



COMUNICACIÓN: Infraestructuras y desigualdad en Girardot (1880-1960): De la vivienda obrera a la residencia de veraneo

SIMPOSIO: SIMPOSIO E1_07 La materialidad de la vida urbana: redes técnicas, vivienda y configuraciones socioespaciales (1880-1960)

AUTORES:

Lina María Mayorga Borja

Investigadora independiente. Arquitecta. Universidad Nacional de Colombia. Colombia.
lmmayorgab@unal.edu.co

María Loreto Moya Álvarez

Doctorado en Arte y Arquitectura. Universidad Nacional de Colombia. Colombia.
mlmoyaa@unal.edu.co

PALABRAS CLAVE: Infraestructuras industriales, vivienda, desigualdad, diferenciación espacial.

Resumen:

Esta ponencia caracteriza las transformaciones espaciales en Girardot, a orillas del río Magdalena, analizando la relación entre el río y las infraestructuras industriales vinculadas a la navegación fluvial, el transporte férreo y terrestre. Dichas infraestructuras estructuraron la configuración residencial, articulando barrios obreros para la nascente industria y promoviendo el turismo, favorecido por la conexión con Bogotá. El estudio se enmarca en el simposio E1_07 La materialidad de la vida urbana, al abordar la relación entre redes técnicas, diferenciación residencial y desigualdades urbanas.

Introducción

El río Magdalena, que atraviesa Colombia de sur a norte, ha sido una arteria fluvial vital desde tiempos precolombinos, un eje sobre el cual se ubican importantes asentamientos. Girardot es una ciudad intermedia situada sobre el río Magdalena, que se consolidó, desde el siglo XIX, como un nodo comercial crucial, primero con la navegación fluvial y posteriormente con la llegada del ferrocarril. Con el desarrollo industrial a principios del siglo XX, Girardot se transformó en un punto de convergencia para los sistemas de transporte fluvial, ferroviario, terrestre e incluso aéreo, hecho que fortaleció su papel

como puerto comercial fundamental para el, aunque incipiente, desarrollo industrial regional.

En ese contexto, el propósito de este artículo es analizar el alcance y el impacto de las redes técnicas en el desarrollo urbano en Girardot y en la región, en términos de transformación del paisaje, desarrollo urbano y aparición de la vivienda obrera, identificando aquellas desigualdades que surgen entre los barrios obreros, producto del desarrollo industrial y la migración, y las viviendas de veraneo, relacionadas con la cercanía de la capital, Bogotá, a Girardot, una de las ciudades más próximas de tierra caliente.

Santos (1990) concibe la técnica como parte constitutiva del territorio: lo constituye y lo transforma. En este caso, las redes de transporte son un “fenómeno técnico como transformador del paisaje”. Por eso, el desarrollo de redes técnicas en Girardot no solo generó una transformación espacial, sino que también sentó las bases del desarrollo urbano, siendo el río el eje principal, con la navegación y posteriormente con proyectos transnacionales que impulsaron la movilidad y la modernización en el país. Hitos importantes como el puente del ferrocarril en 1881, los puertos fluviales de mediados del siglo XIX y la Vía Panamericana en 1950, se convirtieron en puntos nodales alrededor de los cuales se desarrolló el centro de la ciudad, las infraestructuras de veraneo vinculadas al turismo y los primeros barrios obreros asociados a la industrialización.

El río como primera red técnica, es el que estructura el territorio, luego la red ferroviaria, que atraviesa el río, establece un segundo eje, a partir de este primer cruce, analizamos el desarrollo inicial de los barrios obreros Buenos Aires, La Estación y el barrio Kennedy, en contraste con el barrio Las Quintas (1910) y El Peñón, de veraneo. Este conjunto de ejemplos permite observar la incidencia de las redes técnicas en el desarrollo urbano. Encontrando, en el desarrollo inicial de la ciudad, una convergencia de los barrios obreros y de veraneo en el centro de la ciudad, y posteriormente una tendencia

Siguiendo a Lefebvre, las desigualdades urbanas no derivan únicamente de diferencias morfológicas, sino de la producción del “espacio abstracto”, un espacio orientado a la circulación y a la valorización del capital; como señala el autor, “el espacio abstracto se apoya en las redes de circulación y comunicación; las homogeneiza para servir a la acumulación, pero al mismo tiempo reorganiza las diferencias y jerarquías en el territorio” (Lefebvre, 1974).

En el caso de Girardot, la carretera Panamericana reforzó esta lógica al reorientar la valorización hacia las zonas altas y ventiladas, donde se consolidaron los espacios de veraneo, mientras los barrios obreros quedaron relegados a localizaciones periféricas y con menor calidad urbana. Este patrón no se detuvo en el siglo XX: la expansión reciente de segundas residencias y condominios turísticos en Ricaurte constituye una manifestación contemporánea y prospectiva de la misma dinámica socioespacial, donde la accesibilidad vial y el turismo continúan produciendo un uso diferencial del territorio y subordinando la vivienda permanente a las lógicas de valorización impuestas por las redes técnicas.

Contexto geográfico: Alto Magdalena, su corredor navegable y Girardot en medio del valle

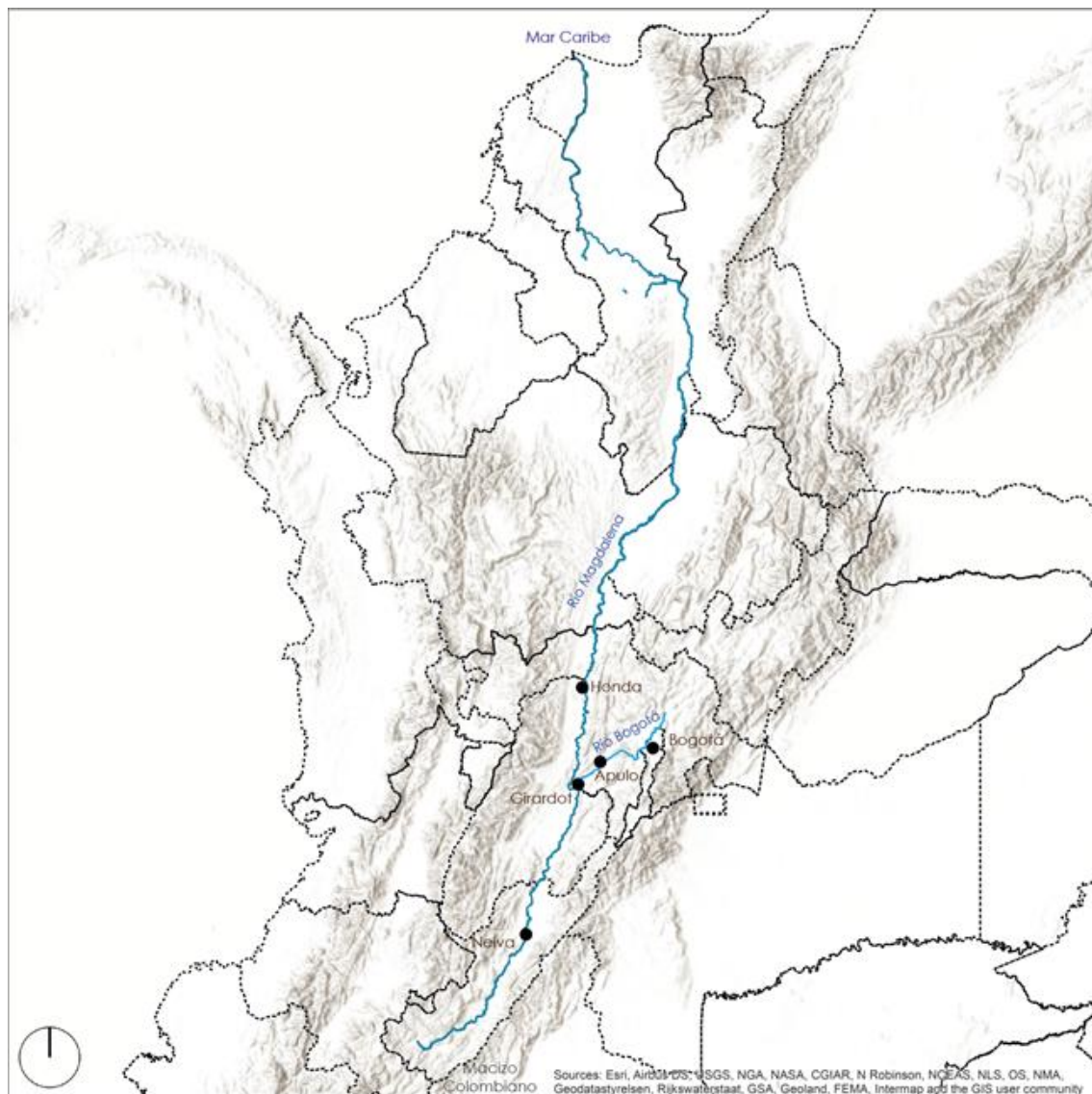


Fig.1. Cartografía de recorrido del Río Magdalena. Fuente: Elaboración propia.

Girardot se encuentra en el primer tramo del río Magdalena, el Alto Magdalena, que a partir de Neiva marca el inicio del tramo navegable del río, pasando por Girardot y terminando en Honda. La ciudad es un punto de encuentro entre el río Magdalena y el río Bogotá. Desde el Altiplano Cundiboyacense, en Bogotá, hasta el valle del Magdalena, en Girardot, la cordillera desciende aproximadamente 2.250 m s. n. m.

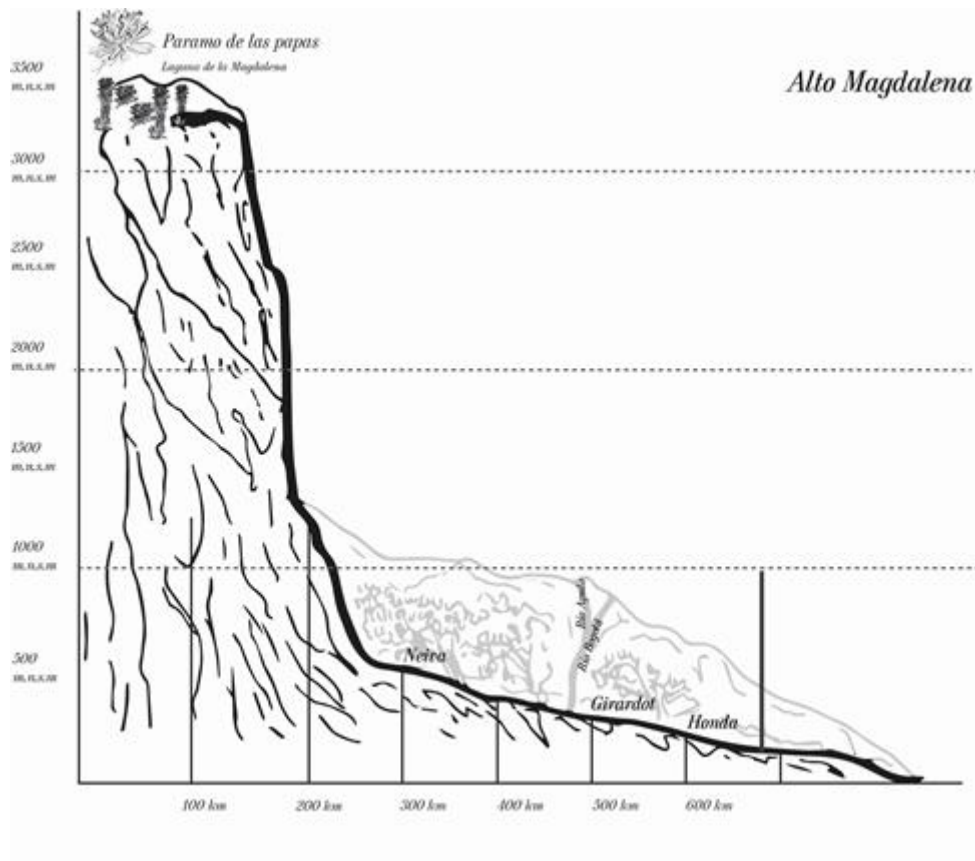


Fig.2. Perfil Río Magdalena. Fuente: Elaboración propia.

“En una curva excepcional del Magdalena, donde el río toma sorpresivamente dirección hacia el occidente, se encuentra ubicada al norte la población de Girardot. Su posición privilegiada en la esquina del departamento de Cundinamarca ha estado dada por su vocación de antiguo paso a la región del actual Tolima y por estar en relativa cercanía a la ciudad de Bogotá” (ProColombia, 2014: 108).

El cambio de altura entre ambos tiene incidencia en diferencias climáticas y productivas, que establecen relaciones importantes entre ambas ciudades y consolidan la importancia de su conectividad.

El río Magdalena como primer eje estructurador del territorio, La navegación fluvial

La navegación por río tiene un periodo de auge breve desde inicios del siglo XIX hasta las tres primeras décadas del siglo XX. Es importante entender cómo la estructuración de las redes fluviales de transporte marca un momento inicial en la configuración de la ciudad de Girardot. De acuerdo con Santos, (1990) las técnicas estructuran el espacio. Para el caso de Girardot, las redes fluviales desarrolladas en el río estructuran los primeros asentamientos de la ciudad en su ribera.

Estos asentamientos iniciales, configurados a orillas del río, tuvieron un carácter portuario. El primer puerto, conocido como Puerto de las Canoas, funcionaba como punto de paso e intercambio comercial desde la época prehispánica:

“Antes de la llegada de los conquistadores existía, entre otros, un camino secundario de Tocaima hacia el sur, cruzando el Magdalena por donde hoy se encuentra la ciudad de Girardot. Así se deduce del hecho de que, en 1545, los hombres al mando de Martín Yáñez Tafur, subalternos del mariscal Hernán Venegas Carrillo, llegaron a un puerto del Magdalena que llamaron ‘de las canoas’, por donde los indígenas cruzaban el río; es decir, ellos ‘ya tenían establecido ese paso’. Este es el primer vínculo entre Girardot y el río. Allí está el germen de la futura ciudad.” (Alcaldía Municipal de Girardot, 2020: 10).

A partir de este pequeño puerto comercial indígena y punto de paso hacia Flandes, con el “Puerto de las Canoas”, nombre que también evidencia la escala inicial de la navegación en canoas, champanes y balsas, comienza a configurarse la ciudad-puerto que llegaría a ser Girardot. A principios del siglo XIX, el paso de las canoas se convierte en La Chivatera, los primeros asentamientos de vivienda se consolidan en la ribera del río. Estos primeros asentamientos evidencian la importancia del río como primer eje estructurador: “Este lugar toma importancia comercial, política y económica pues el desembarco de pertrechos y productos ponía de manifiesto ciclos de intercambio con Neiva y Purificación, poblaciones en un estado más avanzado de organización insurgente” (Banrep, 2025).

En 1823 aparece la primera embarcación a vapor, pero la navegación fluvial solo toma fuerza a partir de 1846, cuando el gobierno de Tomás Cipriano de Mosquera impulsa la navegación a vapor. En 1880 se conforma el Puerto de los Guamos, un punto importante de actividad comercial, especialmente del café. Con el creciente desarrollo de los puertos y de la ciudad-puerto hacia las primeras décadas del siglo XX, se establecen equipamientos cercanos al río, como la trilladora y el propio Puerto de los Guamos. Otras infraestructuras asociadas son los puentes: el primero en construirse es el Puente Real en 1882, seguido del Puente Mariano Ospina Pérez en 1923.

Aunque la condición portuaria de Girardot fue decisiva tanto para su consolidación inicial como para su posterior desarrollo industrial y moderno, es importante destacar que su navegación siempre fue fragmentada, pues el río Magdalena estaba dividido en dos tramos, Alto y Medio Magdalena, separados por el Salto de Honda. Con la llegada del ferrocarril y, posteriormente, de la vía Panamericana, la navegación fluvial perdió importancia. Además, su carácter fragmentado y las dificultades propias de la navegación evidenciaron con el tiempo su poca rentabilidad; así, hacia finales del siglo XX, los vapores del Magdalena dejaron de recorrer el río.

De acuerdo con Santos (1990), las técnicas crean ejes de desarrollo. En este sentido, el río puede interpretarse como la primera red que estructura el territorio, primero mediante la navegación en pequeña escala y luego mediante el desarrollo técnico de las embarcaciones a vapor. Posteriormente surgen las redes férreas y viales, que se superponen y consolidan un sistema de redes en la ciudad. Sin embargo, debido a la conectividad fluvial fragmentada, Girardot se convierte en un puerto de importancia regional, no nacional.

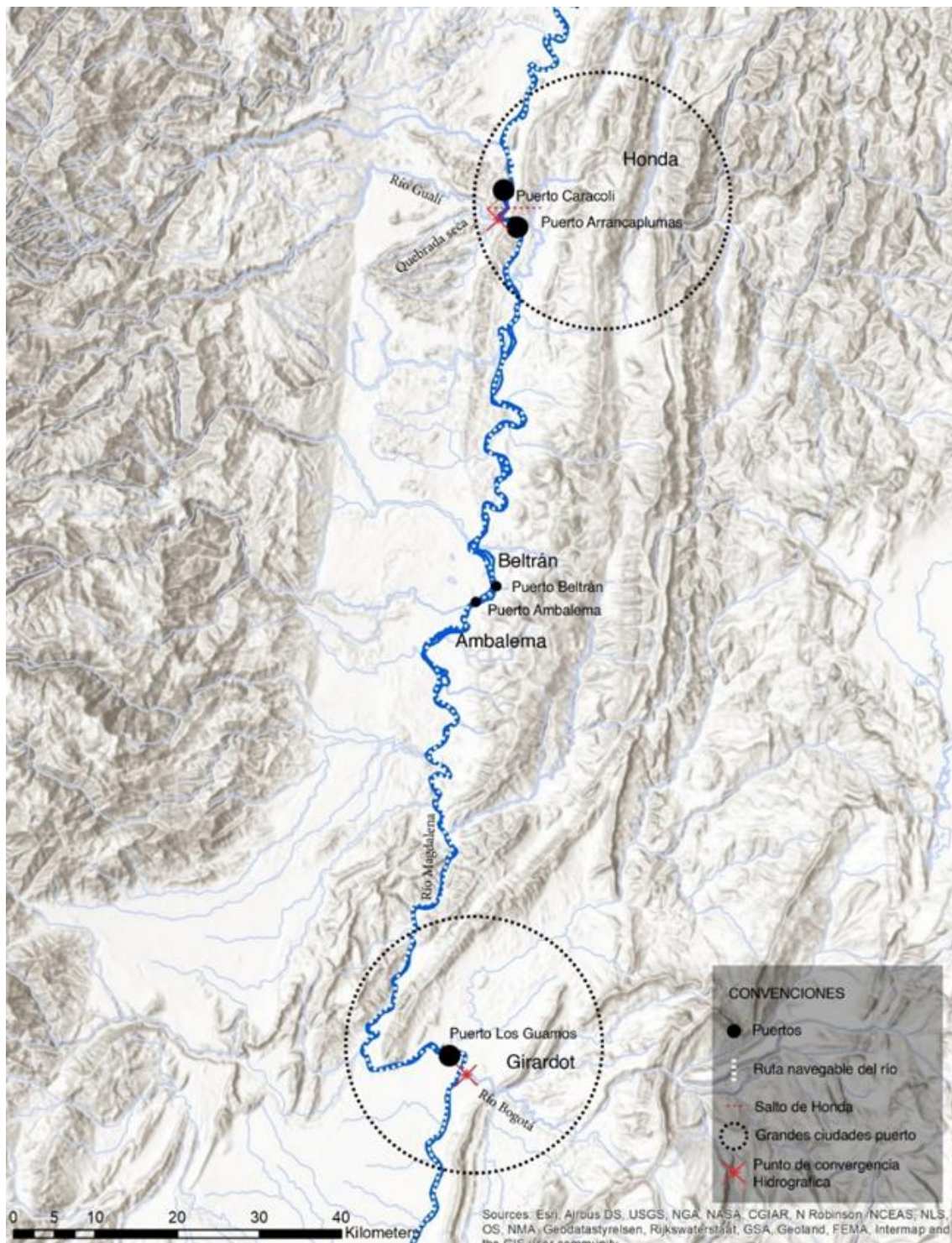


Fig.3. Cartografía de puertos del Medio Magdalena. Fuente: Elaboración propia.

Infraestructura ferrocarril, La segunda red que atraviesa el río

El Ferrocarril de Girardot constituyó una de las infraestructuras más significativas en la configuración territorial del departamento de Cundinamarca y en la articulación económica entre el altiplano (Bogotá) y el valle del río Magdalena. Su construcción, iniciada en la década de 1880 y concluida en los primeros años del siglo XX, representó la primera iniciativa técnica que permitió conectar la capital con los circuitos de comercio exterior. Como señala Primmer (2013), aunque se trató de una línea de ramal, su

relevancia radicó en que vinculó “la capital de la nación con el exterior, y las economías de clima caliente y frío de forma rápida y eficaz” (p. 17), lo que lo convierte en un microcosmos representativo del modelo ferroviario colombiano.

Durante las primeras décadas del siglo XX, el ferrocarril se consolidó como la vía más eficiente y económica para transportar bienes agrícolas y manufacturados entre Bogotá y el río Magdalena, principalmente vinculados a la exportación de café y al intercambio regional de mercancías. Entre 1910 y 1930, su incidencia trascendió el ámbito comercial, pues contribuyó a estructurar el territorio y a generar los primeros núcleos urbanos asociados al trabajo portuario y ferroviario, posteriormente ocupados por población obrera. No es casual que, hacia la década de 1930, el Ferrocarril de Girardot “llevaba veinte años como la forma más eficaz, rápida y económica tanto para el comercio internacional de Cundinamarca, como para el comercio interno del mismo” (Primmer, p. 36).

La línea férrea también configuró nuevas jerarquías espaciales, ya que actuó como eje articulador del territorio y transformó los patrones de ocupación urbana y rural. A lo largo de su trazado surgieron enclaves económicos e industriales, como Apulo, cuyo desarrollo estuvo estrechamente ligado al ferrocarril. Allí, la producción de cemento nacional se fortaleció por la ventaja comparativa que ofrecía el transporte ferroviario. Como explica Primmer, esta infraestructura incluso generó “un efecto de arancel” que favoreció la industria local frente al cemento importado, al reducir costos logísticos y mejorar la competitividad del producto nacional (p. 173).

En el caso de Apulo, la cementera no solo dinamizó la economía regional, sino que consolidó un asentamiento obrero estrechamente vinculado a su operación. Según Pachón (2025), la planta contaba con “un campamento con casino, enfermería, iglesia y servicios complementarios administrativos y recreativos para una capacidad de 100 trabajadores”, al tiempo que otorga viviendas a parte de sus empleados. Aunque la fábrica cerró en 1984, estas viviendas continúan habitadas por antiguos trabajadores y sus familias.

Desde el punto de vista territorial, el ferrocarril no debe entenderse únicamente como un medio de transporte, sino como una infraestructura generadora de espacio. Su trazado definió las primeras condiciones físicas y logísticas que posteriormente serían aprovechadas por la red vial. Como subraya Primmer, “el Ferrocarril de Girardot dio una ventaja a la construcción de carreteras en el departamento de Cundinamarca, porque el primer y más difícil paso en el desarrollo de la infraestructura ya se había logrado, siendo el tramo entre el río Magdalena y el altiplano” (p. 198). En este sentido, la vía férrea antecedió y posibilitó la construcción de la carretera, estableciendo una huella territorial que sería retomada décadas después por la carretera Panamericana.

La experiencia ferroviaria en Girardot, sin embargo, también evidencia las limitaciones del proyecto modernizador colombiano. A diferencia de Brasil o México, donde los ferrocarriles se consolidaron como redes nacionales, en Colombia su desarrollo fue fragmentario y de escala regional. Como señala Primmer, “fue la red de carreteras la que unió a las regiones del país con una red nacional en el caso colombiano, en vez del ferrocarril como en el caso brasileiro o mexicano” (p. 197). No obstante, dentro del contexto cundinamarqués, el Ferrocarril de Girardot desempeñó un papel estructurante tanto en la integración económica como en la configuración espacial.

En consecuencia, el ferrocarril debe entenderse como el precursor técnico y territorial de la modernización vial. Al establecer un corredor de conectividad y actividad económica, sentó las bases para la posterior expansión urbana y turística sobre ese mismo eje. Su influencia trascendió la fase industrial, pues la infraestructura ferroviaria configuró un territorio que, a mediados del siglo XX, sería reorientado por la carretera Panamericana hacia nuevas dinámicas de urbanización, recreación y turistificación, transformando de manera duradera el paisaje social y espacial de Girardot y su entorno.

En esta misma línea, los hallazgos de (Melo, 2015) refuerzan la lectura de Girardot como un nodo regional cuya consolidación urbana estuvo profundamente determinada por la articulación entre navegación fluvial, ferrocarril y decisiones políticas orientadas a fortalecer su función portuaria. La autora señala que “gracias al proyecto ferroviario y a las iniciativas políticas de establecer un nuevo puerto, el poblado empezó a crecer y a adquirir importancia comercial y cultural”, proceso que se intensificó tras la promulgación del decreto que ordenó la construcción del Ferrocarril de Girardot, momento a partir del cual comenzaron a instalarse fábricas y negocios vinculados a la dinámica exportadora. De manera complementaria, los cultivos de café y tabaco dinamizaron la economía local, mientras que infraestructuras clave como el primer puente colgante, construido entre 1882 y 1884, y posteriormente el puente ferroviario inaugurado en enero de 1930 sobre el río Magdalena, consolidaron a Girardot como un punto estratégico de conexión entre el altiplano, el valle del Alto Magdalena y los departamentos del Huila y Tolima. Melo identifica además que el periodo de mayor esplendor de la navegación fluvial, entre 1886 y 1935, dejó regalías significativas que se materializaron en obras urbanas como el Camellón del Comercio, evidenciando la traducción directa de las redes técnicas en la construcción del espacio urbano. Incluso tras la suspensión de la navegación por el río Magdalena, Girardot mantuvo su relevancia como “puerto terrestre”, lo que permitió que su desarrollo no se viera interrumpido, sino reorientado hacia su consolidación como centro de comunicaciones comerciales y destino de veraneo. Desde la década de 1930, esta condición se expresó en la construcción de hoteles emblemáticos como el Cisneros, San Germán, Celi y el Gran Hotel, al tiempo que, hacia mediados del siglo XX, la ciudad se afirmaba como centro de acopio del café de exportación, reforzando su vocación regional y su papel estructurante en el corredor Bogotá–Alto Magdalena (Melo, 2015, p. 24).

Por otra parte, el auge de los municipios puerto del Alto Magdalena no fue cronológicamente homogéneo. En este contexto, resulta pertinente introducir el caso de Honda como referencia comparativa, en tanto fue uno de los principales puertos fluviales del río Magdalena durante el siglo XIX. Sin embargo, hasta bien entrado el siglo XX, y de manera particular a partir de 1910 con la inauguración del ferrocarril Facatativá–Girardot, se produjo una reconfiguración significativa en las jerarquías territoriales de la región. La posibilidad de articular directamente el transporte fluvial con Bogotá a través de Girardot favoreció su consolidación como nodo estratégico, al tiempo que relegó progresivamente a Honda dentro del sistema portuario regional.

La siguiente cartografía permite evidenciar cómo la infraestructura ferroviaria operó como un dispositivo de reorganización territorial que redefinió las relaciones entre los asentamientos ribereños del Alto Magdalena. A este proceso se sumaron otras infraestructuras asociadas a la industrialización regional, cuyo auge tuvo lugar durante la

primera mitad del siglo XX y se prolongó, con distintas intensidades, hasta finales del mismo, periodo en el que comenzaron a cerrarse diversas trilladoras, fábricas y bodegas cuya actividad estaba directamente vinculada a la condición portuaria y al transporte férreo.

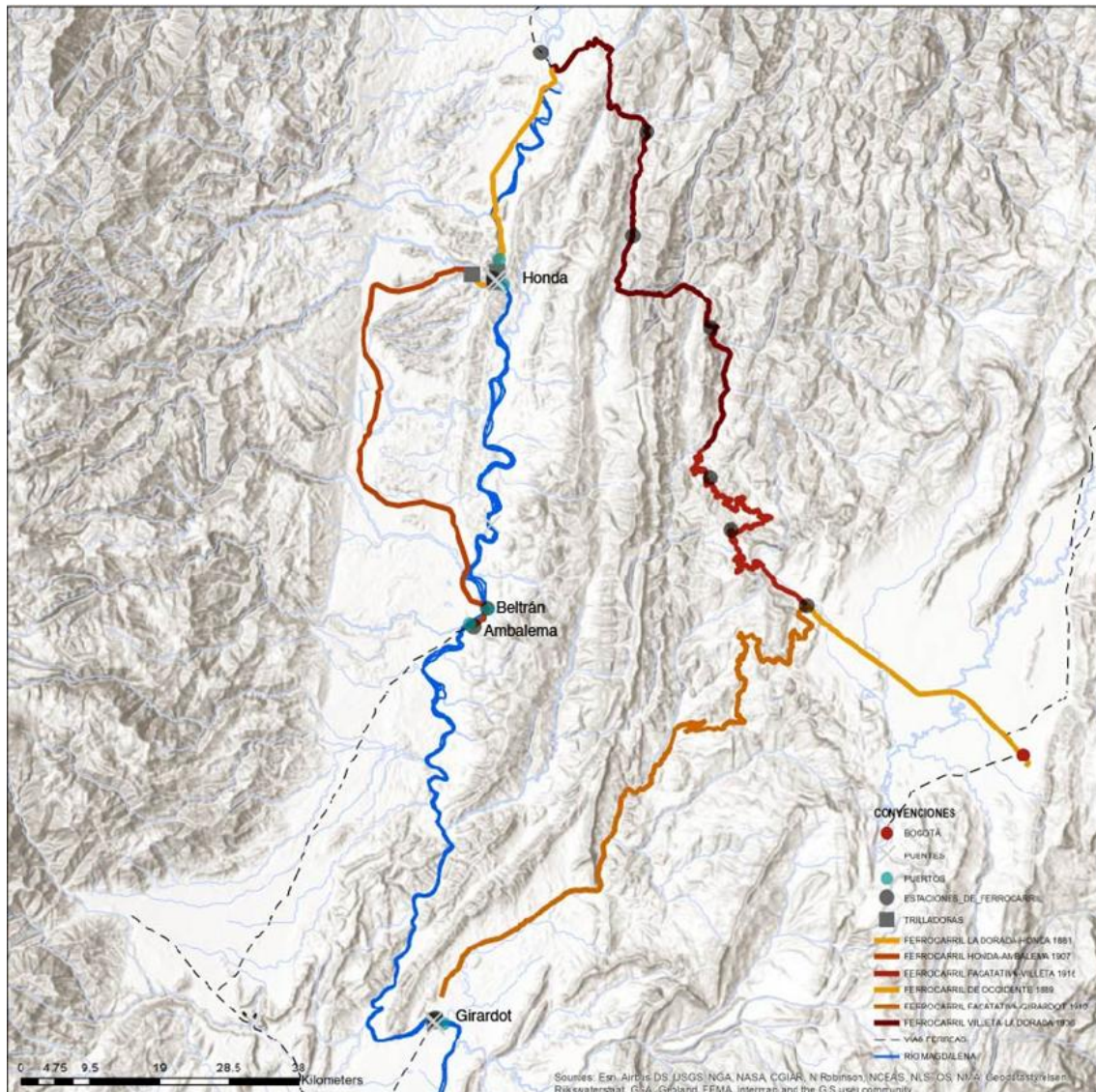


Fig.4. Construcción de ferrocarriles. Infraestructuras de la industrialización y modernidad. Elaboración propia

En este marco, se destacan infraestructuras productivas como las trilladoras de café localizadas en Girardot y Honda, así como otros equipamientos asociados al comercio y transporte de materias primas propias de la economía del Magdalena. Puertos, estaciones de ferrocarril, puentes y plazas de mercado modernas conformaron un sistema técnico integrado que sostuvo la industrialización regional y reforzó relaciones de jerarquía entre los distintos centros urbanos. Estas infraestructuras no operaron de manera aislada, sino como parte de una red que estructuró el territorio, organizó los flujos de mercancías y trabajo, y sentó las bases para las transformaciones urbanas y socio espaciales que marcarían el desarrollo posterior de Girardot y su entorno.



Fig.5. Puente Fluvial sobre el Río Magdalena. Fuente: <https://diariolaeconomia.com/regiones-y-fronteras/item/6521-girardot-ciudad-de-las-acacias-puerto-fluvial-e-inspiracion-para-la-moda.html?tmpl=component&print=1>

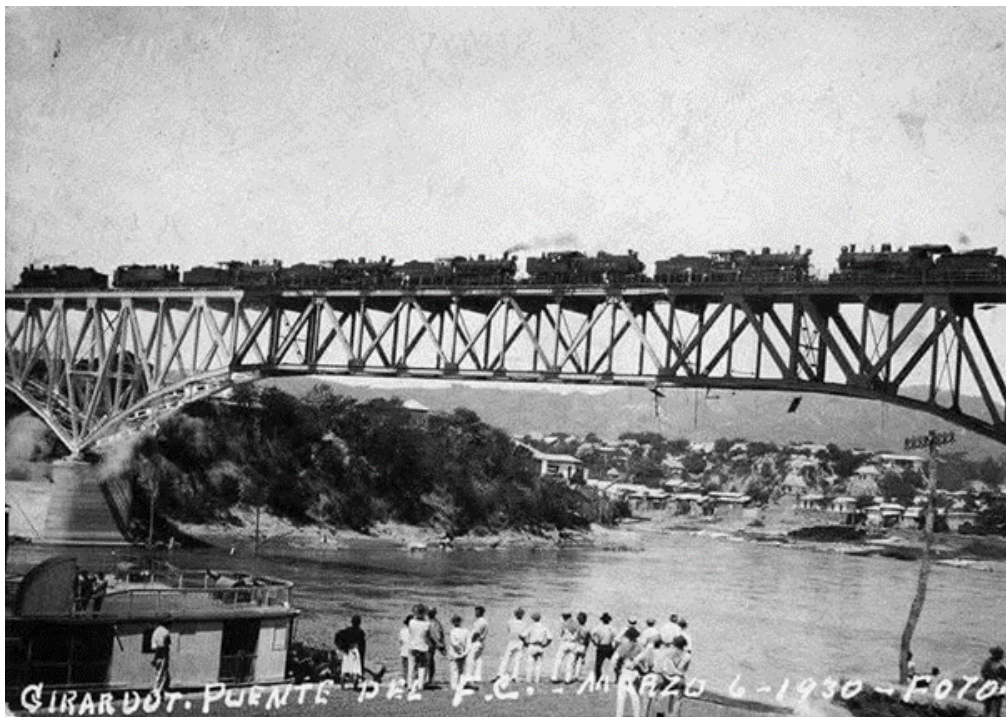


Fig.6. Puente Férreo desde el puerto. Fuente: <https://wikimapia.org/39029281/es/Puente-del-Ferrocarril-Rio-Magdalena-Parte-2#/photo/7212828>

La relación entre el río y el ferrocarril

La red ferroviaria y la navegación fluvial en Colombia nunca lograron una conectividad continua y homogénea a lo largo del río Magdalena. La navegación fluvial constituyó la red inicial, orientada a conectar el país y a sortear una geografía caracterizada por la cordillera. Sin embargo, accidentes geográficos en el río impedían una conectividad completa. En particular, a la altura de Honda, un accidente geográfico asociado a un cambio brusco de pendiente del río que genera rápidos y remolinos que impiden la navegación continua, fragmentando la red fluvial.

Tanto la red fluvial como la ferroviaria se desarrollaron, por lo tanto, de manera fragmentada. Ninguna de las dos logró, por sí sola, constituir una red plenamente integrada a escala nacional. En este contexto, el ferrocarril se superpuso a la red fluvial infraestructura complementaria, para salvar los tramos inconexos que la navegación fluvial no podía atravesar.

A fines del siglo XIX el mapa de los ferrocarriles en Colombia era un conjunto de tramos aparentemente inconexos. Y lo eran, si no fuera por era el río Magdalena, con sus vapores, la pieza que estructuraba todo el sistema. (Sanchez, 2025)

De este modo, el río Magdalena fue, en un principio, la principal arteria del sistema de transporte, mientras que los ferrocarriles sirvieron para conectar los tramos fluviales inconexos y posteriormente, con la capital, Bogotá.

La construcción del ferrocarril aparece con la intención de integrar a Bogotá a la red fluvial del río Magdalena. No se trataba únicamente de extender una línea férrea, con intenciones comerciales, sino también la intención de conectar la ciudad de Bogotá con un lugar cálido y con vocación para el veraneo.

El proceso de construcción de la línea fue prolongado por varios motivos:

En 1888 la línea llegó hasta Apulo y su prolongación fue difícil por la carencia de recursos económicos. Hubo que esperar hasta 1895 para la reanudación de su construcción que se extendió sólo 10 kms en doce años. Finalmente, en 1909 llegó a Facatativá y allí empalmó con el Ferrocarril de La Sabana. De esta manera se eliminó la mula en la cadena de transporte entre la Costa y Bogotá: se tomaba el tren de Puerto Colombia a Barranquilla, vapor de río hasta La Dorada, tren hasta Ambalema, vapor hasta Girardot y dos trenes más hasta Bogotá. Fue incorporado en 1953 a los Ferrocarriles Nacionales.” (Banco de la República, s. f.)

Sin embargo, esta articulación nunca logró consolidarse plenamente. Las dificultades topográficas, el declive de la navegación fluvial y, posteriormente, el deterioro de la red férrea impidieron su consolidación.

Centro: La red fluvial y las redes técnicas: nodos y ejes de crecimiento y su relación con la desigualdad

Lo primero fue el río, cómo germen inicial de lo que más tarde sería la ciudad de Girardot. En torno al río y al puerto fluvial comenzó a consolidarse un primer centro urbano, al tiempo que surgieron los primeros barrios obreros, como el barrio Buenos Aires. Posteriormente, con la incorporación de la red férrea, el crecimiento urbano se reforzó

sobre el mismo eje río–puerto–ferrocarril, profundizando una lógica de desarrollo vinculada a las infraestructuras de transporte.

En el caso del barrio Buenos Aires, su proximidad al río significó una vulnerabilidad ambiental, asociada a inundaciones y riesgos naturales. Por su parte, el barrio La Estación se configuró como un barrio obrero ligado directamente a la expansión de la industria y a la nueva red férrea, evidenciando cómo las infraestructuras técnicas no solo estructuraron el crecimiento urbano, sino también la localización social de la población trabajadora.

Desde esta perspectiva, y en diálogo con la teoría de Milton Santos respecto a las redes técnicas, las redes estructuran y condicionan el territorio, y es así como la desigualdad urbana no se expresa únicamente a través de un esquema clásico centro–periferia, en el que la periferia concentra las mayores carencias. Por el contrario, en Girardot se observa una configuración más compleja, en la que barrios cercanos al centro y a los principales nodos de articulación territorial presentan altos niveles de vulnerabilidad ambiental y social. Estos barrios funcionan como nodos atípicos de desigualdad, revelando cómo las redes técnicas, fluviales y ferroviarias, al mismo tiempo que impulsaron el crecimiento económico y la integración territorial, contribuyeron a producir desigualdades específicas en el espacio urbano.

Asimismo, en el centro de la ciudad se estableció el barrio Las Quintas, que, debido a su condición de mayor altura, respecto al río, tiene una ubicación más favorable, alejada de la ronda del río y de los desastres ambientales. Esta situación permitió la consolidación de un sector con mejores condiciones habitacionales, asociado a grupos sociales con mayores recursos. De este modo, en la propia centralidad urbana se superponen ejemplos contrastantes de desigualdad, donde conviven barrios burgueses, barrios obreros y los primeros asentamientos de la ciudad.

La carretera Panamericana y la consolidación de desigualdades residenciales en Girardot.

La construcción de la carretera Panamericana en Girardot, entre las décadas de 1930 y 1950, debe entenderse como parte de un proceso más amplio de continuidad infraestructural. Según Primmer (2013), el Ferrocarril de Girardot no sólo articuló la economía regional entre el altiplano y el río Magdalena, sino que abrió las condiciones físicas y logísticas para el posterior desarrollo de la red vial, al resolver el tramo más complejo del corredor entre Bogotá y el valle del Magdalena. Como señala el autor, “el Ferrocarril de Girardot dio una ventaja a la construcción de carreteras [...] porque el primer y más difícil paso [...] ya se había logrado” (p. 198).

Con su entrada en funcionamiento, la Panamericana amplió la escala de movilidad del corredor Bogotá–Girardot y fortaleció la accesibilidad automotriz en el departamento de Cundinamarca. Si el ferrocarril permitió la primera modernización regional, la carretera introdujo una lógica de movilidad más flexible, vinculada al automóvil, que posibilitó nuevos flujos turísticos emergentes. Esta transición coincide con lo que Milton Santos denomina la transformación del medio técnico, en la cual las nuevas infraestructuras

reorganizan la jerarquía de los lugares y producen un territorio más denso en flujos (Santos, 1990).

La carretera potenció la vocación turística que Girardot había adquirido desde la primera mitad del siglo XX. Aunque los hoteles y clubes más antiguos, como el Club Unión y el Hotel Tocarema, se consolidaron inicialmente gracias al ferrocarril, la Panamericana amplió el alcance y la intensidad de esta actividad, facilitando la llegada del turismo automotor. Este proceso reforzó una valorización diferenciada del territorio: sectores vinculados al ocio y posteriormente, a las segundas residencias recibieron mayores inversiones, mientras que los sectores populares quedaron progresivamente desplazados hacia localizaciones periféricas.

Este contraste puede observarse en los patrones de ocupación residencial: los barrios de veraneo como Las Quintas, un ejemplo temprano, anterior a la carretera y localizado cerca del trazado del ferrocarril, mantuvieron su centralidad histórica, mientras que nuevas áreas de recreación y vivienda de segunda residencia comenzaron a consolidarse en torno al corredor vial. Paralelamente, la construcción de barrios obreros siguió una lógica distinta. Mientras Buenos Aires y La Estación, surgidos entre 1920 y 1940, respondieron a la proximidad funcional con el ferrocarril y el puerto sobre el Magdalena, una segunda generación de urbanizaciones obreras apareció a mediados del siglo XX, entre ellas el barrio Kennedy, desarrollado en el marco de la Alianza para el Progreso. A pesar de sus mejores condiciones urbanas, Kennedy quedó fuera del frente de valorización impulsado por el corredor turístico y vial.

Desde la perspectiva de Lefebvre (1974), la carretera Panamericana contribuyó a la producción del espacio abstracto: un espacio orientado a la circulación que, al homogenizar, reorganiza y profundiza las desigualdades entre áreas valorizadas y áreas periféricas. En Girardot, la Panamericana reforzó esta lógica al consolidar un eje turístico-residencial de alto valor, al tiempo que los barrios obreros permanecieron al margen de esta dinámica, lo que acentuó la separación socioespacial entre ambos tipos de ocupación.

En síntesis, la Panamericana representó una segunda fase de modernización del corredor Girardot–Bogotá, sustentada sobre las huellas técnicas del ferrocarril y orientada hacia la movilidad automotriz. Su impacto territorial se manifestó tanto en la consolidación del turismo como en la profundización de las desigualdades urbanas, procesos que se analizarán más ampliamente en el apartado siguiente sobre redes técnicas y configuración de barrios.

En este mismo periodo, la consolidación de la carretera Panamericana coincidió con la aparición de una segunda generación de barrios de veraneo, entre los cuales se destaca El Peñón. A diferencia de Las Quintas, que se había localizado tempranamente en un área central y en relación directa con la línea férrea, El Peñón se emplazó deliberadamente en un área periférica del municipio, buscando condiciones de mayor aislamiento, control del entorno y contacto con el paisaje natural. Esta localización no responde a una lógica de marginación, sino a una estrategia residencial asociada al descanso, al ocio y a la diferenciación social, posible gracias a la accesibilidad automotriz que ofrecía el nuevo corredor vial. En este sentido, la periferia deja de ser sinónimo de desventaja y se convierte en un recurso espacial, habilitado por la infraestructura vial y por la disponibilidad del automóvil.

Este patrón puede leerse a la luz de lo planteado por Teresa Caldeira (2000), quien analiza la emergencia de formas de autosegregación residencial en las ciudades latinoamericanas, caracterizadas por la búsqueda de homogeneidad social, el control del acceso y la distancia respecto a la ciudad popular. Aunque El Peñón no responde estrictamente al modelo contemporáneo de las urbanizaciones cerradas, sí anticipa una lógica de separación socioespacial en la que la localización periférica y la dependencia de la movilidad privada no constituyen obstáculos, sino condiciones deseables para ciertos grupos sociales. Así, mientras los barrios obreros periféricos, como Kennedy, quedaron fuera de los circuitos de valorización turística y recreativa, barrios de veraneo como El Peñón se integraron funcionalmente a estos circuitos, reforzando una diferenciación residencial basada en el uso del suelo, la temporalidad de la ocupación y el acceso diferencial a la movilidad.

La coexistencia de estas dinámicas refuerza la idea de que la Panamericana no produjo una segregación simple por distancia al centro, sino una reorganización más compleja del espacio urbano, en la que distintos tipos de periferia adquirieron significados y valores contrastantes. En términos lefebvrianos, la infraestructura vial contribuyó a la producción de un espacio abstracto que, al priorizar la circulación y la accesibilidad selectiva, permitió la superposición de vulnerabilidades, centralidades desplazadas y enclaves de privilegio, profundizando las desigualdades residenciales en Girardot.

El análisis histórico se complementa con un ejercicio cartográfico que permite localizar espacialmente los barrios obreros y de veraneo en relación con las principales infraestructuras de transporte. La cartografía elaborada no busca únicamente representar la expansión urbana, sino evidenciar las relaciones entre redes técnicas, localización residencial y condiciones de vulnerabilidad y valorización. A partir de esta lectura espacial, se hace visible que la desigualdad urbana en Girardot no responde de manera lineal a un esquema centro-periferia, sino a una superposición de centralidades técnicas, riesgos ambientales y dinámicas diferenciadas de acceso a la movilidad y al suelo urbano.

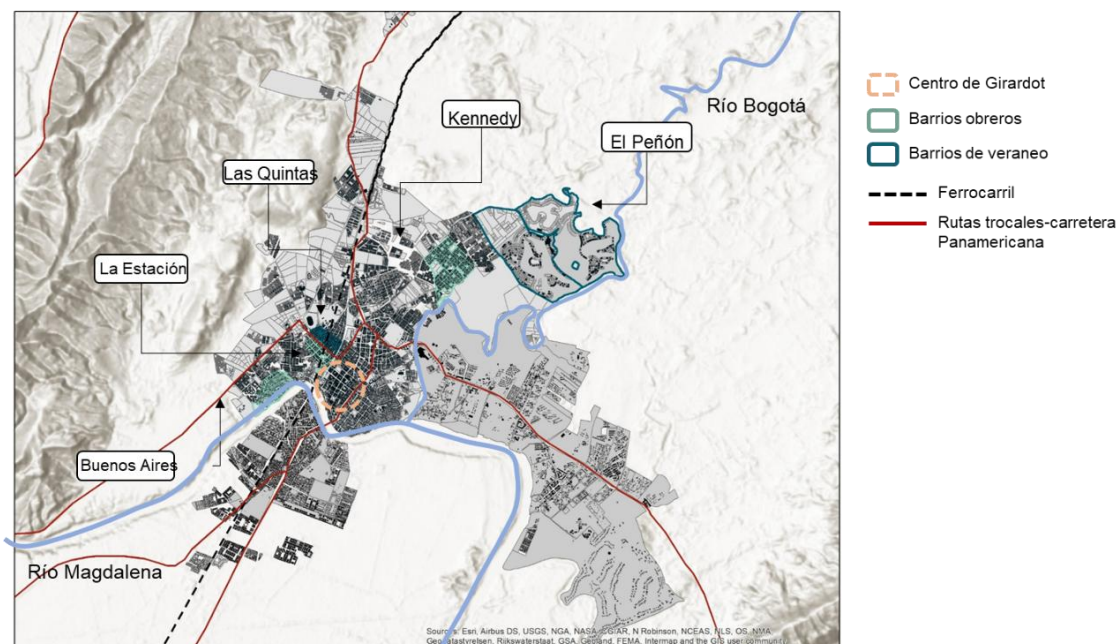


Fig.7. Cartografía de puertos y tramos del ferrocarril. Fuente: Elaboración propia.

La siguiente cartografía ubica espacialmente los barrios mencionados, con el propósito de ilustrar las condiciones espaciales que determinan las desigualdades residenciales entre ellos; en ese sentido, los barrios Buenos Aires y La Estación se localizan en áreas centrales del municipio, directamente asociadas a la estación del ferrocarril y al frente fluvial sobre el río Magdalena. Esta centralidad funcional contrasta con las condiciones de vulnerabilidad ambiental derivadas de su ubicación sobre la ronda del río, aspecto que incide de manera estructural en la calidad del hábitat.



Fig.8. Cartografía Barrio Buenos Aires. Fuente: Elaboración propia.



Fig.9. Cartografía Barrio La Estación. Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, la localización del barrio Las Quintas, visible en los mapas de ocupación temprana, evidencia una relación directa con el trazado ferroviario, pero una posición más favorable dentro del tejido urbano, al situarse fuera de las áreas de riesgo hídrico. Esta diferencia espacial temprana da cuenta de una desigualdad que no se expresa por la distancia al centro, sino por la combinación entre accesibilidad técnica y condiciones ambientales del emplazamiento.



Fig.10. Cartografía Barrio Las Quintas. Fuente: Elaboración propia.

Periferia: Expansión de la ciudad en la segunda mitad del Siglo XX

En contraste, la cartografía correspondiente a mediados del siglo XX muestra cómo el barrio Kennedy se implanta en una posición periférica respecto al núcleo histórico, reflejando el desplazamiento progresivo de la vivienda obrera hacia áreas externas al frente de valorización turística. Aunque el barrio incorpora mejores estándares urbanísticos, su localización lo sitúa por fuera del eje económico asociado a la movilidad recreativa y a la valorización del suelo impulsada por la carretera Panamericana.

Fig.11. Cartografía Barrio Kennedy. Fuente: Mapas Colombia



Fig.12. Cartografía Barrio Kennedy. Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, a diferencia de los primeros barrios de veraneo, emplazados en áreas centrales y vinculados directamente al trazado del ferrocarril, El Peñón se desarrolla por fuera del núcleo urbano tradicional, en un sector de baja densidad y con mayor proximidad a áreas naturales, en este caso, la proximidad con el río Bogotá. El siguiente mapa muestra cómo su emplazamiento se articula principalmente a través de la red vial, condición que refuerza la dependencia del automóvil y la separación funcional respecto a los barrios de vivienda permanente. Esta localización no responde a un proceso de expansión espontánea, sino a una decisión territorial asociada al descanso y a la búsqueda de aislamiento, lo que permite interpretar a El Peñón como un antecedente temprano de formas de residencia de veraneo periférica y de auto segregación socioespacial. La lectura cartográfica, en este sentido, pone de manifiesto cómo la accesibilidad vial reconfigura el valor del suelo y habilita patrones residenciales diferenciados, que contribuyen a la fragmentación del territorio urbano.



Fig.13. Cartografía Barrio El Peñón. Fuente: Google Earth Pro

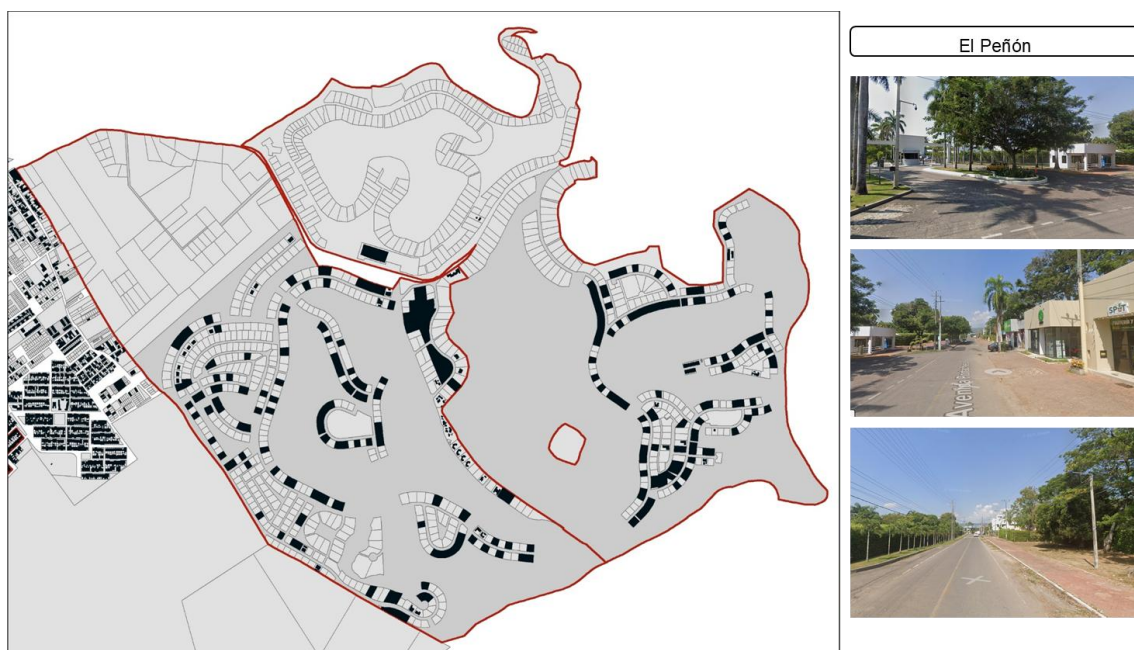


Fig.14. Cartografía Barrio El Peñón. Fuente: Elaboración propia.

Conclusiones

El río Magdalena constituyó el primer elemento estructurador del territorio sobre el cual se configuró Girardot. En torno al paso fluvial conocido inicialmente como La Chivatera, denominado por los españoles como “El Paso de Flandes”, se consolidaron los primeros asentamientos ribereños, entre ellos Puerto Montero, Puerto Mongüí y Buenos Aires,

considerados el germen urbano de la ciudad. Estos poblamientos tempranos evidencian una relación directa entre infraestructura fluvial, intercambio comercial y ocupación del suelo, en la que el río operó como soporte técnico y espacial del crecimiento inicial.

Precisamente, asociado al desarrollo en la ribera del río, aparece el asentamiento de Buenos Aires, que posteriormente se consolidaría como uno de los primeros barrios obreros. Con la aparición del ferrocarril a finales del siglo XIX y la expansión temprana de la ciudad, surge un segundo eje estructurador a partir del cual se desarrollan otros barrios obreros, como el Barrio La Estación. Estos barrios forman parte de un momento fundacional de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XIX.

Posteriormente, el desarrollo de equipamientos asociados a la industria y al turismo dieron lugar a un espacio central en el cual surgen barrios de veraneo como el Barrio Las Quintas. Esta etapa del desarrollo de la ciudad coincide con la época del auge turístico e industrial de Girardot, donde se consolida, tras una etapa fundacional, un centro turístico y de equipamientos asociados al comercio, como el Hotel Tocarema, el Club Unión, el Camellón del Comercio y la Plaza de Mercado Leopoldo Rother, entre otros.

Si bien el enfoque de este estudio se circunscribe al período comprendido entre finales del siglo XIX y la segunda mitad del XX, resulta pertinente señalar que las lógicas socioespaciales identificadas mantienen resonancias claras en el territorio contemporáneo. El caso de Ricaurte, municipio conurbado con Girardot, constituye un ejemplo paradigmático: desde inicios del siglo XXI, este municipio ha experimentado una rápida expansión de proyectos de vivienda turística y condominios de segunda residencia dirigidos a sectores medios y altos, en estrecha relación con la accesibilidad vial del corredor Bogotá–Girardot. Este proceso prolonga y amplifica las dinámicas históricas de diferenciación espacial que aquí se analizan, pues reproduce la valorización selectiva de ciertos suelos, aquellos asociados al ocio, al clima cálido y a la conectividad vehicular, mientras desplaza a las poblaciones locales y tensiona el acceso al suelo urbano para la vivienda permanente. Teniendo en cuenta además que, el aumento en los suelos urbanizados con segundas residencias, necesariamente implica la reducción de los suelos cuya vocación anteriormente era agrícola. En este sentido, Ricaurte funciona como un fenómeno prospectivo que evidencia la vigencia de los patrones señalados por Lefebvre: la producción del espacio continúa orientándose hacia la expansión del “espacio abstracto”, donde la lógica turística y de acumulación redefine centralidades, reconfigura periferias y profundiza desigualdades históricas en la región del Alto Magdalena.

Siguiendo a Milton Santos, las redes técnicas no sólo estructuran el territorio, sino que producen usos diferenciales del espacio. En Girardot, el centro se configuró como un espacio densamente atravesado por infraestructuras: río, puertos, ferrocarril y equipamientos, que concentraron flujos, trabajo y actividad económica, pero también riesgos ambientales y condiciones de vulnerabilidad en zonas específicas cercanas al río. Barrios obreros como Buenos Aires y La Estación, localizados en áreas centrales y estratégicas desde el punto de vista funcional, evidencian que la centralidad no implicó necesariamente mejores condiciones de habitabilidad. De este modo, el centro se convirtió en un nodo de importancia económica y simultáneamente como un escenario de

desigualdad socioespacial, que ,de acuerdo a la teoría de Santos, las redes técnicas, estructuran, pero también jerarquizan y fragmentan el territorio.

El análisis histórico y cartográfico realizado permite observar que el esquema centro–periferia señalado por Lefebvre no se manifiesta en Girardot de manera lineal, sino mediante configuraciones sucesivas y superpuestas. En una primera fase, hacia inicios del siglo XX, los barrios Buenos Aires, de carácter obrero, y Las Quintas, asociado al veraneo temprano, se localizaban ambos dentro del centro urbano. No obstante, su ubicación en ese centro no implicaba igualdad: Buenos Aires se implantó sobre la ronda del río, en relación directa con el puerto fluvial y la estación del ferrocarril, lo que garantizaba proximidad funcional al trabajo, pero también lo dejaba expuesto a las vulnerabilidades hidrológicas del Magdalena. Las Quintas, aunque también vinculada al corredor férreo, se situaba en un sector más estable, elevado y saludable, mostrando que, incluso dentro del centro, operaban diferenciaciones socioespaciales tempranas. Esta heterogeneidad coincide con lo señalado por Lefebvre cuando afirma que “la centralidad no es homogénea: se distribuye, se fragmenta y se reparte según las fuerzas sociales que la producen” (La producción del espacio, 1974), revelando que el centro urbano ya estaba atravesado por jerarquías.

En una segunda fase, a mediados del siglo XX, la lógica espacial se transforma: el barrio Kennedy, producto de los programas de vivienda de la Alianza para el Progreso, se desarrolla en posición periférica, incorporando mejores estándares urbanos pero manteniendo una ubicación marginal respecto de las áreas de mayor valorización. Paralelamente, el barrio El Peñón, un enclave turístico para sectores medios y altos, también se localiza en la periferia, aunque por razones distintas: se trata de una periferia elegida, resultado de una búsqueda de amenidades ambientales y de un proceso de autosegregación, donde la distancia no constituye un obstáculo debido a la creciente accesibilidad vehicular. Aquí se observa lo que Lefebvre describe como la proliferación del “espacio abstracto”: un espacio producido para garantizar la circulación y la valorización del capital, que “homogeneiza las formas pero intensifica las diferencias” al redistribuir usos y grupos sociales según las lógicas de mercado.

Así, la periferia en Girardot adquiere un carácter ambivalente: es simultáneamente destino obligado para la vivienda obrera y escenario estratégico para las urbanizaciones turísticas y de ocio, lo que complejiza la lectura lefebvriana de la desigualdad urbana. No se trata de una simple dicotomía centro–periferia, sino de un proceso donde las redes técnicas, primero el ferrocarril y luego la carretera Panamericana, reconfiguran de manera dinámica la localización, las jerarquías y las oportunidades del territorio, produciendo desigualdades que se actualizan y se desplazan con cada nueva infraestructura.

La siguiente línea de tiempo sintetiza los principales hitos urbano-arquitectónicos analizados a lo largo del artículo, poniendo en relación los procesos de construcción de infraestructuras de transporte, la consolidación de actividades productivas y turísticas, y la configuración de los distintos tipos de ocupación residencial en Girardot. Más que una cronología exhaustiva, la línea de tiempo permite visualizar la superposición y continuidad de las redes técnicas, fluviales, ferroviarias y viales, y su incidencia en la reorganización territorial y en la producción de desigualdades urbanas, especialmente a lo largo del siglo XX.

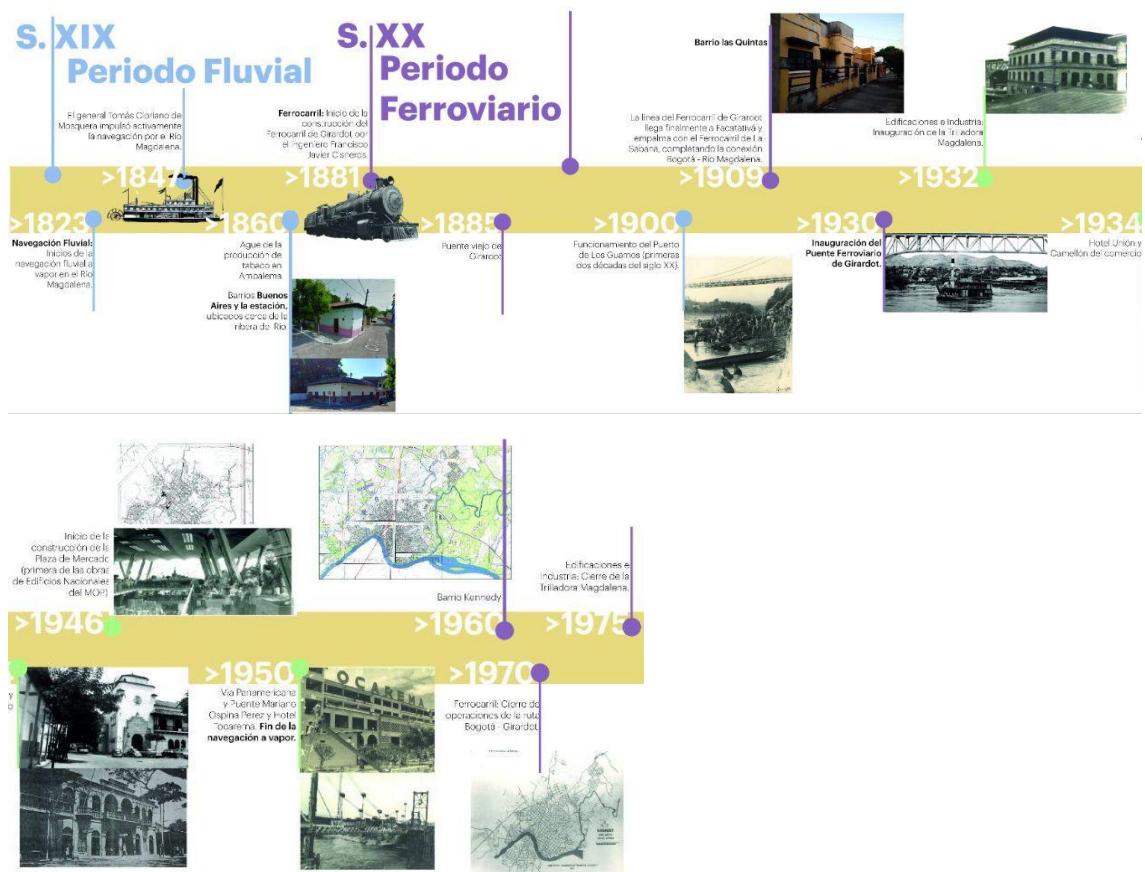


Fig.15. Línea de tiempo. Fuente: Elaboración propia.

Bibliografía:

Alcaldía Municipal de Girardot. *Reseña histórica de Girardot*. Girardot: Alcaldía Municipal de Girardot, 2020.

Caldeira, Teresa Ciudad de muros: Crimen, segregación y ciudadanía en São Paulo. Editorial Gedisa, 2007.

Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. París: Anthropos, 1974.

Melo, Sandra. Memorias y Patrimonio del Tren de Girardot. El itinerario como alternativa de sostenibilidad del conjunto patrimonial. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2025.

Pachón Bustos, Nicolás. *Resignificación de un caso de patrimonio industrial en ruina teniendo como objetivo su protección y conservación: conjunto industrial cementera Diamante, municipio de Apulo, Cundinamarca*. Tesis de Maestría en Conservación del Patrimonio Inmueble, Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2025.

Primmer, Andrew Thomas. *Historia económica del ferrocarril de Girardot: un estudio del desarrollo económico regional, 1910–1930*. Trabajo de grado (Maestría en Historia), Universidad de los Andes, Bogotá, 2013.

ProColombia. “Girardot”. En *Guía de inversión en departamentos de Colombia*. Bogotá: ProColombia, 2014, p. 108.

Sánchez, Efraín. *El río Magdalena en el siglo XIX: la “espina dorsal de Colombia”*. Bogotá, 2022.

Santos, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996 [1.^a ed. 1990].

Banco de la República. *Ferrocarril de Girardot (1881–1909). Ruta: Girardot–Apulo–Facatativá (empalma con el Ferrocarril de La Sabana)*. Bogotá: Banco de la República, s. f.