

Trazando la evolución de Girardot: un estudio de morfología urbana asociada a ciclos económicos y sociales

Tracing the Evolution of Girardot: A Study of Urban Morphology associated with Economic and Social Cycles

Diego Javier Gómez¹ 
Andrés Felipe Pulido Otalora² 
Juan Sebastián Rodríguez López³ 
Johan Sebastián Yazo Moreno⁴ 

Resumen

La morfología urbana estudia la forma y estructura de las ciudades, así como los procesos que dan forma a sus paisajes urbanos. Dentro de sus contribuciones se encuentra la posibilidad de construir una historia de las ciudades que, desde la interdisciplinariedad de saberes como el urbanismo y la geografía urbana, identifique y preserve áreas de valor histórico y arquitectónico, así como promover un sentido de identidad local. El trabajo tiene como objetivo comprender las variaciones con que se ha transformado el espacio en la ciudad de Girardot en sus dimensiones históricas, sociales y económicas, a través de la periodización de ciclos económicos y sociales. El estudio se basó en un enfoque cualitativo en el que se recopiló información de diversas fuentes, incluyendo datos abiertos, información oficial de entidades locales, fotografías aéreas, imágenes satelitales y planos de la ciudad. Además, se realizaron visitas de campo para contrastar la información recopilada y comprender el uso actual de los espacios trabajados. Se reconoce que la forma urbana contemporánea de Girardot es el resultado de condiciones socioeconómicas coyunturales, pero también refleja elementos estructurales que se han desarrollado a lo largo de distintas etapas de la ciudad.

Palabras clave:

acidos económicos, Girardot, morfología urbana, paisaje, urbanismo.

Cómo citar

Gómez, D. J., Pulido Otalora, A. F., Rodríguez López, J. S. y Yazo Moreno, J. S. (2024). Trazando la evolución de Girardot: un estudio de morfología urbana asociada a ciclos económicos y sociales. *Análisis Geográficos*, 57 (1), 156 - 159.

1. Universidad Nacional de Colombia. Correo: dijgomezmu@unal.edu.co. ORCID:

2. Universidad Nacional de Colombia. apulido@unal.edu.co. ORCID:

3. Universidad Nacional de Colombia. srodriguezlo@unal.edu.co. ORCID:

4. Universidad Nacional de Colombia. jyazo@unal.edu.co. ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-8089-2474>.

Abstract

Urban morphology studies the form and structure of cities, as well as the processes that shape their urban landscapes. Among its contributions is the possibility of constructing a history of cities that, from an interdisciplinary perspective drawing on fields like urban planning and urban geography, identifies and preserves areas of historical and architectural value, while promoting a sense of local identity. This work aims to understand the variations in which space has been transformed in the city of Girardot in its historical, social, and economic dimensions, through the periodization of economic and social cycles. The study was based on a qualitative approach that collected information from various sources, including open data, official information from local entities, aerial photographs, satellite images, and city plans. In addition, field visits were conducted to verify the collected information and understand the current use of the spaces studied. We acknowledge that the contemporary urban form of Girardot is the result of current socio-economic conditions, but it also reflects structural elements that have developed over different stages of the city's history. ntage of the synergy, in terms of inputs and methodologies used, to obtain potential scenarios of use.

Keyword:

leconomic cycles, Girardot, urban morphology, landscape, urban planning.

Introducción

Girardot es uno de los 116 municipios del Departamento de Cundinamarca, se encuentra ubicado entre la cordillera central y occidental, en un estrecho del río Magdalena, estas características lo convirtieron en un importante puerto durante la colonia. Además, la construcción del ferrocarril durante la década de los ochenta del siglo XIX lo llevó a convertirse en un importante centro comercial regional. En la actualidad la vocación económica de Girardot es el turismo, hecho que se evidencia con el boom en la construcción de distintos clubes vacacionales, conjuntos residenciales y demás espacios destinados al turismo que se ha dado durante los últimos 30 años.

Esta investigación pretende usar los planteamientos de la geografía urbana y el urbanismo con el fin de identificar las características morfológicas presentes en la forma urbana, la expansión y en el trazado de las vías del municipio de Girardot, esto a través del análisis historiográfico de ciclos económicos que la ciudad ha vivido (Martínez y García, 2000). Las discusiones en torno al crecimiento y el estudio de la forma de las ciudades han cobrado popularidad debido al constante crecimiento de las urbes a nivel global “el mundo en sí mismo está siendo convertido en una ciudad” (Brugmann, 2009, p. 185). Otro título que ha recibido este tema de investigación es: *Las formas de crecimiento urbano* (Solá-Morales i Rubio, 1997), según este trabajo la morfología urbana es un campo interdisciplinario que reúne elementos de la arquitectura, la geografía, la sociología y la historia para comprender cómo las ciudades se ordenan y transforman, aquí se analizan las relaciones entre las distintas formas físicas de la ciudad y la influencia de sus contenidos sociales en la geometría de las mismas.

Hasta este punto se ha visto cómo los cambios sociales, políticos y económicos se expresan tanto en la arquitectura como en la forma de los límites de la ciudad, en esta medida, se considera esencial el ejercicio historiográfico que busca identificar las transformaciones y los motivos que llevaron a Girardot a tener el aspecto que hoy tiene.

Metodología

Se realizó una comparación entre los diferentes perímetros o límites que ha tenido la zona urbana de Girardot en diferentes momentos del siglo XX. optando por un modelo de investigación cualitativo, que permitió contemplar el paisaje urbano desde las posibilidades de transformación, tanto en la forma y geometría (arquitectura) como en la vocación y uso del suelo, esto según las configuraciones sociales de cada periodo histórico. Con el fin de establecer los periodos temporales que manejaría este trabajo se procedió a trabajar con base a ciclos histórico-económicos basados en las investigaciones de Aragón Reyes (2006, p. 12), Echeverry y Suarez (2020), Martínez y García (2000) y Velandia (2002).

Dentro del abordaje metodológico en trabajos de morfología urbana Barros y Ezquiaga (2019) recomiendan hacer uso de datos abiertos e información oficial dispuesta por distintas entidades. En este sentido, se realizó una revisión de fotografías aéreas proporcionadas por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), imágenes satelitales de Google Earth y consultas de distintos planos de la ciudad de Girardot, los cuales están disponibles en el archivo de la alcaldía municipal de Girardot. La información de archivo se contrastó mediante visitas a campo con las que se pudo reconocer el uso actual de los espacios y comprender la historia de la ciudad. La categorización de las formas presentes en el plano urbano de Girardot se hizo según la forma que los cortes de las calles y carreras producía; esto con base a la metodología y categorías de análisis propuesta en el artículo *Guía de clasificación morfológica de zonas urbanas a partir de sensores remotos*, el resultado de esta clasificación se encuentra en la Figura 1.

En este sentido “la forma urbana contemporánea es, coyuntural en tanto refleja las condiciones momentáneas de la estructura socioeconómica, pero de otra parte expresa los elementos estructurales forjados a lo largo de las diferentes etapas evolutivas de la ciudad” (Montoya Garay, 2005, p. 3), es decir, la forma que las ciudades presentan en la actualidad son el resultado de distintos momentos históricos y políticos que en su construcción han intervenido.

Morfología Urbana

Durante las últimas décadas, el mundo ha experimentado un crecimiento general de las ciudades, según la Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2018) Hoy en día, el 55% de la población mundial vive en zonas urbanas, proporción que puede aumentar hasta el 68% en 2050. En este sentido, los estudios en geografía urbana se han interesado por estudiar la relación entre la evolución histórica, la forma de las ciudades y los efectos ambientales que generan estos procesos.

La morfología urbana es un campo de estudio dentro de la geografía y el urbanismo que se puede definir como “el estudio de la forma física de las ciudades” (Olivera, 2016, p. 2), particularmente, los estudios de morfología urbana se enfocan en el tejido urbano y su relación con el contexto histórico, social y económico en el que la ciudad nace y se desarrolla. Bosselman (2008, p. 193) señala que la investigación en morfología urbana “estudia la forma y la evolución histórica del tejido urbano, sus edificios, los determinantes naturales y los procesos que lo transforman”.

En este sentido, la relación historia-ciudad es fundamental para los estudios en urbanismo ya que las formas y estructuras que están presentes en el espacio reflejan que “los procesos sociales operan en un tiempo y lugares particulares en otro. El resultado es un espacio urbano constituido como un palimpsesto, una serie de capas conformadas y construidas en diferentes momentos históricos superpuestas una sobre otra” (Harvey, 1997). Otros teóricos en urbanismo como Horacio Capel han señalado que la ciudad es la “forma más excelsa de paisaje cultural, reflejo de la organización económica, política y social” (2002, p.19). Además, Capel añade que el contexto temporal es inherente a todo elemento y no se debe hacer omisión del marco histórico en el que se desarrolla el crecimiento urbano.

También han sido desarrollados trabajos enfocados a estudiar aspectos de morfología urbana en centros poblados ubicados en América del Sur, por ejemplo, el artículo *Aspectos de morfología urbana y diferencias. Cuestiones socio espaciales en el espacio urbano del municipio de Álvarez Machado, São Paulo, Brasil* (Trombetta y Soares, 2015), aquí además de las relaciones entre los usos del suelo y la disposición de los edificios en la ciudad se presta especial atención a las diferencias socioespaciales presentes en el espacio urbano, lo que incluye la formación de comunidades irregulares cerca de condominios de lujo y los loteamientos “conjuntos” cerrados.

Un ejemplo de investigación de morfología urbana aplicada en Colombia es el estudio de Carlos Andrés Ochoa (2009), con su artículo *Cambios en la morfología urbana de Yombó*. En este artículo se realiza un análisis de los momentos históricos, hitos económicos (como la construcción del ferrocarril) y accidentes geográficos que influyeron en la forma y crecimiento del área urbana de Yombó, este municipio cobró importancia como lugar de paso entre las ciudades de Medellín, Remedios y Puerto Nare, lo que provocó que la estructura urbana se enfocara en atender las necesidades de los viajeros como algunas bodegas para las cargas y posadas. El trabajo llega a la conclusión de que esta urbe obedece a un modelo de urbanización globular limitado por las cuchillas de disección sobre las que se ubica la ciudad, que además ha tenido un crecimiento poblacional lento durante las últimas décadas producto de la violencia que se vivió en la región.

En relación a los estudios en temas de urbanismo realizados en Colombia, se encuentra la investigación, *De la ciudad hidalga a la metrópoli globalizada, una historiografía urbana y regional de Bogotá* de Montoya Garay (2018). Es un trabajo en donde se analiza la configuración de la ciudad entre el año 1538 y la primera década del 2000, en el que además de examinar el rol de la ciudad como punto principal en una red nacional de ciudades, da a entender que en la comprensión de la morfología de una ciudad es necesario conocer su historia,

la forma urbana contemporánea es, de un lado, coyuntural en tanto que refleja las condiciones momentáneas de la estructura socioeconómica; pero, de otra parte, expresa los elementos estructurales forjados a lo largo de las diferentes etapas evolutivas de la ciudad y que constituye la base, la plataforma de la actual estructura urbana (Montoya Garay, 2018 p. 3).

Clasificación morfológica según geometría

Para estudiar la morfología urbana de Girardot se decidió trabajar con la *Guía de clasificación morfológica de zonas urbanas a partir de sensores remotos* de Castro Lozano y Vargas (2009). Se trata de una metodología establecida lo que garantiza que el análisis se realice de manera consistente y rigurosa. Al haber sido desarrollada por investigadores locales, la guía está adaptada a las características y particularidades de las zonas urbanas en Colombia. Esto es especialmente relevante para Girardot, ya que permite una aplicación más precisa y contextualizada.

Incluye el uso de tecnología de sensores remotos, lo cual permite obtener datos precisos y actualizados sobre la morfología urbana. Esta tecnología facilita el análisis de grandes áreas con alta resolución y en menor tiempo comparado con métodos tradicionales.

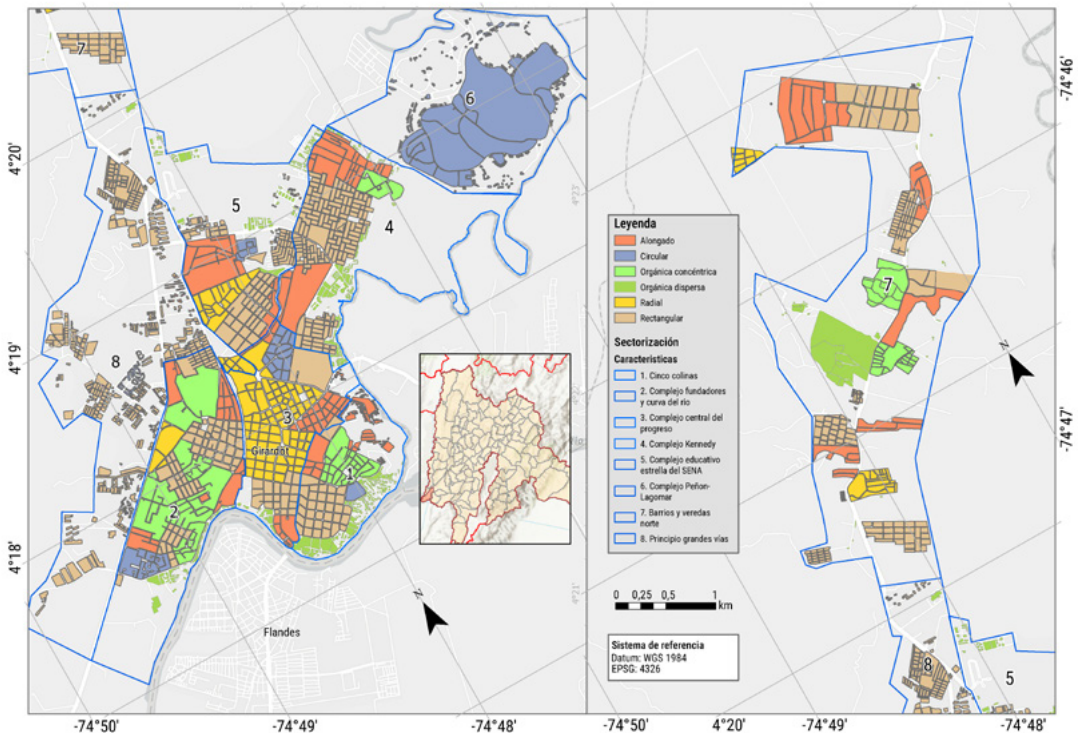
Esta guía se usó para interpretar las geometrías presentes en el casco urbano de Girardot y realizar el mapa de la morfología (Figura 1). En el caso de la “geometría del contorno urbano las formas se pueden caracterizar de la siguiente manera: circulares u ovaladas, alargadas, irregulares y rectangular” (Castro Lozano y Vargas, 2009, p. 11) con esta clasificación se procedió a establecer cuales geometrías están presentes en la ciudad, su tamaño, porcentaje de ocupación con respecto al área de la ciudad, distribución y su respectiva georreferenciación. Se identificaron y clasificaron las formas urbanas predominantes. Seguido de esto, se propuso un esquema de criterios de clasificación tales como geometría, estructura y texturas urbanas, para luego relacionarlos con los aspectos naturales, socioeconómicos y culturales, los cuales influyen sobre la morfología urbana (Castro Lozano y Vargas, 2009).

A continuación, se presenta el análisis de las formas urbanas identificadas y clasificadas de la ciudad de Girardot:

- Alongado: son formas alargadas sobre un eje (Figura 2), están presentes mayoritariamente dentro de las actuales zonas de expansión de la ciudad, estos se deben a que es la forma que adoptaron los conjuntos residenciales y edificios que se construyeron después de 1980.

- Circular: representa un patrón geométrico sin ángulos en el que se encuentran formas circulares, principalmente dentro del conjunto el Peñón en donde se adoptó este patrón por sus geofor-

Figura 1 - Morfología urbana de Girardot 2023



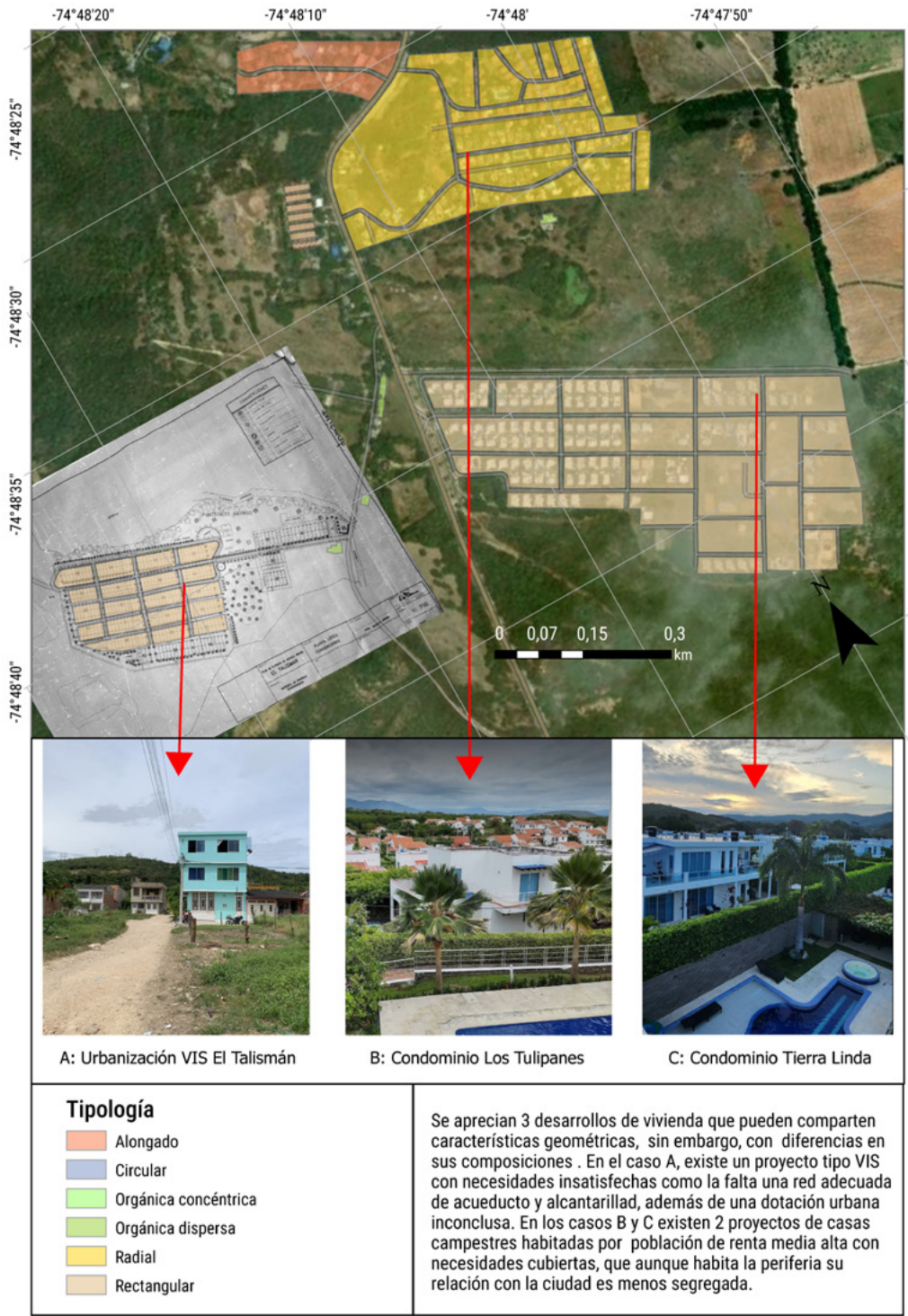
mas heredadas, debido a una cubeta de inundación perteneciente al río Bogotá, donde se convirtieron en lagunas con el proyecto urbanístico. Asimismo, este patrón está localizado en las inmediaciones de glorietas (El Leoncito de Girardot), esto hace que el uso de estas zonas sea mixto dada la presencia de locales comerciales en los primeros niveles y uso residencial en los últimos.

- Orgánica concéntrica: este presenta calles dispersas sin conexiones específicas, aunque con una forma concéntrica; dichas formas respetan la dirección de las calles hacia el río, lo que les da orden a las cuadras y manzanas, aunque no genera una geometría particular. Los usos de las zonas clasificadas en esta categoría son diversos: entretenimiento estadio municipal, piscinas, conjuntos residenciales y viviendas de diversos periodos.
- Orgánica dispersa: se refiere a un entrelazado de calles sin ninguna dirección y orden específico, en este patrón se evidencia

ausencia de planificación. Su presencia se distribuye sobre los barrios ubicados en la ribera del río, parte del barrio Buenos Aires y algunos de los nuevos desarrollos urbanísticos dispersos ubicados hacia la periferia norte de la ciudad.

- Radial: está relacionada con el crecimiento urbano que se desprende de un eje o radio principal hacia diversas direcciones, su mayor presencia se encuentra en el centro de la ciudad en inmediaciones del Parque Central y el Parque Sucre, estos lugares presentan un alto flujo de tráfico por lo que su principal uso es comercial.
- Rectangular: se caracteriza por presentar formas rectangulares con distribución en toda la ciudad, su aparición dentro del primer eje de expansión es herencia del estilo arquitectónico colonial o cuadrícula española. Este patrón estuvo ausente en la expansión de la ciudad férrea, pero se retoma en los proyectos de vivienda como Tierra Linda.

Figura 2 - Morfología urbana de Girardot: contraste de tipologías

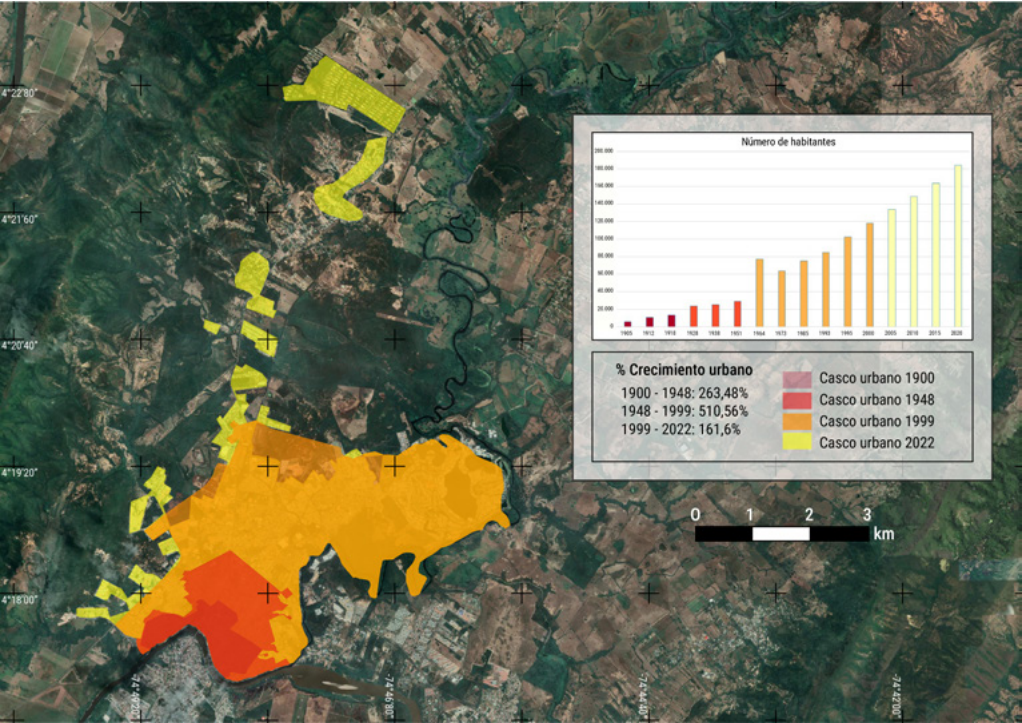


Crecimiento urbano a partir de ciclos

Girardot ha vivido los siguientes momentos históricos y ciclos económicos que determinaron cambios urbanísticos en la ciudad. Estos están categorizados por: (i) la ciudad puerto y bonanza del ferrocarril (1910-1950) (Figura 5) donde la actividad de los puertos y la actividad comercial del río Magdalena marcó el eje de expansión de la ciudad; (ii) la industrialización de la ciudad (1950-1970) en el que la ciudad inicia su crecimiento hacia el norte debido a la construcción de las estaciones del ferrocarril; y (iii)

la ciudad moderna (1970-2000), en donde tras la decadencia del ferrocarril en Colombia, Girardot adopta una economía basada en el turismo, con una tendencia hacia construir condominios o conjuntos residenciales (Figura 3). Se reconoce en estos ciclos, periodos en los que la ciudad experimentó transformaciones significativas, alterando tanto la organización geométrica como la vocación del suelo. Aunque la geometría del entorno puede permanecer estática durante largos periodos, la dinámica de los espacios revela una renovación constante de las personas que los habitan.

Figura 3 - Crecimiento urbano Girardot (1900-2022)



Fuente: elaboración a partir de Instituto Geográfico Militar y Catastral, 1943; Martínez y García, 2000.

Bonanza del ferrocarril e industrialización 1910-1950

El proyecto de construcción del ferrocarril, que se inició en 1883 y se completó en 1909 (Tabla 1), abarcó una serie de trabajos que incluyeron la excavación y nivelación del terreno, la construcción de puentes, túneles y viaductos, así como la instalación de rieles y la edificación de estaciones junto a sus terminales. Este hito fue fundamental para Girardot, pues facilitó el transporte de pasajeros y mercancías entre ciudades clave como Bogotá y Medellín, impulsando así el desarrollo económico y social de la región. Además, promovió el comercio y el turismo, lo que contribuyó al crecimiento de la industria tabacalera en municipios

como Ricaurte. El auge de la navegación en el río atrajo una ola de migración hacia los puertos, generando una demanda creciente de espacios y servicios tanto para viajeros como para trabajadores.

Tabla 1 - Tramos construidos del ferrocarril 1883-1909

Tramo construido	Kilómetros construidos	Año de terminación
Girardot - Tocaima	28	1883
Tocaima - El Portillo	3	1886
El Portillo - Juntas de Apulo	8	1888
Juntas de Apulo - Anapoima	12	1899
Anapoima - San Joaquín	7	1905
San Joaquín - La Mesa	14	1905
La Mesa - El Hospicio	5	1906
El Hospicio - Km 97	20	1906

Tramo construido	Kilómetros construidos	Año de terminación
Km 97 - Facatativá	34	1906
Total	131	

Fuente: Martínez y García, 2000.

Dentro de los principales hitos urbanísticos durante este periodo se encuentra la creación del “Camellón del Comercio” (actual calle 16; Figura 4), el cual fue un centro de actividad comercial. La orientación de esta calle permite ver la necesidad que tenía la ciudad de una infraestructura vial paralela al río Magdalena y cuyo eje de expansión seguía la dirección del mismo recorrido fluvial, además, este camellón conectaba la Plaza Sucre y la Estación con el ferrocarril⁵.

En el crecimiento de la ciudad también influyó la ubicación espacial de esta y el avance de las diferentes vías que comunican a Bogotá con el exterior, en este sentido se considera a Girardot como un “cruce de caminos”. Según Martínez y García (2000), esta descripción está influenciada por haber sido un centro de integración con los mercados regionales e internacionales. Durante el siglo XIX no se contaba con una conexión decente por tierra: la vía principal atravesaba Ricaurte, sin embargo, dentro de los factores que hicieron que los planes viales se enfocaran hacia Girardot estuvieron influenciados por la presencia de canteras que facilitaron la construcción de esta vía; además, es la ruta entre Bogotá y el Magdalena con menor desnivel, situación que abarata costos en transporte.

Cabe resaltar que el río Magdalena se estrecha a la altura de Girardot, por ello se ahondaron esfuerzos para la construcción de un puente capaz de cruzar entre dos peñones el imponente río (Roldan, 1858). Así entonces, la imperativa necesidad de una conexión terrestre entre el Tolima y Cundinamarca llevó a construir el puente real en 1930 (Figura 6), siendo instaurado en

5. El plano más antiguo encontrado es de 1943, el cual fue georreferenciado, sin embargo, se pudo establecer el límite urbano de la ciudad de 1900, a través de una interpretación de un croquis encontrado en (Martínez, 2000).

sus primeros años un peaje e impuesto al tránsito de mercancías. Por estos motivos, Girardot obtendría una importancia nacional, siendo de tránsito obligatorio en la conectividad del centro del país y en la movilización de personas y mercancías.

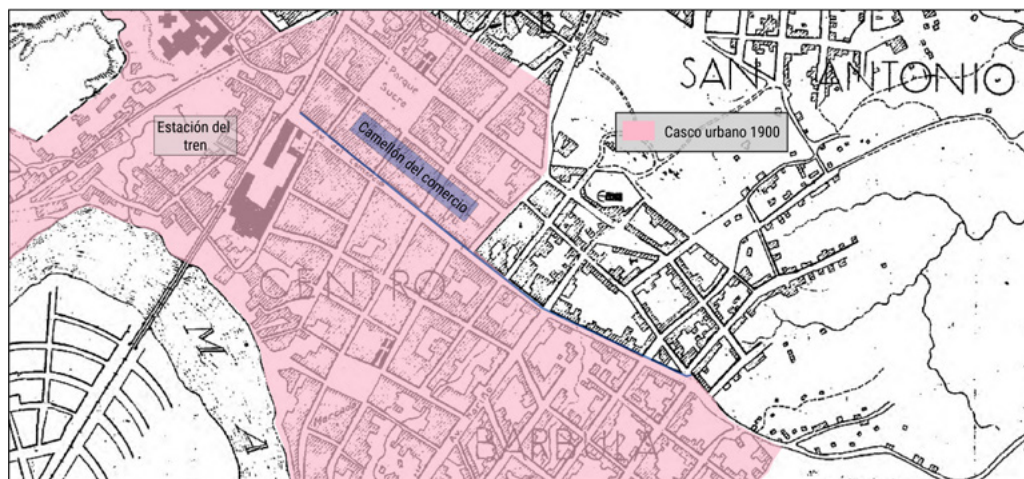
Al comparar ambas fotografías (Figura 6) en la actualidad existe un uso principalmente turístico, se cuenta con un muelle desde el que se realizan pequeños recorridos sobre el río. La Figura 6 demuestra, cómo para 1930, el hito de las locomotoras era todo un espectáculo, atrayendo la atención de sus pobladores. Esta comparación visual resalta la importancia de la infraestructura en su época de esplendor y cómo el paso del tiempo y los cambios en los medios de transporte han llevado al desuso y eventual abandono de este elemento histórico.

Desuso, decadencia del Ferrocarril e instauración del turismo 1950 - 1970

Dentro de los hechos que influenciaron el crecimiento de la ciudad se encuentran la amplia oferta de ferias y festivales que surgieron a partir de 1950 como la Feria Artesanal, el Festival del Turismo y el Festival del río. Las ferias y festivales, en palabras de Ortiz y Pinilla (2020), “la actividad comercial ha desempeñado un papel imprescindible en la economía de la ciudad. Para 1968, existían 1501 establecimientos comerciales e industriales de los cuales en 1967, 83 de ellos se dedicaban a la industria manufacturera” (p.85). A esto se debe añadir que la mayor parte del casco urbano era ocupado por viviendas por esta época lo que generó un aumento de la demanda en este sector, además se inició la construcción de la casa cultural, el estadio, la catedral y la planta de dependencias del acueducto de Girardot.

En términos generales, a medida que se desarrollaron mejores vías de comunicación terrestre y se construyeron más aeropuertos, el transporte de pasajeros y mercancías por ferrocarril se volvió menos atractivo, en comparación con el uso de automóviles.

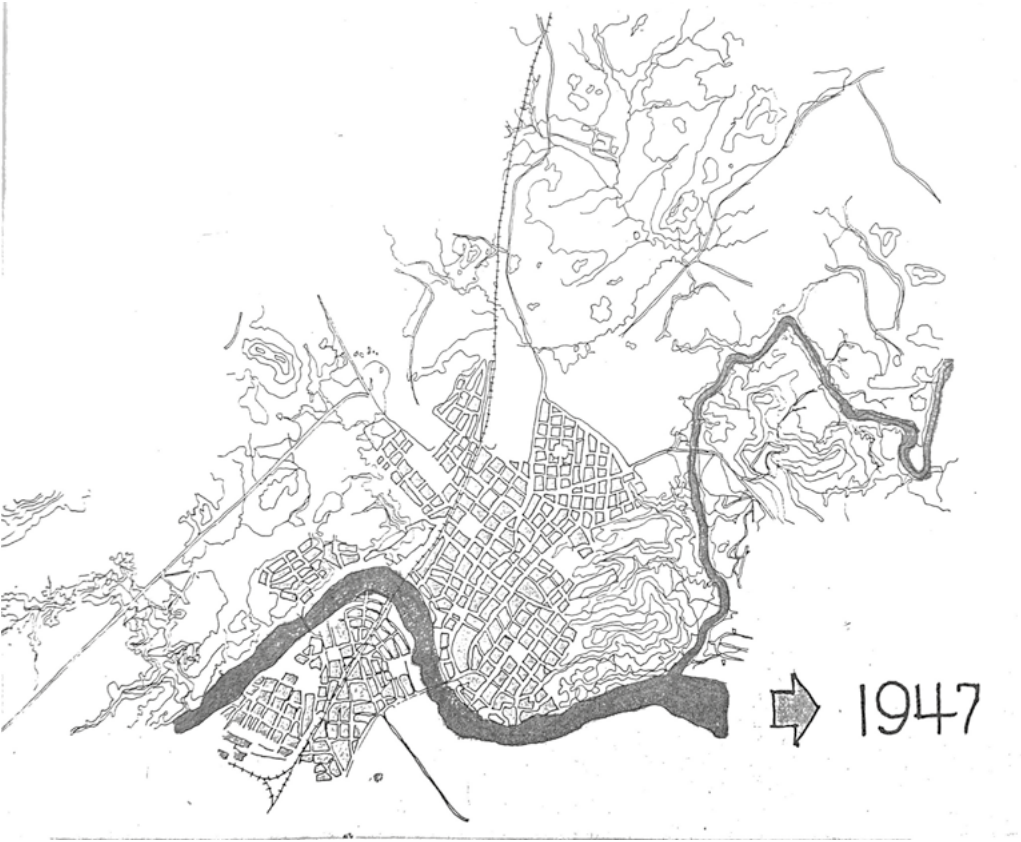
Figura 4 - Representación del “camellón del comercio” y perímetro urbano de 1900



Fuente: elaboración a partir de Instituto Geográfico Militar y Catastral, 1943.

Nota: el mapa base corresponde al plano de Girardot de 1943.

Figura 5 - Plano de la ciudad de Girardot 1947



Fuente: Banco de la República, 1978.

Figura 6 - Vista del puente férreo en 1930 y en 2023



Fuente: Biblioteca Luis Ángel Arango, 2005-2006. Fotografía de Gómez, abril de 2023.

Nota: a la izquierda, vista del puente férreo, 1930; a la derecha, vista actual del puente férreo, 2023.

Esto, sumado a la falta de inversión y mantenimiento que también contribuyó al declive del ferrocarril en Girardot y en otros lugares del país, que, con el tiempo, muchas de sus líneas férreas fueron cerradas o abandonadas y el fundamento de abandonar el proyecto ferroviario del país se argumentó desde una supuesta rentabilidad negativa y un alto costo de mantenimiento. En el caso específico del ferrocarril en Girardot, la línea dejó de funcionar como servicio de transporte de pasajeros en la década de 1970, y posteriormente se redujo el servicio de transporte de carga. A esto mismo, como se observa en la Figura 8, hasta 1952 hubo un constante crecimiento en el transporte férreo, a partir de entonces, la década de los sesenta representó la decadencia de la institución pública Ferrocarriles Nacionales, reflejado en la caída abrupta del transporte de carga y pasajeros que ahora se transportan vía terrestre por carreteras.

Conjuntos y condominios cerrados, 1980 - 2023

Aproximadamente desde la década de los ochenta, en el municipio de Girardot se inició una tendencia urbanística enfocada en la construcción de conjuntos residenciales y condominios cerrados, impulsando la expansión urbana en proyectos de agrupaciones residenciales con propiedad horizontal. En un principio los conjuntos residenciales buscaron resolver dilemas complejos, propios de las ciudades como las limitaciones espaciales en su crecimiento del casco urbano además de poder garantizar la seguridad de sus usuarios y que, mediante una seguridad privada, vivir bajo estándares de tranquilidad. Asimismo, la organización interna de cada conjunto iba progresando en el sentido de mayores dotaciones y ampliaciones de zonas comunes, elementos que de una u otra forma mejoraron la calidad de vida de sus residentes al tener a su disposición servicios como piscinas, canchas deportivas mejor equipadas, gimnasios, entre otros.

Quizás el ejemplo de conjunto privado con mayor relevancia en la ciudad sea el condominio el Peñón (Figura 9). Aquí se adecuaron cientos de hectáreas lacustres, inundables, construyendo enormes

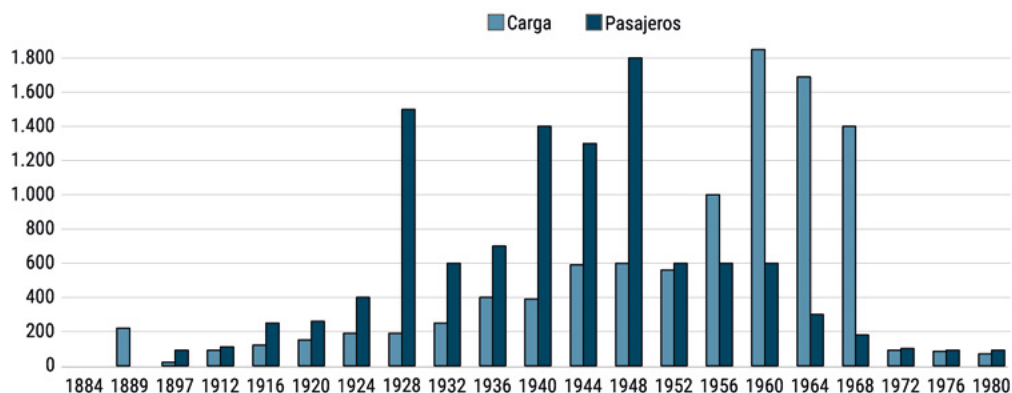
lagunas artificiales en las que se pueden practicar deportes acuáticos. El caso del Peñón ilustra cómo los conjuntos residenciales se establecen en las periferias urbanas, una tendencia influenciada por fuerzas centrífugas de crecimiento urbano. Estos desarrollos, que no consideran la distancia o conectividad con el centro de la ciudad, ofrecen internamente todas las comodidades y servicios que tradicionalmente solo se encontraban en el núcleo urbano.

Esta estrategia se fundamenta en la teoría de las fuerzas centrífugas, como lo señalan Ceballos Álvarez, Ochoa García y Pérez Cruz en su artículo *La geografía económica y los determinantes de la localización industrial* (2006). Estas fuerzas explican la forma en la que factores como la congestión, los altos precios del suelo y la búsqueda de un entorno más tranquilo y espacioso impulsan a algunos residentes a trasladarse hacia las afueras de la ciudad. Así, los conjuntos residenciales en las periferias se convierten en autónomos, ofreciendo una gama completa de servicios y comodidades, desde centros comerciales hasta instalaciones recreativas y educativas, reduciendo la necesidad de viajar al centro de la ciudad para satisfacer las necesidades básicas y de entretenimiento. Este tipo de desarrollo urbano atrae a residentes de alto poder adquisitivo quienes buscan un entorno tranquilo y exclusivo para vivir.

A partir de la observación de imágenes satelitales, fotografías aéreas y lo identificado en campo se logró analizar que a través del tiempo se ha configurado un crecimiento morfológico urbano de tipo radial dada la geometría de los lagos y canchas de golf allí presentes. Asimismo, la delimitación de los inmuebles se ha definido en razón y contigüidad a las formas curvas y circulares de estos cuerpos de agua y zonas verdes.

Esta expresión urbanística no solo responde al aumento de la población y la consecuente demanda de propiedades residenciales y servicios adicionales, como se había mencionado anteriormente, sino que también se ve impulsada por una tendencia particular. Esta tendencia se caracteriza por la adquisición de segundas residencias por parte de personas que no son residentes del municipio, pero sí viven en ciudades cercanas. Este fenómeno es más común entre personas de la tercera edad y pensionadas, que buscan tener una casa adicional para el ocio y el descanso junto a sus familias.

Figura 8 - Transporte de carga (miles de toneladas) y pasajeros (número de pasajeros) en el ferrocarril de Girardot (1884-1980)



Fuente: elaborado a partir de Martínez, 2008.



Figura 9 - Comparación de imágenes satelitales del conjunto residencial el Peñón

Fuente: Google Earth, 2023.

Variación en construcción de acuerdo a temporalidades

La Figura 10 refleja la diversidad en la construcción urbana, desde la autoconstrucción hasta los conjuntos residenciales de gran altura. Esta variedad revela la dinámica social y económica de la zona, donde las necesidades individuales moldean la morfología urbana. Aunque los proyectos grandes predominan, la persistencia de la autoconstrucción muestra la coexistencia de diferentes formas de poblamiento, enriqueciendo la diversidad y complejidad del entorno urbano.

En la figura se pueden observar la autoconstrucción, loteo de 6 x 12 m (A), las primeras casas unifamiliares en conjuntos residenciales (B), un conjunto residencial de apartamentos de 6 pisos de altura (C), conjuntos residenciales de propiedad horizontal de altura mayor a 15 pisos (en construcción) (D), esta última es la tendencia dominante en el periodo más reciente en el urbanismo de la zona.

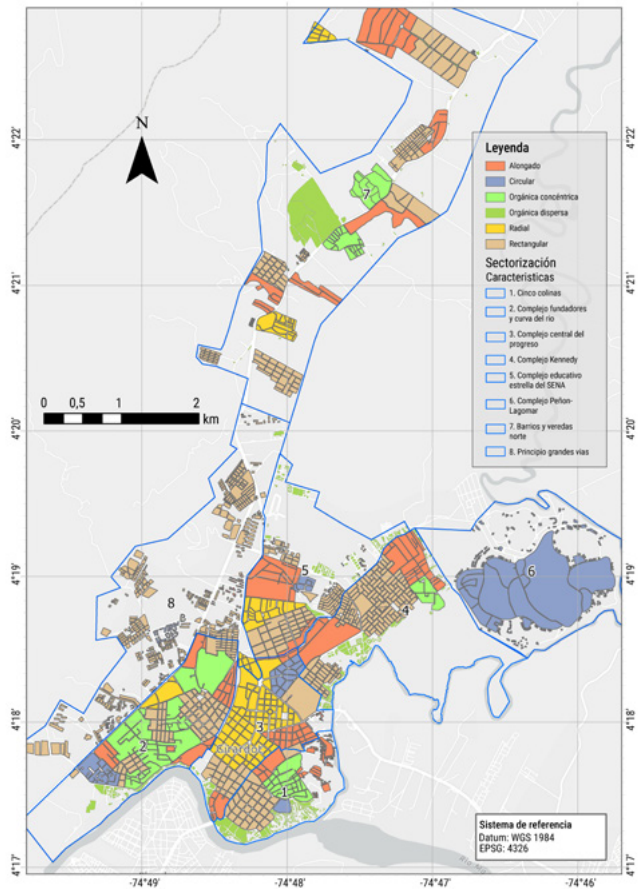
En este último periodo hay un crecimiento rápido y variado que ha dependido del poder adquisitivo y formas de vida de los ciudadanos, sin embargo, gran parte de la población que no tiene las posibilidades de acceder a créditos de vivienda o simplemente prefiere construir de acuerdo a sus medios en un lote a preferencia personal diseñando su vivienda en su propio terreno. Hay otro segmento de la población que opta por los proyectos C y D, generalmente asociados con una visión de vida y condiciones económicas más favorables. Aunque los proyectos de gran envergadura, como los tipos C y D, predominan en el crecimiento urbano, la forma de poblamiento A y B mediante la autoconstrucción aún persiste, contribuyendo a la creación de una morfología urbana heterogénea en los nuevos asentamientos.

Figura 10 - Perfil urbano en las afueras del norte de la ciudad



Fuente: Fotografía de Gómez et al. abril de 2023.
Nota: se evidencian distintos tipos de morfología y la dirección del nuevo patrón de asentamiento (sur-norte).

Figura 11 - Morfología urbana de Girardot - 2023



Caso de estudio: plaza de mercado

Una plaza de mercado, en cualquier contexto histórico y geográfico, será un lugar merecedor de un análisis urbanístico capaz de dar luces sobre cómo, al ser un espacio público, con vocación económica y en general de encuentro, es el lienzo para las distintas expresiones de la sociedad tanto de su economía y cultura. En este lugar convergen productores, consumidores y mayoristas, siendo en términos generales un lugar para el encuentro de una población diversa, poseedora de grandes y pequeños capitales, por otro lado, eventos como la feria ganadera de Girardot que se realiza desde 1903 (Rodríguez Delgadillo, 2023) le han creado fama de centro comercial regional a la Plaza de Mercado de Girardot (Figura 11).

Este evento logró concentrar el comercio de animales vivos en la región. Gracias a la amplia oferta de ejemplares que se podía encontrar en Girardot, atrayendo inversiones y capital de la región como del Tolima, según el director de la Casa de la Cultura Yepes, A. (comunicación personal, abril 2023), este flujo de dinero en la ciudad provocó también la necesidad de una ampliación de los espacios dedicados al acopio (trilladora

de café), comercio (camellón del comercio, plaza de mercado) y distribución (estaciones del tren) de productos alimenticios.

Para 1946, un año después de un incendio que consumió toda la plaza de mercado, se destinó la ciudad como el lugar de construcción de una de las obras arquitectónicas con mayor relevancia para el país, dando luz verde al arquitecto vienés Leopoldo Rother (1917-2002) para el rediseño y reconstrucción de la plaza de mercado de Girardot. Rother es reconocido como uno de los principales urbanistas de Colombia, a lo largo de su trayectoria profesional participó en numerosos proyectos en ciudades como Bogotá, Medellín y Cali.

La plaza de 1942 (Figura 11) tenía enfrente un parque amplio, con varios árboles y un área de esparcimiento y congregación mayor. Para 1972, el lugar sufre un deterioro significativo en el espacio público, hay menos árboles, no hay pasto y abunda el concreto. La iglesia de San Miguel (Figuras 12 y 13) construida en 1866 “conserva un estilo gótico. Es la primera parroquia que existió en Girardot y fue construida en adobe” (Lozano, 2016) ubicada en el centro histórico es una de las estructuras que refleja un constante mantenimiento lo que la mantiene funcional en la actualidad.



Figura 12 - Vista general de la Plaza de Mercado

Fuente: Álvarez, 2001.



Figura 13 - Fotografía aérea de la zona céntrica de la ciudad

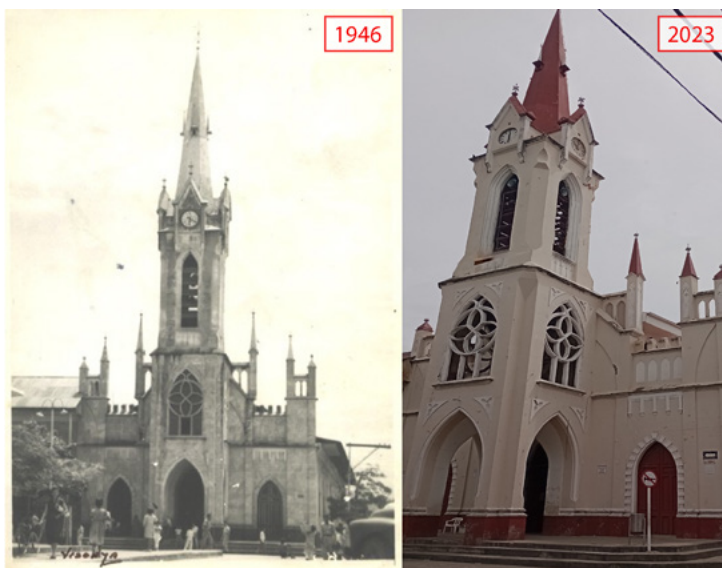
Fuente: Álvarez, 2001.

Nota: se observa claramente la Plaza de Mercado, el Parque Santander y la Iglesia San Miguel (1972).

Figura 14 - Iglesia San Miguel en la Plaza de Mercado de Girardot

Fuente: Álvarez, 2001.

Nota: se observan los detalles de su torre con reloj y su entrada principal y laterales (1946).



Conclusiones

Los trabajos en geografía urbana contemporánea han tenido popularidad debido al crecimiento que están sufriendo las ciudades y núcleos urbanos a nivel global, el campo de la morfología urbana se ha dedicado a teorizar en torno a la forma y estructura de las ciudades, así como los procesos que dan forma a sus paisajes urbanos, estas formas y estructuras responden a distintos momentos históricos, ciclos económicos y usos del suelo.

El mapa de crecimiento urbano permite observar el crecimiento de Girardot y su tendencia de crecimiento está orientada hacia el norte, esto a causa del menor nivel de inclinación sobre estos terrenos, explicado desde la presencia de una cadena montañosa al occidente, el río Magdalena hacia el sur y el río Bogotá al oriente. Este nuevo crecimiento estará predominado por morfologías rectangulares y orgánicas dispersas por nuevos conjuntos residenciales que se emplazarán en zonas semirurales que poco a poco se irán anexando a un perímetro urbano continuo, este nuevo desarrollo futuro puede tener una tendencia fuerte hacia la dependencia de medios de transporte propios para el desplazamiento de su población, debido a las distancias considerables a recorrer y la expansión de redes de transporte público eficientes.

El Parque Santander, junto a la plaza de mercado y la Trilladora Magdalena o puerto histórico de Los Guamos representan un ejemplo de cambios en el uso del espacio y su deterioro, que representan lugares de esplendor en el pasado, con relevancia en la historia de Girardot y, en el caso de la plaza, un hito arquitectónico para el país. Con deterioro se pretende expresar que, existe una ausencia de mantenimiento frente a los espacios mencionados, lo que responde al cambio en su participación en dinámicas de la economía nacional, en las formas en que se usa esta infraestructura y la disminución de la relevancia de Girardot como centro de distribución de mercancías.

Algunas de las antiguas estaciones del ferrocarril, por el contrario, han sido objeto de proyectos de restauración en los últimos

años, por lo que sus instalaciones han renovado y reinventado su uso, por ejemplo, en una importante estación de pasajeros actualmente se encuentra la Casa Cultural de Girardot, siendo un foco de memoria, historia y patrimonio. Por ejemplo, la labor de la casa cultural y su objeto misional de fomentar la cultura en Girardot, utilizando de manera positiva la memoria histórica que aboga por reconocer una grandeza pasada en la ciudad, e invitando a la juventud a construir su futuro desde eso.

Los patrones de poblamiento tienden a estar ligados a geometrías particulares, sin embargo, las necesidades de la gente que habita las ciudades también varían, por lo que la vocación del espacio es dinámica, permitiendo que en cualquier geometría de una ciudad se presente una variedad de formas, colores, alturas, y densidades de acuerdo a los contextos y capacidades de la población. Estudiar los patrones de poblamiento ayuda a entender mejor las dinámicas sociales de la ciudad para enfocar la toma de decisiones de una manera asertiva y efectiva. En el ámbito del urbanismo el concepto de vocación del espacio cobra relevancia al considerar la importancia de entender un lugar no solo por su configuración física, sino también por su significado y función en la vida de las personas. Para Casas Matiz et al (2007) este se puede definir como

el carácter propio con el que se propone un lugar determinado ya sea por sus características geográficas y por los intereses con el que es concebido. Desde el panorama urbano, podemos considerar la vocación como la esencia del lugar, que lo distingue de otro y que le proporciona elementos particulares al diseño espacial (p75).

Referencias

- Álvarez, A. M. (2001). Trabajo de ordenamiento, catalogación y conservación del archivo fotográfico de la Biblioteca del Área Cultural del Banco de la República en Girardot. Girardot: Banco de la República.
- Aragón Reyes, C. (2006). *Girardot Retorna al Río Renovación Urbana y Propuesta Arquitectónica* [Tesis de pregrado, Universidad de los Andes]. Repositorio Institucional – Universidad de los Andes. <https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/fe585646-e7ab-435e-b1f8-d8b6191b8249/content>
- Banco de la República. (1978). *Girardot información histórica, social y económica*. Bogotá D. C.: Banco de la República.
- Barros Guerton, J. y Ezquiaga Domínguez, J. M. (2019). *Los datos abiertos como herramienta de aproximación a los parámetros de la morfología urbana. Caso de estudio: densidades urbanas en la Comunidad de Madrid*. Editorial Universitat Politècnica de València. <https://doi.org/10.4995/isu-fh201920199667>
- Biblioteca Luis Ángel Arango. (2005-2006). Imagen del ferrocarril en la numismática colombiana [Exposición]. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll19/nd/708/>
- Bosselmann, P. (2008). *Urban Transformation. Understanding City Design and Form*. Washington: Island Press.
- Brugman, J. (2009). *Welcome to the Urban Revolution: How Cities Are Changing the World*. (Capítulo 10) Bloomsbury Publishing.
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades. Tomo I: sociedad, cultura y paisaje urbano*. Ediciones del Serbal.
- Casas Matiz, E. I., García de Moncada, D., Villar Lozano, M. R., Molina Molina, D. y Bolaños Palacios, J. (2007). Función, uso, actividad y vocación: Urbanización “La Merced”, un caso de estudio. *Revista de Arquitectura*, 9, 73-80.
- Castro Lozano, V. P. y Vargas Cuervo, G. (2009). Guía de clasificación morfológica de zonas urbanas a partir de sensores remotos. *Ar@cne. Revista Electrónica de Recursos en Internet sobre Geografía y Ciencias Sociales*, 13.
- Ceballos Álvarez, G. I., Ochoa García, R. y Pérez Cruz, J. A. (2006). La geografía económica y los determinantes de la localización industrial: simulación del modelo centro-periferia en un contexto de competencia monopolística. *Contribuciones a la Economía*, 4(1).
- Echeverry Ortiz, M. B. y Suárez Pinilla, T. M. (2020). *Evolución de la morfología urbana en la ciudad y su impacto en el barrio alto de la Cruz en Girardot* [Tesis de pregrado, Universidad Piloto de Colombia] Repositorio Institucional – Universidad Piloto de Colombia. <https://repositorio.unipiloto.edu.co/handle/20500.12277/9459>
- Harvey, D. (1997). Contested Cities: Social Process and Spatial Form. En N. Jewson y S. MacGregor (Eds.), *Transforming Cities* (pp. 19-27). Routledge.
- Instituto Geográfico Militar y Catastral. (1943). Carta preliminar de los municipios de Girardot y Nariño, Escala 1:50.000. Bogotá D.C.: Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- Lozano, L. M. (2016). *El paisaje productivo de Girardot, estrategia para la apropiación del patrimonio industrial* [Tesis de pregrado, Pontificia Universidad Javeriana]. Repositorio Institucional-Pontificia Universidad Javeriana. <http://hdl.handle.net/10554/20225>
- Martínez, M. A. y García, M. B. (2000). *Girardot, uno de los siete caminos*. Escuela Superior de Educación Pública (ESAP).
- Montoya Garay, J. (2005). *Cambio urbano y evolución discursiva en el análisis de la ciudad latinoamericana: de la dependencia a la globalización*. Universidad Nacional de Colombia.