la Corporación Norteamericana de Ingeniería, liderada por Francisco Cisneros (cubano educado en Estados Unidos), ganando casi todos los contratos gubernamentales relacionados con ferrocarriles, transporte fluvial y otros campos, entre 1874 y 1894 (Mayor, 2011, p. 57). Es por eso que el discurso de Abelardo Ramos, al instalarse la Sociedad Colombiana de Ingenieros, en 1887, presentaba un panorama tan precario para los ingenieros. Decía Ramos”⁷¹

En las primeras décadas de funcionamiento del Ministerio los cargos claves técnicos estuvieron en manos de egresados de la Facultad. Por lo tanto la participación de los egresados en la construcción de ferrocarriles, carreteras, acueductos, puentes, túneles, cables aéreos; en trazado de vías, en misiones oficiales y en peritajes técnicos, fue bastante grande⁷²

Las marcas

Baldwin Locomotive Works (1825-1956)

Esta empresa estadounidense, fundada por Matthias W. Baldwin en 1825, dejó una huella imborrable en la industria ferroviaria mundial. La Baldwin Locomotive Works emergió en un período de rápida industrialización y expansión de las redes ferroviarias. Su reputación por construir locomotoras robustas y confiables trascendió las fronteras estadounidenses. A finales del siglo XIX, Baldwin se

⁷⁰ ACADEMIA COLOMBIANA DE CIENCIAS EXACTAS FÍSICAS Y NATURALES COLECCIÓN, *Desarrollo Histórico de Las Matemáticas y La Ingeniería En Colombia En Los Siglos XIX y XX*.

⁷¹ ACADEMIA COLOMBIANA DE CIENCIAS EXACTAS FÍSICAS Y NATURALES COLECCIÓN.

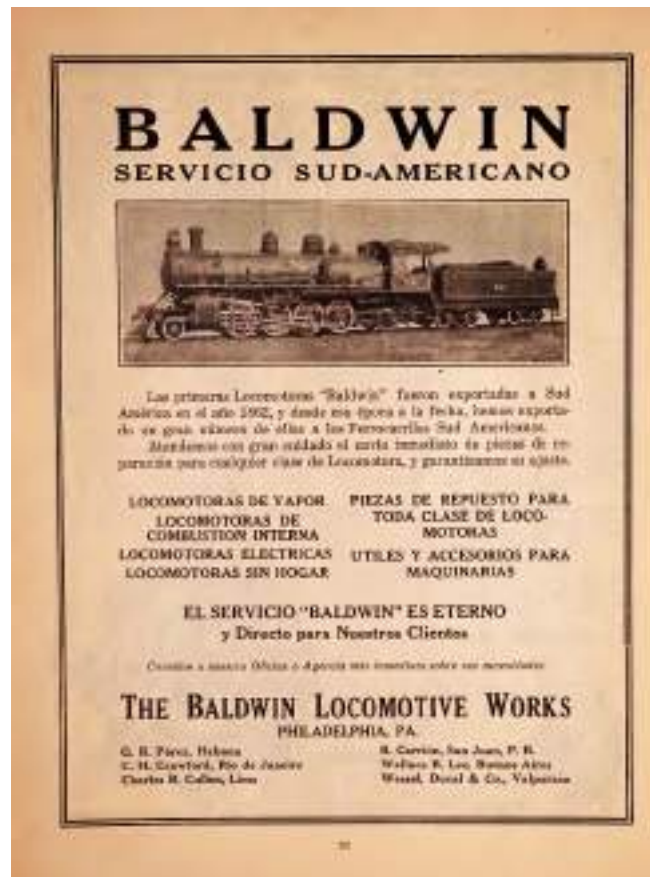
⁷² ACADEMIA COLOMBIANA DE CIENCIAS EXACTAS FÍSICAS Y NATURALES COLECCIÓN.

había convertido en el mayor fabricante de locomotoras del mundo, exportando sus máquinas a diversos países. Entre las innovaciones tecnológicas de la marca se encuentran la Estandarización, ya que la compañía desarrolló diseños estandarizados que permitieron una producción masiva eficiente. Estas locomotoras adaptables se utilizaron en diversos terrenos y para diferentes propósitos operativos sumado a esto también Baldwin experimentó con locomotoras articuladas, que presentaban múltiples conjuntos de ruedas motrices conectados por uniones flexibles. Estos diseños mejoraron la tracción y la estabilidad, siendo ideales para regiones montañosas⁷³. Las locomotoras Baldwin desempeñaron un papel crucial en la configuración de las redes ferroviarias latinoamericanas, En Colombia, desde el siglo XIX la compañía Baldwin fue fundamental para el desarrollo del país cuando aún Panamá formaba parte de los Estados Unidos de Colombia



⁷³ Brown, *The Baldwin Locomotive Works, 1831-1915 : A Study in American Industrial Practice*.





Hudwell Clarke

“Al igual que la mayoría de los fabricantes de locomotoras de vapor industriales más conocidos, Hudswell, Clarke & Co. Ltd., de Railway Foundry, Leeds, ha diseñado y construido locomotoras para todas las condiciones de servicio en la mayor parte del mundo, incluso cuando se han necesitado locomotoras individuales. Sin embargo, a lo largo de los años se ha suministrado un flujo constante



de locomotoras industriales de diseños estándar básicos, siendo el tanque de asiento 0-4-0, "la sirvienta de todo" para maniobras, bien representado por el Standard 14"⁷⁴.



Anuncio de la empresa de 1891



⁷⁴ Clarke and De, "Locomotoras Hudswell Clarke (1)."



FASE DE DIAGNOSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA ACTUALIZACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN - PEMP-



Henschel

“Henschel & Sohn, que Henschel, fundada en 1803, delante también producía armas, lo que la convirtió en una de las empresas de armamento alemanas más antiguas ... Henschel & Sohn comenzó a producir máquinas de vapor en 1816 . El hermano mayor de Johann Werner, Carl Anton , socio de la empresa desde 1817, hizo construir una segunda fábrica en 1837 en Holländischer Platz , donde se encuentra actualmente la Universidad de Kassel”⁷⁵



⁷⁵ “Henschel & Son.”





Skoda



Porter Bell & co



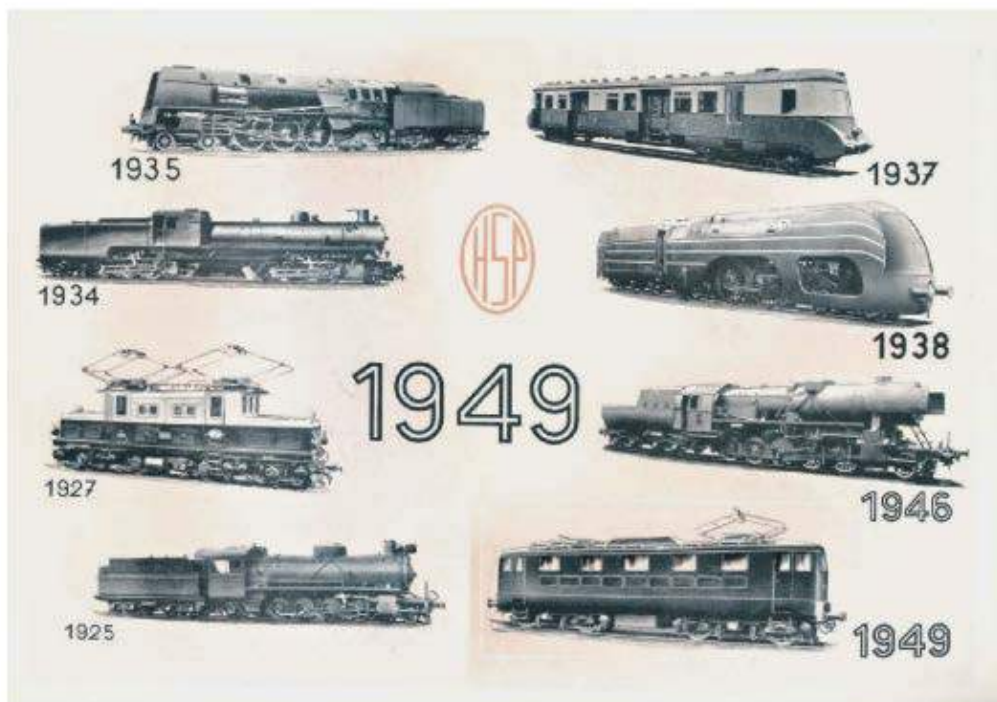
Forges Usines Et Fonderies de et a Haine-Saint-Pierre



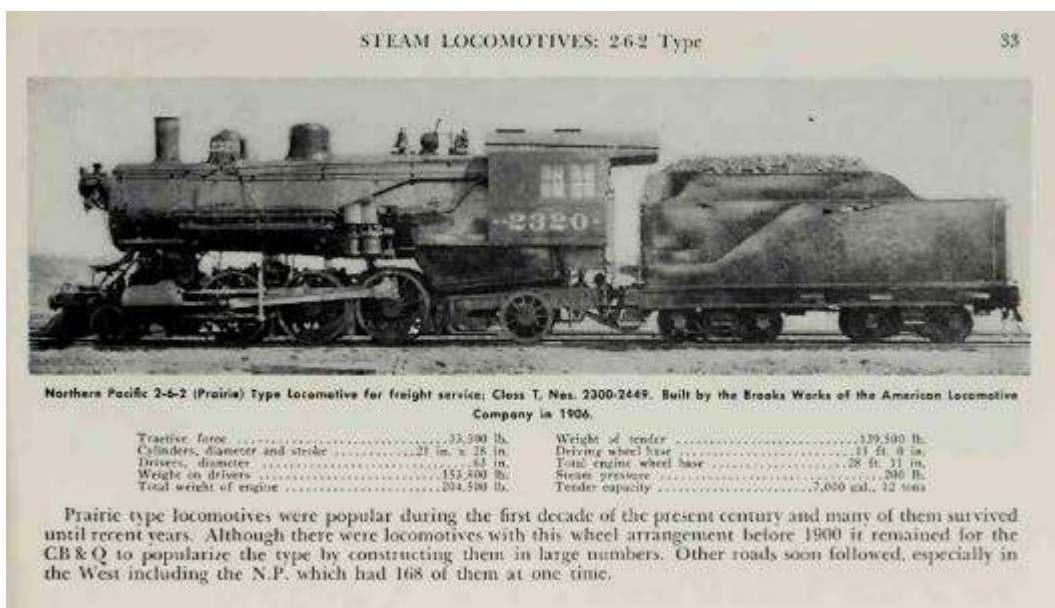
FASE DE DIAGNOSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA ACTUALIZACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN - PEMP-



FASE DE DIAGNOSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCION DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA ACTUALIZACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCION - PEMP-



Alco



Hawthorne leslie

“En 1817, Robert Hawthorn, a la edad de 21 años, comenzó su actividad como ingeniero general y reparador de maquinaria minera. Con la ayuda de su hermano William y cuatro trabajadores, su empresa prosperó y en 1820, bajo el nombre comercial de R and W Hawthorn, se construyó su primer motor marino.

En 1831 fabricaron su primera locomotora de vapor para el ferrocarril Stockton and Darlington y, a medida que el sistema ferroviario del país se expandía rápidamente, su construcción de locomotoras pronto pasó a ser la segunda en importancia, detrás de la de su vecino cercano, Robert Stephenson. En 1870, se habían construido más de 1000 locomotoras.”⁷⁶

⁷⁶ Marshall, “R & W Hawthorn , Leslie & Company.”



4.0 Las 12 locomotoras

4.1 Neiva. Centrales 128/ Girardot 72

Nombre: NN

Marca: Porter Bell & co

Año: 1948

Numero de fabrica: 8137

Nacionalidad: Estados Unidos

Tipo: 4-8-2 montaña

Números: 128, 72

Líneas a las que perteneció y numero: Centrales y Girardot

Lugar de ubicación: Neiva

Reseña histórica

Neiva

Centrales 128 / Girardot 72

Porter & Bell (1948) #8137

4-8-2 Montaña

“P.C. Dewhurst: Ingeniería Ferroviaria y las “Montañas” de Colombia

P.C. Dewhurst, un visionario ingeniero mecánico, dejó una huella imborrable en el desarrollo ferroviario de Colombia. Su destacada labor en el Ferrocarril Midland, así como en Chile y Uruguay, lo llevó a desempeñarse como ingeniero en el Ministerio de Obras Públicas de Colombia. Sin embargo, su mayor aporte fue la creación de un modelo de locomotora estándar adaptado a las condiciones geográficas del país.

“Entre 1924 y 1951 llegaron al país 108 locomotoras de diferentes fabricantes: Baldwin de Estados Unidos, Kitson y Hawthorn-Leslie de Inglaterra, Bmag-Schwartzkopff de



Alemania, Škoda de Checoslovaquia, Haine Saint Pierre y Tubize de Bélgica, todas según los modelos de Dewhurst”⁷⁷

Entre 1924 y 1951, Colombia recibió 108 locomotoras de diferentes fabricantes, todas basadas en los modelos diseñados por Dewhurst. Estas máquinas, incluyendo las emblemáticas “Montañas” construida por Porter & Bell, presentaban tres cilindros y permitieron aumentar en un 12% la capacidad de arrastre en comparación con los diseños estándar de dos cilindros. Su eficiencia y potencia transformaron las vías colombianas.

“El diseño de estas espléndidas “Montañas” de tres cilindros permitió, sin sobrepasar la carga sobre ejes motores ni el número de ellos, aumentar en 12% la capacidad de arrastre con respecto al diseño estándar de dos cilindros.”⁷⁸

Estas máquinas, adaptadas a las condiciones locales, cruzaron montañas y valles, conectando regiones y contribuyendo al desarrollo económico del país. se convirtió en símbolo de la ingeniería ferroviaria colombiana de la mano de Dewhurst.

“Es necesario conocer las condiciones que impone la geografía colombiana para comprender las circunstancias que favorecieron el surgimiento de la locomotora estándar: pendientes pronunciadas, curvas cerradas, fuertes lluvias en las vías de montaña, gran altitud sobre el nivel del mar y vía estrecha con una estructura de carril estrecha y ligera. Para Dewhurst, la locomotora tenía que ser diseñado y construido para adaptarse a la vía, dar al motor la máxima facilidad de giro en las curvas, aprovechar al máximo el peso de la locomotora para contrarrestar las limitaciones de la topografía, utilizar calderas de acero básico en lugar de acero ácido, un mayor volumen de cámara de combustión, estar equipado con un freno de presión para controlar la velocidad de

⁷⁷ Rodríguez Ortiz, “LE COMPLEXE FERROVIAIRE DU « FERROCARRIL DEL PACIFICO » À SANTIAGO DE CALI, EN COLOMBIE : ENTRE L’OUBLI ET LA REUTILISATION.”

⁷⁸ Arias de Greiff, “Un Momento Estelar de La Ingeniería Mecánica En Colombia: Los Diseños de Locomotoras de P.C. Dewhurst.” P. 15



descenso del tren y utilizar tres cilindros para optimizar la capacidad de tracción de las locomotoras.”⁷⁹

La Porter & Bell de 1948 de # 8137 que se encuentra actualmente en la ciudad de Neiva fue “Encargada para Ferrocarriles Nacionales de Colombia Girardot, junto con otros para FC Nacionales Norte Segunda y Noreste”⁸⁰

Fue adquirida por el municipio de Neiva al fondo del pasivo de ferrocarriles nacionales, con la orientación de Gustavo Arias de Greiff y funcionarios de la Dirección de patrimonio de Ministerio de Cultura en el lapso entre 1997-2003, la cual se encontraba en los antiguos talleres de ferrocarriles nacionales ubicados en el municipio de Flandes. Fue adquirida por dicha entidad, con el fin de fortalecer la recién restaurada Estación del Ferrocarril de Neiva con la adquisición de un bien de interés cultural mueble como lo es una locomotora a vapor. La dificultad y los costos de transporte al municipio, hizo que su traslado no fuera de inmediato, pasaron algunos años y se realizó una gestión con la industria petrolera regional para que pudiese ser llevada entre el año 2004-2008 a su actual emplazamiento

por un grupo de gestores culturales que tenían relaciones contractuales con la secretaria de cultura del municipio de Neiva

“128 w/n 8137 1948 Ex FC de Girardot, Tolima Huila no. 72.”⁸¹

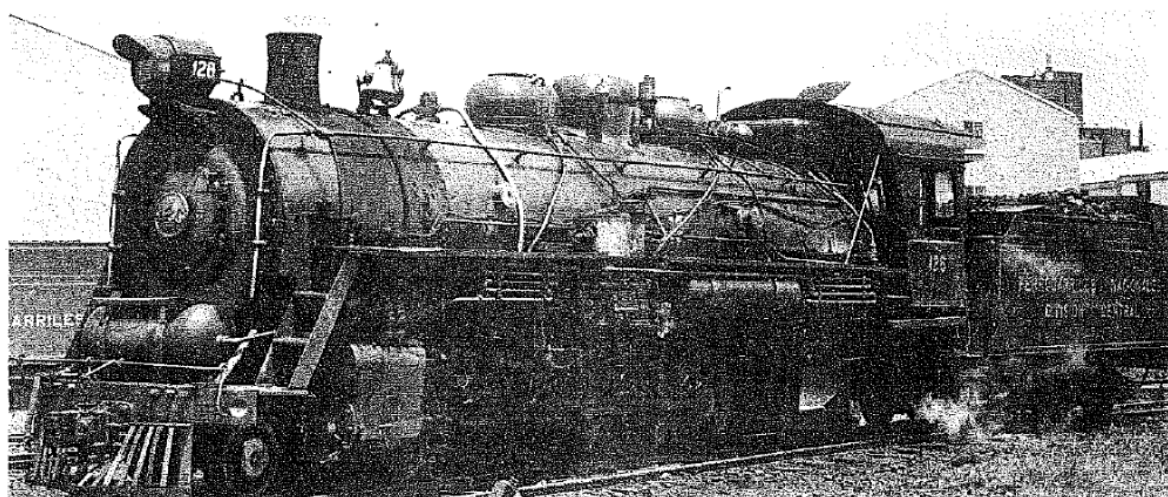
⁷⁹ Rodriguez Ortiz, “The Colombian Standard Steam Locomotive.” P. 4

⁸⁰ Coombs and Sinclair, “Colombia Steam Locomotive List.” P. 131

⁸¹ Coombs and Sinclair. P. 183



FASE DE DIAGNOSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA ACTUALIZACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN - PEMP-



Identificación del contrato

ID del contrato en SECOP

CO1.PCCNTR.6561332

Versión del contrato

1

Estado de contrato

En ejecución

Fecha de generación del estado

23/07/2024 9:21:14 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Número del contrato

3974-2024

Objeto del contrato

REALIZAR LA FASE DE DIAGNÓSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA.

Tipo de Contrato

Consultoría

¿Asociado a otro contrato?

☐Si☒No

Duración del contrato

135 Días

Fecha de inicio de contrato

9/08/2024 11:59:00 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Fecha de terminación del contrato

26 días para terminar (15/12/2024 11:00:00 PM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Tiempo adiciones en días

0 días

Liquidación

☒Si☐No *

Fecha de inicio de liquidación

27 días para terminar (16/12/2024 11:00:00 PM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Fecha fin de liquidación

16/06/2025 11:00:00 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Obligaciones Ambientales

☐Si☒No *

Obligaciones pos consumo

☐Si☒No *

Reversión

☐Si☒No *

Información de la Entidad Estatal contratante



MINCULTURA

COLOMBIA, Bogotá

★★★★★

0 Recomendación(es)



Información del Proveedor contratista



CONSORCIO NVP

Número de documento 900850840

Cuenta bancaria del proveedor

☐Cuentas bancarias distintas por proveedor☒Cuenta bancaria de la unidad temporal

Proveedor	Nombre del banco	Tipo de cuenta	Número de cuenta
CONSORCIO NVP			

Aprobación del contrato

Aprobador – Proveedor

Aprobado por: NESTOR VARGAS PEDROZA

Fecha de aprobación: 5/08/2024 1:39:52 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Aprobador – Entidad Estatal

Aprobado por: LUISA FERNANDA TRUJILLO BERNAL

Fecha de aprobación: 5/08/2024 5:55:18 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Contrato Firmado:

CO1_PCCNTR_6561332_Firmado

Contrato en ejecución:

CO1_PCCNTR_6561332_En ejecución

Documentos Tipo

Documentos Tipo	No	Documentos tipo adoptados por la ANCP-CCE en virtud de la Ley 2022 del 2020
-----------------	----	---

Sentencia T-302 de 2017

Contrato asociado a las órdenes impartidas por la Corte Constitucional en la Sentencia T-302 de 2017

☐Si☒No

Sentencia que declara el estado de Cosas Inconstitucionales en relación con los derechos de los niños del pueblo Wayúu.

Condiciones ejecución y entrega

Condiciones de entrega: Como acordado previamente

El contrato puede ser prorrogado ☐Si☐No

Configuración financiera - Configuraciones generales

¿Se requieren emisiones de códigos de autorización? ☐Si☒No

Configuración financiera - Garantías

¿Solicitud de garantías? ☒Si☐No

Garantías por lotes, grupos o etapas

☐Sí☒No

Seriedad de la oferta

☒Sí☐No

% del presupuesto oficial estimado del Proceso de Contratación o de la oferta

10,00

Cumplimiento

☒Sí☐No

☒Cumplimiento del contrato

% del valor del contrato

20,00

Fecha de vigencia (desde)

30/07/2024 11:00:00 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Fecha de vigencia (hasta)

15/06/2025 11:00:00 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

☒Pago de salarios

% del valor del contrato

5,00

Fecha de vigencia (desde)

30/07/2024 11:00:00 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Fecha de vigencia (hasta)

15/12/2027 11:00:00 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

☒Calidad del servicio

% del valor del contrato

20,00

Fecha de vigencia (desde)

30/07/2024 11:00:00 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Fecha de vigencia (hasta)

15/12/2025 11:00:00 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Responsabilidad civil extra contractual

☐Sí☒No

Fecha límite para entrega de garantías:

1/08/2024 11:55:00 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Fecha de entrega de garantías:

8/08/2024 1:44:01 PM ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Garantías del proveedor:

Id de la garantía	Justificación	Tipo de garantía	Valor	Emitor	Fecha fin	Estado
CO1.WRT.14914006	Cumplimiento - Cumplimiento del contrato	Contrato de seguro	137.056.809,15 COP	SEGUROS DEL ESTADO S.A.	15/12/2027 ((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)	Aprobado Detalle
CO1.WRT.14803701	Seriedad de la oferta	-	30.467.808,00 COP	-	19 días de tiempo transcurrido (31/10/2024 12:00 PM((UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)	Caducado Detalle

Configuración financiera - Pago de anticipos

Definir Plan de Pagos? ☐Sí☒No

Condiciones de facturación y pago

Forma de pago Abono en cuenta

Plazo de pago de la factura 30 días

Comentarios

Número del Contrato

CO1.PCCNTR.6561332

Proveedor

CONSORCIO NVP

Creado por

Agregado en

-

Comentario

Anexos del contrato

Descripción	Nombre
No existen resultados que cumplan con los criterios de búsqueda especificados	

Dirección de notificaciones

Dirección de notificaciones

Carrera 8 # 8 -55

Ubicación

CO-DC-11001 - Bogotá

País

COLOMBIA

Departamento

Distrito Capital de Bogotá

Municipio

Bogotá

Dirección

Carrera 8 # 8 -55

Código postal

111711

Grados (°)

Minutos (')

Segundos (")

Latitud:

Longitud:

Municipio de ejecución del contrato

ID	Dirección	Ubicación
1	Barranquilla	COLOMBIA > Atlántico > Barranquilla
2	Puerto Berrio, Antioquia	COLOMBIA > Antioquia > Puerto Berrio
3	Barrancabermeja, Santander	COLOMBIA > Santander > Barrancabermeja
4	Girardot, Cundinamarca;	COLOMBIA > Cundinamarca > Girardot

CDP/Vigencias Futuras (Recuerde que es necesario agregar al menos un CDP o una AVF Extraordinaria si es el caso)

Saldo de CDP	304.678.080 COP
Saldo de vigencias futuras	0 COP
Saldo total a comprometer	304.570.687 COP
Última consulta a SIIF	Consulta Exitosa
Fecha de consulta SIIF	24/07/2024 8:43 PM

Código compromiso	Tipo	Fecha compromiso	Estado compromiso	Valor compromiso AVF/CDP	Monto por consumir	Monto presupuestal a liberar	Código Posición de Gasto	Consulta Ejecución
☐ 1111824	Presupuestal (CDP)	9/08/2024 12:00 AM	Generado	304.570.687 COP	304.570.687 COP	-	C-3302-1603-16-20302B-3302050-02	SIIF Detalle Editar

Saldo de compromisos CDP	304.570.687 COP
Saldo de compromisos AVF	0 COP
Saldo total comprometido	304.570.687 COP
Última consulta a SIIF	Consulta Exitosa
Fecha de consulta SIIF	15/08/2024 6:56 AM

Ref. de Modificación	Tipo de modificación	Fecha de modificación	Fecha de Aprobación	Estado	Versión	Versión previa	Cambios
No existen resultados que cumplan con los criterios de búsqueda especificados							

Ref. de Modificación	Tipo de modificación	Fecha de modificación	Fecha de Aprobación	Estado	Versión	Versión previa	Cambios
No existen resultados que cumplan con los criterios de búsqueda especificados							



RV: Supervisión del contrato de consultoría No. 3974 de 202

Desde Diana Martinez Matiz <dmartinez@mincultura.gov.co>

Fecha Mié 20/11/2024 11:52

Para Rocio Helena Morales Hortua <rmorales@mincultura.gov.co>

Te reenvió xq no te ví en copia.



Diana Martínez Matiz
Dirección de Patrimonio y Memoria
Grupo de Patrimonio Cultural Mueble
mail: dmartinez@mincultura.gov.co
Teléfono: 3424100 ext. 1629
Dirección: Calle 9 No. 8 - 31 Bogotá, Colombia
www.mincultura.gov.co

De: Excinjahuer Laverde Tijaro <elaverde@mincultura.gov.co>

Enviado: miércoles, 20 de noviembre de 2024 11:49

Para: Nixon Gabriel Enciso Velasquez <nenciso@mincultura.gov.co>

Cc: Diana Martinez Matiz <dmartinez@mincultura.gov.co>; Eugenia Serpa Isaza <eserpa@mincultura.gov.co>;

Julian Alonso Lopez Velandia <jlopezv@mincultura.gov.co>; Elba Carmenza Duran Alfonso

<eduran@mincultura.gov.co>

Asunto: Supervisión del contrato de consultoría No. 3974 de 202

Buenos días

Con relación a la supervisión del contrato de consultoría No. 3974 de 2024 y cuyo objeto es REALIZAR LA FASE DE DIAGNOSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCION DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE COLOMBIA, nos permitimos aclarar lo siguiente:

La plataforma del SECOP II es una plataforma transaccional en la cual las Entidades Estatales pueden hacer todo el Proceso de Contratación en línea, desde la planeación hasta su terminación; cabe resaltar que en el clausulado es un anexo donde se incluye información adicional que no se encuentra establecida en dicha plataforma, como obligaciones y forma de pago entre otras.

En la plataforma se encuentra enlazada la supervisión del contrato a la Dra. Eugenia Serpa Isaza en calidad de coordinadora del Grupo de Patrimonio Cultural Mueble, la cual fue debidamente notificada, tal como se puede evidenciar en el numeral 6 Información presupuestal ASIGNACIÓN Y SEGUMIENTO.

Que de igual manera la **CLÁUSULA 25. DOCUMENTOS** del clausulado establece:

“...Los documentos que a continuación se relacionan hacen parte integral del Contrato los cuales determinan, regulan, complementan y adicionan lo aquí pactado, y en consecuencia producen sus mismos efectos y obligaciones jurídicas y contractuales:

1. Estudios y documentos previos.

2. Pliego de Condiciones, Adendas, Anexos, Formatos, Matrices, Formularios...”negrillas fuera de texto.

Que en los documentos anteriormente enunciados, también se encuentra establecido que la supervisión recaerá en la coordinadora del Grupo de Patrimonio Cultural Mueble.

Con base en lo anterior, esperamos haber aclarado dicho tema y solicitamos de manera gentil seguir con el respectivo trámite.

Cordialmente

Si la solicitud contenida en el presente mensaje se recibe por fuera del horario laboral, se recomienda su lectura y trámite dentro del horario laboral del destinatario. Si la solicitud contenida en el presente mensaje se recibe por fuera del horario laboral, se recomienda su lectura y trámite dentro del horario laboral del destinatario.

Si la solicitud contenida en el presente mensaje se recibe por fuera del horario laboral, se recomienda su lectura y trámite dentro del horario laboral del destinatario. Si la solicitud contenida en el presente mensaje se recibe por fuera del horario laboral, se recomienda su lectura y trámite dentro del horario laboral del destinatario.



Bogotá, 20 de noviembre de 2024.

033-24-NVP-PEMP Loc

Señores:

MINISTERIO DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y LOS SABERES
GRUPO DE PATRIMONIO CULTURAL MUEBLE
Atn Eugenia Serpa Isaza
La Ciudad

Asunto: Relación de Costos Factura No. FC-136, para cálculo de Retenciones.

Ref.: Contrato de Consultoría No. 3974-2024 "Realizar la fase de diagnóstico del Plan Especial de Manejo y Protección del primer conjunto priorizado de locomotoras a vapor declaradas Bien de Interés Cultural de ámbito nacional, ubicadas en ocho municipios de Colombia"

Cordial saludo,

Dando respuesta al correo enviado el día 19 de noviembre de 2024 a las 5:23 pm, enviamos la relación de costos de la factura No. FC-136 en trámite discriminada por municipio, con el fin que el Ministerio pueda calcular los descuentos correspondientes a las retenciones a las que haya lugar.

VALORES CONTRATO DE CONSULTORIA 3974- 2024 OBJETO: FASE DE DIAGNÓSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DE UN CONJUNTO PRIORIZADO DE 12 LOCOMOTORAS A VAPOR UBICADAS EN OCHO (8) MUNICIPIOS DE COLOMBIA		
COSTOS DIRECTOS		181.996.554
ADMINISTRACION	35,63%	64.845.372
UTILIDAD	5,00%	9.099.828
COSTOS INDIRECTOS		73.945.200
TOTAL		255.941.754
IVA	19,00%	48.628.933
TOTAL		304.570.687

COSTOS DIRECTOS DE CADA LOCOMOTORA		15.166.379
ADMINISTRACION	35,63%	5.403.781
UTILIDAD	5,00%	758.319
COSTOS INDIRECTOS POR LOCOMOTORA		6.162.100
TOTAL		21.328.479
IVA	19,00%	4.052.411
TOTAL POR LOCOMOTORA		25.380.891

Municipios	numero de locomotoras por municipio	VALORES POR MUNICIPIO			DISCRIMINACION PARA factura fc 136		
		valor unitario por municipio antes de iva	iva	totalpor municipio	valor unitario por municipio antes de iva	iva	total locomotora
Girardot.	1	21.328.479	4.052.411	25.380.891	8.531.392	1.620.964	10.152.356
Flandes	3	63.985.438	12.157.233	76.142.672	25.594.175	4.862.893	30.457.069
La Dorada	1	21.328.479	4.052.411	25.380.891	8.531.392	1.620.964	10.152.356
Puerto Berrio	1	21.328.479	4.052.411	25.380.891	8.531.392	1.620.964	10.152.356
Barrancabermeja	1	21.328.479	4.052.411	25.380.891	8.531.392	1.620.964	10.152.356
Manizales	3	63.985.438	12.157.233	76.142.672	25.594.175	4.862.893	30.457.069
Neiva	1	21.328.479	4.052.411	25.380.891	8.531.392	1.620.964	10.152.356
Barranquilla	1	21.328.479	4.052.411	25.380.891	8.531.392	1.620.964	10.152.356
		255.941.754	48.628.933	304.570.687	102.376.702	19.451.573	121.828.274,80

Atentamente,

NÉSTOR VARGAS PEDROZA
Arquitecto Restaurador
R.L. CONSORCIO NVP



CONTRATO DE CONSULTORIA N°. 3974-2024 SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE LAS CULTURAS,
LAS ARTES Y LOS SABERES Y EL CONSORCIO NVP
PLAN DE TRABAJO PARA REALIZAR LA FASE DE DIAGNÓSTICO DEL PLAN ESPECIAL DE MANEJO
Y PROTECCIÓN DEL PRIMER CONJUNTO PRIORIZADO DE LOCOMOTORAS A VAPOR DECLARADAS
BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE ÁMBITO NACIONAL, UBICADAS EN OCHO MUNICIPIOS DE
COLOMBIA

1. ESTUDIO DE INFORMACIÓN DOCUMENTAL PRELIMINAR.

Organizar la información entregada por parte de la entidad y estudios previos, de acuerdo con los requerimientos del Plan Especial de Manejo y Protección que servirá de marco preliminar para el desarrollo del diagnóstico.

2. IDENTIFICACION:

- Reseña histórica de los ferrocarriles y las locomotoras a vapor en Colombia

El anexo técnico establece que:

"El diagnóstico parte de comprender el contexto de los Ferrocarriles en Colombia, por lo tanto, esta debe presentar la relación de las locomotoras con este impulso industrial que se le dio al país, el trazado férreo del país y en especial hacer énfasis en los municipios donde se ubican las locomotoras incluidas.

Particularmente sobre las locomotoras, se debe explorar el origen y trayectoria de estas, los estilos, características técnicas y estéticas.

Toda la información histórica debe estar sustentada con fuentes primarias y secundarias debidamente referenciadas, y se recomienda que el texto que se produzca se apoye de fotografías y documentos históricos."

Para lograr estos objetivos se adelantará la investigación de la siguiente manera:

- Búsqueda de información en los archivos, bibliotecas, y todos aquellos centros identificados donde pueda existir material documental localizados en la ciudad de Bogotá, como el Archivo General de la Nación, Biblioteca Nacional, Biblioteca Luis Ángel Arango, Ministerio de Obras Públicas y transportes, Fondo del pasivo social de los ferrocarriles, Archivo de Bogotá, Sociedad Colombiana de Ingenieros, etc. Así como diarios de viajeros de finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX.
- Búsqueda de Información ubicada en las Ciudades donde están ubicadas las locomotoras y eventualmente en aquellos de donde procedan. Esta labor de recopilación de información se adelantará como parte del trabajo de campo e Incluye archivos locales, alcaldías, bibliotecas Casas de la Cultura, centros de memoria y aquellos lugares donde se presuma, pueda haber información relacionada.
- Estudio de la historiografía sobre los ferrocarriles y las locomotoras en Colombia y análisis de la bibliografía y fuentes documentales de cada uno de los libros y documentos encontrados.
- Estudio de la información y documentos en sitios, bibliotecas y museos especializados en ferrocarriles en la web, bases de datos de artículos científicos, redes sociales, blogs incluyendo páginas de fabricantes catálogos etc.
- Entrevistas realizadas a personas relacionadas con la administración, compra, operación, mantenimiento, etc., de las locomotoras incluidas en la investigación, grupos de Vigías del Patrimonio Cultural así como posibles vecinos o comunidad del área de influencia donde están ubicadas las locomotoras.
- Análisis de la documentación obtenida. Incluye la organización y clasificación de los datos relevantes para la elaboración de los informes.



- Redacción de un documento escrito general titulado "Reseña histórica de los ferrocarriles y las locomotoras a vapor en Colombia" Este contendrá información general sobre la historia de los ferrocarriles y locomotoras en Colombia dando contexto a la reseña individual de cada locomotora, incluyendo las líneas a las que perteneció y aspectos administrativos y legales sobre su devenir hasta el día de hoy.
- Redacción de reseñas para cada una de las locomotoras. En esta se incluyen datos sobre sus orígenes, como las firmas industriales que adelantaron su fabricación, el contexto de su contratación como parte del ferrocarril específico al que pertenecieron, sus posibles cambios a otras líneas regionales, su trayectoria legal-administrativa, donde se pueda identificar datos sobre los cambios en su propiedad, sesiones, comodatos, así como las modificaciones técnicas adelantadas sea por actualización tecnológica o cambios de ruta etc.
- Conclusiones sobre su valor histórico, que den insumos para las fichas de inventarios, valoración individual y de conjunto, diagnostico integral y documento técnico de soporte.
- Respuesta y ajustes con base en las observaciones que realice el Ministerio de Cultura al trabajo redactado para su entrega final.

Productos

Se entregarán los documentos relacionados a continuación, en original y una copia magnética:

- Ficha bibliográfica de fuentes consultadas.
- Fichas de la información gráfica (planos fotografías esquemas técnicos etc.)
- Soporte de las entrevistas realizadas.
- Bibliografía.
- Documento: "Reseña histórica de los ferrocarriles y las locomotoras a vapor en Colombia"
- Reseña individual de cada una de las 12 locomotoras que hacen parte del contrato.

ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS

El anexo técnico establece:

Marco Legal:

"Identificación de la normatividad que incide en la protección, conservación, propiedad y custodia de las locomotoras, como leyes, políticas o planes de gestión vigentes. También se debe incluir su incorporación / relación con instrumentos de planificación territorial, tales como Plan o Esquemas de Ordenamiento Territorial (POT - EOT).

Es importante identificar los problemas relacionados con las instancias, procedimientos y competencias en la aplicación de la normatividad existente, así como los vacíos o conflictos generados por la promulgación de legislación del orden nacional o local."

Para lograr estos objetivos se adelantará la investigación de la siguiente manera:

- Establecer la estructura de soporte que proporciona el marco jurídico nacional para la elaboración del PEMP estudiando la actualización del Decreto Nacional 2358 de 2019 y su incidencia en el desarrollo y aprobación del Plan Especial de Manejo y Protección.
- Establecer la reglamentación que tenga afectación a nivel local, Involucrando la legislación de protección patrimonial.
- Analizar la declaratoria de las locomotoras y su alcance jurídico.

Productos:

- Estructuración del marco jurídico nacional y local.
- Estudio de las normas jurídicas de protección patrimonial de orden nacional.
- Análisis de la declaratoria y su alcance jurídico.



Trayectoria y situación legal-administrativa de cada locomotora:

El anexo técnico establece que:

"Es necesario establecer la propiedad de cada locomotora, para lo cual se requerirá un estudio de propiedad, sesiones, comodatos, así como el marco institucional de propietarios, comodatarios, custodios, entre otros que sean relevantes para cada locomotora.

En el caso de existir variedad de propietarios o custodios de los bienes, es necesario detectar las necesidades y sistemas de coordinación requeridos para lograr el fortalecimiento institucional en pro de la conservación del BIC. Además de entender los mecanismos de toma de decisiones para la ejecución de planes, programas y proyectos.

Reconocer las capacidades de gestión y coordinación de los recursos técnicos, humanos y materiales necesarios para la protección de las locomotoras."

Para lograr estos objetivos se adelantará la investigación de la siguiente manera:

Enfoque y alcance:

- El trabajo busca determinar el estado legal de propiedad de las locomotoras a la fecha, señalando si existen condiciones resolutorias, derecho de dominio completo, medidas preventivas, afectaciones, entre otros que se puedan observar con la documentación existente.
- De igual manera, se busca identificar la normatividad que incide en la protección, conservación, propiedad y custodia de las locomotoras, como leyes, políticas o planes de gestión vigentes. Así como la relación con instrumentos de planificación territorial, tales como Plan o Esquemas de Ordenamiento Territorial (POT - EOT) y planes de desarrollo.
- Se elaborará un marco normativo tanto del nivel nacional como local que permita identificar los problemas relacionados con las instancias, procedimientos y competencias en la aplicación de la normatividad existente, así como los vicios o conflictos generados por la promulgación de legislación del orden nacional o local.
- Todo lo anterior en el marco de la protección del patrimonio cultural y de los mecanismos e instrumentos previstos para tal efecto, donde se resaltarán las normas de aplicación inmediata, normas que establecen políticas y normas regulatorias como los planes de ordenamiento territorial que establecen figura es instrumentos relacionados con los bienes de uso público y el territorio donde éstos se encuentran.
- Luego del análisis normativo vigente a nivel nacional, y municipal específico de cada locomotora, establecer los procedimientos y competencias de la aplicación de la norma.
- Con el fin de establecer el estado legal actual se realizará el estudio de la tradición de propiedad reciente del inmueble desde la terminación de los Ferrocarriles nacionales de Colombia, comprendiendo los procesos de propiedad por los que han pasado las locomotoras
- Desarrollar un análisis de la norma urbanística para identificar vacíos, problemas y requerimientos locales, así como su articulación a los diferentes instrumentos existentes en el ámbito local, tales como el POT y el Plan de Desarrollo Municipal.
- De esta manera, definir los vacíos o conflictos ya sean de orden normativo, legal o de titularidad si llegaran a existir.

Productos:

- Documento de diagnóstico legal y normativo para las locomotoras, que incluya las conclusiones y lineamientos generales que prefiguran la implementación del Plan Especial.
- Estructuración del marco jurídico del nivel nacional y municipal de cada locomotora.



El documento de análisis jurídico tendrá la siguiente estructura:

1. Marco normativo nacional
 - 1.1. Constitución Política
 - 1.2. Leyes relacionadas directamente con el patrimonio cultural
 - 1.3. Leyes relacionadas con el territorio
 - 1.4. Leyes relacionadas con el turismo
 - 1.5. Leyes relacionadas con los ferrocarriles de Colombia
 - 1.6. Decretos reglamentarios
 - 1.7. Resoluciones del ministerio de Cultura
 - 1.8. Jurisprudencia
2. Marco normativo local
 - 2.1. Plan de Ordenamiento Territorial
 - 2.2. Plan de Desarrollo
 - 2.3. Normas reglamentarias de espacios públicos
 - 2.4. Normas reglamentarias de turismo
 - 2.5. Normas reglamentarias de protección del patrimonio
3. Locomotoras
 - 3.1. Atlántico -Barranquilla
 - 3.2. Antioquia -Puerto Berrío
 - 3.3. Santander -Barrancabermeja
 - 3.4. Huila -Neiva
 - 3.5. Caldas -Manizales (3 locomotoras)
 - 3.6. Calas – La Dorada
 - 3.7. Tolima Flandes (3 locomotoras)
 - 3.8. Cundinamarca Girardot
4. Caracterización de la propiedad
 - 4.1. Estado actual de la propiedad
 - 4.2. Titular del derecho de dominio
 - 4.3. Afectaciones a la propiedad
 - 4.4. Derechos de terceros
 - 4.5. Asuntos por resolver o clarificar
5. Aspectos administrativos
 - 5.1. Entidad responsable del cuidado y protección
 - 5.2. Organigrama de la administración municipal
 - 5.3. Funciones de las dependencias relacionadas con el tema
 - 5.4. Manejo especial del bien
 - 5.5. Figuras legales aplicables para el manejo del bien



6. Conclusiones

Identificación de planes, programas, proyectos.

El anexo técnico establece que:

“Todos aquellos que se estén desarrollando en las entidades de orden municipal, departamental y nacional, o en las comunidades o grupos relacionados con las locomotoras para su manejo y protección, así como el de su entorno inmediato. Se debe incluir la revisión de los Planes de Gobierno y Planes de Desarrollo a nivel municipal y departamental, o evidenciar su ausencia. Así como las acciones que fomenten el reconocimiento y valoración de las locomotoras.

Se debe incluir la identificación e inversiones realizadas para la conservación y protección de estas y si alguna está cubierta por pólizas de seguros.”

Para lograr estos objetivos se adelantará la investigación de la siguiente manera:

- Desarrollar un estudio de la organización y del manejo institucional que incide en la toma de decisiones y en la ejecución de programas y proyectos cuando existan, a nivel local para cada locomotora, desde el punto vista administrativo y financiero y si existen otros actores que podrían incidir o aportar en la conservación y sostenibilidad de las locomotoras ya sean de orden público o privado.

Productos:

- Estudio del organigrama administrativo de la entidad propietaria o poseedora relacionada con el manejo de la locomotora.
- Evaluación de los actores que aportarían a los planes y proyectos para la sostenibilidad de la locomotora
- Diagnóstico de problemáticas y oportunidades en la administración de las locomotoras.

Mapa de actores.

El anexo técnico establece que:

“Identificación y caracterización de los actores que se encuentran relacionados con las locomotoras, uno general en el que involucre el manejo y protección del conjunto de las locomotoras y otro particular para cada una de ellas.

Evidenciar las relaciones entre estos y tener en cuenta las expectativas y los niveles de apropiación de residentes, autoridades y usuarios. Relacionar los posibles vínculos y los mecanismos para formalizar los grupos o asociaciones, o los demás métodos para fomentar la integración de los actores.”

La identificación y mapeo de actores busca identificar y reconocer los grupos de interés y las dinámicas que se han generado históricamente sobre el Bien de Interés Cultural BIC en adelante Locomotora o Conjunto de Locomotoras; con el propósito de establecer un proceso de caracterización asociado al reconocimiento, valoración y condiciones de apropiación de este.

El Mapeo de Actores Clave MCA pretende reconocer las expectativas y los niveles de apropiación de vecinos, autoridades y grupos de interés sobre la locomotora o conjunto de locomotoras, así como identificar el interés y las relaciones existentes, mecanismos o actuaciones que hoy están o pueden estar asociados en el futuro al cuidado, protección y salvaguarda de estas.

Se establecen las siguientes actividades:

- Recorridos de observación por el área de influencia (entorno) del lugar donde se encuentra ubicada la Locomotora
- Reuniones y entrevistas con actores sociales clave presentes en el área de influencia, que tienen algún interés o relación particular con el bien.



- Revisión y sistematización de información asociada con el proceso a partir de fuentes primarias y secundarias.

Productos

- Directorio Actores
- Mapa de Actores Clave (clasificación de actores, identificación de funciones, roles, relaciones y niveles de influencia, reconocimiento de redes) y sus respectivos instrumentos de recolección de información, sistematización y análisis de la información.

ASPECTOS FÍSICO-TÉCNICOS.

El anexo técnico establece:

Reconocimiento planimétrico, gráfico y descriptivo de lugar de ubicación de las locomotoras

“Como lo indica el Decreto 2358/19 comprende “la descripción, demarcación y caracterización del espacio en que se encuentra ubicado el bien o el conjunto de bienes. El uso apropiado de este espacio es necesario para que los valores del bien o del conjunto se conserven.” (Artículo 2.4.1.3.6.)

Es indispensable tener en cuenta que existe una relación directa entre las condiciones del lugar de ubicación de las locomotoras con su conservación. Por eso, es requerido identificar las condiciones existentes *para así entender su estado. Para lograr esto, se debe levantar la siguiente información:*

- - *Identificación y caracterización de contexto urbano, arquitectónico y socioeconómico del lugar donde se encuentra cada una de las locomotoras.*
- - *Identificación planimétrica y georreferenciada de cada locomotora.*
- - *Estado y reconocimiento de situaciones presentes en el espacio que favorezcan la conservación de las locomotoras, o que por el contrario las estén afectando.*
- - *Condiciones ambientales del lugar de ubicación y su relación con el estado de conservación de las locomotoras.*
- - *Condiciones de montaje de las locomotoras: bases, pedestales o estructuras portantes. Se debe describir y apoyar en levantamiento planimétrico o gráfico según sea el caso. Describir su estado y relación con estado de conservación de la locomotora.*
- - *Condiciones de seguridad: descripción de las condiciones de seguridad de la locomotora, se encuentra en un espacio cerrado o en espacio público, hay acceso directo de visitantes o existen cerramientos u otros que impidan llegar a las locomotoras. Identificar si se han presentado acciones de vandalismo y si éstas han sido manejadas y cómo.*
- - *Identificación y análisis de norma urbana aplicable (de ser requerido), proyectos urbanos del sector y relación con instrumento de ordenamiento territorial (de ser requerido)."*

Para lograr estos objetivos se adelantará la investigación de la siguiente manera en cada una de las ubicaciones donde se encuentran las locomotoras que hacen parte del PEMP:

Definición de la zona de estudio para cada Locomotora.

- Iniciar el reconocimiento del sector de estudio, desde la información cartográfica, normativa, recorridos fotográficos y estudios previos realizados en la zona.

Productos:

- Definición de la zona de estudio.



Trabajo de campo en la zona de estudio:

Para el desarrollo del inventario urbano que incluye la recolección de información en sitio referente a alturas, usos, equipamientos, vías, red de espacio público y estructura ecológica, identificación de otros bienes de interés cultural, con el objetivo de determinar la relación de las locomotoras con la ciudad o territorio y definir los elementos que caracterizan el entorno de estas.

Análisis contexto urbano.

Espacio público:

Caracterización del espacio público relación entre sus componentes y la locomotora, plazas, parques alamedas, andenes, vías peatonales, incluyendo el análisis de zonas verdes, amoblamiento urbano iluminación etc.

Productos:

Caracterización del espacio público en esquemas y planos

Análisis vial y de movilidad.

Caracterización preliminar de la zona de estudio que permitirá establecer una descripción de la red vial, ciclovías, movilidad reducida, peatonal y férrea dentro del sector de estudio.

Productos:

- Definición de la malla vial actual del sector estableciendo: Tipología vial, identificación de vías principales, características geométricas típicas, Direccionalidad vial, caracterización de las rutas de transporte público que sirven el área de estudio, de esta manera se identifican las deficiencias actuales y posibles impactos que se puedan estar generando en el BIC.
- identificación o los puntos relevantes de tráfico y puntos sensibles de congestión.
- Análisis de flujos peatonales.
- Diagnóstico de movilidad del sector de estudio

Componente ambiental

A partir de la revisión del diagnóstico del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) en los componentes de paisaje y medio ambiente del sector y de cartografía existente, establecer información sobre: cuerpos de agua, accidentes topográficos, zonas protegidas y zonas de riesgo por sismo, inundación, remoción en masa, incendio y factores antrópicos del sector.

Desde el levantamiento de la información en la zona de estudio e indicadores de las instituciones encargadas, se evalúa el estado actual en lo relacionado a la contaminación visual, auditiva y de cuerpos de agua.

De esta manera se elabora un diagnóstico de las condiciones ambientales del entorno que además de la percepción involucra los aspectos normativos que afecten el sector de estudio.

Se considerarán las condiciones ambientales locales en relación con posibles afectaciones a las locomotoras en cuanto a humedad, temperatura, asoleación, vientos etc.



Productos:

- Caracterización ambiental de la zona de estudio desde la perspectiva del Plan de Ordenamiento territorial y del trabajo de campo.
- Plano de levantamiento urbano de elementos que componen el sistema ambiental
- Estudio de la reglamentación ambiental vigente que rige para el sector de estudio
- Estudio de las condiciones ambientales actuales del entorno inmediato y sitio de ubicación de la locomotora.
- Documento ambiental con conclusiones

Análisis arquitectónico.

Caracterización de la arquitectura del sector, tipologías alturas, identificación del tejido base y edificaciones singulares, identificación del patrimonio arquitectónico cercano incluyendo cuando aplique a la estación del ferrocarril con que esta se relaciona.

Productos:

- Caracterización arquitectónica de la zona de estudio e identificación de valores o afectaciones.

Análisis de las estructuras de soporte y/o Montaje y control.

Levantamiento, descripción y análisis de las estructuras o elementos de soporte, así como cerramientos, en relación con la conservación de las locomotoras

Producto:

- Caracterización de las estructuras y/o elementos de soporte e identificación de valores o afectaciones.

Componente social

Desde el componente social, se pretende dar curso a las acciones de socialización del alcance de la consultoría, mediante implementación de estrategias de participación de comunitaria, difusión y comunicación del proceso; su implementación involucra la recopilación y sistematización de la información, así como la gestión del equipo de consultoría que mediante un diagnóstico participativo y el interés de distintos actores públicos, privados y comunitarios busca el establecimiento de las relaciones y vínculos presentes en el territorio.

Lo anterior permitirá la caracterización de la población de la zona de estudio que entre otros aspectos presentará la caracterización socioeconómica del sector con base en la información obtenida en el POT; secretarías de gobierno, planeación y cultura municipales; juntas de acción comunal y vecinos; entrevistas realizadas en la zona de estudio, estudios de DANE e información recolectada estableciendo los siguientes aspectos:

- Definición del perfil socioeconómico de los habitantes de la zona de estudio.
- Estudio de las dinámicas culturales y sociales relacionadas con las locomotoras y el sector donde están localizadas.



- Determinar el nivel de cohesión social, capacidad asociativa, desarrollo comunitario y sentido de pertenencia, así como las expectativas de los distintos actores respecto al futuro de las locomotoras.
- Descripción de las condiciones de seguridad de la locomotora, identificando aspectos físicos del lugar y antecedentes de posibles acciones de vandalismo y si éstas han sido manejadas y cómo.
- Detectar y caracterizar las condiciones actuales de apropiación social y posibles actividades culturales relacionadas con las locomotoras y su entorno, tanto físico como de relaciones con centros culturales.
- Análisis de las actividades y dinámicas sociales, culturales y económicas desarrolladas en el sector y que pueden influir sobre el BIC o verse afectadas por el mismo.
- Esclarecer la relación entre los vecinos con las locomotoras y los posibles aportes a la sostenibilidad de estas.
- Identificar los actores a nivel administrativo y social que influyen en el lugar donde está ubicada la locomotora.

Para ello se adelantarán las siguientes actividades:

- Ocho (8) Reuniones de Socialización: entendidas como los espacios de dialogo e intercambio de saberes que se establecen con los diferentes grupos de interés; su alcance estará mediado por la información general del proceso y un taller de prospectiva que permitirá identificar elementos claves vinculantes de las percepciones, relaciones e intereses de los participantes frente a las Locomotoras.
- Diseño un (1) producto comunicacional que permita la difusión y divulgación del proceso de consultoría y la comunicación abierta entre la ciudadanía y la consultoría.
- Una (1) Reunión de Presentación de Resultados Etapa de Diagnostico: se prevé una reunión virtual que vincule a los actores participantes del proceso y otros interesados en conocer los resultados de la consultoría.

Producto:

- Documento de Caracterización Social y, sus respectivos anexos (instrumentos de recolección de información, sistematización y análisis).

Identificación y análisis de norma urbana aplicable (de ser requerido), proyectos urbanos del sector y relación con instrumento de ordenamiento territorial (de ser requerido).

Son analizadas las implicaciones del Plan de Ordenamiento territorial en el sector de estudio, norma aplicable al sector y a las locomotoras. Se adelanta el estudio normativos desde el Plan de Ordenamiento Territorial estableciendo las condiciones del sector en la ciudad: la clasificación del suelo, si es una área de actividad, que tipo de tratamiento tiene y su articulación con las diferentes infraestructuras.

Análisis del inventario urbano y normativo del entorno, desarrollando un diagnóstico donde se planteen las problemáticas y oportunidades a nivel urbano en beneficio de la protección del BIC.

Productos:

- Delimitación del área de estudio
- Caracterización física de la zona de estudio
- Plano y/o esquema de inventario Urbano: Usos, alturas equipamientos, estructura ambiental, infraestructura vial, cobertura y estado actual de la infraestructura de servicios públicos, identificación de inmuebles patrimoniales.
- Identificación de problemáticas urbanas



- Planos de análisis urbano
- Análisis de las implicaciones del Plan de Ordenamiento territorial en el sector: Norma aplicable y proyectos planteados en la zona de estudio que puedan afectar las condiciones urbanas actuales.

Estado de conservación e intervenciones anteriores para cada locomotora.

El anexo técnico establece:

“El levantamiento de estado de conservación debe realizarse por profesionales de conservación restauración de bienes muebles con apoyo del asesor en locomotoras a vapor. Este debe incluir levantamiento planimétrico y gráfico, así como registro fotográfico detallado.”

Diagnóstico del estado de conservación para cada locomotora y definición de priorización de intervención con sus respectivos criterios.

“Debe realizarse por profesionales de conservación restauración de bienes muebles e incluir el diagnóstico de cada locomotora así como la definición de sus respectivas prioridades de intervención y criterios de intervención”

Para lograr estos objetivos se adelantará el trabajo de la siguiente manera:

1. Actividades preliminares:

Revisión bibliográfica y documental y consulta con otras fuentes:

Búsqueda de fuentes de información asociada a las locomotoras en estudio. Consulta en fuentes disponibles especializadas para recolección de datos e información pertinente.

Recursos:

Consulta por parte de los especialistas en bibliotecas, archivos y bases de datos disponibles.

Entrevistas a expertos ferroviarios:

Entrevistas semiestructuradas para obtención de datos e información.

Productos:

Contexto tecnológico, formal y estético de las locomotoras en estudio.

Cuadro de deterioros asociados a las locomotoras.

Convenciones gráficas para los indicadores de deterioro correspondientes.

2. Levantamiento de estado de conservación.

Recursos:

Transporte de los especialistas, observación a simple vista, tabla para identificación de deterioros in situ, cámara fotográfica, cámara de video, grabadora.

Trabajo de campo

Visita a cada una de las locomotoras por parte de los profesionales, para realizar reconocimiento de cada una, su forma de emplazamiento, contexto medioambiental, y estado de conservación.

Identificación de indicadores de deterioro:

En cada visita, haciendo uso de la tabla diseñada para tal fin, se realizará, por parte de los especialistas, la identificación de los indicadores de deterioro y de intervenciones anteriores presentes en cada una de las locomotoras. La información que incluirá dicha tabla son:

- Indicador de deterioro.



- Descripción del indicador de deterioro.
- Ubicación en fotografía general.
- Fotografía de detalle.
- Ubicación en plano haciendo uso de convenciones
- Porcentaje de afectación con respecto al 100% de la materialidad de cada locomotora.

Registro fotográfico y audiovisual:

Durante en trabajo de campo, los especialistas realizarán un completo registro fotográfico, haciendo uso de cámara profesional, que garantice la calidad óptima de las imágenes captadas, de manera acorde a los requerimientos del proyecto. Se tomarán fotografías generales por cada una de las caras posibles de cada locomotora, y de los detalles que se requieran durante la identificación de los indicadores mencionados. Para todas las tomas fotográficas, se hará uso de una escala adecuada.

Organización y sistematización de la información:

Luego del trabajo de campo se procesará la información y datos recolectados de manera acorde a las necesidades específicas del proyecto. Se complementarán y digitalizarán las tablas, incluyendo terminología técnica ferroviaria, los correspondientes gráficos de deterioro y material fotográfico de apoyo.

Productos:

- Doce (12) tablas de estado de conservación, una para cada locomotora.
- Registro fotográfico general y en detalle para cada una de las locomotoras.
- Gráficos de deterioro para cada una de las locomotoras.

3. Elaboración de diagnóstico:

Recursos:

- Tablas de deterioro de cada locomotora, registro fotográfico, registro audiovisual.
- Análisis de estado de conservación para cada locomotora:
- Basándose en cada una de las tablas de deterioro elaboradas para cada una de las locomotoras en estudio, se procederá, por parte de los profesionales, a definir los factores y mecanismos que inciden para la existencia de cada uno de los indicadores de deterioro observados.
- Posteriormente, se realizará una priorización de los deterioros identificados para cada locomotora, según su nivel de incidencia negativa para la estabilidad de cada una de éstas, organizándolos de mayor a menor. Luego, se redactará un diagnóstico para cada locomotora que relacione dicha priorización, para de esta manera, brindar un dictamen que establezca el estado de conservación de cada una.

Producto:

Documento de diagnóstico, desde la conservación y restauración de bienes muebles, para cada una de las doce (12) locomotoras.

4. Priorización de intervención para el conjunto con sus respectivos criterios

Recursos:

Tablas de deterioro de cada locomotora, Tabla de priorización.

Se realizará el cruce de información entre las tablas de deterioro elaboradas para cada locomotora para, posteriormente, elaborar una tabla de priorización del conjunto que contemple tres niveles:



- Alto: Deterioros identificados en más del 80% del grupo de locomotoras.
- Medio: Deterioros identificados en más del 60% del grupo de locomotoras.
- Bajo: Deterioros identificados en más del 40% del grupo de locomotoras.

A partir de dichas tablas se identificarán las prioridades de conservación que presenta el conjunto de las doce (12) locomotoras.

Posteriormente se procederá a definir los tratamientos de conservación y restauración necesarios para dar solución a las problemáticas de conservación identificadas en el conjunto, los cuales se organizarán según priorización realizada.

Basándose en la información resultante, se redactarán los criterios de intervención que sustentan la priorización propuesta.

Producto:

Documento técnico de priorización de intervención para el conjunto, incluyendo los criterios de intervención respectivos.

5. Diligenciamiento fichas de inventario:

Recursos:

Modelo de ficha incluida en los términos de referencia del contrato, información obtenida en actividades anteriores.

Haciendo uso de la información y datos recolectados en las actividades realizadas con anterioridad, se procederá a diligenciar los ítems relacionados con el alcance del perfil específico como profesionales en conservación y restauración de bienes muebles, y se aportará información complementaria para el diligenciamiento de los demás.

Para esto se hará uso del modelo de ficha de inventario suministrado por el Ministerio de Cultura, haciendo los ajustes que se crean pertinentes, según los alcances contractuales.

Producto:

Doce (12) fichas de inventario diligenciadas en los ítems correspondientes al perfil específico, según modelo.

6. Apoyo a los demás componentes:

Se apoyará el desarrollo de los demás componentes del proyecto, aportando datos e información relevante, además del registro fotográfico realizado durante el trabajo de campo. Igualmente se participará en las reuniones que se programen para el ejercicio de valoración.

Producto:

Aportes realizados y participación en el diagnóstico integral y documento técnico de soporte fina.

VALORACIÓN

El anexo técnico establece que:

“La valoración de las locomotoras se debe elaborar según lo establecido por el Decreto 1080 de 2015 y actualizado por el Decreto 2358 de 2019, siendo estos: el valor histórico, estético y simbólico, los cuales se sustentan en los criterios de valoración también desarrollados por el decreto. La valoración que se hace en el PEMP debe tener como base la realizada al momento de la declaratoria y debe complementarse con la investigación realizada. Por la naturaleza de las locomotoras, se requiere:



Valoración Individual

En donde se reconozcan los valores propios de cada locomotora tomando como base la información levantada.

Valoración del conjunto de locomotoras a vapor.

Se reconocen los valores del conjunto de acuerdo con la información levantada en el diagnóstico y las particularidades identificadas en las locomotoras estudiadas.”

Para lograr estos la valoración se adelantará la investigación de la siguiente manera:

A partir de la investigación histórica y el análisis integral de las locomotoras y su contexto, establecer de acuerdo con los criterios de valoración patrimonial establecidos por el ministerio de cultura, los valores que destacan en los bienes muebles que sustentan la declaratoria como bien de interés cultural de orden nacional, tomando como base la información levantada en los demás capítulos, los valores y los criterios definidos en el artículo 2.4.1.2. del Decreto 1080 de 2015 y el artículo 10 del Decreto 2358 de 2019. Esta valoración en caso de considerarse pertinente servirá de contexto para la actualización de la declaratoria como BIC nacional y contexto para la actualización del inventario y valoración de las demás locomotoras a vapor que existan en el país.

DIAGNÓSTICO INTEGRAL

El anexo técnico establece:

“El texto del diagnóstico integral debe ser preciso y evidenciar los problemas estructurantes de la conservación y divulgación de las locomotoras; así podrá determinar qué se debe proteger, de qué se debe proteger y cómo se debe proteger. Teniendo como objetivo final la conservación y sostenibilidad integral.

El diagnóstico deberá contemplar todos los aspectos analizados: las condiciones administrativas, financieras y socio económicas que impiden la conservación y su puesta en valor; su contexto arquitectónico y espacial y social, y deterioro físico. La construcción de este diagnóstico debe ser transversal, de manera que se identifiquen los problemas estructurantes y no por componentes, para así proponer proyectos integrales que aborden distintas problemáticas encontradas.”

Adelantados los diferentes componentes desde la experticia de los profesionales de cada área, se elaboraran matrices DOFA de manera que se sintetice la problemática de cada locomotora interrelacionando las diferentes perspectivas, y se adelantaran mesas de trabajo interdisciplinarias entre los especialistas incluyendo a la supervisión del contrato, producto de estas se llegaran a las conclusiones y recomendaciones como insumo para una futura etapa de formulación.

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE – DTS.

El anexo técnico establece:

“Corresponde a memoria técnica de todo el proceso, se construye a partir de toda la información antes descrita, en la que de manera congruente, articulada y fluida se organice un documento que presente la información levantada, el resultado de los estudios específicos y el análisis realizado. El documento debe ser editado, para buscar la articulación y coherencia de todos los apartados, evitar la unión de capítulos sin hilar sus contenidos. La edición del DTS debe vincular la información planimétrica, fotográfica, grafica y documental que considere pertinente en el texto y como anexos los estudios específicos o información adicional que se considere relevante y sustente las conclusiones del PEMP. Como tal, el DTS debe presentar la organización que se plantea en este documento y el Decreto 2358 de 2019.”

El documento se entregara con los contenidos descritos y con los formatos técnicos requeridos así:



Los documentos se presentaran tanto en archivos abiertos (Word) y cerrados (PDF), cumpliendo los requisitos APA. La documentación planimétrica, fotográfica y grafica estará referenciada en el documento o insertada dentro del texto, de acuerdo con su contenido y escala para facilitar su legibilidad y comprensión

Las fotografías del documento entregado en PDF estarán en baja resolución a fin de que puedan ser divulgadas. Así mismo, se entregarán en medio magnético (no impresas), en formato TIFF, en alta resolución (mínimo de 300dpi) y CMYK.

Los documentos entregados se ajustaran según las observaciones del Ministerio de Cultura.

La etapa de diagnóstico evalúa desde el reconocimiento de las condiciones actuales de las locomotoras y su entorno, los aspectos que afectan o se pueden ver afectados por su ubicación, así como los impactos positivos y oportunidades.

PROCESO DE SOCIALIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN (Trabajo con comunidad).

El anexo técnico establece:

"Entendiendo que el patrimonio cultural es el conjunto de bienes que las comunidades, los grupos sociales y las instituciones públicas y privadas reconocen como parte de su memoria e identidad, por lo tanto, es necesario e indispensable contar con procesos participativos en la formulación de esta herramienta, ya que esto valida y asegura el respaldo comunitario e institucional en todas las acciones que se propongan.

Es así, que durante la formulación del PEMP se debe desarrollar una estrategia de participación y comunicación activa con la comunidad relacionada con cada una de las locomotoras, los particulares e instituciones que se relacionen o pueden tener intereses en el BIC y su gestión. El objetivo de este proceso es revisar, validar y complementar la información para construir participativamente el instrumento.

Durante la formulación del diagnóstico del PEMP se plantea realizar al menos un taller (sic.) orientados a:

- Construcción participativa de la Fase I. Análisis y Diagnóstico. Su objetivo es informar a la ciudadanía sobre el significado, la importancia, los contenidos y los alcances del PEMP; así como sobre la metodología que se aplicará para su análisis y diagnóstico. Así mismo se busca motivar a los distintos agentes a participar de manera activa a lo largo del proceso, aportando sus conocimientos, vivencias y propuestas acerca de la identificación de problemas, necesidades y propuestas de solución por parte de la comunidad, identificando la visión, las prioridades y las expectativas de los distintos grupos.

También busca identificar los posibles conflictos de interés entre los diferentes agentes relacionados y las propuestas de la sociedad civil organizada; estimulando la priorización de problemas y propuestas a través de metodologías que permitan llegar a consensos."

Gestión de las socializaciones:

Con el inicio de la etapa de Diagnóstico del Plan Especial se desarrolla una primera socialización en cada ciudad, con la comunidad que tiene el objeto de difundir la realización del Plan, explicar sus componentes, los alcances y la metodología que será aplicada, para que comunidad interesada sea informada y manifieste sus expectativas y aportes.

Se plantea como estrategia de difusión y para el seguimiento del ministerio, que estas se realicen de forma mixta entre presencial y virtual bajo el consentimiento del Ministerio de Cultura, donde se registrarán los aportes de la comunidad y se permitirá la participación de los ciudadanos.

Productos:

- Documento de caracterización socioeconómica del área de estudio.
- Diagnóstico del impacto y aportes de la presencia de las locomotoras en la comunidad local
- Documento de diagnóstico con conclusiones del componente social.
- Desarrollo y memorias de la primera socialización con la comunidad



- Levantar las actas de asistencia de los talleres de socialización.
- Registro fotográfico detallado de apoyo con los talleres de socialización.

REGISTRO FOTOGRÁFICO

El anexo técnico establece:

“Se debe entregar copia digital organizada del registro fotográfico adelantado durante la formulación (SIC) (diagnostico) del PEMP. La entrega debe hacerse en un disco duro con carpetas organizadas y por cada bien. Es importante tener en cuenta, que las fotografías de identificación deberán estar con escala y codificación asignada.”

Se dará estricto cumplimiento a lo establecido contractualmente.

2. 2. ASPECTOS ORGANIZATIVOS Y DE PLANEACIÓN

Gestión institucional.

Se solicitara al Ministerio de las culturas artes y saberes por intermedio de la supervisión del contrato la elaboración de una carta de presentación ante las autoridades de cada municipio y entidades del orden nacional o municipal que se estimen necesarias de manera que se puedan iniciar las gestiones ante cada uno de los municipios que hacen parte del PEMP. Así mismo el director del proyecto de ser necesario elaborara cartas de presentación de cada uno de los profesionales ante la administración de cada población. Se adelantaran gestiones mediante correos electrónicos y telefonía de manera que en el momento de la visita haya conocimiento previo por parte de las diferentes instituciones y hayan podido preparar la documentación correspondiente (información catastral y notarial del predio, el POT o EOT municipal, planos de levantamiento de los sectores, información fotográfica y en el caso de los archivos y bibliotecas los documentos que puedan contener información sobre la historia de las locomotoras)

Equipo de trabajo.

Debido a la magnitud del trabajo se complementó el equipo de trabajo presentado en la propuesta, adicionando otros profesionales de apoyo. El equipo de trabajo quedo entonces, compuesto por las siguientes personas:

Dirección del PEMP:

- Néstor Vargas Pedroza. Arquitecto Restaurador.

Restauradores de Bienes muebles

- Héctor Prieto Barragán. Restaurador de bienes muebles
- Carlos Carreño Hernández. Profesional en conservación y restauración de bienes muebles. Mg. En Patrimonio Cultural

Coordinación:

- Nathali Alferez Chica. Arquitecta Restauradora. Esp. Gerencia de proyectos de construcción.

Arquitectos de apoyo para el estudio del sitio:



- Jonh Alexander Serrano. Esp BIM.
- Juliana Vargas. Esp. Gerencia de diseño

Asesor Urbanista:

- John Cuesta. Arquitecto especialista en urbanismo.

Asesora social:

- Leyda Cardozo Marroquín. Trabajadora Social. Esp. en Gestión y planificación del desarrollo urbano y regional y Esp. en política Social.

Asesor en Historia:

- Ricardo Plazas Acevedo.

Asesor en locomotoras de vapor:

- Néstor Rojas Rodríguez. Ing. Mecánico.

Se adelantaran los trabajos bajo una metodología de participación e intercambio interdisciplinario para los diferentes componentes y actividades.

[illegible]

En la ilustración se muestra el porcentaje de intervención década profesionales las diferentes actividades, se puede ver en horizontal la interacción de los diferentes profesionales para cada ítem. y en vertical en cuales ítems interviene cada profesional.



Elementos Materiales de apoyo Logístico:

Para la elaboración del trabajo de campo cada arquitecto responsable contará en su equipo de trabajo con: Cámaras fotográfica Digitales de alta resolución. Video grabadora y/o Grabadora de sonido digital, termo cámara digitales lasser, distanciómetros lasser , otros elementos de medición y dibujo para el levantamiento.

En la fase de digitalización en la oficina cada equipo de trabajo cuenta con computadores con programas de edición de fotografías (adobe Photoshop), restitución grafica (AutoCad), Revit, elaboración de textos y tablas (Excel Word) etc.

Cronograma de actividades

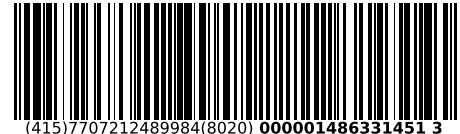
Se elaboró un cronograma General en Excel y detallado utilizando el programa Project de Microsoft, donde se establecen las actividades con sus tiempos de ejecución, precedencias y demás relaciones.

[illegible]

2. Concepto 1 3 Actualización de oficio

4. Número de formulario

14863314513



(415)7707212489984(8020) 000001486331451 3

5. Número de Identificación Tributaria (NIT)

9 0 0 8 5 0 8 4 0

6. DV

1

12. Dirección seccional

Impuestos de Bogotá

14. Buzón electrónico

3 2

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente

Persona jurídica

25. Tipo de documento

1

26. Número de Identificación

27. Fecha expedición

Lugar de expedición

28. País

29. Departamento

30. Ciudad/Municipio

31. Primer apellido

32. Segundo apellido

33. Primer nombre

34. Otros nombres

35. Razón social

CONSORCIO NVP

36. Nombre comercial

37. Sigla

UBICACIÓN

38. País

COLOMBIA

1 6 9

39. Departamento

Bogotá D.C.

1 1

40. Ciudad/Municipio

Bogotá, D.C.

0 0 1

41. Dirección principal

CR 6 26 B 51 OF 801 Y 802

42. Correo electrónico

administracion@nvparquitectos.com

43. Código postal

44. Teléfono 1

2 4 3 6 3 8 4

45. Teléfono 2

3 1 5 3 5 7 8 2 3 7

CLASIFICACIÓN

Actividad económica

Actividad principal

46. Código

7 1 1 1

47. Fecha inicio actividad

2 0 1 5 0 5 2 1

Actividad secundaria

48. Código

7 4 1 0

49. Fecha inicio actividad

2 0 1 5 0 5 2 1

Otras actividades

1

4 1 1 1

2

4 3 9 0

Ocupación

51. Código

52. Número establecimientos

Responsabilidades, Calidades y Atributos

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26

53. Código 7 9 1 4 4 8 5 2 5 5

07- Retención en la fuente a título de rent

09- Retención en la fuente en el impuesto

14- Informante de exogena

48 - Impuesto sobre las ventas - IVA

52 - Facturador electrónico

55 - Informante de Beneficiarios Finales

Obligados aduaneros

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

54. Código

11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

Exportadores

55. Forma

56. Tipo

Servicio

1

2

3

57. Modo

58. CPC

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT-, tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos

SI

NO

X

60. No. de Folios:

0

61. Fecha

2022 - 09 - 13 / 15 : 01: 26

La información suministrada a través del formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz; en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión, según el caso.

Parágrafo del artículo 1.6.1.2.20 del Decreto 1625 de 2016

Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.

Firma autorizada:

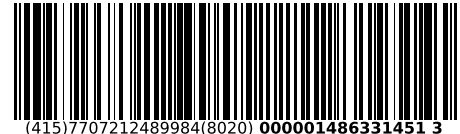
984. Nombre ACTUACIÓN DE OFICIO AUTOMÁTICA

985. Cargo

Espacio reservado para la DIAN

4. Número de formulario

14863314513



(415)7707212489984(8020) 000001486331451 3

5. Número de Identificación Tributaria (NIT)

9 0 0 8 5 0 8 4 0 1

6. DV

1

12. Dirección seccional

Impuestos de Bogotá

14. Buzón electrónico

3 2

Características y formas de las organizaciones

62. Naturaleza

2

63. Formas asociativas

65. Fondos

66. Cooperativas

68. Sin personería jurídica

3

69. Otras organizaciones no clasificadas

64. Entidades o insitutos de derecho público de orden nacional, departamental, municipal y descentralizados
67. Sociedades y organismos extranjeros

70. Beneficio

1

Constitución, Registro y Última Reforma

Composición del Capital

Documento	1. Constitución	2. Reforma
71. Clase	0 4	
72. Número	1	
73. Fecha	2 0 1 5 0 3 2 0	
74. Número de notaría		
75. Entidad de registro	9 8	
76. Fecha de registro	2 0 1 5 0 3 2 0	
77. No. Matrícula mercantil	0	
78. Departamento	1 1	
79. Ciudad/Municipio	4	

82. Nacional	1 0 0 %
83. Nacional público	0 . 0 %
84. Nacional privado	1 0 0 . 0 %
85. Extranjero	0 %
86. Extranjero público	0 . 0 %
87. Extranjero privado	0 . 0 %

Vigencia	
80. Desde	
81. Hasta	

Entidad de vigilancia y control

88. Entidad de vigilancia y control

Estado y Beneficio

Item	89. Estado actual	90. Fecha cambio de estado	91. Número de Identificación Tributaria (NIT)	92. DV
1				-
2				-
3				-
4				-
5				-

Vinculación económica

93. Vinculación económica	94. Nombre del grupo económico y/o empresarial	95. Número de Identificación Tributaria (NIT) de la Matriz o Controlante	96. DV.
97. Nombre o razón social de la matriz o controlante			
170. Número de identificación tributaria otorgado en el exterior	171. País	172. Número de identificación tributaria sociedad o natural del exterior con EP	
173. Nombre o razón social de la sociedad o natural del exterior con EP			

El BANCO DE BOGOTÁ a solicitud del interesado informa que CONSORCIO NVP, identificado(a) con Nit Persona Juridica número 9.008.508.401 está vinculado(a) con el BANCO DE BOGOTÁ a través de los siguientes productos financieros:

Cuenta Corriente No. 492541180, abierta/o desde el 1/6/2015.

Se expide en el día 02 del mes de Octubre del año 2024 con destino a: A Quién Interese



Firma Autorizada



CONSORCIO NVP

CONSERVACIÓN Y RESTAURACIÓN DEL PATRIMONIO
CONSTRUIDO.
ESTUDIOS - PROYECTOS - OBRA - INTERVENTORIA.

NIT 900850840-1
Régimen Responsable del impuesto sobre las ventas –IVA
Resolución DIAN N° 18764062747771
Fecha 27/12/2023 - 27/12/2024
Autorización de Facturación Electrónica del FC-130 al
FC-200 ICA - Actividad Económica: 7111 - 9.66 x 1000
Email: administracion@nvparquitectos.com
Teléfono: 6012436384

Departamento	Fecha			FACTURA ELECTRÓNICA DE VENTA	N° FC - 136
Bogotá	09	10	2024		

Cliente: MINISTERIO DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y LOS SABERES	NIT: 830034348	Fecha de firmado: 09/10/2024 10:03:30
Dirección: CARRERA 8 No. 8-55	Departamento: Bogotá	Teléfono: 3424100
Email: siifnacion.facturaelectronica@minhacienda.gov.co	Forma de Pago: Crédito	Medio de pago: Consignación bancaria
Vencimiento: Octubre 15 del 2024	Hora emisión: 10:03:26-05:00	Moneda: COP Colombia, Pesos
Fecha de pago: 15/10/2024		
Total de Lineas: 2		

#	CÓDIGO	CANT	DESCRIPCIÓN	U. M.	IMPUESTOS			VR UNIT.	TOTAL
					NOM.	% o VAL	MONTO		
1	CONSULTORIA	1,00	CONTRATO DE CONSULTORIA Contrato de consultoría No. 3974 de 2024 cuyo objeto es realizar la fase de diagnóstico del Plan Especial de Manejo y Protección del primer conjunto priorizado de locomotoras a vapor declaradas bien de interés cultural de ámbito nacional, ubicadas en ocho municipios de Colombia.	WSD	IVA	19%	0.19	\$1,00	\$1,00
2	PERIODO DE FACTURACION	1,00	PERIODO DE FACTURACION Primer pago del 40% a la entrega del plan de trabajo y cronograma, así como de los siguientes productos: a) Reseña histórica de los ferrocarriles y las locomotoras a Vapor en Colombia, b) Datos básicos de identificación de las 12 locomotoras, c) Marco legal aplicable a las locomotoras; d) Identificación de planes, programas y proyectos relacionados directa o indirectamente con las locomotoras y su entorno inmediato; e) mapa de actores. La supervisión del contrato deberá avalar todos productos.	WSD	IVA	19%	19451573.1	\$102.376.700,51	\$102.376.700,51
Notas: #S33-01-01; Contrato 3974-2024;eserpa@mincultura.gov.co#\$								Subtotal:	\$102.376.701,51
								Cargos:	\$0.00
								Descuento:	\$0.00
SON: (ciento veintiun millones ochocientos veintiocho mil doscientos setenta y cuatro pesos ochenta centavos) CUFE: 99bd1ec64b1a1c77cef1b7ef16e86e7c9da481ca1b857f1833789dae3334c79e227eed6cec4b9ddd13ba41fc008096af								IVA:	\$19.451.573,29
								Total:	\$121.828.274,80

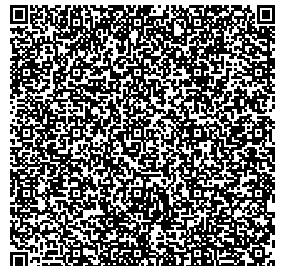
IMPUESTO	BASE	TARIFA / VALOR NOMINAL	IMPORTE
IMPUESTOS			
01 IVA	\$102.376.701,51	19,00%	\$19.451.573,29

ARQUITECTO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
SPECIALISTA IN RESTAURO DEI MOMUMENTI UNIVERSITÀ DI ROMA -LA SAPIENZA-
Tel 2 43 63 84 - Carrera 6 No. 26B-51 Of 802 Bogotá, Colombia
E-MAIL: nestorvargas@nvparquitectos.com
E-MAIL: administracion@nvparquitectos.com

Firma Digital: nySRhhB2WFIHU5P1SYFk+N92GLAZPyUUGXutOw1yCwjWS7hWasCew8+gUDf+mwup
mjGcEUX6aPq+QrPAwOTzVIXzw6U5bnb5ZGQxD/4TUJON036gjb
EgoHGVbnw1D25M TH4Zr2tGC/1PvHixTPgPilynnUEjpvLiBZetHo9YpZvOlxAVIF57O3aSlit1wAii xF/1rhgJWQPJ3l9Rw9vJFkusG1YU/sm7alB
0Vc/iuDwceasico8gSul8EGWPfy12 wZIO/NUx1bL04nmUvQW1dUb40ltyBc6OnCsYBP24gSncjFPerdVB1QNOtpo5cy FKHz2VFpjHOqIPx6WNYw0
ng==

Esta factura es un título valor de acuerdo al art. 774 del C.C. y una vez aceptada declara haber recibido los bienes y servicios a satisfacción.

Representación Gráfica de la Factura de Venta Electrónica.

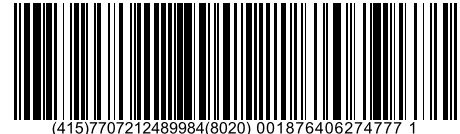


Espacio reservado para la DIAN



4. Número de formulario

18764062747771



(415)7707212489984(8020) 001876406274777 1

5. Número de Identificación Tributaria - NIT 9 0 0 8 5 0 8 4 0	6. DV 1	7. Primer apellido	8. Segundo apellido	9. Primer nombre	10. Otros nombres
11. Razón social CONSORCIO NVP					
12. Dirección seccional Impuestos de Bogotá					Cód. 3 2
24. Dirección CR 6 26 B 51 OF 801 Y 802					
25. País Colombia		26. Departamento Bogotá D.C.		27. Municipio Bogotá, D.C.	

La U.A.E. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, conforme a la facultad discrecional establecida en el artículo 684 - 2 del Estatuto Tributario y en virtud de lo estipulado en la Resolución 0042 del 05/05/2020, por la cual se dictan otras disposiciones en materia de sistemas de facturación; previo estudio y evaluación de la solicitud realizada por el contribuyente, representante legal o apoderado debidamente acreditado; determina autorizar los rangos de numeración de facturación y/o documento equivalente. En los casos en que se agote dicha numeración antes de culminar su vigencia, el interesado tendrá derecho a solicitar una nueva autorización, de acuerdo con el trámite establecido.

Las vigencias de los rangos de numeración de facturación, se contarán a partir de la formalización de éste documento oficial.

Si el obligado a facturar; no hubiere agotado la numeración de facturación transcurrido el término de la vigencia autorizada, con 15 días de antelación podrá solicitar la habilitación de la numeración sobrante.

Cuando se trate de una solicitud de inhabilitación de la numeración de facturación y/o documento equivalente, la vigencia es permanente, por lo tanto, no procede la habilitación de dichos rangos.

Nota: La no adopción o violación de los sistemas técnicos de control, dará lugar a la sanción establecida en el artículo 684-2 del E.T.

Firma del funcionario autorizado

Firma del solicitante



1001. Apellidos y nombres VARGAS PEDROZA NESTOR ADEL
1002. Tipo documento Cédula de Ciudadanía
1003. No. Identificación 79378301 1004. DV 2
1005. Cod. Representación Representante Legal Principal
1006. Organización CONSORCIO NVP

984. Apellidos y nombres
985. Cargo
989. Dependencia SUBDIRECCION DE FACTURA ELECTRONICA Y SOLUCI
990. Lugar administrativo
991. Organización U.A.E. DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACION
992. Área
993. Establecimiento

997. Fecha formalización 2 0 2 3 - 1 2 - 2 7 / 1 4 : 5 0 : 4 9

Espacio reservado para la DIAN



4. Número de formulario

18764062747771



(415)7707212489984(8020) 001876406274777 1

5. Número de Identificación Tributaria - NIT 9 0 0 8 5 0 8 4 0	6. DV 1	7. Primer apellido	8. Segundo apellido	9. Primer nombre	10. Otros nombres
---	------------	--------------------	---------------------	------------------	-------------------

11. Razón social
CONSORCIO NVP

Rangos de numeración para autorizar, habilitar o inhabilitar

29. Establecimiento CONSORCIO NVP CR 6 26 B 51 OF 801 Y 802						
1	30. Modalidad FACTURA ELECTRÓNICA DE VENTA	Cód. 4	31. Prefijo FC	32. Desde el número 130	33. Hasta el número 200	38. Vigencia 12
						34. Tipo solicitud HABILITACIÓN
						Cód. 2
2	29. Establecimiento					
	30. Modalidad	Cód.	31. Prefijo	32. Desde el número	33. Hasta el número	38. Vigencia
						34. Tipo solicitud
						Cód.
3	29. Establecimiento					
	30. Modalidad	Cód.	31. Prefijo	32. Desde el número	33. Hasta el número	38. Vigencia
						34. Tipo solicitud
						Cód.
4	29. Establecimiento					
	30. Modalidad	Cód.	31. Prefijo	32. Desde el número	33. Hasta el número	38. Vigencia
						34. Tipo solicitud
						Cód.
5	29. Establecimiento					
	30. Modalidad	Cód.	31. Prefijo	32. Desde el número	33. Hasta el número	38. Vigencia
						34. Tipo solicitud
						Cód.
6	29. Establecimiento					
	30. Modalidad	Cód.	31. Prefijo	32. Desde el número	33. Hasta el número	38. Vigencia
						34. Tipo solicitud
						Cód.
7	29. Establecimiento					
	30. Modalidad	Cód.	31. Prefijo	32. Desde el número	33. Hasta el número	38. Vigencia
						34. Tipo solicitud
						Cód.
8	29. Establecimiento					
	30. Modalidad	Cód.	31. Prefijo	32. Desde el número	33. Hasta el número	38. Vigencia
						34. Tipo solicitud
						Cód.
9	29. Establecimiento					
	30. Modalidad	Cód.	31. Prefijo	32. Desde el número	33. Hasta el número	38. Vigencia
						34. Tipo solicitud
						Cód.
10	29. Establecimiento					
	30. Modalidad	Cód.	31. Prefijo	32. Desde el número	33. Hasta el número	38. Vigencia
						34. Tipo solicitud
						Cód.
11	29. Establecimiento					
	30. Modalidad	Cód.	31. Prefijo	32. Desde el número	33. Hasta el número	38. Vigencia
						34. Tipo solicitud
						Cód.