

d. Presentación de los planos

1. Las representaciones del pasado

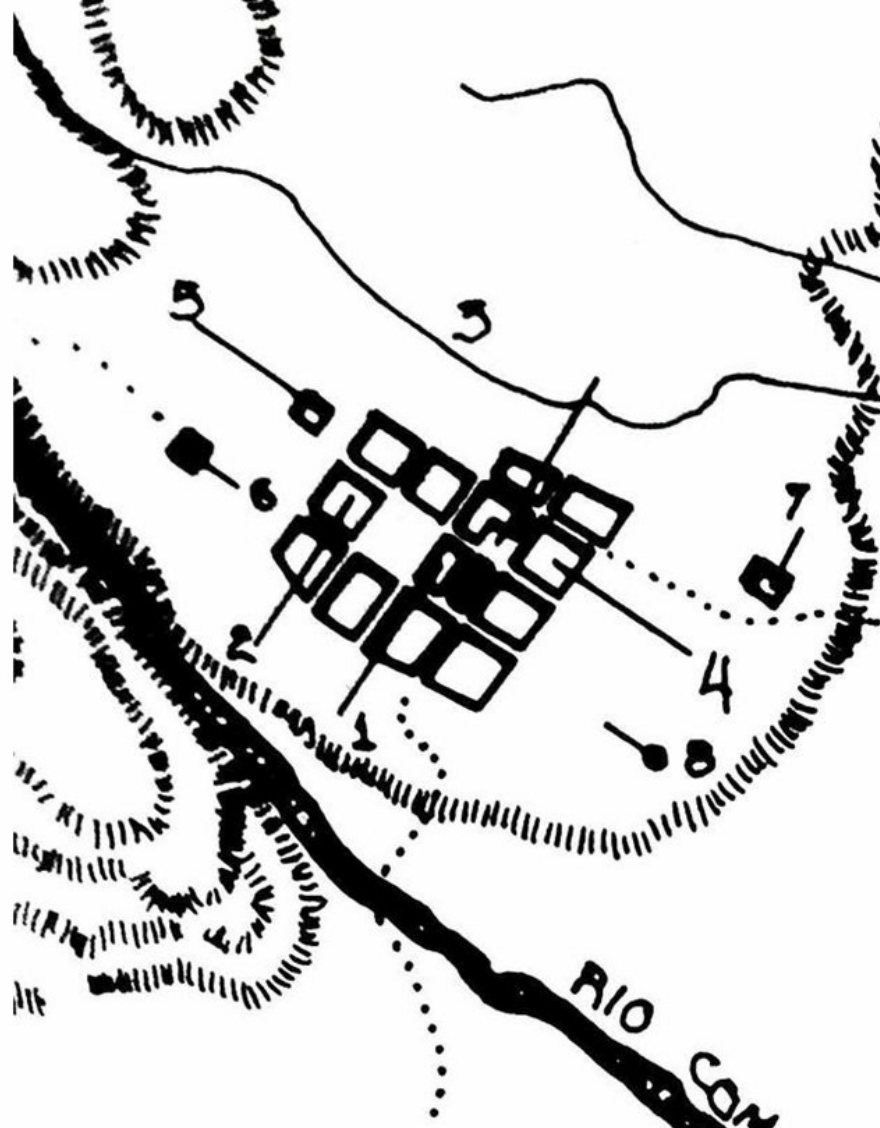
1.1. La restitución de la colonia, entre 1550-1700

Figura 2. *Ibagué-Siglo XVI. 14 x 21,5 centímetros. Sin escala.*
«*Figure 2. Ibagué-16th century. 14 x 21.5 centimeters. Unscaled.*».

Fuente: Guzmán (1987, p. 166). «*Source: Guzmán (1987, p. 166).*».



Fuentes: Reconstrucción a partir de: Simón, Fray Pedro. Noticias historiales de las conquistas Tierra Firme en las Indias Occidentales.
Ortega Ricaurte, Enrique. Los inconquistables.
Ortega Ricaurte, Enrique. San Bonifacio de Ibagué del Valle de las Lanzas



En los mapas que se conservan de la época colonial, Ibagué figura como una ciudad dentro de la red comercial hispana, sin que exista una cartografía urbana específica. El mapa más antiguo en el cual se ubica Ibagué, es la “*Traça chorographica de lo contenido en los tres braços que cerca de la c[uidad de Popayán] haze la cordillera de las Sierras que se continúan desde el Estrecho de Magallanes*”, elaborado por Juan Nieto en 1570 (Biblioteca Digital Real Academia de la Historia, 2016).

En este mapa, se le asigna la grafía “y.Bágue”, y las ciudades se representan pictóricamente como agrupaciones de casas y torreones que enuncian una jerarquía en cuyo primer nivel están Santafé, Tunja y Cartagena. En un segundo nivel está Tocaima. Ibagué es representada en un tercer nivel con dimensiones similares a Popayán y Cartago. En cuarto nivel se encuentran Mariquita, Vitoria (en Caldas) y Santa Agueda (actual Fresno) (Francel, 2019).

En los mapas coloniales posteriores de 1601, 1635, 1650, 1707, 1771, 1783, 1800 y 1805, la representación de las ciudades conserva las características pictóricas, las variaciones en la grafía, el énfasis de presencia en la red comercial y la ausencia de representaciones urbanas específicas.

Frente a la ausencia de planimetría urbana de Ibagué durante el periodo colonial, en 1987 Ángela Inés Guzmán elaboró los planos de las poblaciones del Alto Magdalena, a partir de su restitución mediante los datos encontrados en

el Archivo General de la Nación. Estos planos constituyen la memoria planimétrica urbana de Ibagué y, aunque fueron realizados a finales de siglo XX, constituyen el estudio de la ciudad colonial en una gráfica que permite espacializar sus características urbanas. De estos planos se deducen los intereses principales de Ángela Inés Guzmán y la importancia de su investigación, como elemento fundacional del estudio de la historia urbana de Ibagué.

En primera instancia, determinan la extensión de la ciudad, lo que significa la generación de una claridad para el estudio del crecimiento urbano de Ibagué, a partir del establecimiento de las dimensiones del núcleo fundacional. A ello se suma la representación de los elementos naturales que determinan el emplazamiento urbano. De este modo, se observa que la traza fundacional se encuentra presionada por la quebrada de Los Piojos al norte, el río Combeima al sur, la topografía quebrada del actual barrio La Pola al occidente y una curva topográfica al oriente que corresponde a la calle 15, límite de las dinámicas urbanas en el siglo XVI.

Los elementos gráficos de la restitución planimétrica realizada por Ángela Inés Guzmán son fundamentales, porque permiten entender el emplazamiento de la ciudad en el punto más alto, lo cual garantiza la observación sobre el resto del territorio con propósitos militares y el giro de la retícula urbana para conservar el paralelismo entre la quebrada de Los Piojos (afluente del río Chipalo) y el río Combeima. La ciudad fue diseñada para garantizar su expansión sobre la “inmensa llanura

tolimense” y sus “muchos barrancos” (Ortega-Torres, 1941), como fue descrita a principios de siglo por los misioneros salesianos (Heredia, 1915).

El terreno en forma de cuña en el cual se funda Ibagué es el punto de encuentro entre la llanura y la montaña, y también el espacio de articulación de los caminos entre Honda-Santafé y Cartago-Popayán, que determinan la importancia de Ibagué como ciudad conectora entre la cuenca del río Magdalena y la del río Cauca.

Al comparar los planos de Ibagué, se observa que la restitución de Ángela Inés Guzmán se realizó sobre planos

posteriores a 1942. A esta deducción se llega con base en la observación de la regularidad en las cuadras presentada por Guzmán en 1987. El plano de 1942 tiene cuadras trapezoidales, en relación con las estrategias militares hispánicas que consistieron en la generación de remates visuales que brindaron ventajas estratégicas en caso de invasión, como sucede en la calle de las trampas de Honda. Sin embargo, a partir de la década de 1950, el Gobierno municipal se encargó de intervenir la traza urbana para homogenizar las calles y generar continuidad a partir de los andenes, como se evidencia en los planos posteriores a 1958.

Figura 3. *Ibagué-Siglo XVII. 14 x 21,5 centímetros. Escala gráfica indicada.*
«Figure 3. *Ibagué-17th century. 14 x 21.5 centimeters. Graphic scale indicated*».

Fuente: Guzmán (1987). «Source: Guzmán (1987)».

Ibagué - siglo XVII

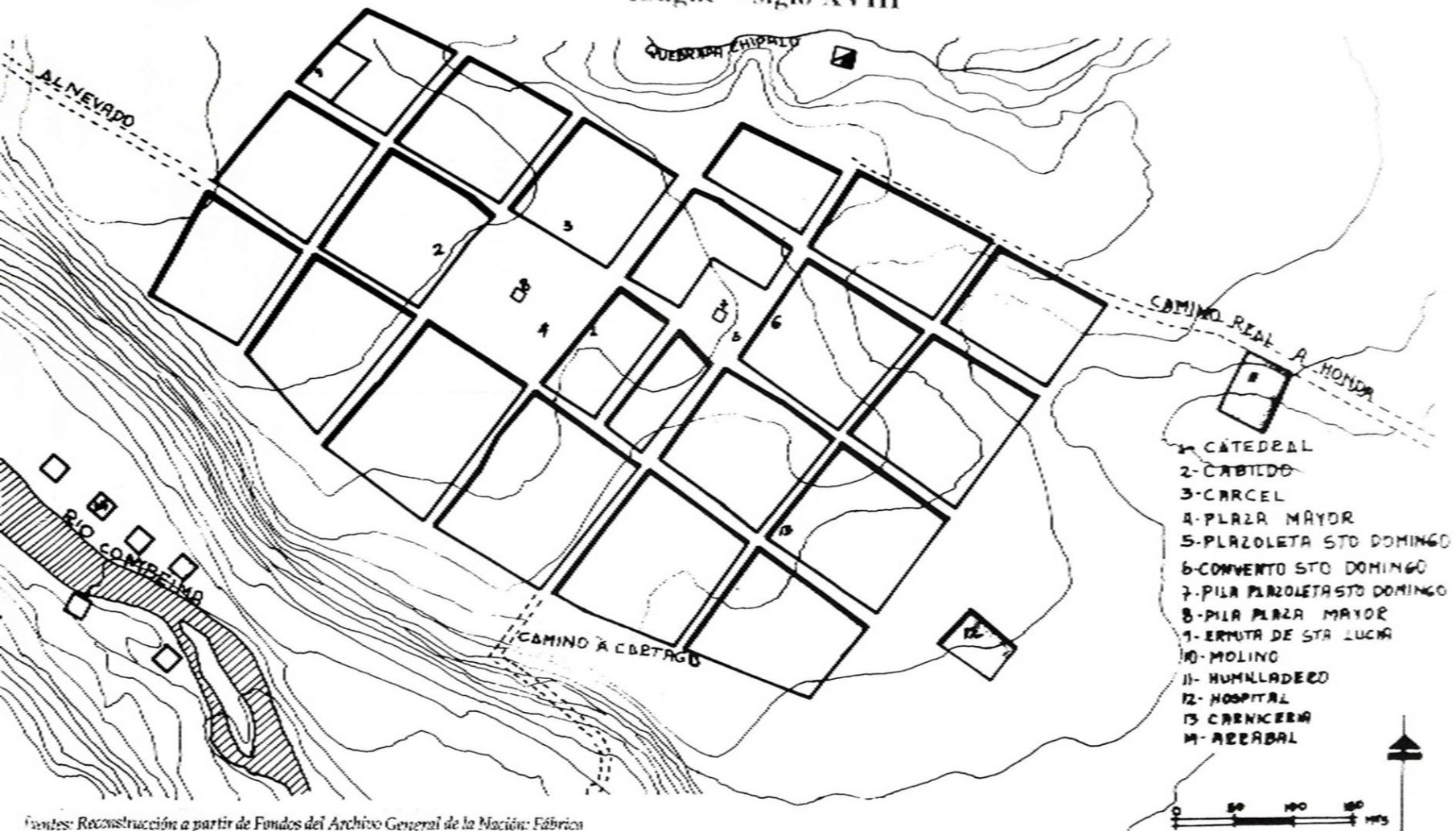


Fuentes: Reconstrucción a partir de: Archivo General de la Nación: Fondo Cabildos, Tomo XI; Fondo Fábrica de Iglesias, Tomo XXI, entre otros.

Figura 4. *Ibagué-Siglo XVIII. 14 x 21,5 centímetros. Escala gráfica indicada.*
«*Figure 4. Ibagué-18th century. 14 x 21.5 centimeters. Graphic scale indicated*».

Fuente: Guzmán (1987). «*Source: Guzman (1987)*».

Ibagué - siglo XVIII



Fuentes: Reconstrucción a partir de Fondos del Archivo General de la Nación: Fábrica de iglesias, Tomos VIII y X; Hospitales y cementerios, Tomo VIII; Miscelánea, Tomo LXXXVIII. Archivo Histórico de Ibagué

Los tres planos que conforman la síntesis urbana de Ibagué durante la colonia **[Figura 2, Figura 3, Figura 4]** tienen una continuidad gráfica previsible al ser elaborados por el proceso de restitución por la misma autora. Igualmente, funcionan como una secuencia de aproximación o acercamiento visual, de modo que el plano correspondiente al siglo XVI **[Figura 2]** presenta la ciudad y su entorno natural, el plano sobre el siglo XVII **[Figura 3]** se enfoca en el espacio ocupado por la ciudad e incorpora algunas curvas de nivel para representar la topografía al interior del casco urbano y las depresiones de la cuenca del río Chipalo al norte y del río Combeima al sur.

El plano correspondiente al siglo XVIII **[Figura 4]** repite el nivel de aproximación y topografía urbana, pero incorpora el crecimiento en una calle hacia el occidente y una al oriente. De este modo, la ciudad se amplía desde la calle 7 hasta la 13, en un proceso de difícil poblamiento para el que fue necesario emitir edictos para obligar a la población a asentarse en la ciudad (González-Calle, 2006). Esta condición procede de la guerra contra los inconquistables pijaos (Ortega-Ricaurte, 1949) que impidieron el crecimiento de la ciudad, de la preferencia de los habitantes a conservar el modelo indígena de ocupación territorial, disperso y longitudinal a los ríos, a la reinversión de los capitales, principalmente en la producción

rural, y a la escasa destinación de fondos de la Corona española para la recuperación material de la ciudad.

De manera que, la síntesis gráfica presentada por Ángela Inés Guzmán permite entender que la ciudad haya crecido siete cuadras en tres siglos, porque inclusive dentro del marco fundacional la mayoría de los solares permanecieron inhabitados hasta el siglo XVII, cuando finaliza la guerra contra los pijaos y se les condena a esclavitud. La ciudad es entonces un testimonio de la resistencia indígena para la preservación de su territorio. Es un dispositivo civilizatorio al cual se resistieron los indígenas pijao y que requirió de la reunión de todas las tropas del Nuevo Reino de Granada para implantarse en la quebrada topografía del valle de los ríos Combeima y Chipalo.

Sus pequeñas dimensiones urbanas y su permanente representación como una ciudad importante en la red comercial hispánica, permiten observar la pugna por el territorio, entre una presión hispánica por su existencia y una resistencia indígena por su desaparición. De este modo, los trazos sencillos y las indefiniciones en los detalles urbanos de la planimetría presentada por Guzmán son una síntesis gráfica de esa ciudad casi vacía en medio del ejercicio de dos poderes.

1.2. El siglo XIX en el Plan Piloto

Figura 5. *Ibagué en 1800. 21 x 27 centímetros. Escala gráfica indicada.*
«*Figure 5. Ibagué in 1800. 21 x 27 centimeters. Graphic scale indicated.*».

Fuente: Plan Piloto de Ibagué (1966). Localización: Archivo de Memoria Visual del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.
«*Source: Ibagué Pilot Plan (1966). Location: Visual Memory Archive of the Darío Echandía Cultural Center of the Banco de la República.*».

1.800

PLAN PILOTO DE IBAGÜE

ELABORADO POR LA SECCION DE URBANISMO
DEL INSTITUTO GEOGRAFICO "Agustín Codazzi"

ARQUITECTOS URBANISTAS:

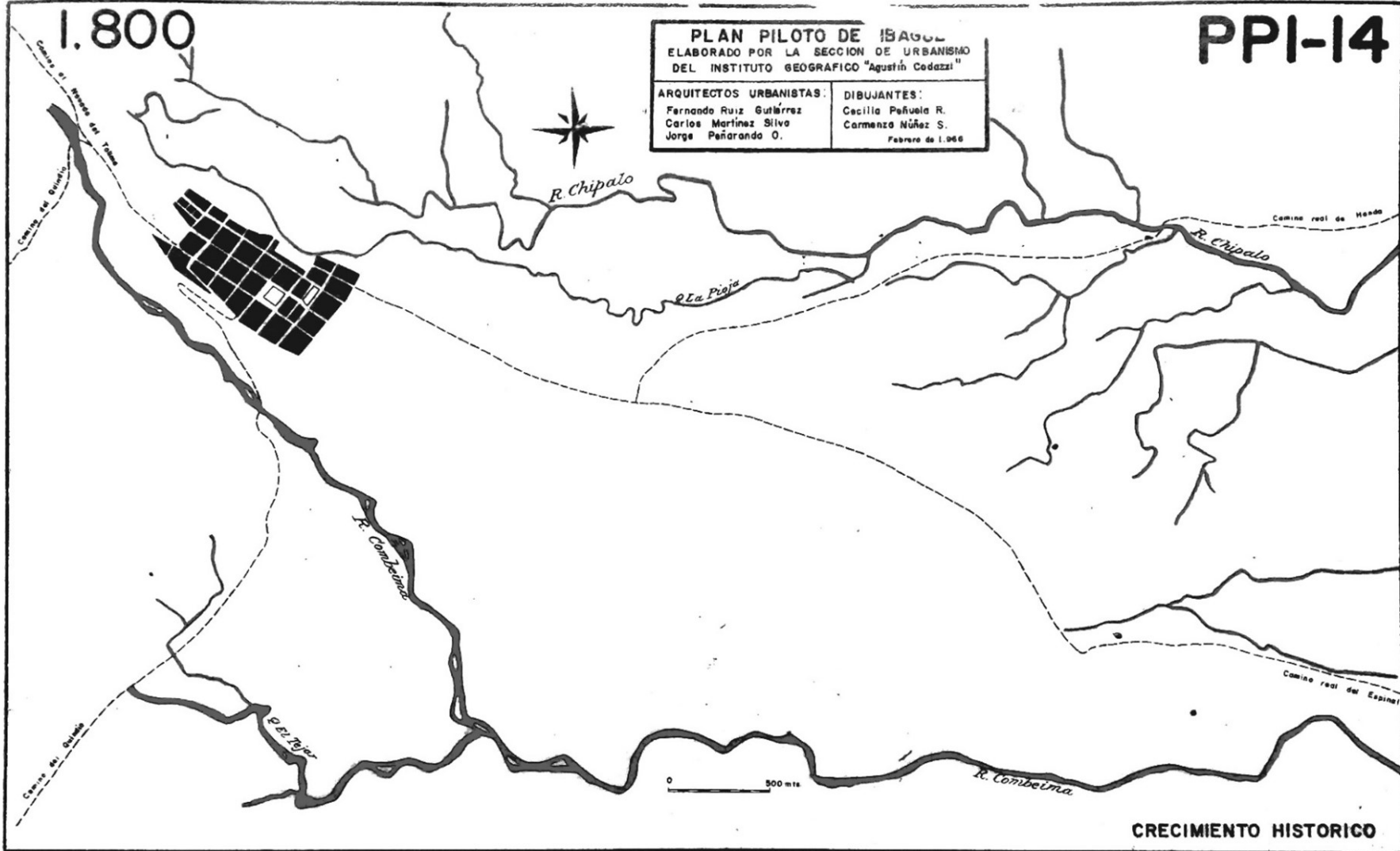
Fernando Ruiz Gutiérrez
Carlos Martínez Silva
Jorge Peñaranda O.

DIBUJANTES:

Cecilia Peñuela R.
Carmen Núñez S.

Febrero de 1.966

PPI-14



CRECIMIENTO HISTORICO

El Plan Piloto de Ibagué elaboró en 1966 una secuencia planimétrica sobre el crecimiento histórico de la ciudad, apoyado por la sección de urbanismo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1966). Su misión fue la generación de criterios para el desarrollo urbano de Ibagué, para lo cual recopiló la información en diversas entidades locales.

Los criterios para la generación de estos dos primeros planos, parten de un recorte espacial hacia el oriente, de modo que se considera que la parte occidental de la ciudad, corresponde al centro fundacional, una imprecisión con respecto a los planos generados por Ángela Inés Guzmán. Esta consideración es manifiesta en el plano de 1800 [Figura 5] y el de 1900 [Figura 6] con la presencia de parte del barrio la Pola, y de seis cuadras longitudinales a la quebrada de Los Piojos en el noroccidente, cuyo desarrollo realmente comenzó hacia 1930, como se observará en el plano de 1931. Otras imprecisiones se encuentran también en la presencia de las líneas del ferrocarril, que arribaron en 1921 (Patiño, 1990).

Sin embargo, es de resaltar que tanto los planos generados por Ángela Inés Guzmán en 1987 sobre la ciudad colonial, como los de crecimiento histórico para el Plan Piloto de 1966, no han sido revisados críticamente, mediante su contraste exhaustivo con fuentes notariales, por lo cual hacen parte del repertorio cartográfico de la ciudad, que deberá ser examinado en la medida en que avancen los estudios de precisión sobre sus contenidos.

En consecuencia, los planos de 1800 y 1900, elaborados por la sección de urbanismo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, deben ser comprendidos como instrumentos de planeación urbanística, cuyo propósito fue definir las características generales de crecimiento de la ciudad para trazar unos lineamientos de desarrollo que estuvieron enfocados en la definición de usos y el trazado de vías (Martínez-Silva, 2016). Debido a que fueron realizados como parte de un diseño urbanístico, no como un estudio histórico riguroso, estos planos no buscan una interpretación de los momentos de la ciudad, por lo que el lenguaje gráfico es igual para el plano de 1800 que para el de 1900.

Es importante resaltar que el Plan Piloto representa un esfuerzo por mapear sistemáticamente la ciudad para pensar su futuro, con lo cual se emparenta con el Plan Urbanístico Ibagué Futuro de 1935, por lo cual permiten que en la actualidad se realicen estudios sobre su veracidad y que se valoren los esfuerzos por concretar tal labor, en un entorno en el que la dispersión y pérdida de la información ha generado una débil base para la toma de decisiones, que abarcan desde la apreciación del patrimonio, hasta indefinición de los conceptos y criterios de planeación urbana.

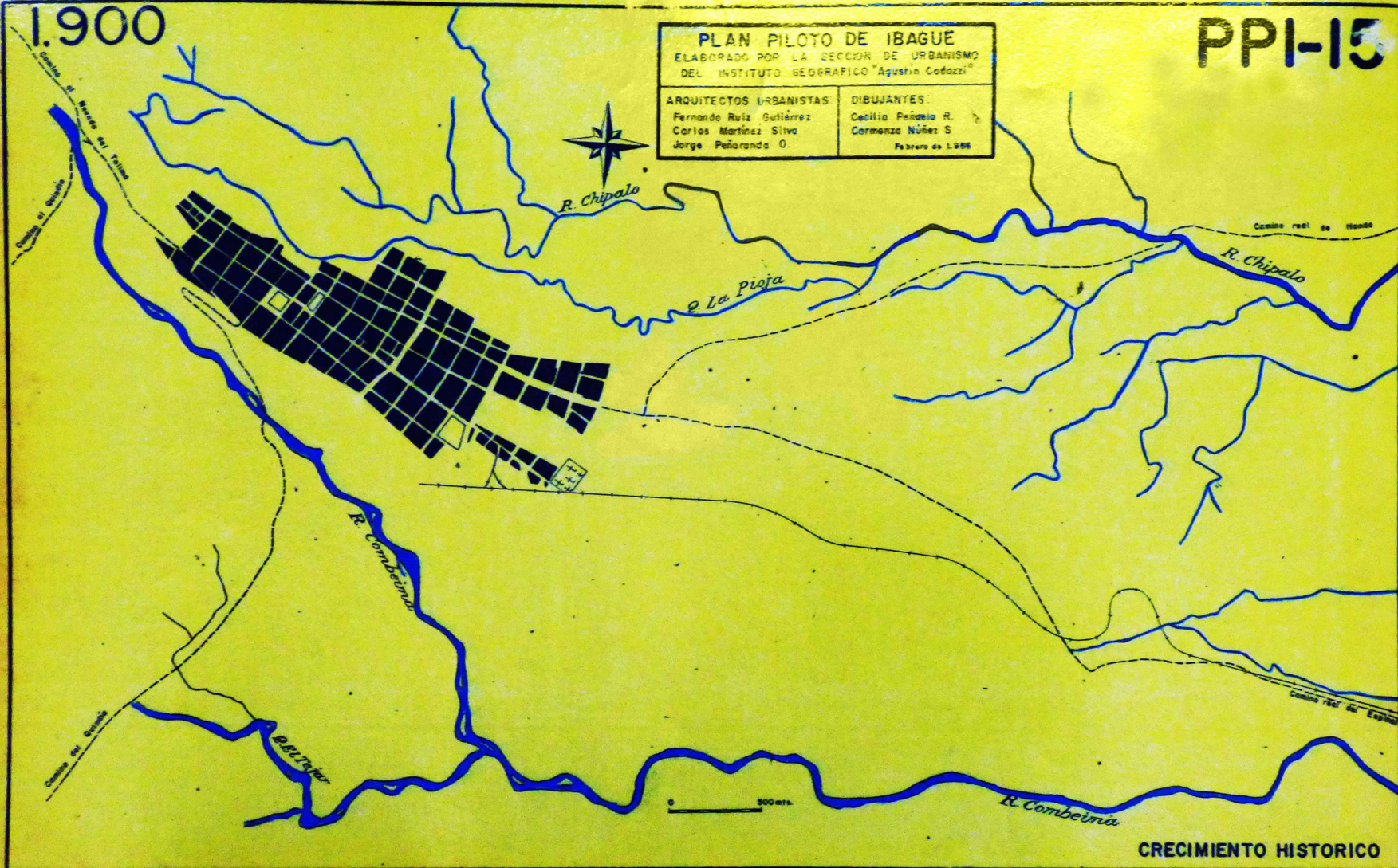
Figura 6. *Ibagué en 1900. 21 x 27 centímetros. Escala gráfica indicada.*
«*Figure 6. Ibagué in 1900. 21 x 27 centimeters. Graphic scale indicated.*».

Fuente: Plan Piloto de Ibagué (1966). Localización: Archivo de Memoria Visual del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.
«*Source: Ibagué Pilot Plan (1966). Location: Visual Memory Archive of the Darío Echandía Cultural Center of the Banco de la República.*».

1.900

PPI-15

PLAN PILOTO DE IBAGUE	
ELABORADO POR LA SECCION DE URBANISMO DEL INSTITUTO GEOGRAFICO "Agustín Codazzi"	
ARQUITECTOS URBANISTAS:	DIBUJANTES:
Fernando Ruiz Gutiérrez	Cecilia Peñuela R.
Carlos Martínez Silva	Carmenza Núñez S.
Jorge Peñaranda O.	Febrero de 1.956



A nivel gráfico, los miembros de la sección de urbanismo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi eligieron una representación sintética de la ciudad como un conjunto de polígonos en relleno sólido, rodeado por ríos y conectado con otras ciudades mediante vías. En ello se puede observar y reforzar el enfoque funcionalista del Plan Piloto, por cuando el territorio aparece como un vacío al cual la ciudad le va dando un sentido mediante su crecimiento.

Este concepto de representación del territorio se deduce de acuerdo con la ausencia de curvas topográficas, que permiten la visualización del entorno sin las condiciones ecológicas, por lo que las fuentes hídricas están aisladas de las masas verdes que deberían acompañarlas y las pendientes que aislarían los procesos de colonización urbana de sus riberas.

Una clara muestra de estas condiciones, se observa entre el centro de la ciudad y el suroccidente, que se interpretan como un valle irrigado por el río Combeima, sin tomar en cuenta la diferencia topográfica de más de 70 metros entre el centro, a 1285 metros sobre el nivel del mar, y el sur a 1210. Este paradigma de colonización del territorio es consecuente con la visión del urbanismo funcionalista durante la mayor parte del siglo XX en Colombia, que condujo al desecamiento de múltiples fuentes hídricas o a su canalización subterránea

para el establecimiento de barrios. Con ello, la pérdida de la cobertura vegetal, la contaminación de las fuentes hídricas y la destrucción de los corredores ambientales, generaron una transformación drástica del paisaje que impidió la simbiosis entre la ciudad y sus cualidades naturales.

La presencia de las vías conectoras con otras ciudades es un tema relevante en Ibagué, debido a su condición de ciudad de tránsito entre Bogotá y Popayán desde el periodo colonial, reforzada sucesiva e ininterrumpidamente. En consecuencia, el Plan Piloto de 1966 toma las vías comerciales de Ibagué con Honda y la Costa Atlántica hacia el nororiente, con Bogotá hacia el suroriente, con Armenia hacia el suroccidente, y con el nevado del Tolima hacia el noroccidente, como los ejes históricos que determinan el crecimiento urbano.

De ello se deriva que la visión sobre el crecimiento de la ciudad implique la gestión del suelo alrededor de los principales ejes de comunicación vial, con el propósito de aprovechar las ventajas de la situación geográfica de Ibagué para reforzarlas con las dinámicas comerciales y asegurar un entorno propicio de usos complementarios para los nuevos desarrollos de vivienda. En el apartado temático correspondiente a los planos de la proyección de la ciudad de 1966, se expresarán sus consecuencias en el diseño de la ciudad.

1.3. Solares vendidos por el municipio entre 1830-1931

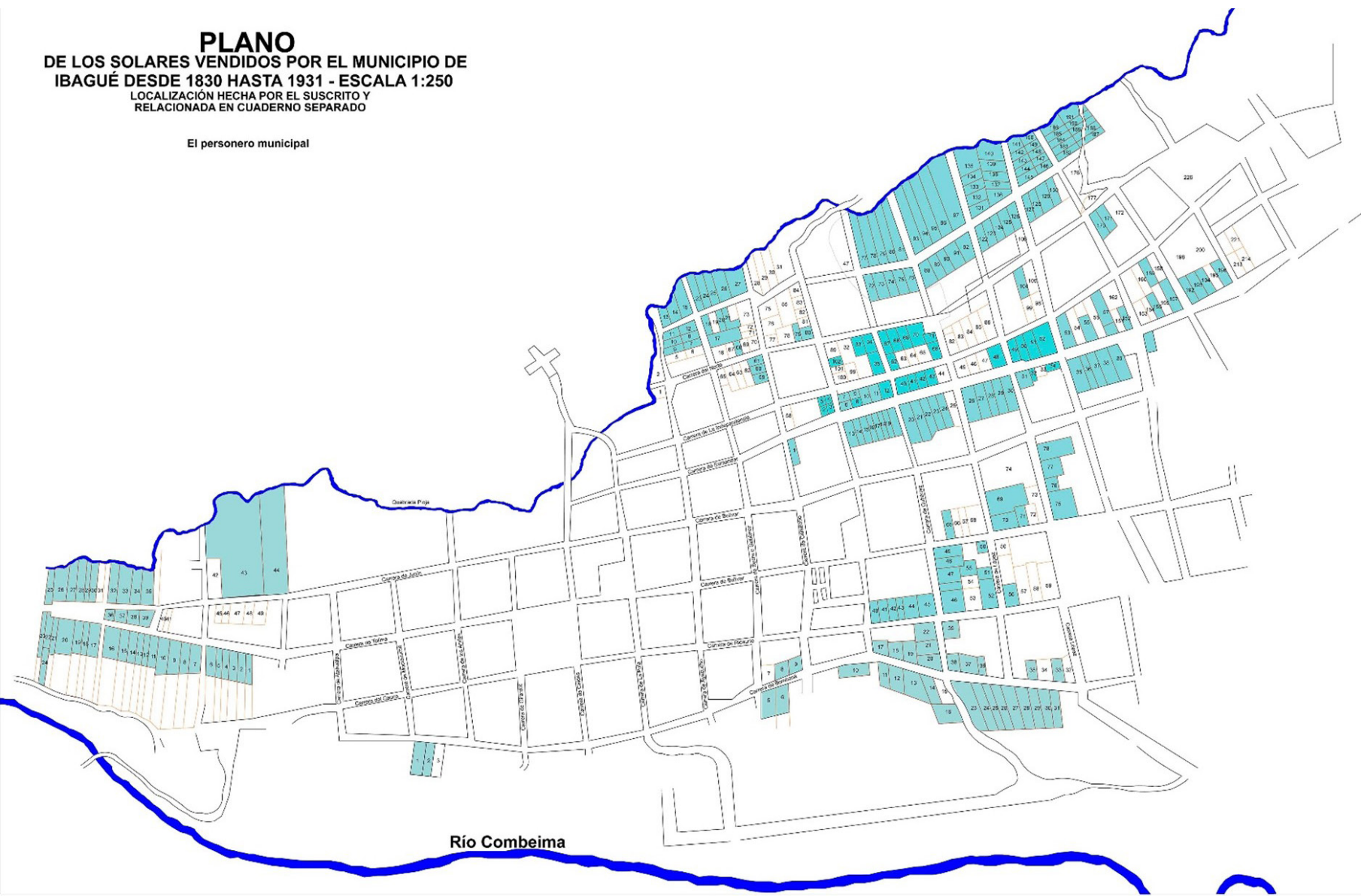
Figura 7. *Plano de los solares vendidos por el municipio de Ibagué desde 1830 hasta 1931. 35 x 45 centímetros. Sin escala.*
«Figure 7. Plan of the lots sold by the municipality of Ibagué from 1830 to 1931. 35 x 45 centimeters. Unscaled».

Fuente: Personería Municipal de Ibagué (1931). Localización: Archivo Histórico Municipal de Ibagué.
«Source: Municipal Personería of Ibagué (1931). Location: Municipal Historical Archive of Ibagué».

PLANO
DE LOS SOLARES VENDIDOS POR EL MUNICIPIO DE
IBAGUÉ DESDE 1830 HASTA 1931 - ESCALA 1:250

LOCALIZACIÓN HECHA POR EL SUSCRITO Y
RELACIONADA EN CUADERNO SEPARADO

El personero municipal



El hallazgo del plano de Ibagué de 1931 tiene una gran relevancia para la historia de la arquitectura y el urbanismo local, debido a que es el plano urbanístico más antiguo de la ciudad. Su existencia está consignada en el Plan Urbanístico Ibagué Futuro 1935 (Sociedad Industrial de Ingeniería y Construcciones [SIDEICO] S.A., 1935), en el cual se advierte que existe el plano urbano del barrio Belén, dibujado en 1920. Sin embargo, como la planimetría general del plan de 1935 se perdió (Francel-Delgado, 2017), es imposible saber si en 1935 se generó un plano de acoplamiento entre la visión general de la ciudad y el desarrollo barrial. La explicación para este proceso de desarticulación consiste en que el plano de 1931 fue generado por el Gobierno municipal, mientras que el barrio Belén fue la primera iniciativa privada de urbanización de la periferia (Francel-Delgado, 2015).

En el plano de 1931 se pueden identificar las siguientes características de la ciudad. En primera instancia, el centro fundacional está definido claramente por las cuadras que gravitan alrededor de la plaza fundacional, entre la calle 6 y la calle 13, presentadas como polígonos sin texturas internas. A partir de la calle 6, hacia el occidente, se notan los polígonos resaltados en azul que corresponden a la división predial que originó el barrio para los obreros y trabajadores municipales, denominado posteriormente La Pola. A partir de la calle 13, hacia el oriente, se observan los polígonos resaltados en azul, correspondientes a la urbanización de la periferia colonial, donde se encontraba la plaza de mercado y el humilladero, según los planos de Ángela Inés Guzmán.

La venta de estos lotes es un testimonio fundamental para la determinación del crecimiento de la ciudad, porque permite entender el proceso de expansión con las siguientes características morfológicas: **1)** Un núcleo colonial de traza regular y claramente consolidado entre la calle 6 y 13, y las carreras 1 a 4. **2)** Un crecimiento cónico condensado en La Pola, correspondiente a la colonización de las ondulaciones que sirvieron de control visual militar a la ciudad colonial. **3)** Un crecimiento irregular desde la calle 13 hacia el oriente, como consecuencia de la repetición de las características de fragmentación alrededor de la plaza de mercado de la calle 14. **4)** Crecimiento lineal en la carrera 4 como consecuencia de las dinámicas comerciales de la ruta hacia Honda. **5)** Colonización de la ribera de la quebrada de Los Piojos.

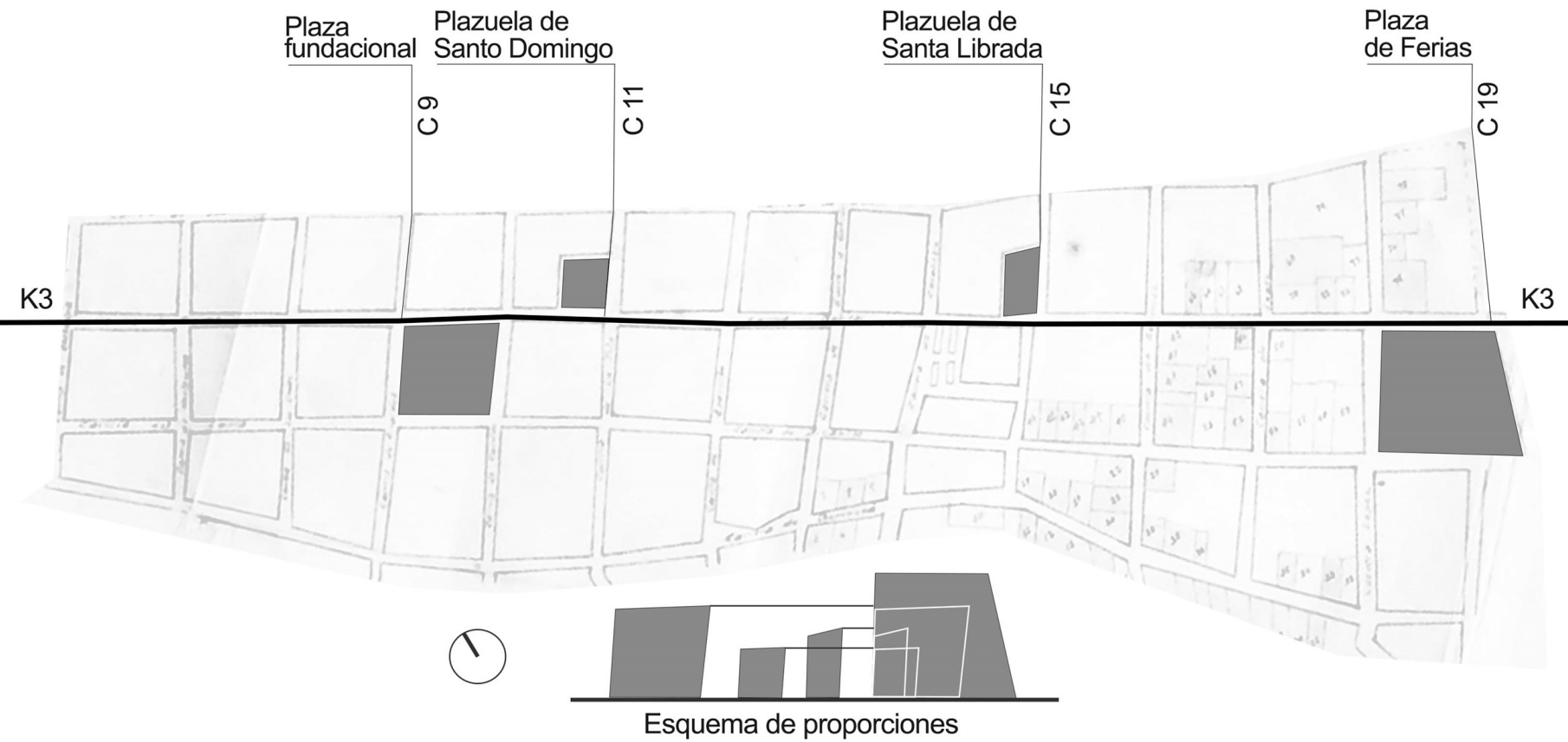
La conjunción de estas dinámicas morfológicas presenta la ruptura con los principios urbanísticos coloniales de control de la ciudad mediante el trazado reticular. Se observa que, en 1931, se buscan nuevos lotes para el crecimiento urbano con una fuerte gravitación alrededor del centro colonial. Este proceso de expansión y fuerte relación central condujo a que la ciudad no creciera con mayor fuerza hacia el oriente en la llanura tolimesa, sino que se densificara en torno al centro fundacional.

La principal característica es, por lo tanto, la generación de nuevos espacios urbanos, tan próximos como fuera posible a la plaza mayor o fundacional, con uso residencial principalmente, sin la gestión de espacios públicos complementarios. Como consecuencia, entre 1830 y 1931, periodo representado en el plano, solo emerge un nuevo espacio público, correspondiente a la plaza de ferias, y se conservan las tres plazas principales del periodo colonial, que fueron la plaza mayor, actual plaza de Bolívar, la plazuela de Santo Domingo, actual parque Murillo Toro y la plazuela de Santa Librada, inexistente en la actualidad.

El decrecimiento del espacio público se caracteriza por la jerarquía de la plaza mayor sobre las demás durante el periodo colonial, como una representación de los poderes hegemónicos. De este modo, los nuevos espacios públicos durante la colonia fueron cada vez más pequeños que la plaza mayor. Solo a partir de 1920 se gestiona el nuevo espacio público en la calle 19, denominado “la plaza de ferias”, cuyo propósito fue la exposición de los nuevos productos que traía a la ciudad el ferrocarril, como máxima innovación en transporte a principios del siglo XX en Ibagué [Figura 8].

Figura 8. *Espacios públicos en Ibagué, de acuerdo al plano de 1931. Sin escala.*
«Figure 8. Public spaces in Ibagué, according to the 1931 plan. No scale».

Fuente: Elaboración propia a partir del plano de la Personería Municipal de Ibagué (1931). Localización: Archivo Histórico Municipal de Ibagué.
«Source: Own preparation on the map of Municipal Personería of Ibagué (1931). Location: Municipal Historical Archive of Ibagué».



La “plaza de ferias” es la materialización de la lógica de la ciudad industrial, en la que el espacio público hace parte del proceso mercantil, en contraste con los espacios de la ciudad colonial, cuyo propósito era la espacialización de la jerarquía de los poderes (Egitto, 2003). La “plaza de ferias” representa, en consecuencia, a las mercancías como principales determinantes de la nueva configuración urbana, en correspondencia con la construcción de la estación del ferrocarril en 1926 (Ortiz-Vidales, 2003).

Este nuevo espacio público es relevante porque sus dimensiones son mayores a las demás plazas anteriores, en lo cual se observa una ruptura con el orden hegemónico colonial del centro y sitúa a la periferia como un espacio mayor, en lo cual coincide tanto la previsión del crecimiento urbano, como la pérdida de la estructura colonial de poder (Francel, 2017).

Sin embargo, este crecimiento se dio inercialmente, lo que significa que repitió las características generales del trazado urbano, pero sin el control urbano colonial, motivo por el cual las vías continúan, pero su trazado ya no responde a la sólida retícula hispánica, sino a las dinámicas comerciales de predios alrededor de la estación del ferrocarril, por lo que las cuadras comienzan a deformarse y a fragmentarse (Francel, 2017).

En este proceso de crecimiento inercial y cambio de paradigmas, la “plaza de ferias” se localiza sobre la carrera tercera, como evidencia de la continuidad de la calle del comercio como principal eje urbano que remataba simbólica y físicamente en el cementerio, como se verá en el siguiente apartado.

