



## Expansión urbana, ferrocarril y segregación social en Picalaña. Ibagué, Colombia

Lizeth Vanessa Bustos Velasco (\*)  
Andrés Ernesto Francel Delgado (\*\*)

ARK CAICYT: <http://id.caicyt.gov.ar/ark:/s24690732/thva4giik>

### Resumen

*La estación del ferrocarril de Picalaña tiene cien años de existencia. A su alrededor se ha generado un proceso de expansión urbana que condujo al fenómeno de conurbación. Se estudiaron sus dinámicas a través de la verificación de las tesis de Borsdorf, la generación de árboles de problemas, definición de categorías y variables, el análisis normativo y la cartografía analítica. Se hallan graves deficiencias de los sistemas de información y cifras oficiales, que impiden la toma acertada de decisiones. Además, se presentan los problemas de segregación asociados a la urbanización informal de las periferias, la indiferencia gubernamental, el privilegio a la industria inmobiliaria y la discriminación operada a través del suministro de servicios públicos y las redes de transporte.*

**Palabras clave:** Expansión urbana; Ferrocarril; Políticas públicas; Planeación; Segregación.

### Urban expansion, railway and social segregation in Picalaña. Ibagué, Colombia

#### Abstract

*The Picalaña railway station is one hundred years old. Around it, a process of urban expansion has been generated that led to the phenomenon of conurbation. Its dynamics were studied through the verification of Borsdorf's theses, the generation of problem trees, definition of categories and variables, normative analysis and analytical cartography. There are serious deficiencies in the information systems and official figures, which prevent correct decision-making. In addition, segregation problems associated with the informal urbanization of the peripheries, government indifference, privilege to the real estate industry and discrimination operated through the provision of public services and transportation networks are presented.*

**Key words:** Urban expansion; Railway; Public policies; Planning; Segregation.

(\*) Magíster en Urbanismo (Universidad del Tolima), ingeniera civil (Universidad Cooperativa de Colombia). Profesora asistente de la Universidad del Tolima. Grupo de investigación en Historia, Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Colombia. Email: [lvbustosv@ut.edu.co](mailto:lvbustosv@ut.edu.co) ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4969-0693>

(\*\*) Posdoctorado en arte y arquitectura (Universidad Central de Venezuela), doctor en historia (Universidad Nacional de Tres de Febrero), magíster en historia (Universidad Nacional de Tres de Febrero), Arquitecto (Universidad de Ibagué). Profesor titular de la Universidad del Tolima, Colombia. Email: [aefranceld@ut.edu.co](mailto:aefranceld@ut.edu.co) ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3249-3191>



## Expansión urbana, ferrocarril y segregación social en Picafeña. Ibagué, Colombia

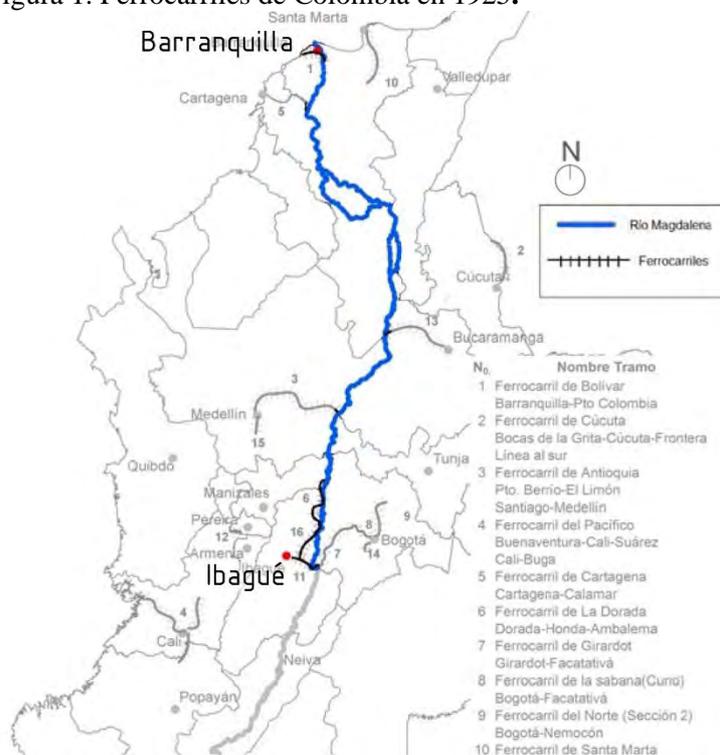
### Introducción

La expansión urbana derivada de la presencia de los ferrocarriles, corresponde a una forma lineal y espontánea que acentuó las divisiones sociales, pues las estaciones se ubicaron en las periferias, debido a la estridencia y los vapores generados por la maquinaria (Borsdorf, 2003; Gutiérrez, 2002; Gonzalez Calle, Cultura, identidad y territorio, 1999; Herrea, Olivares, & Pecht, 1976). Como consecuencia, generaron nuevos centros poblados autoconstruidos, alejados de los centros históricos y dependientes de las dinámicas del ferrocarril (Ibarra Deras & Becerril Sánchez, 2019; López Lara, 2005).

El ferrocarril trajo consigo tres elementos básicos: la estación, las vías y la maquinaria. Las estaciones se establecieron cada diez o quince kilómetros, con el propósito de administrar la producción agrícola mediante las estaciones de carga de productos y para el mantenimiento de la maquinaria ferrocarrilera (Patiño, 1990). Son uno de los símbolos del desarrollo, junto a los correos y los telégrafos (Arango, 1989) y marcaron hitos de la incorporación tecnológica y estética en Latinoamérica a finales del siglo XIX y principios del XX (Fernández, 2014). La línea del ferrocarril se comporta como un elemento vertebrador del crecimiento urbano y, simultáneamente, como una barrera que dificulta la conexión entre los fragmentos de ciudad a su alrededor (Francel, 2017), al punto de considerarse como cicatrices (Xolalpa, 2015).

En Colombia, hacia 1787 se inició la apertura de caminos para la red férrea (Mejía, 1998). En 1893 se proyectó e inició la construcción Ferrocarril del Tolima, partiendo desde el puente de Girardot en el río Magdalena, hasta Ibagué (Biblioteca virtual Banco de la República, 2021). En 1926 se construyó la estación Pedro Nel Ospina, ubicada en la calle 19 de Ibagué, luego demolida y convertida en la Terminal de Transportes (Francel, 2013). Hacia 1938 la red ferroviaria en Colombia presentó su apogeo y logró un progreso considerable en la comunicación interna del país (Goueset, 1998) [Figura 1].

Figura 1. Ferrocarriles de Colombia en 1925.



Fuente: Meisel Roca, Ramírez, y Jaramillo (2014, pág. 26).

## Lizeth Vanessa Bustos Velasco y Andrés Ernesto Francel Delgado

En 1918, la línea férrea llegó al sector de Picaleña de Ibagué (Niglio, 2016), actualmente ubicada en la calle 145, cuyo diseño se atribuye a Pedro Uribe Gauguin, decano de la facultad de matemáticas e ingeniería de la Universidad Nacional y coordinador de varias líneas del ferrocarril a nivel nacional (Biblioteca virtual Banco de la República, 2021; Francel-Delgado, 2019). En 1982, como consecuencia de la crisis ferrocarrilera, la estación de Picaleña fue abandonada definitivamente y un grupo de familias en condición de pobreza extrema ocuparon las instalaciones (Niglio, 2016). A partir de 2019 se realizó la valoración de la estación y un trabajo social que permitió su recuperación, restauración y nominación a la Bienal Nacional de Arquitectura [Figura 2].

Figura 2. Estación del ferrocarril de Picaleña en 1982, 2000, 2020 y 2022.



Fuente: Fotografías 1982 y 2000 El cronista. Periodismo de análisis y opinión de Ibagué y el Tolima (2019); fotografía 2020 la estación de Picaleña después de la restauración Pinilla, Carlos (2022) y fotografía 2022 fuente propia.

Picaleña era una zona rural a principios del siglo XX y la construcción de la estación del ferrocarril promovió un asentamiento espontáneo que se ha consolidado durante un poco más de un siglo, con particularidades sociales y económicas (Niglio, 2016). Hacia las décadas de 1940 y 1950 se presentaron conformaciones de caseríos que dieron lugar a la vereda Picaleña (Alcaldía de Ibagué, 2019). En la década de 1960 el sector de Picaleña se convirtió en corregimiento y a partir de 1970 recibió la categoría de barrio, anexándose a la periferia de la ciudad (Alcaldía de Ibagué, 2019). A partir de esta anexión, la industria inmobiliaria ha generado nuevos barrios de grandes dimensiones, con problemáticas de accesibilidad a transporte, servicios públicos, equipamientos y fuentes de trabajo [Figura 3].

Figura 3. Expansión urbana en el sector de Picaleña durante 1984, 1999 y 2021.



Fuente: Elaboración propia sobre imágenes de *Google Earth*.

En este contexto, se decidió analizar el sector de Picaleña para caracterizar los elementos, las circunstancias y las influencias que han producido como resultado la expansión urbana alrededor de la primera estación del ferrocarril de Ibagué. Igualmente, se busca explicar las causas y efectos de este fenómeno para proporcionar un sistema que permita comprender la realidad del sector y generar un modelo de desarrollo más cercano a la realidad del objeto de estudio.

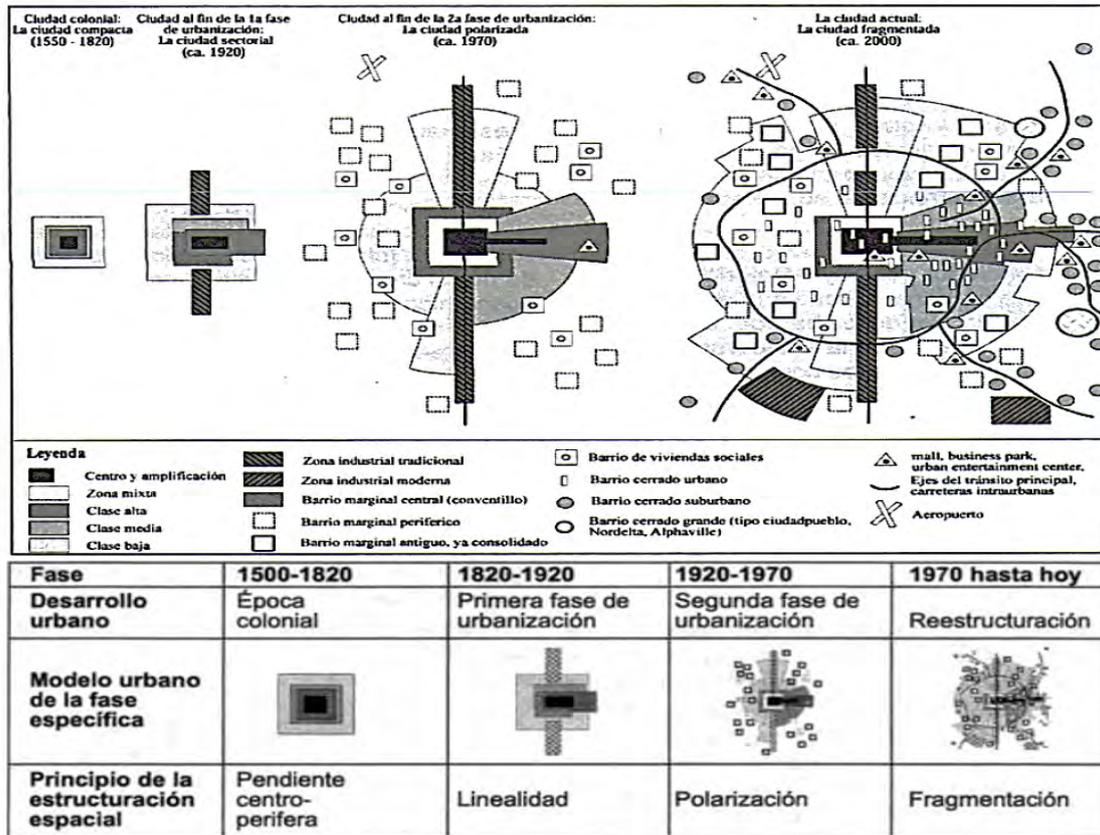
### ***La tesis de Borsdorf***

En América Latina, la expansión urbana tiene características similares derivadas de su historia compartida (Herrea, Olivares, & Pecht, 1976), por lo que Borsdorf (2003) ha identificado cuatro momentos. El primero es la ciudad colonial que va desde la invasión europea hasta 1820. La segunda es la ciudad sectorial, considerada como la primera gran fase de crecimiento urbano, influido fuertemente por la inmigración europea y se extiende hasta 1920. La ciudad polarizada está marcada por el éxodo rural y la migración interna hacia 1970 y la ciudad fragmentada o la ciudad contemporánea alrededor del año 2000, que se caracteriza por

una nueva forma de separación de funciones y elementos socio-espaciales, ya no - como antes- en una dimensión grande (ciudad rica-ciudad pobre, zona habitacional-zona industrial), sino en una dimensión pequeña. Elementos económicos y barrios habitacionales se dispersan y mezclan en espacios pequeños: urbanizaciones de lujo se localizan en barrios muy pobres; centros de comercio se emplazan en todas partes de la ciudad; barrios marginales entran en los sectores de la clase alta. Este desarrollo se hace posible solamente a través de muros y cercos, barreras con que se separan y aseguran contra la pobreza las islas de riqueza y exclusividad. por la formación de estructuras de nodos fragmentados que hoy son las más notables en el perímetro urbano (Borsdorf, 2003).

Para el caso de la primera fase de urbanización, o ciudad sectorial, la estructura espacial corresponde a una forma lineal, influenciada principalmente por la circulación del ferrocarril y acentúa las divisiones entre el centro y la periferia, por lo que deriva en la ciudad polarizada, que se caracteriza por la industrialización rápida alrededor de las líneas ferroviarias y, posteriormente, de las autopistas. A su alrededor se generan barrios de clase baja y grupos marginales que solucionan sus problemas habitacionales mediante la autoconstrucción. La línea del ferrocarril se comporta como un elemento vertebrador de la trama urbana que gravita alrededor de la estación [Figura 5].

Figura 4. El Modelo del desarrollo estructural de la ciudad latinoamericana.

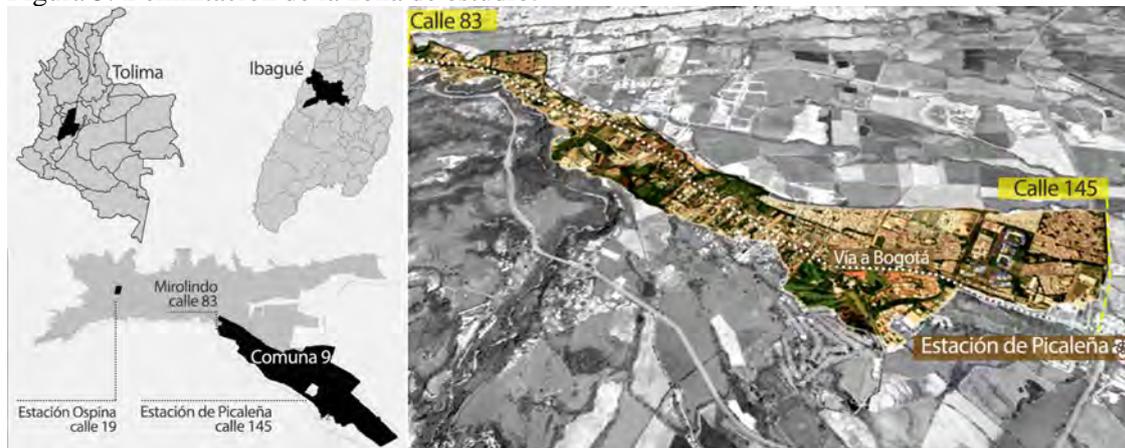


Fuente: Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana.

**Materiales y Métodos. Delimitación del área de estudio**

Ibagué está conformada por 13 comunas. El sector de Picalaña hace parte de la comuna nueve, que se encuentra en el extremo suroriental de la ciudad. Es la comuna con mayor extensión, conformada por 85 barrios y un área de aproximada de 1068 hectáreas, que representan el 23,9% de la zona urbana (Monumentos de Ibagué, 2008-2021). Para su análisis, se seleccionó específicamente el corredor entre el sector de Mirolindo en la calle 83 y la estación de Picalaña en la calle 145, longitudinal a la vía que conduce a Bogotá [Figura 4].

Figura 5. Delimitación de la zona de estudio.



Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes de Google Earth.

**Marco Normativo**

Se analizaron las políticas de planeación urbano-regionales implementadas entre los años 2000 y 2020. Se abordó el acuerdo 116 de 2000 del Consejo Municipal de Ibagué por medio del cual se establece el primer Plan de Ordenamiento de Ibagué como principal instrumento de planificación del territorio. Además, el decreto 1000-823 de 2014 de la Alcaldía de Ibagué, pro el que se adopta la revisión y ajuste Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué. Finalmente, los planes de desarrollo de la comuna nueve de los años 2012, 2016 y 2019, formulados por la Alcaldía de Ibagué.

**Definición de variables**

Se determinaron las definiciones conceptuales, indicadores, unidades de medidas técnicas e instrumentos. Las variables buscan una interpretación de las condiciones actuales del sector con base en los datos disponibles y aquellos que se debían recolectar para generar una lectura multidimensional. Se determinaron tres categorías de análisis: demografía, ordenamiento del territorio e infraestructura de servicios públicos. Para cada categoría de análisis se determinaron las variables e indicadores, como se describe a continuación.

La *categoría de demografía* expresa el incremento anual de las poblaciones, un fenómeno natural, producto de la diferencia entre las tasas de natalidad y las de mortalidad general, mientras que el crecimiento exponencial añade el aporte de la migración (Ministerio de Salud y Protección Social, 2020). Se toma como variable de análisis la densidad poblacional, densidad neta y densidad de población flotante, calculadas mediante la relación de habitantes por metro cuadrado [Tabla 1].

Tabla 1. Categoría de análisis Demografía. Definición de variables, técnica e instrumento

| Variable                    | Definición conceptual                          | Indicador                                     | Unidad de Medida   | Técnica                  | Instrumento        |
|-----------------------------|--|---|--------------------|--------------------------|--------------------|
| <b>Densidad poblacional</b> | Promedio crecimiento anual de la huella urbana | Tasa de crecimiento anual de la huella urbana | de %               | Análisis de documentos   | Matriz de análisis |
|                             | Personas que viven en el área urbanizada       | Densidad (neta) de la población urbana        | Hab metro cuadrado | * Análisis de documentos | Matriz de análisis |
|                             | Población flotante                             | Densidad de la población flotante             | Hab metro cuadrado | * Análisis de documentos | Matriz de análisis |

Fuente: Elaboración propia.

La categoría de *ordenamiento del territorio*, tiene por objeto “orientar el desarrollo sostenible del territorio” (Departamento Nacional de Planeación, 2017). Se definieron cuatro variables de análisis: planificación del uso del suelo, segregación socio espacial, espacio público y patrimonio. Los indicadores corresponden a la existencia e implementación activa de un plan de uso del suelo, asentamientos informales, urbanización planificada, relación de hogares por número de viviendas, espacios públicos por cada 100.000 habitantes, existencia de equipamientos recreativos como parques, plazas y plazoletas e identificación de Bienes de Interés Cultural [Tabla 2].

Tabla 2. Categoría de análisis Ordenamiento del territorio- definición de variables, técnica e instrumento

| Variable                               | Definición conceptual                       | Indicador                               | Unidad de Medida              | Técnica   | Instrumento                               |
|--|---|---|-------------------------------|---|---|
| <b>Planificación del uso del suelo</b> | Plan uso de suelo                           | Implementación de plan de uso del suelo | Implementación<br>Sí/No       |   | Matriz de análisis, revision cartográfica |
| <b>Segregación socio espacial</b>      | Identificación asentamientos informales     | Viviendas en asentamientos informales   | %                             |   |   |
|  | Densidad urbanización planificada           | Numero de construcciones /uso           | Numero de construcciones /uso |   |   |
|  | Relacion de Hogares *numero de viviendas    | Déficit de vivienda                     | de %                          | Análisis de documentos POT y plan de desarrollo | Matriz de análisis                        |
| <b>Espacio Público</b>                 | Espacio público por cada 100.000 habitantes | Area por habitante                      | por M <sup>2</sup> *hab       |   |   |
|  | Equipamiento recreativo                     | Existencia del equipamiento recreativo  | Implementación                |   |   |
|  | Parques, plazas y plazoletas                | Parques, plazas y plazoletas            | Sí/No                         |   |   |
| <b>Patrimonio</b>                      | Patrimonio                                  | Bienes patrimoniales                    | Existente Si/No               |   |   |

Fuente: elaboración propia.

La categoría de *infraestructura de servicios públicos* se refiere a elementos de carácter estructural destinados a satisfacer las necesidades básicas de la población, por lo cual cumplen una función pública de interés general (Sociedad Geografica de Colombia, 2000). Se establecieron cuatro variables de análisis. 1) acueducto, 2) alcantarillado, 3) instituciones educativas y 4) instituciones de salud. Los indicadores corresponden a infraestructura de suministro de agua potable y aguas residuales y cobertura en educación y salud [Tabla 3].

Tabla 3. Categoría de análisis Infraestructura de servicios públicos- definición de variables, técnica e instrumento

| Dimensión             | Definición conceptual              | Indicador  | Unidad de Medida                 | Técnica   | Instrumento        |
|-----------------------|------------------------------------|--|----------------------------------|---|--------------------|
| <b>Acueducto</b>      | Infraestructura suministro de agua | Usuarios servicio de acueducto                   | N° viviendas con servicio activo | Análisis de documentos POT y plan de desarrollo | Matriz de análisis |
| <b>Alcantarillado</b> | Infraestructura aguas residuales   | Presencia de instituciones públicas de educación | N° Instituciones /N° Estudiantes |   |                    |

---

|                               |                 |  |                               |
|-------------------------------|-----------------|--|-------------------------------|
| <b>Instituciones de salud</b> | Cobertura salud | Presencia de instituciones públicas de salud | Unidades de servicio/usuarios |
|-------------------------------|-----------------|--|-------------------------------|

---

Fuente: elaboración propia.

### ***Entrevistas***

El desarrollo de la entrevista tiene como propósito obtener información descriptiva del contexto y las características socio territoriales del área de estudio. En este sentido, se empleó la entrevista de tipo semiestructurada etnográfica, la cual consiste en la planeación de preguntas que pueden ajustarse al entrevistado, con el objeto de aclarar términos, identificar ambigüedades y reducir formalismo (Díaz Bravo, Torruco García, Martínez Hernández, & Varela Ruiz, 2013). Se entrevistó al presidente de la Junta de acción comunal del barrio especial Picalaña, quien desempeña la función de líder social, promueve la defensa de los derechos humanos, el territorio, el medio ambiente, la educación y la cultura, en el sector.

### ***Resultados***

Se comprobó que el modelo morfológico de crecimiento urbano propuesto por Borsdorf (2003), es aplicable al área de estudio en Ibagué. Picalaña presenta la primera fase de urbanización, determinada entre 1820 y 1920, que se caracteriza por una estructura espacial lineal, determinada por la presencia de los ferrocarriles. A su alrededor se generaron modelos de ocupación informales no planificados, que conducen a la catalogación de ciudad fragmentada. Con el tiempo, las zonas periféricas y periurbanas en las que se ubicaron, se volvieron atractivas para las clases medias y altas, por lo que la industria inmobiliaria promueve masivamente su urbanización y ahonda las problemáticas de segregación socio-espacial.

La estación del tren de Picalaña es un elemento dinamizador y transformador en la estructura rural y urbana, debido a que promovió el proceso de conurbación del sector suroriental de Ibagué. Durante el siglo de desarrollo sobre el eje ferroviario de comunicación con Bogotá, se transformó y se determinó el trazado de la carretera actual. Su incidencia modificó los límites geográficos y políticos de la cabecera municipal, por lo que es un fenómeno que sirve de base para prever comportamientos de expansión urbana asociados a infraestructuras. Es un símbolo para sus habitantes, quienes promocionan su recuperación y la valoran como parte integral de la comunidad (Cadena, 2016).

Se halló una deficiencia grave en el sustrato con el cual se orientan las políticas de planificación y gestión urbana, pues no existen datos exactos ni fuentes de comprobación de las cifras y características demográficas, ni su infraestructura. Esta ausencia está directamente relacionada con la segregación socioespacial, derivada de las relaciones centro-periferia que caracterizan a Picalaña, como consecuencia de la localización de la estación del ferrocarril en la zona rural de principios del siglo XX. La falta de indicadores confiables sobre las características demográficas del sector, impiden cualquier certeza sobre las decisiones y las magnitudes de las intervenciones que se deban realizar en el sector. Además, impide gestionar y satisfacer las necesidades de la población actual y futura.

De acuerdo con las políticas de ordenamiento del territorio, se encontró un núcleo de tensión en relación al suelo de expansión urbana. Este concepto, con el que se designa al área destinada al crecimiento futuro de la ciudad, representa una línea de frontera entre el suelo urbano y el suelo rural, para el que no existen claridades sociales. Esto significa que la ausencia de la administración pública en los sectores periféricos, ha conducido a la generación de reglas comunitarias que se ven amenazadas por la intrusión de actores como las empresas constructoras, mediante el aval de las instancias administrativas públicas. La población aumenta, pero no mejoran los servicios públicos ni los equipamientos, por lo que el crecimiento urbano se percibe como una amenaza. Igualmente, por estar adyacente a las áreas de expansión, al área rural, y por la relación de continuidad, el suelo urbano presenta sobredemanda de bienes y servicios. En el corazón de estas tensiones se encuentra el estado de la infraestructura de servicios públicos, evidente en la

precariedad de las condiciones de vida y las deficiencias en el suministro de los servicios vitales. En ello se refuerza la condición de marginación social, como consecuencia del origen de estos barrios en asentamientos informales, que por su persistencia y crecimiento se convierten en asentamientos legalizados, lo cual les da personería jurídica, pero no garantiza la presencia de la administración pública a través de los servicios básicos.

Para el caso del suelo rural, esta clasificación se convierte en una línea que representa una frontera condicionante para la accesibilidad de servicios de carácter público (Abramovay, 2006), pues la delimitación planimétrica en estas zonas de frontera, conduce a que usuarios colindantes no puedan recibir servicios de calidad. Asimismo, se identificaron algunos desarrollos urbanos, categorizados como condominios de tipo campestre, habitados por personas de altos ingresos, que se benefician porque pagan servicios públicos de bajo costo, como si fueran rurales. Por el contrario, los barrios populares pagan mayores impuestos y servicios, a pesar de la baja calidad del suministro. Estas dinámicas muestran tanto los límites difusos de los suelos suburbanos (Alzate Navarro, 2016), como la preservación de las relaciones de poder, a través de las cuales los políticos benefician a las élites (Sudjic, 2007).

En el suelo de expansión urbana se destinan recursos para la dotación de la infraestructura de bienes y servicios, lo cual genera tensiones y conflictos entre los habitantes del suelo urbano, debido a que los nuevos desarrollos inmobiliarios de las grandes empresas constructoras, cuentan con todas las prebendas de la administración pública, mientras que los barrios que llevan décadas, no son destino de la inversión pública para el mejoramiento de las redes. La gestión urbana, en este caso, privilegia al área de expansión, por encima de las necesidades existentes en suelo urbano. Como consecuencia, en el suelo de expansión urbana se generan tensiones entre las deficiencias de los asentamientos tradicionales y las dinámicas de especulación inmobiliaria. En correspondencia con estas características, los planes de ordenamiento territorial presentan, como característica esencial, la aprobación de nuevos suelos de expansión y su incorporación al perímetro urbano, sin que exista un mejoramiento de las condiciones de los barrios y asentamientos existentes. Como resultado, la ciudad se expande, los constructores obtienen terrenos baratos, la administración pública invierte en la extensión de redes, con lo que incrementan los precios de los terrenos rurales adyacentes, y las zonas carentes de infraestructura tienen un proceso de deterioro mayor.

### ***Discusión***

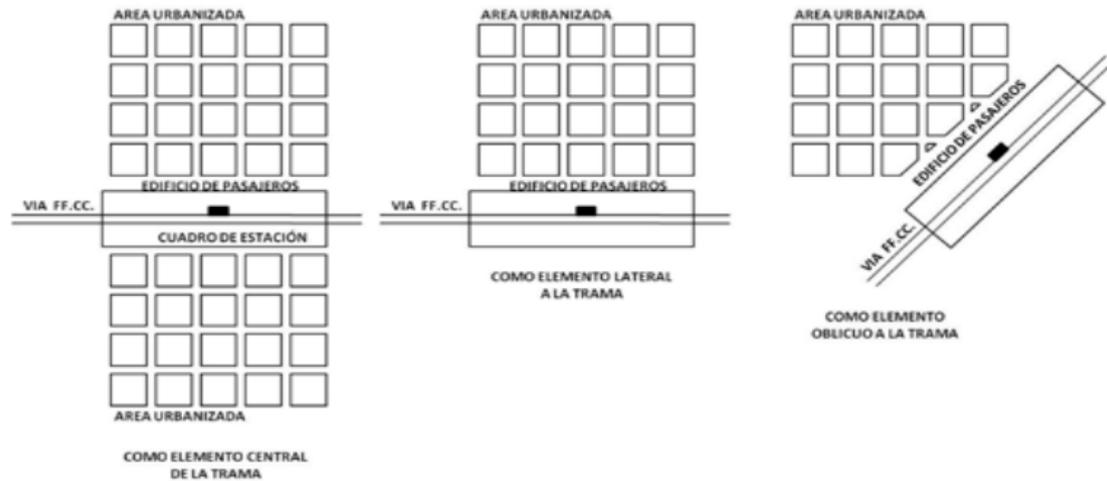
La expansión urbana es un proceso mediante el cual los terrenos de la periferia rural se van densificando y los asentamientos, gradualmente, se anexan a la mancha urbana (Bazant, 2008). La expansión de la ciudad es inicialmente concéntrica, de modo que la población busca mantener contacto con un centro urbano próximo, o fundacional, que aglomera las principales actividades y servicios (CEPAL, 2002). Esta condición concéntrica atiende a las relaciones centro periferia, pero en su expresión formal depende de factores como las características topográficas y las limitantes naturales, más aún si tomamos en cuenta que “la transformación del territorio rural a urbano se da, inicialmente, a lo largo de las carreteras que unen funcionalmente a las ciudades con otros poblados de la región” (Bazant, 2008). La unión funcional de ciudades está dada principalmente por el intercambio de productos y servicios entre los territorios, lo cual genera la circulación constante de población (Gonzalez Calle, 1999). El crecimiento suburbano “tiende a minimizar el coste de infraestructura, aprovechando las vías y caminos existentes” (Bazant, 2008). La conformación de nuevos asentamientos tiene por objeto brindar servicios a la población flotante, lo que genera fenómenos de ocupación sobre las márgenes de las vías de comunicación. Inicialmente estos asentamientos son dispersos, fragmentados y se despliegan sin un orden aparente de carácter informal, que carecen de prescripciones legales e infraestructura de servicios (Usach & Freddo, 2016). De este modo, cada asentamiento ocupa y transforma el lugar de acuerdo a su capacidad económica y de autoconstrucción.

La presencia del ferrocarril generó transformaciones en poblados y ciudades preexistentes en dos formas. La primera es espontánea y se genera por la ocupación de los terrenos alrededor de una estación ferroviaria, por lo que no existe planificación urbana ni leyes que reglamenten el proceso de urbanización (Ferrari, 2011). La segunda transformación es la planificada, que corresponde a

los casos de fundaciones establecidas por las compañías ferroviarias, por iniciativa de propietarios de las tierras, por empresas de colonización o por el Estado (Ferrari, 2011).

Para ambos casos, la estación ha sido un punto de partida para la concentración poblacional, definiendo los trazos del crecimiento de los asentamientos (Ibarra Deras & Becerril Sánchez, 2019). El eje de configuración urbana está determinado por la posición de la estación, la cual puede presentar forma central, lateral u oblicua y la extensión de la trama urbana está condicionada por el trayecto vial [Figura 6].

Figura 6. Croquis del tipo de ubicación de la vía ferroviaria empleada en los nuevos pueblos de nueva fundación.



Fuente: Ferrari, M. (2011). Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino.

### ***Con respecto a Picalaña***

Este origen infraestructural de algunas poblaciones latinoamericanas, incluye a Picalaña, como estación del ferrocarril alrededor de la cual se generó un desarrollo urbano periférico que constituye su enfoque en la actualidad. Picalaña es una zona de alta importancia para el mejoramiento de la conectividad vial a nivel nacional, regional y municipal. Ejemplo de ello es la vía Picalaña-Aeropuerto-Salado y la variante hacia el eje cafetero.

El Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué clasifica a Picalaña en la categoría Portal Tres, o “ciudad construida y en proceso de construcción, [que] presenta relación funcional con el entorno regional y nacional”. Además, se incluye como Espacio Cívico de Ordenación Social - ECO Picalaña, definido como un espacio localizado para “posibilitar y facilitar la dinamización de sectores estratégicos de la ciudad” (Alcaldía de Ibagué, 2014) [Figura 7].

Figura 7. Representación cartográfica de las políticas de planeación urbano regionales.



Fuente: Financiera de desarrollo, FINDETER (2018) con modificaciones propias. Ordenamiento del territorio.

Para el sector de Picafeña, el proceso comenzó con el Plan de Ordenamiento Territorial del año 2000. En él se establece que un área de expansión de 35 hectáreas con 4402 metros cuadrados, con el objeto de construir vías para la conformación de grupos de equipamientos regionales (Consejo Municipal de Ibagué, 2000). El POT de 2014 determinó el sector de Picafeña como suelo de expansión con 510 hectáreas y 1654 metros, destinado al desarrollo de la centralidad ECO-Picafeña. Su uso principal es mixto, empresarial, industrial y especializado (Secretaría de planeación municipal de Ibagué, 2016) [Tabla 4].

Tabla 4. Identificación suelos de expansión urbana POT

| <b>Categoría</b>                         | <b>POT 2000</b>  | <b>POT 2014</b>  |
|--|--|--|
| Área                                     | 35 has con 4402m <sup>2</sup>  | 510 has 1654 m <sup>2</sup>  |
| Objeto actividad de expansión            | Construcción de vías conectoras conformación de grupos de equipamientos regionales | Centralidad ECO-Picafeña   |
| Planes parciales                         | Se requiere para el desarrollo en suelo de expansión                               | La incorporación de zonas de expansión al perímetro urbano se realizará a través de planes parciales con un área mínima de 12 has. |
| Desarrollo de vivienda de interés social | No establece disposición para este tipo de uso                                     | El 20% del área destinada a uso residencial deberá destinarse a proyectos de vivienda de interés prioritario vip                   |

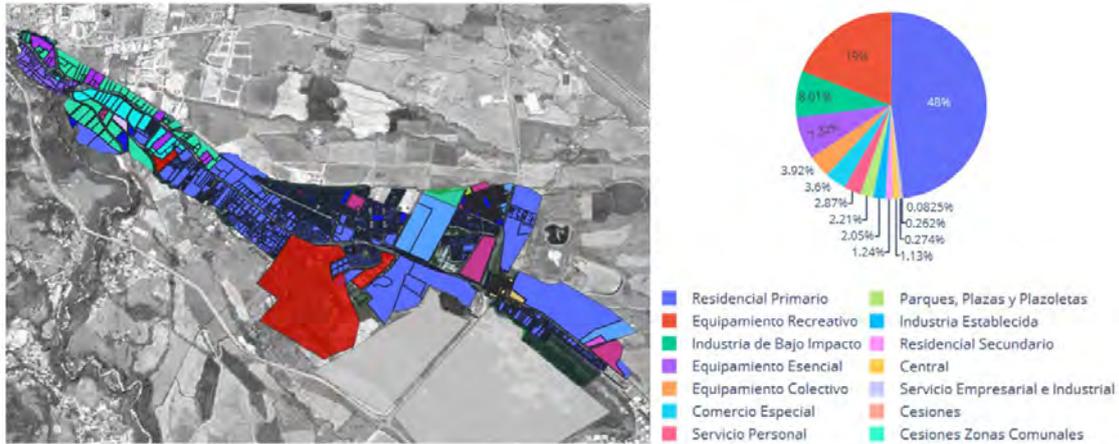
Fuente: Elaboración propia.

Los predios de expansión de uso residencial deben disponer del 20% del área para proyectos de Vivienda de Interés Prioritario – VIP y deben habilitar los servicios de infraestructura. La incorporación de zonas de expansión al perímetro urbano se realiza a través de planes parciales con un área mínima 12 hectáreas, de lo contrario se consideran suelos rurales (Alcaldía de Ibagué, 2014). Esto ha conducido a la generación de planes parciales que configuran zonas aisladas y, por lo tanto, conducen a la fragmentación de la ciudad.

Debido a que en la cartografía oficial no se identifican los usos del suelo en el área de expansión, se realizó el análisis de la zonificación de usos del suelo urbano en el texto del POT de 2014 y se identificó la ocupación del suelo. Se observa que el mayor porcentaje corresponde a residencial

primario, que representa el 48%. Le sigue el 19% de carácter recreativo (centros recreacionales y clubes) y el 8,9% destinado a zona industrial de bajo impacto [Figura 8].

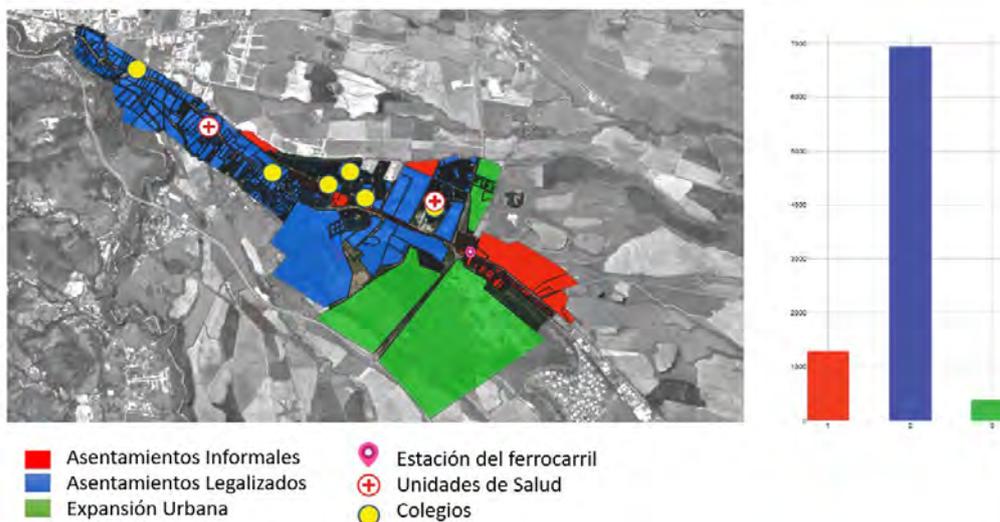
Figura 6. Identificación de los usos del suelo sobre el sector de Picalaña



Fuente: Usos POT de 2014 con modificaciones propias.

Teniendo en cuenta que el área de mayor ocupación del suelo es residencial, se realiza la identificación de la ocupación a partir de los criterios de asentamientos informales no legalizados, asentamientos legalizados y la expansión urbana delimitada por el POT de 2014. Con la herramienta *SW Maps* se georreferenciaron las principales edificaciones como la estación de ferrocarril, unidades de salud y colegios públicos. El indicador de la variable de segregación socioespacial se analiza a partir de polígonos, dado que la información de los planes de desarrollo por comuna no identifica el número de viviendas en asentamientos informales ni relaciona el número de construcciones ni sus usos [Figura 9].

Figura 9. Identificación de los procesos de expansión urbana sobre el sector de Picalaña.



Fuente: Elaboración propia

En cuanto al espacio público, el decreto 1504 de 1998 reglamenta su manejo en los planes de ordenamiento territorial y lo define como “el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes” (Presidencia de la República de Colombia, 1998).

Según el diagnóstico del plan de desarrollo de la comuna nueve de 2016, el índice de espacio público corresponde a 1,83 m<sup>2</sup>/habitante, que se encuentra en condición de precariedad frente a una media mínima esperada de 5M<sup>2</sup>/habitante. El área destinada a este uso corresponde a 101.672 metros cuadrados. Sin embargo, no se relaciona al detalle el inventario, la georreferenciación ni el área de parques, plazas y plazoletas existentes.

Una de las mayores problemáticas es la invasión del espacio público, representado principalmente por la extensión que hacen los establecimientos comerciales a las zonas peatonales, ocupando andenes y espacios de movilidad. De igual manera, se manifiesta continuamente el parqueo de automotores de transporte pesado y liviano sobre andenes, bermas y calzadas, para el cargue y descargue de materiales, derivado del conflicto de usos del suelo, pues el uso industrial es contiguo al residencial.

### ***Categoría de infraestructura de servicios públicos***

Referente al acueducto y alcantarillado, los planes de desarrollo de la comuna nueve de la vigencia 2012, 2016 y 2019 presentan inconsistencias en la relación de cifras y usuarios del servicio de acueducto y alcantarillado. Los datos que se presentan corresponden a registros del censo del año 2005 y el inventario de usuarios debe ser reportado por la empresa dedicada a la prestación del servicio.

No se evidencia catastro de las líneas de abastecimiento ni planes ni programas de mejoramiento para satisfacer la necesidad del servicio. Abundan las instalaciones ilegales, mal estado de la red de distribución e intermitencias en la prestación del servicio. Esta condición se repite en el alcantarillado. La disposición final de aguas servidas es obsoleta, falta mantenimiento preventivo y correctivo, lo cual ocasiona hundimientos de la capa asfáltica por colapso de la tubería, sumideros y brotes de agua con olores contaminantes [Figura 10].

Figura 10. Identificación problemas de acueducto, alcantarillado e infraestructura vial.



Manifestación comunitaria por falta de suministro de agua, deterioro de la malla vial, suministro de agua potable a partir de carrotanques y exposición de aguas servidas. Fuente: Ecos del Combeima (2019).

Con relación a la infraestructura vial, se observó baja cobertura de pavimentación al interior de los barrios, generando problemas de movilidad, deficiencia accesibilidad vial, aumento de vehículo particular motorizado y transporte ilegal. El transporte público es insuficiente, principalmente por el aumento de unidades residenciales en zonas de expansión urbana y el consecuente aumento de la población.

En educación y salud, la comuna nueve cuenta con trece instituciones educativas de carácter público y dos centros de salud, aunque no se relaciona el número de usuarios registrados para

cada dimensión. Se evidencia deficiencia de equipamientos, lo que genera disminución de oportunidades, aumento de la pobreza, incremento de costo de servicio, sobredemanda de servicios y traslados y movilizaciones a otros sectores de la ciudad para acceder a los servicios.

### ***Conclusiones***

Las políticas urbanas en las áreas de expansión se han centrado en los beneficios económicos que representan para la industria inmobiliaria, los terratenientes y la administración pública. Como consecuencia, esta expansión profundiza la segregación de los asentamientos que se generaron alrededor de la estación del tren de Picalaña, caracterizados por su informalidad. Como repercusión, el sector se sigue expandiendo, indiferente a una política de ordenamiento público integral que profundiza la ausencia de planeación y restringe las posibilidades de acceso a los servicios públicos y al disfrute de la ciudad.

La urbanización informal se caracteriza por la ausencia del estado en los procesos de expansión fragmentarios en la periferia urbana. A pesar de contar con un Plan de Ordenamiento Territorial, la indiferencia gubernamental aumenta la marginalidad, profundiza los problemas sociales y desintegra a la comunidad del desarrollo económico para el sector, a través de la preferencia por los usos industriales que afectan la salud de los habitantes del sector. A ello se suma el privilegio por la extensión de los servicios públicos hacia proyectos inmobiliarios recientes y el deterioro de las redes en los sectores antiguos.

Este olvido es evidente en la debilidad de cifras demográficas, lo que genera ciudadanos inexistentes, olvidados sistemáticamente por los gobiernos. En consecuencia, es urgente que la administración pública determine los indicadores de crecimiento demográfico para tener criterios básicos claros que permitan una planeación sensata con las dinámicas sociales del sector de Picalaña.

Es necesario orientar los procesos de planificación de acuerdo a las necesidades del territorio. En este sentido, se deben articular las políticas nacionales con la financiación y ejecución de programas y proyectos a nivel municipal, en los cuales se establezcan las rutas de acción y control para la ejecución de proyectos del sector público, gremios constructivos que beneficien a las comunidades, más que al simple interés inmobiliario. Se deben, por lo tanto, aplicar los mecanismos de participación y veeduría ciudadana, con el objeto de orientar la planificación del territorio a través del interés colectivo y público.

Es urgente la implementación de mecanismos de conservación patrimonial con relación a la estación del tren de Picalaña para garantizar la funcionalidad, conectividad y espacialidad, enmarcadas en la dimensión social y cultural, como soporte de actividades que posicionan a Ibagué en el contexto nacional. A su vez, son generadoras de valor agregado en el estudio del modelo económico, principalmente en la construcción de vías conectoras, que fueron proyectadas y ubicadas dentro de la conformación de grupos de equipamientos regionales en el sector de Picalaña. A pesar de las actividades de conservación y restauración de la estación de Picalaña, no se han implementado modelos de desarrollo social y económico asociados al inmueble. Aunque la recuperación arquitectónica es importante, se deben fomentar las actividades que permitan el desarrollo sostenible del sector a través de su amplia promoción para el conocimiento público, ya que la estación es un símbolo de la revolución industrial en el sector y es el origen mismo del espacio urbano de Picalaña.

Finalmente, de acuerdo a la caracterización de los problemas centrales identificados en el sector de Picalaña y la comuna nueve, es posible establecer patrones de información que sirven de base para la discusión sobre el proceso de expansión asociados a la infraestructura de transporte, lo que brinda criterios para la toma de decisiones en áreas cuyo crecimiento ha sido espontáneo. En este sentido, es fundamental la presencia de las universidades en los territorios a través de la investigación para brindar datos y argumentos que guíen las actuaciones gubernamentales y privadas para evitar la repetición de prácticas que incentivan la expansión urbana y ahondan los problemas históricos de segregación socioespacial asociados a la infraestructura vial.

### ***Bibliografía***

## Lizeth Vanessa Bustos Velasco y Andrés Ernesto Francel Delgado

- Departamento Nacional de Planeación. (2014). *Conpes 3819*. Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3819.pdf>
- Abramovay, R. (2006). Para una teoría de los estudios territoriales. En M. Manzanal, y Otros, *Desarrollo rural: organizaciones, instituciones y territorios* (págs. 51-70). Disponible en: [http://portalsiget.net/ArchivosSIGET/recursos/Archivos/1782015\\_abramovay\\_2006\\_teor.pdf](http://portalsiget.net/ArchivosSIGET/recursos/Archivos/1782015_abramovay_2006_teor.pdf)
- Alcaldía de Ibagué. (23 de 12 de 2014). Decreto N° 1000-823 de 2014. *Por el cual se adopta la revisión y ajuste del plan de ordenamiento territorial del municipio de Ibagué y se dictan otras disposiciones*. Ibagué. Disponible en: [http://www.concejodeibague.gov.co/documentos\\_2009/POT\\_IBAGUE\\_DECRETO\\_1000\\_0823\\_2014.pdf](http://www.concejodeibague.gov.co/documentos_2009/POT_IBAGUE_DECRETO_1000_0823_2014.pdf)
- Alcaldía de Ibagué. (2019). Plan de desarrollo comuna Nueve. Disponible en: <https://cimpp.ibague.gov.co/wp-content/uploads/2019/12/9-COMUNA-DIC-16.pdf>
- Alzate Navarro, Á. (2016). Procesos de suburbanización en el área de influencia metropolitana de Medellín. Disponible en: <http://www.institutodeestudiosurbanos.info/descargasdocs/eventos/seminarios-de-investigacion-urbano-regional-aciur/memorias-viii-seminario-aciur-2009/mesas-tematicas/metropolizacion-ciudad-y-region/356-procesos-de-suburbanizacion-en-el-area-de-influencia->
- Arango, S. (1989). *Historia de la arquitectura en Colombia*. Bogotá D.C.: Centro editorial y Facultad de Artes, Universidad Nacional de Colombia.
- Arias, L. M. (2001). Consideraciones en torno al fantasma. *Trama y fondo: revista de cultura* (10). Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2248391>
- Bazant, J. (2008). Procesos de expansión y consolidación urbana de bajos ingresos en las periferias. *Bitácora Urbano Territorial*, 13(2), 4. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/748/74811925009.pdf>
- Biblioteca virtual Banco de la República. (5 de 8 de 2021). *Imagen del Ferrocarril en la numismática colombiana*. Recuperado el 5 de 8 de 2021, de Imagen del Ferrocarril en la numismática colombiana: [https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/ferrocarril\\_tolima.htm](https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/ferrocarril_tolima.htm)
- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *EURE (Santiago) [online]*. Disponible en: [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612003008600002](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008600002)
- Cadena, D. (2016). Conurbación y áreas metropolitanas en el derecho colombiano. *Derecho y realidad*. Disponible en: [https://revistas.uptc.edu.co/index.php/derecho\\_realidad/article/view/5086/4121](https://revistas.uptc.edu.co/index.php/derecho_realidad/article/view/5086/4121)
- Centro de Investigación sobre Dinámica Social. (2007). *Ciudad, espacio y población: El proceso de urbanización en Colombia*. Bogotá. Disponible en: [https://www.uexternado.edu.co/wp-content/uploads/2017/04/Ciudad\\_espacio\\_y\\_poblacion.\\_El\\_proceso\\_de-Urbanizacion.pdf](https://www.uexternado.edu.co/wp-content/uploads/2017/04/Ciudad_espacio_y_poblacion._El_proceso_de-Urbanizacion.pdf)
- CEPAL (2002). *Las nuevas funciones urbanas: gestión para la ciudad sostenible - Serie Medio ambiente y desarrollo*. Disponible en: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5747/S02124\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5747/S02124_es.pdf)
- Congreso de la República de Colombia. (18 de Julio de 1997). Ley 388. *Por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras*. Bogotá. Disponible en: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2008/6491.pdf>
- Consejo Municipal de Ibagué. (27 de 12 de 2000). Acuerdo Número 116 del 2000. Ibagué. Disponible en: [http://www.concejodeibague.gov.co/documentos\\_2009/Acuerdo\\_116\\_2000\\_POT.pdf](http://www.concejodeibague.gov.co/documentos_2009/Acuerdo_116_2000_POT.pdf)
- Cronista.co. (28 de 07 de 2019). *El Cronista.co*. Disponible en: <https://www.elcronista.co/cronicas/la-vieja-estacion-del-tren-de-picalena-un-adios-sin-regreso>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE. (2016). *Estimación y Proyección de Población Nacional, Departamental y Municipal Total por Área 1985 - 2020*. Bogotá D.C.: DANE.
- Departamento Nacional de Planeación. (2017). Componente general del POT moderno. 7. Disponible en: <https://portalterritorial.dnp.gov.co/KitOT/Content/uploads/Componente%20general.pdf>
- Díaz Bravo, L., Torruco García, U., Martínez Hernández, M., y Varela Ruiz, M. (septiembre de 2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. México. Disponible en: [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2007-50572013000300009#:~:text=La%20entrevista%20es%20una%20t%C3%A9cnica,al%20simple%20hecho%20de%20conversar,ytext=Es%20un%20instrumento%20t%C3%A9cnico%20que%20adopta%20la%20forma%20de%20un%20d](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-50572013000300009#:~:text=La%20entrevista%20es%20una%20t%C3%A9cnica,al%20simple%20hecho%20de%20conversar,ytext=Es%20un%20instrumento%20t%C3%A9cnico%20que%20adopta%20la%20forma%20de%20un%20d)
- Dusel, I. (2011). Aprender y enseñar en la cultura digital. VII Foro latinoamericano de educación. TIC y educación. Experiencias y aplicaciones en el aula. 96. Disponible en: [https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/32880197/15\\_dussel\\_aprenderdigital\\_VII-foro.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3AYExpires=1502853383&Signature=Q0UJme%2F0qnvJeaYEPH8wuRXbvs%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DVII\\_Foro](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/32880197/15_dussel_aprenderdigital_VII-foro.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3AYExpires=1502853383&Signature=Q0UJme%2F0qnvJeaYEPH8wuRXbvs%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DVII_Foro)
- El cronista. Periodismo de análisis y opinión de Ibagué y el Tolima*. (28 de 07 de 2019). Disponible en: <https://elcronista.co/cronicas/la-vieja-estacion-del-tren-de-picalena-un-adios-sin-regreso>
- Fernández, R. L. (2014). La arquitectura asociada a los ferrocarriles en el occidente de Cuba (1837-1898). *Revista Quiroga*, 86-99. Disponible en: <http://revistaquiroga.andaluciyamerica.com/index.php/quiroga/article/view/78/66>
- Ferrari, M. (2011). Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino. *Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural - Journal of Cultural Heritage Studies*. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v24n1/v24n1a03.pdf>
- Financiera de desarrollo, FINDETER. (2018). Ibagué, sostenible 2037. Disponible en: <https://repositorio.findeter.gov.co/handle/123456789/200>
- Francel, A. (2013). *Cuatro décadas de arquitectura ibaguereña (1904-1940)*. Ibagué: Universidad de Ibagué.
- Francel, A. (2017). Kintsugi urbano en la avenida del ferrocarril. Ibagué, Colombia (1921-1970). *IX Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, 1-18.

- Francel-Delgado, A. E. (2019). Francel le cuenta la historia de la estación del tren de Picalaña. *TVeo Ibagué*. Ibagué, Colombia: Alcaldía de Ibagué. Disponible en: <https://fb.watch/h0M-JvS85m/>
- González Calle, J. L. (abril de 1999). Cultura, identidad y territorio. *Naturaleza y Sociedad* (2), 23-31.
- González Calle, J. L. (2006). *De la ciudad al territorio: La configuración del espacio urbano en Ibagué 1886-1986*. Ibagué: Aquelarre centro cultural Universidad del Tolima.
- Goueset, V. (1998). *Bogotá: Nacimiento de una Metrópoli. La originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX*. Institut français d'études andines. Disponible en: <https://books.openedition.org/ifea/3263>
- Gutiérrez, R. (2002). *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Madrid: Ediciones Cátedra.
- Herrea, L., Olivares, F., y Pecht, W. (1976). *Crecimiento Urbano de América Latina*. Santiago, Chile. Disponible en: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7415/S301361H565V1\\_es.pdf?sequence=1](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7415/S301361H565V1_es.pdf?sequence=1)
- Honorable Concejo Municipal. (29 de marzo de 1920). Por la cual se ceden unos terrenos para el trazado de vías del ferrocarril. *Escritura 214 de marzo 29 de 1926*. Ibagué: Archivo Urbanístico de Planeación Municipal.
- Ibagué, A. d. (2019). *Plan de desarrollo comuna 9*. Ibagué: Centro administrativo municipal - CAM Parque Galarza. Disponible en: <https://cimpp.ibague.gov.co/wp-content/uploads/2019/12/9-COMUNA-DIC-16.pdf>
- Ibarra Deras, M., y Becerril Sánchez, T. (08 de 2019). El papel de las estaciones del ferrocarril en la ciudad de México del siglo XIX. México. Disponible en: [https://www.miradaferroviaria.mx/wp-content/uploads/2020/02/03\\_miradaFerro\\_36\\_El\\_Papel\\_de\\_las\\_Estaciones.pdf](https://www.miradaferroviaria.mx/wp-content/uploads/2020/02/03_miradaFerro_36_El_Papel_de_las_Estaciones.pdf)
- López Lara, E. (octubre de 2005). Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Disponible en: <https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/44058/urbanismo%20y%20ferrocarril.pdf?sequence=1&visAllowed=y>
- Maya, E. (2014). *Métodos y técnicas de investigación*. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Disponible en: [https://issuu.com/arq.henrydavid/docs/m\\_todos\\_y\\_tecnicas\\_de\\_investigacion](https://issuu.com/arq.henrydavid/docs/m_todos_y_tecnicas_de_investigacion)
- Meisel Roca, A., Ramírez, M. T., y Jaramillo, J. (2014). Muy tarde, pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el periodo 1920-1950. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial* (34), 51. Disponible en: [http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura\\_finanzas/pdf/chee\\_34.pdf](http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/chee_34.pdf)
- Mejía, C. (6 de 1998). Imagen del Ferrocarril en la numismática colombiana. *Ferrocarriles colombianos en el Siglo XIX, inicio de una mentalidad moderna y tecnológica en el país. En Cisneros 100 años*. Disponible en: [https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/desarrollo\\_ferroviano.htm](https://www.banrepcultural.org/ferrocarriles/secciones/desarrollo_ferroviano.htm)
- Ministerio de Salud y Protección Social. (2020). Análisis de Situación de Salud (ASIS) Colombia. 67. Bogotá D.C. Disponible en: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/ED/PSP/asis-2020-colombia.pdf>
- Ministerio de Salud y Protección Social. (2020). Análisis de Situación de Salud. Colombia. 67. Bogotá D.C. Disponible en: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/ED/PSP/asis-2020-colombia.pdf>
- Molina Rico, L. J., Correa Valencia, J. A., y Feijoo, A. (2019). Transformaciones territoriales, mudanzas y cambios en servicios ecosistémicos, Armenia, Colombia. *Revista Colombiana de Ciencias Sociales*, 93-118. doi:10.21501/22161201.3061
- Monumentos de Ibagué*. (2008-2021). Recuperado el 31 de 08 de 2021, de Monumentos de Ibagué: <https://monumentosdeibague.es.tl/IBAGUE--MAPAS-DE-COMUNAS.htm>
- Niglio, O. (16 al 19 de 05 de 2016). La estación ferrocarril de Picalaña en Ibagué. Colombia. Santiago de Cuba. Disponible en: [file:///D:/DATOS/Desktop/LA\\_ESTACION\\_FERROCARRIL\\_DE\\_PICALAENA\\_EN\\_IBAGUE\\_COLO.pdf](file:///D:/DATOS/Desktop/LA_ESTACION_FERROCARRIL_DE_PICALAENA_EN_IBAGUE_COLO.pdf)
- Patiño, V. M. (1990). Ferrocarril del Tolima. En V. M. Patiño, *Historia de la cultura material en la América equinoccial* (págs. Tomo III. Vías, transportes, comunicaciones. Capítulo VIII, parte II). Bogotá: Instituto Caro y Cuervo. Disponible en: [http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/equinoccial\\_3\\_transportes/cap8c1.htm](http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/equinoccial_3_transportes/cap8c1.htm)
- Presidencia de la República de Colombia. (4 de agosto de 1998). Decreto 1504 de 1998. *Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial*. Bogotá D.C.: Diario Oficial. Año CXXXIV. N. 43357. pág. 43. Disponible en: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1299410>
- Secretaría de planeación municipal de Ibagué. (17 de 06 de 2016). Circular 06 de 2016. Disponible en: <https://www.curaduriaunoibague.com/documentos/municipal/N-293.pdf>
- Sociedad Geográfica de Colombia. (2000). Plan de ordenamiento territorial - cuenca alta del rio Bogotá. Disponible en: <https://www.sogeocol.edu.co/documentos/cuencap8.pdf>
- Sudjic, D. (2007). *La arquitectura del poder. Cómo los ricos y poderosos dan forma a nuestro mundo*. Barcelona: Ariel.
- Usach, N., y Freddo, B. (2016). Dispersión y fragmentación socioespacial en el crecimiento reciente de una ciudad petrolera de la Patagonia argentina. *Papeles de población*. Disponible en: [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-74252016000400265](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252016000400265)
- Xolalpa, P. M. (2015). Los ferrocarriles mexicanos y sus cicatrices urbanas: transformación, crecimiento y generación urbana a partir del tendido del sistema ferroviario y la permanencia de los trazos. *Estudios sobre conservación, restauración y museología*, 1, 27-40. Disponible en: <https://www.revistas.inah.gob.mx/index.php/estudiosconservacion/article/view/5443/6021>

Recibido: 11/04/2023  
Evaluado: 02/08/2023  
Versión Final: 10/08/2023