

2. La planeación en la primera mitad del siglo XX

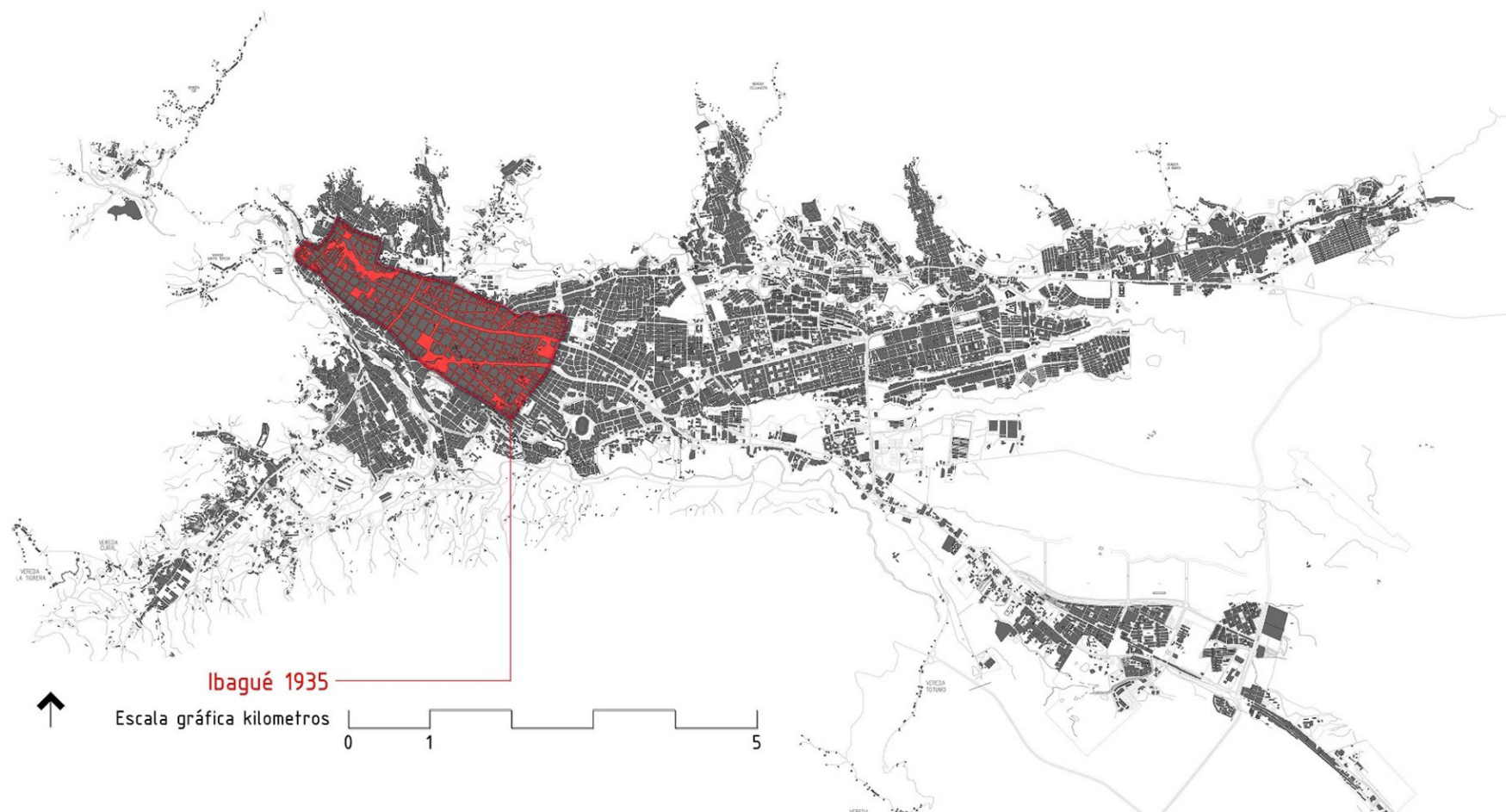
2.1. El plan urbanístico Ibagué Futuro de 1935

Figura 9. *Extensión de Ibagué en 1935, de acuerdo con las descripciones del plan urbanístico Ibagué Futuro (Sociedad Industrial de Ingeniería y Construcciones [SIDEICO] S.A., 1935). Elaborado por José Alejandro Ojeda. Escala gráfica indicada.*

«Figure 9. *Extension of Ibagué in 1935, according to the descriptions of the Ibagué Futuro urban plan (Sociedad Industrial de Ingeniería y Construcciones [SIDEICO] S.A., 1935). Prepared by José Alejandro Ojeda. Graphic scale indicated.*».

Fuente: Francel-Delgado (2017).

«Source: Francel-Delgado (2017)».



Ibagué 1935

Escala gráfica kilometros

0 1 5

En 1934, el Consejo Municipal contrató la elaboración del plan urbanístico Ibagué Futuro con la Sociedad Industrial de Ingeniería y Construcciones [SIDEICO] S.A. Las propuestas del plan están analizadas en el libro homónimo *El plan urbanístico Ibagué Futuro 1935* (Francel-Delgado, 2017), cuyo propósito consistió en revisar los planteamientos de SIDEICO y determinar el grado de aplicación en la ciudad contemporánea.

Como la mayoría de planes urbanos, el de 1935 se ejecutó parcialmente, en medio de la tensión generada por la idealidad del proyecto urbano y los intereses políticos y particulares, una dinámica aún constante con los planes posteriores. Sin embargo, para el propósito de este trabajo, el plan de 1935 contiene elementos fundamentales para comprender la ciudad en aquel momento.

En primera instancia, el perímetro urbano definido por SIDEICO en 1935 incorporó zonas periféricas sin la infraestructura necesaria para ser consideradas zonas realmente urbanas. En lugares como Interlaken, Pueblo Nuevo o Belén, el proceso de urbanización aún era incipiente, y alrededor de la estación del ferrocarril se conservaba una división predial de transición entre la propiedad agrícola y la urbana, por lo que los lotes son extensos con una pequeña construcción controlando las dinámicas.

En este plan se observa la indiferencia del desarrollo urbano por las fuentes hídricas, principalmente en la quebrada El Sillón, que fue canalizada bajo tierra para que la retícula urbana pudiera continuar su trazado colonial. Se advierte que el fenómeno de urbanización no fue producto de un ejercicio de planificación ni presencia gubernamental en las dinámicas urbanas, sino un crecimiento poblacional en el que los modelos de ocupación espontáneos conservaron inercialmente la continuidad vial [Figura 10].

El plan urbanístico Ibagué Futuro de 1935 debe entenderse como una reacción del Gobierno municipal a las dinámicas de crecimiento inercial, no tanto por el interés local de armonizar la ciudad, sino por el ejercicio de las normativas nacionales para establecer planes urbanos para las ciudades con una población mayor a 10.000 habitantes (Alba-Castro, 2013).

Los planos de 1935 se perdieron en su gran mayoría, sin embargo, mediante las descripciones del informe de SIDEICO y algunas planchas que se conservan, es posible entender que este estudio es el esfuerzo por generar normas para una ciudad, cuyo crecimiento superó los alcances gubernamentales, tanto antes como después de su creación, porque las propuestas finalmente no fueron ejecutadas.

Figura 10. *Plancha 23 del informe de SIDEICO, en la cual se observa el esquema de propiedad en transición del uso agrícola al urbano.*
«Figure 10. Plate 23 of the SIDEICO report, in which the property scheme in transition from agricultural to urban use is observed».

Fuente: Restitución de Zuled Clavijo. 70 x 100 centímetros. Escala: 1:500. (Sociedad Industrial de Ingeniería y Construcciones [SIDEICO] S.A., 1935).
Localización: Archivo Histórico Municipal de Ibagué.
«Source: Restitution of Zuled Clavijo. 70 x 100 centimeters. Scale: 1:500. (Industrial Engineering and Construction Society [SIDEICO] S.A., 1935).
Location: Municipal Historical Archive of Ibagué»



2.2. Los monumentos en 1942

Figura 11. *Plano de la ciudad de Ibagué 1942. Obtenido mediante restitución de vistas aéreas, tomadas en enero de 1940 y complementado con datos suministrados por la oficina seccional de catastro del departamento del Tolima. 35 x 50 centímetros. Escala: 1:5000.*

«Figure 11. Plan of the city of Ibagué 1942. Obtained through restitution of aerial views, taken in January 1940 and supplemented with data provided by the sectional cadastre office of the department of Tolima. 35 x 50 centimeters. Scale: 1:5000».

Fuente: Instituto Geográfico Militar y Catastral (1942).

«Source: Military and Cadastral Geographic Institute (1942)».

El plano de 1942 es la representación más detallada de la ciudad hasta la primera mitad del siglo XX (Francel-Delgado & Uribe-Kaffure, 2021). En él se puede observar la ocupación de las cuadras, a partir de lo cual se determina el grado de consolidación de diversas zonas. El centro de la ciudad se observa claramente consolidado, entre las calles 6 y 19, y la carrera 1 y 4. Entre la carrera 4 y 5, la quebrada El Sillón pasa en medio de las cuadras, allí se observa la indiferencia del crecimiento inercial de la ciudad con respecto al entorno natural.

En el noroccidente de la ciudad se ve al barrio Belén, cuyo trazado es claro, pero la ocupación de los lotes aún es escasa. Las primeras casas del barrio se ven construidas a lo largo de la carrera séptima. Esto denota el dilatado tiempo de ocupación del barrio, cuyo proceso de urbanización comenzó en 1920 (Francel, 2015). En contraste, el barrio La Pola, cuyo proceso de urbanización comienza hacia 1930, se ve consolidado como consecuencia de la extensión de las dinámicas del centro, mientras que Belén conservaba la condición de periferia, separada del centro de la ciudad por la quebrada de Los Piojos.

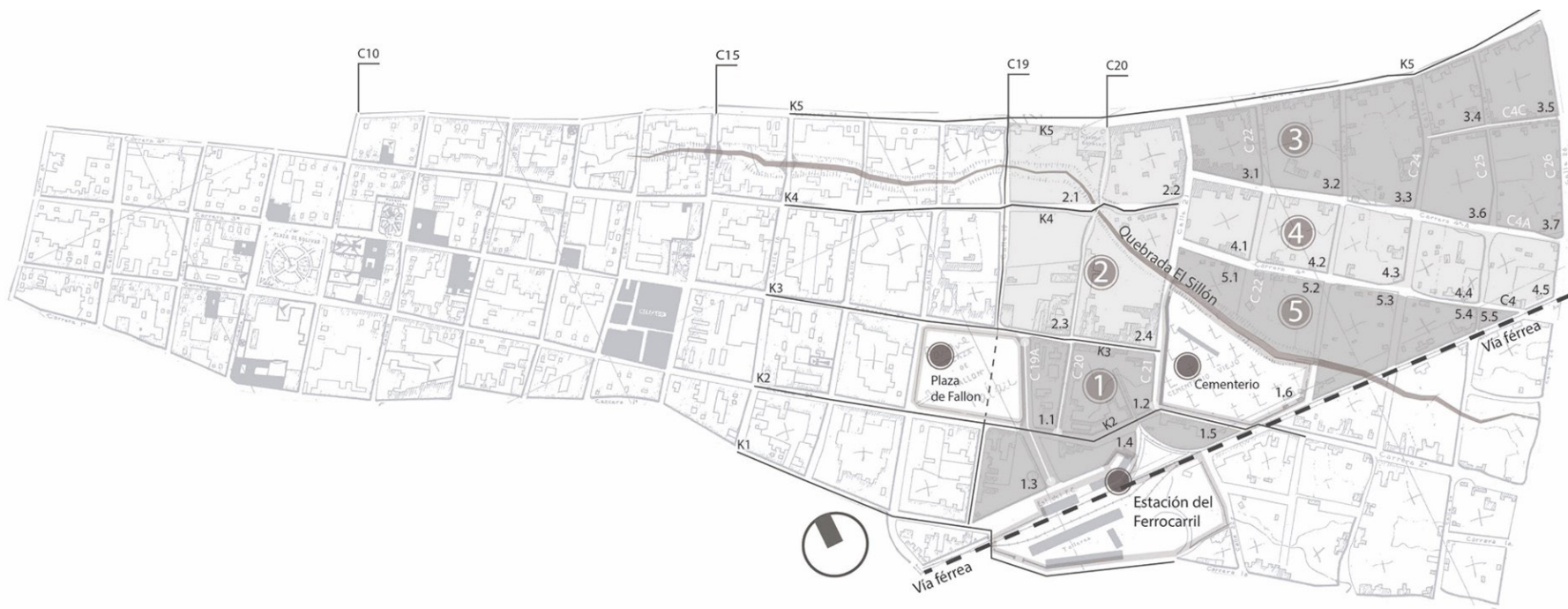
El sur de la ciudad presenta un escaso desarrollo, con casas alineadas a lo largo de la carrera 3 sur entre la calle 10

y 19, que conecta la estación del ferrocarril en el sector de la vuelta del Chivo, con el barrio La Hoyada, actualmente barrio Libertador (Martínez-Silva, 2003). El barrio La Hoyada también se presenta con una baja ocupación y con un trazado claro, con características similares a lo observado en el barrio Belén.

En el oriente de la ciudad, a partir de la calle 19, se observa un crecimiento espontáneo, que continuó inercialmente la dirección de las calles coloniales, aunque se fragmentó constantemente en cinco morfologías principales, como consecuencia de la confluencia de varios elementos. En primera instancia, la ausencia de políticas de control y desarrollo urbano es notoria en el crecimiento urbano, los modelos de ocupación y la irregularidad en el trazado de las calles. En segunda instancia, el trazado de las líneas del ferrocarril por parte del Gobierno nacional, que no tuvieron en cuenta el trazado urbano ni su posterior articulación. A ello se suma la presencia de la quebrada El Sillón y la indiferencia del trazado urbano respecto a sus fuentes hídricas. La presencia del cementerio, donde finalizaba la carrera 3 y la extensión del parque Fallon que interrumpió la continuidad de la calle 19, terminan por explicar el fenómeno de fragmentación y desarticulación de este sector de ciudad con respecto al resto de la ciudad (Francel, 2017) **[Figura 12]**.

Figura 12. *Morfologías de fragmentación hacia el oriente de la ciudad, según el plano de 1942. Sin escala.*
«Figure 12. *Morphologies of fragmentation towards the east of the city, according to the 1942 plan. No scale.*».

Fuente: (Francel, 2017).
«Source: (Francel, 2017)».



El plano de 1942 presenta también los primeros testimonios cartográficos en la ciudad sobre una valoración del patrimonio, de acuerdo al concepto de monumento, que hace parte de las convenciones gráficas utilizadas por el Instituto Geográfico Militar y Catastral. En él se observan algunos edificios representados por relleno negro sólido, con el propósito de diferenciarlos. De este modo, se consideró en 1940 que los edificios que debían ser declarados monumentos nacionales, eran (1) los tanques de La Pola, (2) el cuartel de la Policía (actualmente EFAC frente al panóptico), (3) el panóptico, (4) la Escuela Normal Femenina (actualmente biblioteca Soledad Rengifo), (5) edificio Nacional, (6) Alcaldía, (7) el Nuevo Liceo, (8) sala de conciertos Alberto Castilla, (9) vivienda en la carrera 2 entre calles 10 y 11, (10) Gobernación del Tolima, (11) edificio de la calle 12, (12) pasaje Ramírez, (13) mercado de la calle 14, (14) estación del ferrocarril, (15) escuela pública, (16) colegio de San Simón, (17) teatro Tolima, (18) edificio de correos, (19) Normal Nacional, (20) antiguo cementerio, (21) nuevo cementerio [Figura 13].

Además, el plano muestra la identificación de algunos edificios importantes con uso público, marcados con un grueso contorno y sin relleno. Estos edificios son (1) el colegio de La Presentación, (2) el seminario, (3) el conservatorio musical, (4) el colegio lazarista, (5) el colegio de Nuestra Señora de la Misericordia, (6) hospital, (7) claustro de San Jorge, (8) convento, (9) catedral, (10) iglesia del Carmen, (11) claustro de San José, (12) iglesia de San Roque [Figura 14].

La codificación de los monumentos y los edificios importantes, en el plano de 1942, es una característica esencial para conceptuar los valores patrimoniales de los edificios y las zonas urbanas de la ciudad, que hoy se encuentran afectados por los intereses inmobiliarios que han intervenido inadecuadamente, desconociendo el reconocimiento histórico de estas edificaciones.

Figura 13. *Monumentos en el plano de 1942.*
«Figure 13. Monuments in the 1942 map».

Fuente: Francel-Delgado & Uribe-Kaffure (2021).
«Source: Francel-Delgado & Uribe-Kaffure (2021)».

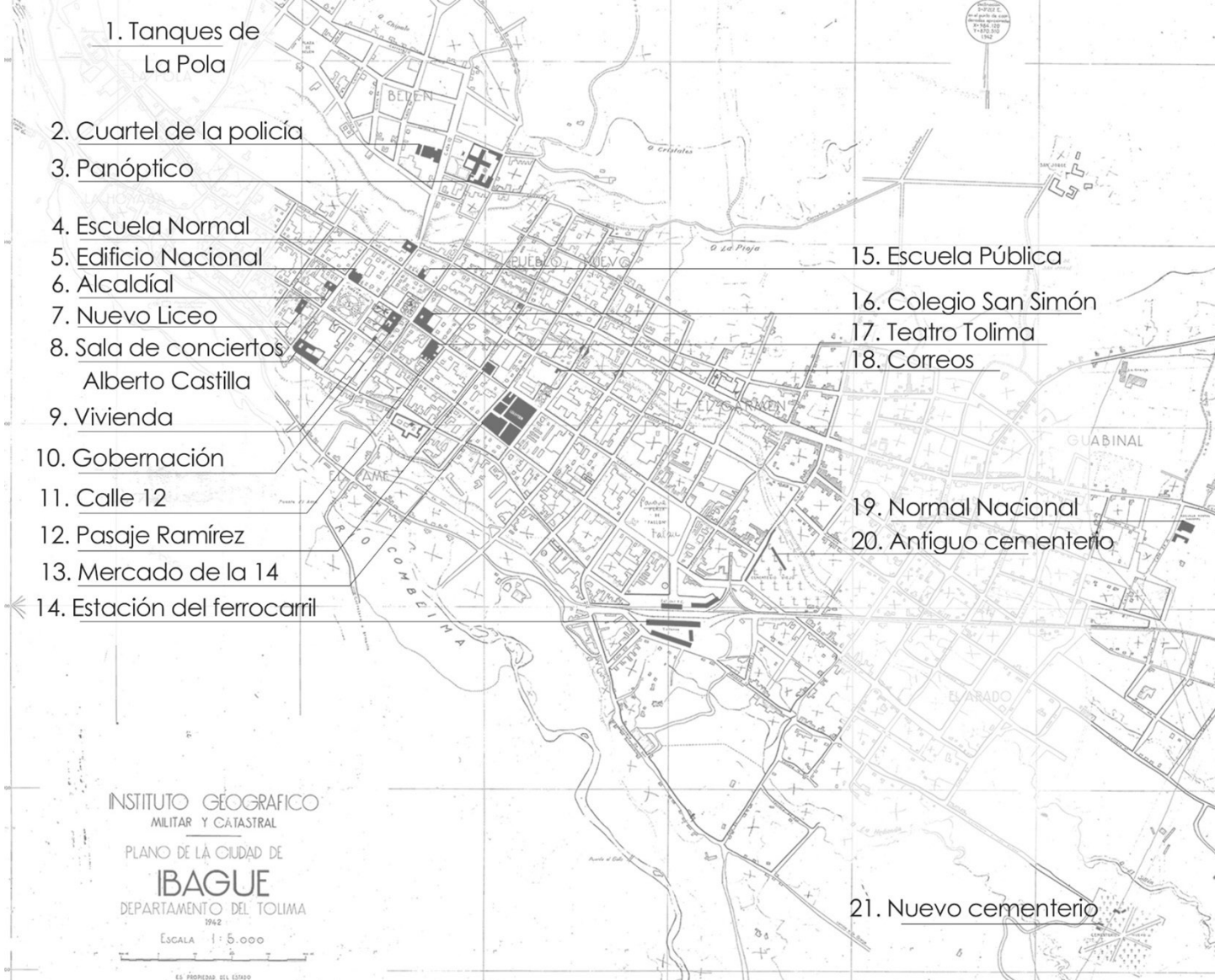


Figura 14. *Edificios importantes en el plano de 1942.*

«Figure 14. Important buildings in the 1942 plan».

Fuente: Francel-Delgado & Uribe-Kaffure (2021).

«Source: Francel-Delgado & Uribe-Kaffure (2021)».

A historical map of a city grid, likely from the 18th or 19th century. The map shows a dense network of streets forming a grid pattern. Various buildings are depicted, including churches, convents, and a hospital. The map is labeled with 'PUEBLO NUEVO' in the center and 'LA HOYA' in the upper left. Other labels include 'Cristales', '0 1a Proja', 'LAGO DE SAN JORGE', and 'GUABIN'. Numbered locations 1 through 12 are marked on the map, corresponding to the list on the right. The map is oriented with North at the top.

1. La Presentación

2. Seminario

3. Conservatorio

4. Colegio lazarista

5. N. S. de la Misericordia

6. Hospital

7. Claustro de S. Jorge

8. Convento

9. Catedral

10. Iglesia del Carmen

11. Claustro de San José

12. Iglesia de San Roque

La técnica de restitución de vistas aéreas para la producción cartográfica utilizada en el plano de Ibagué de 1942 fue parte de un amplio trabajo del Instituto Geográfico Militar y Catastral, cuyo destino fue el Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales. Para aquel momento se proyectó la conexión ferroviaria entre el río Magdalena y el Cauca, vía Ibagué-Armenia, que no se concretó (*Meisel-Roca, Ramírez, & Jaramillo, 2014; Francel, 2013*). Sin embargo, la detallada descripción topográfica realizada por el instituto, en armonía con la síntesis del plano urbano, muestra una representación única en la historia de la cartografía local **[Figura 15]**.

La síntesis urbana incorporada en este plano muestra las cuadras consolidadas en relleno rojo sólido, la identificación de los monumentos en relleno sólido negro, los vacíos al interior de las manzanas y los predios ocupados en el proceso de expansión urbana orgánica **[Figura 16]**. Ahora bien, por las dimensiones de la representación cartográfica, se eliminaron los detalles observados en el plano urbano de 1942 **[Figura 11]**.

En las convenciones se puede observar el enfoque infraestructural de la representación cartográfica, por cuanto presenta referencias a los centros urbanos, los caseríos o asentamientos de pequeñas dimensiones, el tipo de vías según el medio de transporte y según su estado, desde el ferrocarril hasta los senderos, la identificación de puentes y los accidentes geográficos que debía cruzar el ferrocarril en su paso hacia Armenia desde Ibagué.

Por ello, los contenidos son claramente ingenieriles y buscaron dotar al Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales de un instrumento de precisión para tomar decisiones para la conectividad del país. El plano, entonces, muestra la infraestructura con la que se cuenta, las dinámicas territoriales asociadas a los núcleos urbanos de diversas magnitudes y las barreras naturales que la nueva infraestructura debería superar **[Figura 17]**.



Figura 15. *Plano de la región Ibagué-Armenia sector Ibagué. 100 x 70 centímetros. Escala: 1:25000.*
«Figure 15. Map of the Ibagué-Armenia region, Ibagué sector. 100 x 70 centimeters. Scale: 1:25000».

Fuente: Instituto Geográfico Militar y Catastral (1942).
 Localización: Archivo de Memoria Visual de la biblioteca Darío Echandía del Banco de la República.
*«Source: Military and Cadastral Geographic Institute (1942).
 Location: Visual Memory Archive of the Darío Echandía Library of the Bank of the Republic».*

Figura 16. *Detalle urbano del plano de la región Ibagué-Armenia de 1942.*
«Figure 16. Urban detail of the map of the Ibagué-Armenia region of 1942».

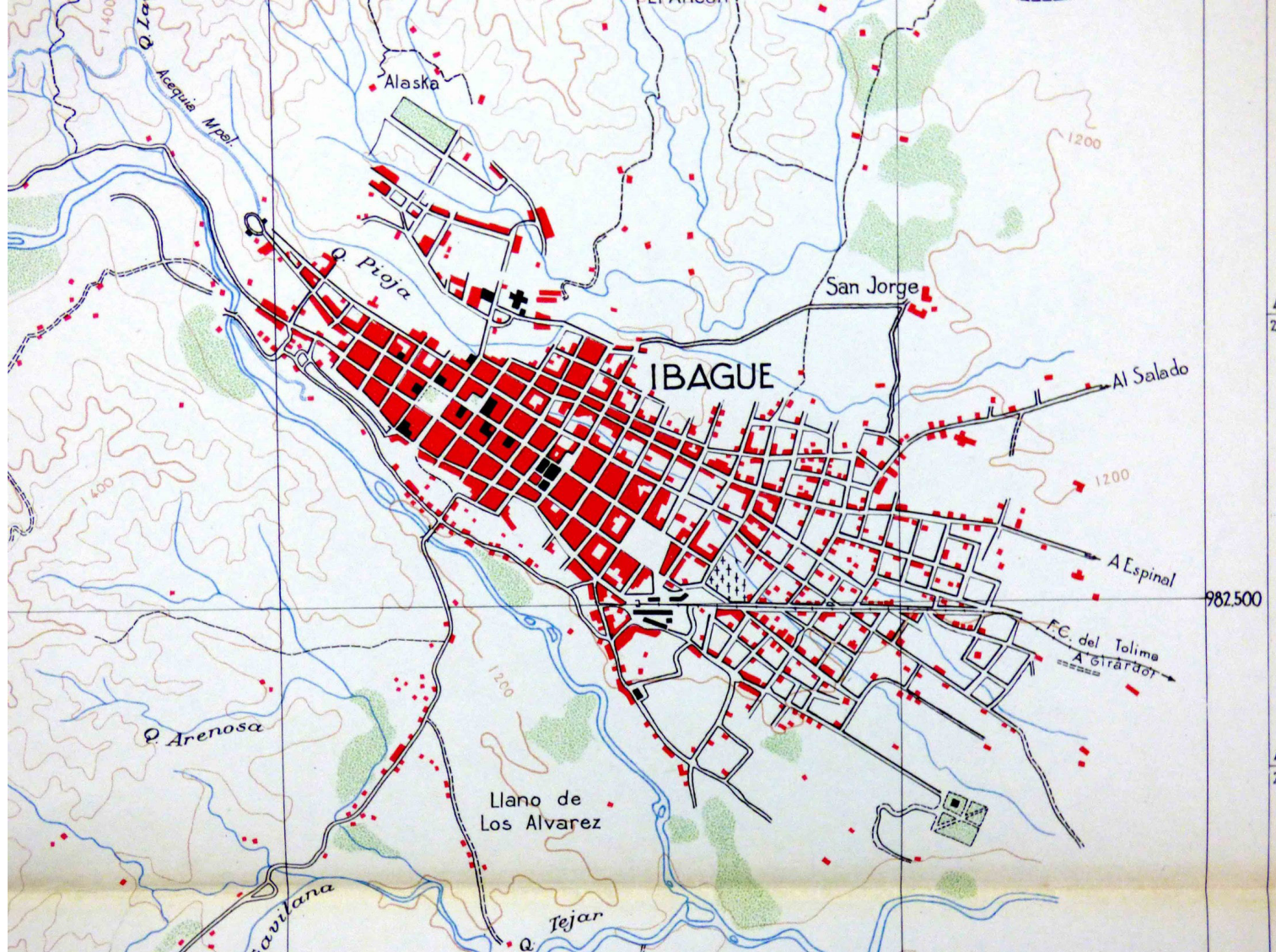


Figura 17. *Convenciones del plano de la región Ibagué-Armenia de 1942.*
«Figure 17. Map conventions of the Ibagué-Armenia region of 1942».

COORDENADAS Y COTAS DE LOS PUNTOS GEODESICOS Y AUXILIARES

PUNTOS	X mts.	Y mts.	COTAS mts.
Frunce	988.873.68	859.091.64	3.385.9
Campa	994.573.47	869.153.44	3.772.5
Martínica	977.792.38	870.780.30	2.159.1
F-Ax-1	978.798.52	864.052.98	1.479.6
F-Ax-2	980.105.39	862.581.43	1.635.3
F-Ax-3	976.750.11	862.838.31	1.613.0
F-Ax-4	977.841.23	856.986.25	2.392.5
F-Ax-8	986.608.90	871.078.08	2.117.4
F-Ax-9	982.401.12	866.762.73	1.969.0
F-Ax-10	982.533.23	868.348.92	1.589.2
F-Ax-11	985.405.53	869.432.24	1.649.0
F-Ax-12	985.699.52	867.679.51	1.663.6
F-Ax-13	984.748.41	861.867.62	2.468.8
F-Ax-20	990.636.12	865.018.01	1.857.2
F-Ax-33	990.798.62	864.291.60	1.598.2

Los puntos geodésicos y auxiliares son hitos de concreto con placas de bronce.

Notas: PROYECCION "CONFORME DE GAUSS" con origen de coordenadas planas $X_0 = 1'000.000$ mts. N, $Y_0 = 1'000.000$ mts. E en el Observatorio Astronómico Nacional.
COTA DE BASE: pilastro del I.G.M y C. 2.590 mts. s.n.m.

Documento elaborado con destino al Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales, por el sistema aerofotogramétrico, con apoyo en la red Geodesica del Instituto.

SIGNOS CONVENCIONALES

	Frunce	Puntos Geodésicos
	F-Ax-12	Puntos Auxiliares
		Centro urbano
		Caserío
		Ferrocarril
		Carretera troncal
		Carretera de segunda clase
		Carreteable
		Camino de herradura
		Sendero
		Puente
		Barranco
		Acequia
		Bosque

Como instrumento comparativo sobre las representaciones cartográficas se encuentra el plano de Crecimiento Histórico, elaborado por la sección de urbanismo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi para el Plan Piloto de Ibagué de 1966 [Figura 18]. Sus características conservan el lenguaje gráfico planteado de colores planos, amarillo para el fondo, negro para las manzanas, azul para las fuentes hídricas, y sin topografía, observado en los planos de 1800 [Figura 5] y 1900 [Figura 6], generados por la misma sección de urbanismo para el plan urbano de 1966.

Este plano presenta algunas convergencias y muchas diferencias con el elaborado en 1942 por el Instituto Geográfico Militar y Catastral, en lo que respecta a los detalles al interior de las manzanas, los procesos detallados de ocupación, las fuentes hídricas, la topografía y los contenidos conceptuales de valoración arquitectónica como monumentos y edificios importantes.

Al realizar una superposición cartográfica, se encuentran las similitudes y diferencias específicas entre el plano del Instituto Geográfico Militar y Catastral, y el del Plan Piloto [Figura 19]. La primera observación, que continúa

con los componentes patrimoniales observados en el plano del Instituto Geográfico Militar y Catastral, es la ausencia del panóptico en el Plan Piloto, lo cual sorprende por la importancia que tuvo desde su concepción como cárcel para la provincia de Mariquita y, posteriormente, del departamento del Tolima (Cuartas-Coymat, 1994).

El plano del Plan Piloto enfatiza el desarrollo del barrio Belén hacia la parte alta, a diferencia del plano del Instituto Geográfico Militar, que presenta un trazado general de las vías del barrio sin consolidación en la construcción al interior de las manzanas. En el del Plan Piloto no figura la Normal Nacional, el claustro de San Jorge ni la parte alta del barrio La Pola. Estas diferencias se atribuyen al propósito de cada obra cartográfica, pues la del Plan Piloto tuvo un enfoque de determinación general de la extensión de la ciudad en el pasado, mientras que el del Instituto Geográfico Militar, buscaba la precisión para la toma de decisiones a nivel infraestructural.

Figura 18. 1942. *Plano de Crecimiento Histórico.*
«*Figure 18. 1942. Historical Growth Plan.*»

Fuente: Sección de urbanismo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi para el Plan Piloto de Ibagué de 1966. 21,5 x 27 centímetros.
Escala gráfica indicada. Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.
«*Source: Urban planning section of the Agustín Codazzi Geographical Institute for the Ibagué Pilot Plan of 1966. 21.5 x 27 centimeters.*
Graphic scale indicated. Location: map library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic.»

I.942

PPI-I

PLAN PILOTO DE IBAGUE

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.
Carmenza Núñez S.
Febrero de 1966

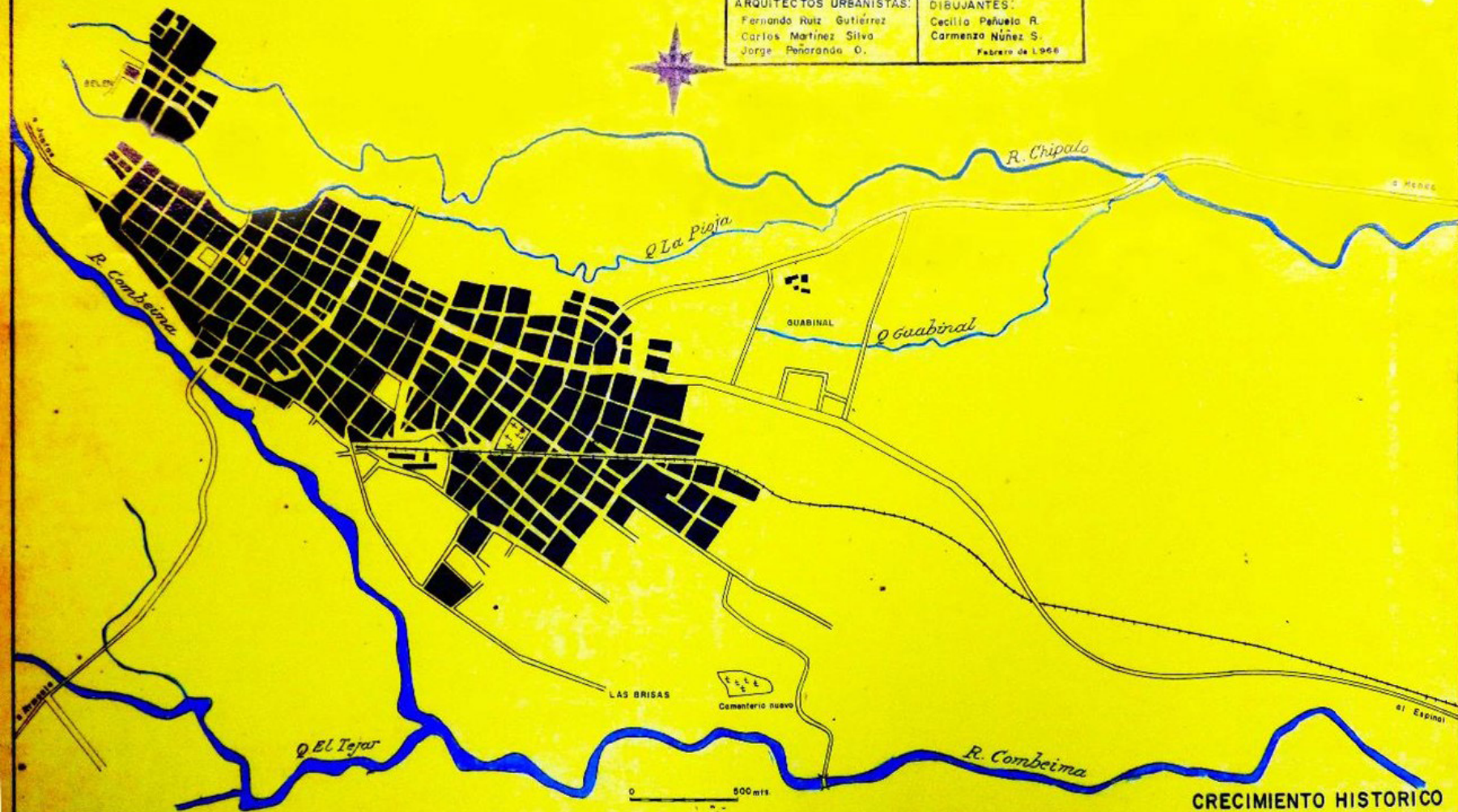
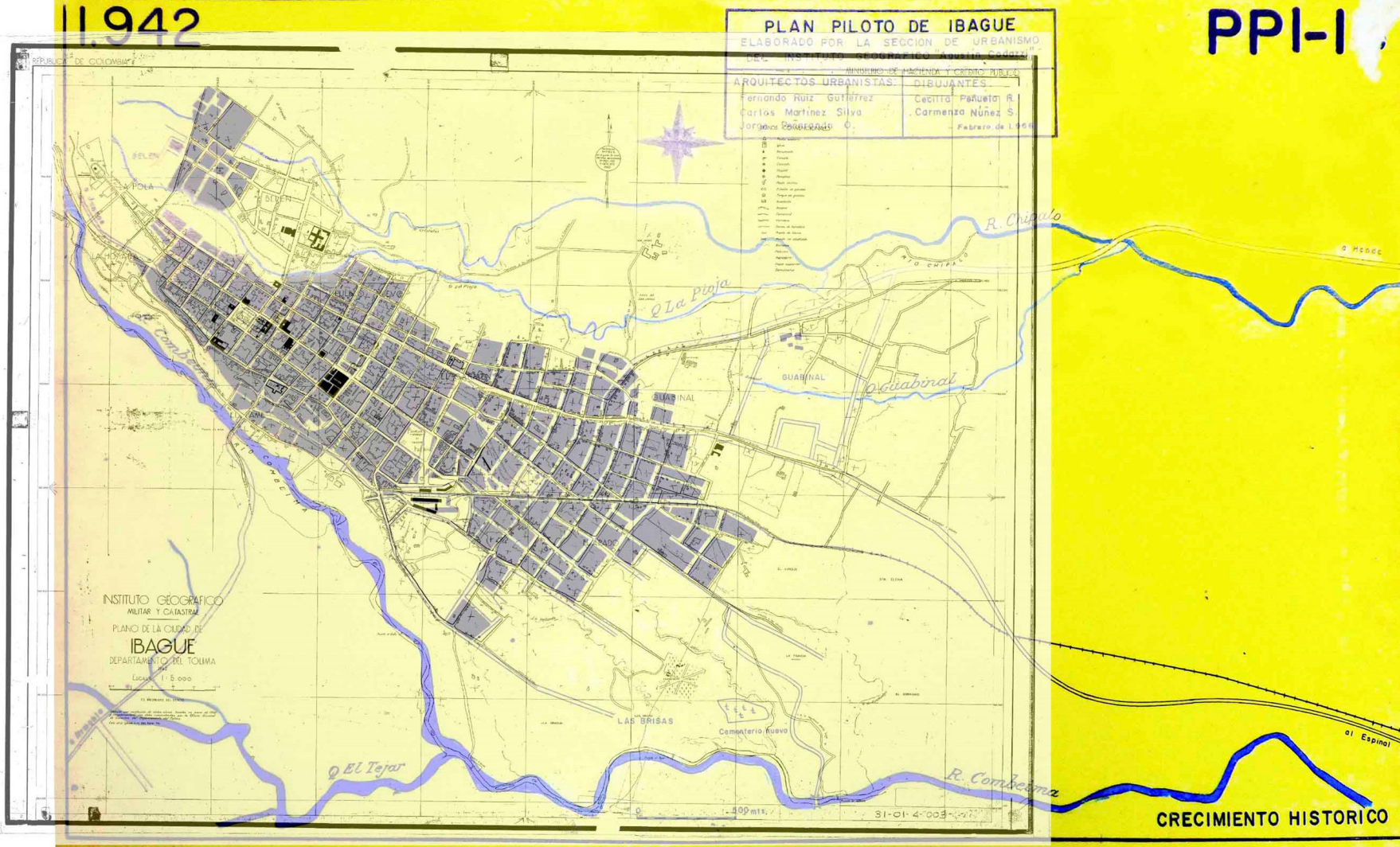


Figura 19. *Superposición entre el plano del Plan Piloto y el del Instituto Militar Geográfico y Catastral.*
«Figure 19. Mapping overlap between the plan of the Pilot Plan and that of the Military and Cadastral Geographical Institute».

Fuente: Elaboración propia. «Source: own preparation».

1942

PPI-1



2.3. Una visión general en 1950

Figura 20. *Plano de Ibagué de 1950. 70 x 100 centímetros. Escala: 1:500.000.*
«Figure 20. Map of Ibagué, 1950. 70 x 100 centimeters. Scale: 1:500,000».

Fuente: Secretaría de Obras Públicas Municipales. Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.
«Source: Secretary of Municipal Public Works. Location: Map Library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic».



El plano de 1950, generado por la Secretaría de Obras Públicas Municipales, presenta una concepción general del municipio de Ibagué, que retoma el propósito de restitución cartográfica de una región como concepto territorial que sobrepasa las dimensiones urbanas e incorpora una descripción de la zona rural aferente a la cabecera municipal, tal como se observó en el plano del Instituto Geográfico Militar y Catastral de la región Ibagué-Armenia, sector Ibagué **[Figura 15]**.

Aunque el plano conserva los propósitos de 1942, su grado de detalle es claramente menor, por cuanto no presenta curvas de nivel, las manzanas figuran como elementos consolidados sin la descripción de vacíos interiores ni determinaciones como la valoración patrimonial. Estas características se comprenden con base en el alcance y limitaciones técnicas de la Secretaría de Obras Públicas Municipales en comparación con el Instituto Geográfico Militar y Cartográfico, que contó con la tecnología de restitución planimétrica a partir de vistas aéreas, soportado por la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA), que tomó las aerofotografías en enero de 1940 y cesó operaciones en junio del mismo año (George-Davies, 1984). El aeropuerto Perales figura por primera vez en la cartografía local, debido a su construcción en 1946, simultánea a la creación de la Sociedad Aérea del Tolima (SAETA) (Concesionaria San Rafael S.A., 2014, pp. 11-13).

El cuadro de convenciones muestra el propósito de descripción general de las características del municipio, como

latitud, longitud, altura sobre el nivel del mar, temperatura media, extensión en kilómetros cuadrados de las zonas según clima (cálido, medio, frío, páramo), corregimientos, caseríos, el tipo de vías (departamental, municipal, camino de herradura, cable y ferrocarril).

La representación de la zona urbana, como una retícula hipodámica homogénea, es también una muestra de la diferencia de enfoque del plano de 1950 con respecto al de 1942, porque implica un desconocimiento de las fragmentaciones que tiene el trazado urbano a partir de la calle 19 por la convergencia de las vías del ferrocarril, el parque Fallon, la quebrada El Sillón y la debilidad institucional frente a planificación urbana **[Figura 21]**.

A pesar de las imprecisiones evidentes en el plano, se observa el trazado gráfico conceptual, en el que una gran parte de la ciudad es homogénea y, luego, se generan fenómenos de crecimiento organicista hacia el noroccidente, con una vía proyectada sobre los cerros bordeando el barrio Belén, un giro de la retícula urbana hacia el sur como adaptación al giro del río Combeima, y un giro en el nororiente, en correspondencia con la actual avenida Guabinal, en el barrio La Granja. Es evidente también el caos generado por la superposición de las líneas ferroviarias sobre los caminos tradicionales, que configuraron la fragmentación de la trama urbana, abordada en los planos de 1931 y 1942 **[Figura 7 y Figura 12]**.

Figura 21. *Detalle de la zona urbana en el plano de 1950 de la Secretaría de Obras Públicas Municipales.*

«Figure 21. Detail of the urban area in the 1950 map of the Secretary of Municipal Public Works».

Fuente: Secretaría de Obras Públicas Municipales. Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.

«Source: Secretary of Municipal Public Works. Location: Map Library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic».

