

Atlas **Urbano** de Ibagué

Andrés Ernesto Francel-Delgado

Paola Hormechea-Cuéllar

Claudia Uribe-Kaffure



Atlas urbano de Ibagué

Andrés Ernesto Francel-Delgado

Paola Hormechea-Cuéllar

Claudia Uribe-Kaffure



2023

Francel Delgado, Andrés Ernesto
Atlas urbano de Ibagué / Andrés Ernesto Francel
Delgado, Paola Hormechea Cuéllar, Claudia Uribe Kaffure.
-- 1ª. Ed. -- Ibagué : Sello Editorial Universidad del Tolima,
2023.

203 p. : il.

Contenido: Las representaciones del pasado -- La
planeación en la primera mitad del siglo XX -- El momento
de los diagnósticos -- La planeación en la segunda mitad
del siglo XX -- El tiempo de los inventarios -- La planeación
en el siglo XXI.

ISBN: 978-628-7537-43-9

1. Urbanismo – Historia, Ibagué, Tolima 2. Historia de la
arquitectura 3. Ibagué, Tolima - Ordenamiento territorial
I. Francel-Delgado, Andrés Ernesto II. Hormechea Cuéllar, Paola III. Uribe Kaffure,
Claudia

711
F815a

© Universidad del Tolima, 2023

© Andrés Ernesto Francel-Delgado, Paola Hormechea-Cuéllar, Claudia Uribe-Kaffure

Atlas Urbano de Ibagué

Primera edición.

ISBN versión electrónica 978-628-7537-43-9

Número de páginas: 203

Ibagué – Tolima – Colombia

Grupo de Investigación: Historia, Arquitectura, Urbanismo y Diseño
Facultad de Ciencias del Hábitat, Diseño e Infraestructura
Departamento de Arquitectura y Diseño
Universidad del Tolima

publicaciones@ut.edu.co

Corrección de estilo, diseño y diagramación: Colors Editores S.A.S. Ibagué,
Tolima – Colombia.

Todos los derechos reservados. Queda prohibida la reproducción total o parcial de este libro por cualquier medio, sin autorización expresa del titular del derecho de autor.

Andrés Ernesto Francel-Delgado

aefranceld@ut.edu.co

Arquitecto, magíster en Historia, doctor en Historia, posdoctor en Arte y Arquitectura. Profesor titular del Departamento de Arquitectura y Diseño. Decano de la Facultad de Ciencias del Hábitat, Diseño e Infraestructura y director de la Maestría en Urbanismo de la Universidad del Tolima. Director del Grupo de Investigación Historia, Arquitectura, Urbanismo y Diseño, coordinador del semillero en Historia de la Arquitectura y el Urbanismo de Ibagué. Creador y director de la revista *B33 Arquitectura y Urbanismo*. Ha publicado 15 libros y 20 artículos en revistas científicas de alto impacto. Ha recibido veinte premios y reconocimientos por sus labores como artista e investigador.



Paola Hormechea-Cuéllar

phormecheac@ut.edu.co

Diseñadora gráfica, magíster en Diseño Gráfico Digital. Profesora del Departamento de Arquitectura y Diseño. Miembro del Grupo de Investigación Historia, Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Facultad de Ciencias del Hábitat, Diseño e Infraestructura. Universidad del Tolima.



Claudia Uribe-Kaffure

curibek@ut.edu.co

Ingeniera civil, especialista en Estructuras, magíster en Ingeniería Civil. Profesora asociada. Jefa del Departamento de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Tolima. Miembro del Grupo de Investigación Historia, Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Facultad de Ciencias del Hábitat, Diseño e Infraestructura.





Agradecimientos

Real Academia de la Historia.
Archivo General de la Nación.
Instituto Geográfico Agustín Codazzi.
Archivo de Memoria Visual del Centro Cultural Darío Echandía.
Archivo Histórico Municipal.
Sociedad Colombiana de Arquitectos.
Nelly Flórez, por la guía en los fondos documentales del Archivo Histórico Municipal.
Floriberto Cardona, por sus aportes en la recolección fotográfica.
Lorena Sanabria, por sus aportes en la recolección planimétrica.
Arquitecto Guillermo González, por su aporte en algunos planos de detalle.
Jorge Luis González Calle, por sus apreciaciones sobre el texto.

El *Atlas urbano de Ibagué* es resultado del proyecto de investigación “Historia de la cartografía de Ibagué 1570-2015” código 240119 de la Dirección de Investigaciones. Grupo de Investigación Historia, Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Facultad de Ciencias del Hábitat, Diseño e Infraestructura.



Tabla de contenido

a. Introducción	19
Breve estado del arte	20
Los estudios en Ibagué	22
La estructura del libro	23
b. Metodología	25
c. Resultados	29
d. Presentación de los planos	31
1. Las representaciones del pasado	31
1.1. La restitución de la colonia, entre 1550-1700	32
1.2. El siglo XIX en el Plan Piloto	41
1.3. Solares vendidos por el municipio entre 1830-1931	47
2. La planeación en la primera mitad del siglo XX	55
2.1. El plan urbanístico Ibagué Futuro de 1935	55
2.2. Los monumentos en 1942	60
2.3. Una visión general en 1950	81
3. El momento de los diagnósticos	87
3.1. La zonificación censal de 1951 a 1959	87
3.2. Instantáneas y diagnósticos en 1958	94

4. La planeación en la segunda mitad del siglo XX	109
4.1. La zonificación censal de 1951 a 1959	109
4.2. Zonificación en 1966	114
4.3. Ibagué en 1970	126
4.4. El crecimiento hacia el oriente en 1972	131
4.5. Proyecciones y obras en 1974	134
5. El tiempo de los inventarios	143
5.1. Aproximaciones patrimoniales en 1980	143
5.2. Equipamientos en 1986	147
5.3. Proyectos de inversiones en 1987	152
5.4. Una instantánea de 1989	156
5.5. Equipamientos y parques en 1990	159
5.6. Servicios culturales y turísticos en 1999	166
6. La planeación en el siglo XXI	169
6.1. El plan de ordenamiento territorial del año 2000	169
6.2. Naturaleza y ciudad en 2002	175
6.3. El espacio público en 2009	178
6.4. El Plan de Ordenamiento Territorial de 2014	181
7. Conclusiones	191
8. Referencias bibliográficas	195

Lista de figuras

Figura 1.	Modelo de comunicación cartográfica de Ratajski (1977). «Figure 1. Ratajski's cartographic communication model (1977)»	26
Figura 2.	Ibagué-Siglo XVI. 14 x 21,5 centímetros. Sin escala. «Figure 2. Ibagué-16th century. 14 x 21.5 centimeters. Unscaled».	33
Figura 3.	Ibagué-Siglo XVII. 14 x 21,5 centímetros. Escala gráfica indicada. «Figure 3. Ibagué-17th century. 14 x 21.5 centimeters».	36
Figura 4.	Ibagué-Siglo XVIII. 14 x 21,5 centímetros. Escala gráfica indicada. «Figure 4. Ibagué-18th century. 14 x 21.5 centimeters».	38
Figura 5.	Ibagué en 1800. 21 x 27 centímetros. Escala gráfica indicada. «Figure 5. Ibagué in 1800. 21 x 27 centimeters. Graphic scale indicated».	41
Figura 6.	Ibagué en 1900. 21 x 27 centímetros. Escala gráfica indicada. «Figure 6. Ibagué in 1900. 21 x 27 centimeters. Graphic scale indicated».	44
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»	47
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».	51

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»	55
Figura 10.	Plancha 23 del informe de SIDEICO, en la cual se observa el esquema de propiedad en transición del uso agrícola al urbano. Restitución de Zuled Clavijo. 70 x 100 centímetros. Escala: 1:500. «Figure 10. Plate 23 of the SIDEICO report, in which the property scheme in transition from agricultural to urban use is observed. Restitution of Zuled Clavijo. 70 x 100 centimeters. Scale: 1:500»	58
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».	60
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»	63
Figura 13.	Monumentos en el plano de 1942. «Figure 13. Monuments in the 1942 map»	66
Figura 14.	Edificios importantes en el plano de 1942. «Figure 14. Important buildings in the 1942 plan»	68
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»	71
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»	72

Figura 17.	Convenciones del plano de la región Ibagué-Armenia de 1942. «Figure 17. Map conventions of the Ibagué-Armenia region of 1942».	74
Figura 18.	Convenciones del plano de la región Ibagué-Armenia de 1942. «Figure 18. Map conventions of the Ibagué-Armenia region of 1942».	77
Figura 19.	Superposición de cartografía entre el plano del Plan Piloto y el del Instituto Geográfico Militar y Catastral. «Figure 19. Mapping overlap between the plan of the Pilot Plan and that of the Military and Cadastral Geographical Institute».	79
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»	81
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».	84
Figura 22.	Plano de zonificación censal. 70 x 100 centímetros. Escala: cuadrícula en kilómetros. «Figure 22. Census zoning plan. 70 x 100 centimeters. Scale: grid in kilometers».	87
Figura 23.	Convenciones del plano general. «Figure 23. General plane conventions»	90
Figura 24.	Detalle de la cabecera municipal. Escala gráfica indicada. «Figure 24. Detail of the municipal seat. Graphic scale indicated».	92
Figura 25.	Mapa urbano de Ibagué (1958). 70 x 100 centímetros. Escala: 1:5000. «Figure 25. Urban map of Ibagué (1958). 70 x 100 centimeters. Scale: 1:5000»	94
Figura 26.	Fotografía aérea de Ibagué. 70 x 70 centímetros. Sin escala. «Figure 26. Aerial photograph of Ibagué. 70 x 70 centimeters. Unscaled».	97

Figura 27.	Diagrama de niveles de vida (1958). Dibujado por Mireya Pérez B. 70 x 100 centímetros. Sin escala. «Figure 27. Living standards diagram (1958). Drawn by Mireya Pérez B. 70 x 100 centimeters. Unscaled»	100
Figura 28.	Diagrama de niveles de vida en el sector de la calle 21. Elaboración propia (2016) a partir de los datos de la Misión Economía y Humanismo (1958). «Figure 28. Diagram of living standards in the sector of Calle 21. Own elaboration (2016) based on data from the Misión Economía y Humanismo (1958)».	102
Figura 29.	Plano de crecimiento histórico de Ibagué en 1958. 21,5 x 27 centímetros. Escala gráfica indicada. «Figure 29. Historical growth plan of Ibagué in 1958. 21.5 x 27 centimeters. Graphic scale indicated».	106
Figura 30.	Ibagué en 1964. Plano de crecimiento histórico. 21,5 x 27 centímetros. Escala gráfica indicada. «Figure 30. Ibagué in 1964. Plan of historical growth. 21.5 x 27 centimeters. Graphic scale indicated»	109
Figura 31.	Principales características morfológicas del crecimiento urbano en el plano de 1964. Sin escala. Intervención propia sobre el plano de crecimiento histórico de Ibagué en 1964. 21,5 x 27 centímetros. «Figure 31. Main morphological characteristics of urban growth in the 1964 plan. No scale. Own intervention on the historical growth plan of Ibagué in 1964. 21.5 x 27 centimeters».	112
Figura 32.	Clasificación de áreas en el Plan Piloto de Ibagué de 1966. 70 x 100 centímetros. Escala gráfica indicada. «Figure 32. Classification of areas in the Ibagué Pilot Plan of 1966. 70 x 100 centimeters. Graphic scale indicated»	114
Figura 33.	Plano de “Áreas nuevas para el desarrollo urbano”. Plan Piloto de Ibagué (1966). 70 x 100 centímetros. Escala gráfica indicada cada 50 metros. «Figure 33. Plan of “New areas for urban development”. Ibagué Pilot Plan (1966). 70 x 100 centimeters. Graphic scale indicated every 50 meters».	118
Figura 34.	Plancha 2. Barrio Ancón y Santa Bárbara en el plano de 1966. 70 x 100 centímetros. Escala 1: 2.000. «Figure 34. Plate 2. Barrio Ancón and Santa Bárbara in the 1966 plan. 70 x 100 centimeters. Scale 1: 2,000».	121

Figura 35.	Plancha 3. Extremo occidental de Ibagué, en los barrios La Pola y El Libertador (1966). 70 x 100 centímetros. Escala: 1: 2.000. «Figure 35. Plate 3. Western end of Ibagué, in the La Pola and El Libertador neighborhoods (1966). 70 x 100 centimeters. Scale: 1: 2,000».	123
Figura 36.	Plancha 4. Extremo noroccidental de la ciudad alrededor del cerro Pan de Azúcar (1966). 70 x 100 centímetros. Escala: 1: 2.000. «Figure 36. Plate 4. Northwestern end of the city around Pan de Azúcar hill (1966). 70 x 100 centimeters. Scale: 1: 2,000».	125
Figura 37.	Plano de la ciudad de Ibagué (1970). 70 x 120 centímetros. Escala gráfica indicada cada 50 metros. «Figure 37. Plan of the city of Ibagué (1970). 70 x 120 centimeters. Graphic scale indicated every 50 meters»	126
Figura 38.	Vías propuestas en el plano de 1970. «Figure 38. Routes proposed in the 1970 plan»	131
Figura 39.	Plano de la ciudad de Ibagué 1972. S.a. 70 x 120 centímetros. Escala gráfica indicada cada 50 metros. «Figure 39. Plan of the city of Ibagué 1972. S.a. 70 x 120 centimeters. Graphic scale indicated every 50 meters»	132
Figura 40.	Ibagué 1974 en la Plancha 244, “Departamentos de Quindío y Tolima”. 70 x 100 centímetros. Escala: 1: 100.000. «Figure 40. Ibagué 1974 on Plate 244, “Departments of Quindío and Tolima”. 70 x 100 centimeters. Scale: 1: 100,000»	135
Figura 41.	Ocurrencias minerales en el departamento del Tolima. Detalle de Ibagué. Plano completo: 100 x 70. Cuadrícula cada 25 kilómetros. «Figure 41. Mineral occurrences in the department of Tolima. Detail of Ibagué. Complete plan: 100 x 70. Grid every 25 kilometers».	139
Figura 42.	Plano de la ciudad de Ibagué 1974. 70 x 120 centímetros. Escala gráfica indicada cada 50 metros. «Figure 42. Map of the city of Ibagué 1974. 70 x 120 centimeters. Graphic scale indicated every 50 meters».	141

Figura 43.	Plano de la ciudad de Ibagué (1980). Detalle del plano del departamento del Tolima. Plano completo: 100 x 70. Escala: 1: 400.000. «Figure 43. Plan of the city of Ibagué (1980). Detail of the map of the department of Tolima. Full plan: 100 x 70. Scale: 1:400,000».	143
Figura 44.	Convenciones del plano de 1980. «Figure 44. 1980 plan conventions»	146
Figura 45.	Plano de la ciudad de Ibagué en 1986. Detalle del plano del departamento del Tolima. Plano completo: 100 x 70. Escala: 1:26.000. «Figure 45. Map of the city of Ibagué in 1986. Detail of the map of the department of Tolima. Full plan: 100 x 70. Scale: 1:26,000»	147
Figura 46.	Plano del departamento del Tolima en 1986. 100 x 70 centímetros. Escala: 1:26.000. «Figure 46. Plan of the department of Tolima in 1986. 100 x 70 centimeters. Scale: 1:26,000».	150
Figura 47.	Plan de desarrollo e inversiones municipales de Ibagué 1987. 70 x 210 centímetros. Escala gráfica indicada cada 200 metros. «Figure 47. Ibagué municipal development and investment plan 1987. 70 x 210 centimeters. Graphic scale indicated every 200 meters».	152
Figura 48.	Plano aerofotogramétrico de la ciudad de Ibagué (1989). 70 x 180 centímetros. Escala: 1:10.000. «Figure 48. Aerial photogrammetric map of the city of Ibagué (1989). 70 x 180 centimeters. Scale: 1:10,000»	156
Figura 49.	Plano de la ciudad de Ibagué en 1990. Detalle del plano del departamento del Tolima. Tamaño del plano completo: 100 x 70. Escala: 1:26.000. «Figure 49. Map of the city of Ibagué in 1990. Detail of the map of the department of Tolima. Full plan size: 100 x 70. Scale: 1:26,000».	159
Figura 50.	Plano del departamento del Tolima en 1990. 100 x 70 centímetros. Escala: 1:26.000. «Figure 50. Map of the department of Tolima in 1990. 100 x 70 centimeters. Scale: 1:26,000».	161
Figura 51.	Plano de la ciudad de Ibagué en 1993. 70 x 100 centímetros. Escala: 1:15.000. «Figure 51. Map of the city of Ibagué in 1993. 70 x 100 centimeters. Scale: 1:15,000»	164

Figura 52.	Mapa cultural, turístico y de servicios de Ibagué (1999). 50 x 70 centímetros. Escala: 1:40.000. «Figure 52. Cultural, tourist and services map of Ibagué (1999). 50 x 70 centimeters. Scale: 1:40,000».	166
Figura 53.	Mapa de comunas del Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué. 70 x 100 centímetros. Escala: 1:15.000. «Figure 53. Map of communes of the Territorial Ordering Plan of Ibagué. 70 x 100 centimeters. Scale: 1:15,000»	169
Figura 54.	Mapa de comunas del Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué. 70 x 100 centímetros. Escala: 1:15.000. «Figure 54. Map of communes of the Territorial Ordering Plan of Ibagué. 70 x 100 centimeters. Scale: 1:15,000»	171
Figura 55.	Ibagué Viva (2002). Ilustración de Jhony Rojas. 70 x100 centímetros. Sin escala. «Figure 55. Ibagué Alive (2002). Illustration by Jhony Rojas. 70 x100 centimeters. Unscaled»	175
Figura 56.	Mapa de matices hipsométricos (2009). 50 x 110 centímetros. Escala: 1:45.000. «Figure 56. Map of hypsometric nuances (2009). 50 x 110 centimeters. Scale: 1:45,000»	178
Figura 57.	U18. Desarrollo prioritario. Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué (2014). 70 x 100 centímetros. Escala: 1:15.000. «Figure 57. U18. Priority development. Territorial Ordering Plan of Ibagué (2014). 70 x 100 centimeters. Scale: 1:15,000».	181
Figura 58.	U9. Sistema de espacio público. Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué (2014). 70 x 100 centímetros. Escala: 1:15.000. «Figure 58. U9. public space system. Territorial Ordering Plan of Ibagué (2014). 70 x 100 centimeters. Scale: 1:15,000».	185
Figura 59.	U8. Saneamiento hídrico. Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué (2014). 70 x 100 centímetros. Escala: 1:15.000. «Figure 59. U8. Water sanitation. Territorial Ordering Plan of Ibagué (2014). 70 x 100 centimeters. Scale: 1:15,000»	188

Resumen

La tradición cartográfica es un área de estudio que permite comprender tanto las características de un territorio como la solución de los problemas gráficos y conceptuales que abordan los cartógrafos. Estas narrativas son instrumentos de poder mediante los cuales se planea la disposición del espacio urbano en beneficio de diversos intereses. En el caso de Ibagué existen cuatro momentos fundamentales de generación cartográfica en torno a modelos de ordenamiento territorial en 1935, 1966, 2000 y 2014. Sin embargo, en los intervalos se han generado enfoques patrimoniales (1942), humanistas (1958), restituciones cartográficas sobre la colonia (1987), aproximaciones a modelos de inversión económica (1970-1972) y propuestas turísticas (1999, 2002). Su presentación y análisis se aborda a través de una metodología histórica que atiende al concepto de la cartología, con lo cual procura un aporte para que las decisiones futuras incorporen la sensatez con las dinámicas históricas de Ibagué.

Palabras clave: atlas, historia de la arquitectura, historia del urbanismo, ordenamiento territorial, mapas, espacio público.

Abstract

The cartographic tradition is an area of study that allows us to understand both the characteristics of a territory and the solution of the graphic and conceptual problems addressed by cartographers. These narratives are instruments of power through which the disposition of the urban space is planned for the benefit of various interests. In the case of Ibagué, there are four fundamental moments of cartographic generation around land use models in 1935, 1966, 2000 and 2014. However, in the intervals have been generated several heritage approaches (1942), humanists (1958), restitutions on the colony (1987), economic investment models (1970-1972) and tourism proposals (1999, 2002). Its presentation and analysis are approached by means of a historical methodology that attends to the concept of cartography, with which it seeks a contribution so that future decisions incorporate good sense with the historical dynamics of Ibagué.

Keywords: atlas, architectural history, history of urban planning, territorial planning, maps, public space.



a. Introducción

La interpretación de los mapas, como testimonio del crecimiento urbano, es una de las posibilidades que brinda su estudio, debido a que la representación gráfica del territorio es un instrumento a partir del cual se piensa y proyecta una sociedad. En consecuencia, los mapas son la materialización de las propuestas jurídico-políticas mediante las cuales diversas entidades guían las decisiones sobre la ciudad.

Los mapas permiten entender parte de las mentalidades en cada uno de los periodos estudiados. En las restitutiones cartográficas es posible comprender parte del periodo reconstruido y la mentalidad del momento en que se reconstruye. Para ello, las marcas gráficas sobre el espacio cartográfico nos sirven de canales de conexión con los valores e ideales del cartógrafo y su contexto.

Se encontrarán momentos en que el territorio es visto como el espacio para la expansión urbana, o como parte de un sistema de interconexión nacional, como corredor de inversión empresarial, como lugar turístico, o como sistema predial sobre el cual generar instrumentos administrativos eficaces. Pero ¿cuál es la utilidad de estas representaciones?

El libro plantea que las condiciones esenciales para el desarrollo de la ciudad, se encuentran en el estudio de estos

mapas, que refuerzan los criterios básicos para proyectar una ciudad, en atención a las debilidades y fortalezas observadas a nivel histórico en la cartografía de Ibagué. Estos planos permiten que estudiemos la veracidad de los planteamientos urbanos, de acuerdo con la concepción de un sistema de relaciones entre la producción hídrica, como base de la concepción vital, y la concreción del bienestar en la generación de los espacios públicos como expresión máxima de la vida en comunidad.

El estudio sobre la cartografía urbana de Ibagué aporta una visión total sobre las concepciones de ciudad desde su fundación. Para ello, es de resaltar que se aporta tanto el compendio de los mapas hallados hasta el momento, como un análisis sobre sus características para abrir un debate en torno a las prácticas que han determinado las características de la ciudad actual.

Parece que cada episodio histórico nos muestra los errores que debemos corregir, pero seguimos cometiéndolos, porque el sustrato ideológico persiste. Quizás, el desconocimiento de las lecciones del pasado y del presente, ha conducido a la toma de decisiones desacertadas, por lo cual este estudio pretende ayudar para que las decisiones futuras se realicen sobre una base de sensatez con respecto a las dinámicas históricas de Ibagué.

Breve estado del arte

La compilación de mapas urbanos es un importante esfuerzo para la comprensión de las diversas ciudades a nivel mundial. En las principales ciudades existe una abundancia de mapas, como es previsible, debido al papel central que han jugado dentro del proceso de construcción y administración de poder en diversos momentos de la historia.

En Europa, la abundancia de documentos e instituciones que los conservan ha permitido una amplia exploración de los criterios de ciudad en cada momento de la historia. Los estudios sobre la historia de las ciudades en la cartografía europea son abundantes, en cuanto a artículos que analizan mapas específicos y libros que revisan colecciones cartográficas de modo panorámico. Cabe destacar *Londres: una vida en mapas* (London: a life in maps) (Whitfield, 2007), que brinda una visión de la ciudad mediante la generación de cartografía desde la Edad Media hasta la actualidad y resalta la importancia de Londres en la construcción de una estructura administrativa tanto europea como mundial.

Esta capacidad de producción y almacenamiento de mapas ha conducido a la generación de importantes libros sobre la historia universal de las ciudades en mapas (Whitfield, 2005), como producto de la colaboración entre entidades europeas y norteamericanas.

En Estados Unidos, el sistema de documentación en línea se ha fortalecido constantemente para brindar accesibilidad a planos de las principales ciudades, que pueden encontrarse fácilmente en búsquedas especializadas, lo que ha permitido un rápido crecimiento en la construcción de visiones cartográficas del país (Weessies, 2012) y del mundo, mediante los procesos de cooperación internacional. Entre ellos, destaca la historia de ciudades ancestrales, fundamentales para la historia del mundo occidental, como Roma (Taylor, Rinne, & Kostof, 2016). Esta importancia de las ciudades centrales en la configuración del poder occidental, conduce a que en los archivos locales se encuentren mapas de Roma con mayor detalle y profundidades descriptivas, que los que se encuentran de Ibagué.

A nivel suramericano, *Planos de Lima 1613-1983* (Doering, 1983) es una de las obras más reconocidas, que permite observar en treinta imágenes la generación de mapas sobre la capital peruana y que conduce a observaciones, tales como que uno de los centros de poder más importantes en el Nuevo Mundo, fundado en 1553, solo tiene mapas a partir de 1613 y corresponden a una reconstrucción o restitución de 1945. Con este mapa comienza el libro de Doering, en un paralelismo con lo que sucede en Ibagué, cuyo primer mapa correspondiente a la colonia procede de una restitución de 1987.

En Colombia, el *Atlas histórico de Bogotá. Cartografía 1791-2007* (Cuéllar-Sánchez & Mejía-Pavony, 2007) es la obra compilatoria más importante a nivel de cartografía urbana. Conserva la característica de carecer de planos de la colonia temprana, así como los *Planos de Lima*, además de que los dos libros presentan los mapas, técnicamente de acuerdo con su título, autor y fechas, sin generar descripciones ni análisis de cada uno de los mapas. Este enfoque se comprende porque tras los mapas existe el proceso de búsqueda que suele ser largo y contiene el interés principal de brindar al lector una visión panorámica de las ciudades.

En este sentido, estas obras funcionan como libros de consulta para que, a partir de ellos, se realicen estudios posteriores que permitan profundizar sobre las condiciones históricas de la producción cartográfica y sobre el desarrollo urbano que testimonia cada una. En el caso de Bogotá se presentan 72 mapas, en contraste con los treinta de Lima. Aunque el recorte cronológico del *Atlas de Bogotá* es mayor, se puede comprobar que, en un recorte similar al de Lima, se presentan 65 mapas hasta 1982, que constituye el doble de la producción cartográfica de la capital peruana.

El *Atlas histórico de Cali* (Eusse-González, Henao-Albarracín, Jiménez-Pérez, & Garzón-Montenegro, 2020), contiene 71 mapas, en una relación directa con el número y fechas del *Atlas de Bogotá*, además de que su estructura es similar, en cuanto a un capítulo introductorio general, en el que se describen las características de cada uno de los principales

periodos de crecimiento urbano de la ciudad. El desarrollo de las páginas siguientes consiste en la presentación de cada uno de los mapas con sus datos técnicos, sin comentarios, al igual que los *Planos de Lima*.

Por su parte, *Cartografías para el Bicentenario* (Jaramillo, Lenis-Ballesteros, & Vélez-Calle, 2010) es un atlas que vincula mapas de Antioquia y planos de Medellín. Su estructura conserva las características de los atlas de Lima, Bogotá y Cali, en cuanto a la introducción general y la presentación de algunos mapas con su ficha técnica en páginas aisladas. Se diferencia un poco en cuanto a que algunos mapas se acompañan por una breve descripción, entre uno y tres párrafos. Además, porque no se enfoca en la cartografía urbana, sino en la colección de mapas relacionados.

El *Atlas histórico de Cartagena* (Segovia-Salas, 2001) es un artículo en el que se presentan 22 imágenes producidas entre 1570 y 1854, que describen las generalidades de la ciudad, y en el cual las imágenes y los textos tienen caminos separados por el formato digital de la galería de imágenes. Sin embargo, cuenta con la misma estructura de las demás obras en tanto que el texto es una presentación de las generalidades del crecimiento de la ciudad y las imágenes contienen los datos técnicos, sin que se aventuren interpretaciones sobre ellas.

Por este camino entre los atlas, entendidos tradicionalmente como libros y su posterior interpretación como artículo sintético en el caso de Cartagena, se encuentran

los artículos de investigación sobre planos específicos. En este terreno abundan los estudios sobre planos de las principales ciudades latinoamericanas y colombianas y sobre diversos periodos, que permiten trazar instantáneas sobre las condiciones históricas específicas. Para nombrar algunos, dentro de la abundante literatura relacionada, se encuentra el mapa de Cuitlahuac de 1656 (Castañeda de la Paz, 2019), el plano de Santiago de Chile de 1890 (Strabucchi, Vicuña, Hidalgo, & Rosas, 2013), Buenos Aires, 1839 (Guamán, 2012), México, 1900 (Sánchez-Martínez, 2010) y Bogotá, 1925 (Alba-Castro, 2013).

Sin embargo, el planteamiento de este libro tiene un enfoque de divulgación, a la manera de los atlas de Lima, Bogotá, Cali y Medellín, por lo que su propósito no es ahondar en las características contextuales ni técnicas de cada uno de los mapas, sino generar el soporte sobre el cual se puedan realizar posteriores investigaciones. Como es de esperar, se generan descripciones y análisis de cada una de las piezas cartográficas, conservando los límites que competen a una obra general.

Para completar el panorama sobre la cartografía histórica, se revisaron las publicaciones de otras ciudades intermedias del país, capitales de departamentos, hallando algunas referidas a Tunja (Hidalgo-Guerrero, 2008; 2010), Pasto (Fonseca-González, 2009), Neiva (Rubio et al., 2016) y Valledupar (Bonet-Morón & Ricciulli-Marin, 2020). En general, se nota una baja producción sobre estudios cartográficos urbanos en el país que permitan a futuro

comparaciones más amplias. Sin embargo, se entiende cada uno de estos esfuerzos como importantes aportes para la construcción de una historia de la cartografía nacional que contemple las ciudades intermedias.

Los estudios en Ibagué

La cartografía urbana de Ibagué es un tema que se ha abordado parcialmente, con el propósito de mostrar su expansión en líneas generales. La primera publicación que aborda el crecimiento de la ciudad a través de mapas, se encuentra en el Plan Piloto de Ibagué, elaborado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi en 1966. En él se hallan planos elaborados por el grupo de urbanistas del instituto, basados en la tradición oral sobre el crecimiento de la ciudad. Durante este proceso se generaron cuatro mapas con los que se abarca el crecimiento de la ciudad desde la colonia hasta 1942.

El tercero de estos trabajos corresponde al *Poblamiento e historia del Alto Magdalena* (Guzmán, 1987), en el que se genera una restitución planimétrica de la mayoría de los municipios del Tolima, a partir de la interpretación de los documentos escritos en el Archivo General de la Nación. Este libro es la única fuente sobre la planimetría de Ibagué durante el periodo colonial, debido a la comprensible ausencia de mapas urbanos específicos sobre las ciudades secundarias, de la cual no escapan los centros de poder, como se observa en Lima y Bogotá. Debido a su enfoque, solo se aborda el crecimiento de la ciudad en tres planos que sintetizan los siglos de la colonia española.

El cuarto trabajo es un capítulo de libro titulado *Historia de la forma urbana de Ibagué* (Martínez-Silva, 2003), que hace parte del *Compendio de Historia de Ibagué* (Ramírez, 2003) y hace uso de la planimetría generada en el Plan Piloto de 1966. A pesar de que el libro en su totalidad narra la historia urbana de Ibagué desde diversos enfoques como la educación, la política, religión, economía y antropología, solo el capítulo de la forma urbana aporta planimetría.

La quinta publicación en la que se encuentra un análisis del crecimiento urbano de Ibagué, es *De la ciudad al territorio* (González-Calle, 2006), que aborda una visión panorámica sobre la historia de la ciudad y aporta el plano de 1958. Este plano es muy relevante, pues no se encuentra en otros archivos locales ni nacionales y brinda una instantánea sobre el proceso de modernización de la ciudad.

De allí en adelante, el Grupo de Investigación Estudios de Arquitectura y Ciudad se ha encargado de realizar una búsqueda y análisis de la planimetría urbana de Ibagué, que ha conducido a la publicación de diversos artículos y libros de investigación, con los cuales se ha aportado a la construcción de la historia urbana local, desde el campo de la arquitectura y el urbanismo.

Por esta vía, se llegó a la publicación del libro *Territorios Cartográficos, Ibagué 1570-1931*, que constituye la primera etapa del trabajo de consolidación de la planimetría urbana de Ibagué. En él se sentaron las bases metodológicas

para la compilación, descripción e interpretación de los mapas en los que figura Ibagué, como una posibilidad para estudiar la configuración territorial a partir del sistema de ciudades. Como consecuencia, la segunda parte se enfocó en la cartografía urbana y se presenta en este libro. Además, existe un avance sobre la tercera etapa de investigación, publicada en el artículo “*The concept of monument in the map of 1942*”, en el que se abordan las posibilidades para estudiar un plano en profundidad desde la interpretación de algunos de sus contenidos específicos.

La estructura del libro

De acuerdo con los dos libros principales que sirven de referencia para nuestro estudio, se notó que los apartados temáticos están numerados en relación con el mapa que se presenta, de modo que *Planos de Lima* tiene treinta apartados/mapas y el *Atlas de Bogotá* tiene 72. Nuestra investigación se encuentra en un espacio intermedio de cuarenta mapas, que decidimos agrupar de acuerdo con criterios de similitud en sus enfoques, con una linealidad temporal.

Como consecuencia, se generan siete apartados temáticos principales, que comienzan por las representaciones del pasado, operadas en el siglo XX, continúa con las estrategias urbanísticas de la primera mitad del siglo XX y las sucesivas orientaciones agrupadas cada dos décadas, hasta finalizar en la planeación en el siglo XXI.

Cada uno de estos grandes apartados se subdivide de acuerdo con las cuarenta piezas cartográficas presentadas y se adopta la estrategia de presentación de los mapas en una página independiente y las siguientes para su descripción y análisis sintético. Esta estructura permite que el lector se aproxime al mapa sin preconcepciones y, luego, interactuar con las observaciones de los investigadores.

Es importante resaltar que los análisis con mayor profundidad para cada uno de los mapas serán procesos que se abordarán en etapas posteriores de la investigación. De este modo, el libro brinda también una ruta de trabajo para los investigadores, en el sentido de comprender cada producción cartográfica en su contexto para que al cabo de algunas décadas se pueda construir una historia urbanística que coligue múltiples fuentes en aspectos cada vez más profundos.

b. Metodología

Se desarrolló una investigación de carácter histórico, en tres fases. La primera fue de carácter exploratorio. En ella se identificaron los archivos en los cuales se encontraban planos generales de la ciudad y se creó un inventario primario. Esta primera fase condujo a la revisión de los planos en la biblioteca digital de la Real Academia de la Historia de España, el Archivo General de la Nación, la biblioteca virtual del Banco de la República de Colombia y el Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Como resultado, se publicó el libro *Territorios Cartográficos, Ibagué 1570-1931*, que presenta un panorama general sobre Ibagué en la cartografía universal y nacional, a partir de 46 mapas.

En el segundo momento, enfocado en la cartografía local, se atendió a los documentos presentes en el Archivo Histórico Municipal, el Archivo de Memoria Visual del Centro Cultural Darío Echandía y la Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Tolima, se realizó la restitución digital por parte del semillero HARQUI (Historia de la Arquitectura y el Urbanismo de Ibagué), que permitió la superposición y comparación de planos para revisar sus grados de acierto y diferencias conceptuales.

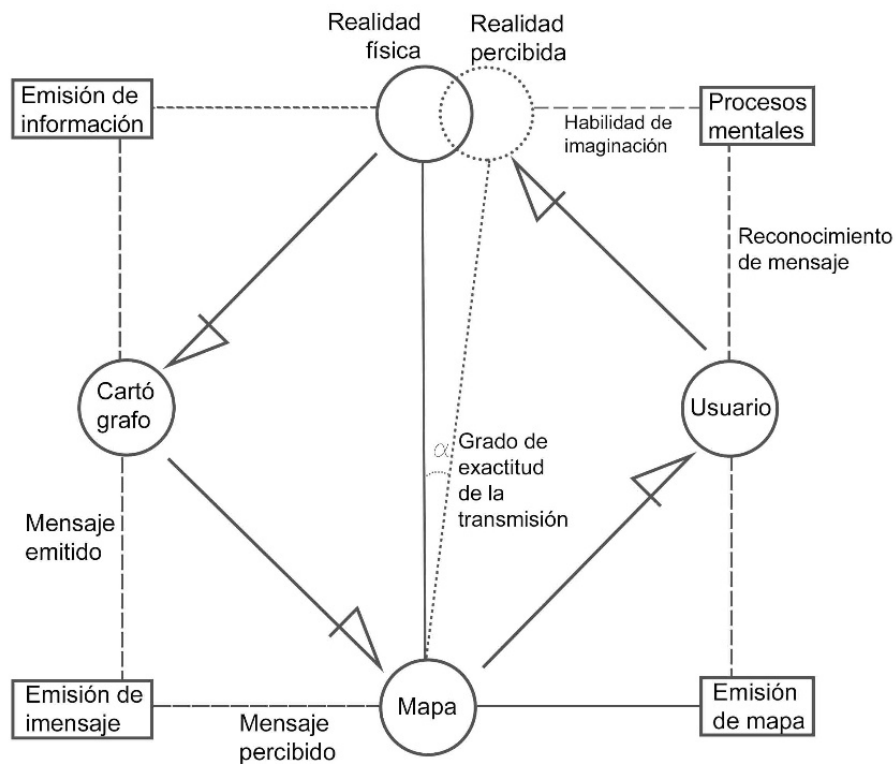
La tercera fase, de carácter descriptivo, consistió en una identificación de los planos de acuerdo con sus técnicas

de representación y propósitos. Se encuentran enfoques fotorrealistas, prediales, interconectivos, de desarrollo humano, extractivistas, turísticos y de inversión. Cada uno de estos enfoques corresponde a visiones sobre la ciudad, en dependencia de la entidad y el propósito con el que fueron creados, lo cual permite atender al concepto de los mapas como objetos políticos, que buscan orientar decisiones de ejercicio de poder sobre el territorio (Díaz-Ángel, Muñoz-Arbeláez, & Nieto-Olarte, 2010).

Para identificar estos propósitos, se realizó la búsqueda de fuentes secundarias, en relación con las normativas que soportan las actuaciones cartográficas y determinan las relaciones de poder. Además, las fuentes notariales y la bibliografía sobre la historia urbanística de Ibagué, permiten la configuración de contextos para el ejercicio cartográfico.

La cuarta fase, de carácter explicativo, consistió en la revisión de los criterios urbanos en cada una de las épocas representadas, atendiendo al concepto de cartología como un circuito de observación, representación e interpretación de la realidad entre el cartógrafo y el usuario, mediada por la interpretación de la información, de acuerdo con el gráfico de Ratajski (1977), presentado por Schimalski (2001) [Figura 1].

Figura 1. *Modelo de comunicación cartográfica de Ratajski (1977).*
 «Figure 1. *Ratajski's cartographic communication model (1977)*».



Fuente: Vectorización propia (2017) sobre *figura 1* de Schimalski (2001, p. 6).
 «Own vectorization (2017) on *figure 1* of Schimalski (2001, p. 6)».

De este modo, el mapa (o pieza cartográfica) es un testimonio simultáneo de la realidad y de los conceptos técnicos y psicológicos, tanto del cartógrafo como del usuario. Por lo cual, allí se encuentra un espacio cognitivo que consiste en la producción de mundos y de pensamientos sobre el espacio (Girardi, 2009).

La explicación de cada plano, corresponderá a un Análisis Visual, en el que se destacan las particularidades de las formas y del dibujo de los fenómenos, con su consecuente interpretación, además de comparar los tamaños de los objetos, establecer las regularidades de distribución (zonificación de vegetación), carácter uniforme de fenómenos (uso de suelos) y las zonas de sus cambios bruscos, descubrir las interrelaciones espaciales (entre el relieve, suelos y vegetación), destacar el carácter de las estructuras espaciales (áreas metropolitanas), evaluar las particularidades de las situaciones dinámicas (situación sinóptica). (Lizmová, 2007, p. 76)

En consecuencia, el resultado del análisis visual será “una descripción de los fenómenos estudiados en una secuencia lógica con la selección y la sistematización de los factores, su análisis, generalización y las conclusiones finales” (Lizmová, 2007, p. 77). De este modo, cada uno de los apartados temáticos será un espacio en el que el investigador busca la restitución de un momento de la ciudad, a partir de los datos que el cartógrafo ha consignado en el espacio planimétrico. De ello se deriva un ejercicio de interpretación que sintetiza

la búsqueda documental para comprender los elementos que circulan en la representación de la ciudad y que siguen vigentes en la toma de decisiones.

Dentro de las múltiples posibilidades de organización de la cartografía se decidió una presentación cronológica, comenzando por la colonia hasta la contemporaneidad, debido a la facilidad que presenta para el lector la búsqueda de planos específicos de la ciudad, como herramienta para profundizar en sus investigaciones. Para ello, se tomó como referencia la época a la cual se refiere el mapa y, posteriormente, el momento en que fue creado. Esto permite evitar saltos temporales que podrían confundir al lector. Por ejemplo, los mapas correspondientes al periodo de la colonia fueron elaborados en 1987, por lo que, si se siguiera el orden de elaboración, se saltaría de un entorno moderno a uno colonial, por lo que los mapas sobre la colonia se ubican en los primeros apartados temáticos.

Del mismo modo sucede con los planos de crecimiento urbano de Ibagué generados en 1966, que representan algunos momentos en 1800 o 1900. Existiría la posibilidad de analizarlos como la visión cartográfica en la segunda mitad del siglo XX, pero se decidió trabajarlos de acuerdo al periodo que representan para que las lectoras y los lectores puedan reconocer la representación cartográfica de cada época y, simultáneamente, quiénes lo crearon. En un futuro, en relación con los estudios más profundos sobre cada mapa, se podrán realizar análisis correlacionales que permitan clasificaciones sistemáticas producto de una madurez en el área de estudio.

La organización en esta estructura cronológica brinda una lectura secuencial que permite tanto la comparación del crecimiento de la ciudad, como el contexto en el que se generó la pieza gráfica y las ideas que permearon su creación. También, permite identificar las características fundamentales de la ciudad desde su fundación, en relación con el entorno natural, los instrumentos de poder y los propósitos de representación del territorio.

Durante la investigación se encontraron numerosos planos de diversos barrios, el más antiguo de los cuales corresponde al barrio Belén, elaborado en 1920 y copiado en 1984 por Guillermo Silva. Estos planos incluyen procesos de loteo, secciones de vías, detalles constructivos y conceptos de diseño urbanístico y arquitectónico, que merecen ser tratados en otro estudio específico, a la manera del *Atlas de los barrios de Bogotá* (Colón-Llamas & Mejía-Pavoni, 2019).

Esta línea de desarrollo es una consecuencia de la búsqueda de información general, que condujo a la publicación de *Territorios Cartográficos*, correspondiente al periodo entre 1570 y 1931, que continúa este *Atlas urbano de Ibagué*, entre 1931 y 2014, y seguirá con los *Planos de los barrios de Ibagué*. Por consiguiente, para efectos del presente trabajo, se relacionaron exclusivamente los planos que representan la ciudad en su totalidad.

c. Resultados

Se encontraron cuarenta planos generales que describen la ciudad. El más antiguo de ellos se elaboró en 1931 y el más reciente en 2014. Los planos anteriores al año 2000 tienen un estado de conservación precario. Los planos posteriores a 2009 se encuentran en formato digital en la página de la Curaduría Urbana Uno. Aunque no existen planos generados antes de 1931, Ángela Inés Guzmán se encargó de realizar restituciones planimétricas en 1987, de acuerdo con las descripciones textuales encontradas en el Archivo General de la Nación, por lo que constituyen la principal fuente para aproximarnos al periodo colonial.

Existe un juego de cinco planchas sobre el crecimiento histórico de la ciudad, elaborado por el Plan Piloto de Ibagué en 1966, cuya información se contrastó con los planos originales para verificar el grado de acierto y sus enfoques. En ellos se observa que los mapas no son descripciones objetivas del territorio, sino interpretaciones ajustadas a los propósitos o proyecciones futuras de la ciudad.

Los elementos estructurantes de la ciudad, identificados en los mapas, son las fuentes hídricas, los ejes viales y los espacios públicos, mediados por los intereses en cada época y

traslucidos en la representación cartográfica. En este sentido, los códigos gráficos y las convenciones presentan la jerarquía conceptual aplicada a cada momento de la historia, y a los intereses proyectados sobre el espacio urbano estudiado, por lo que se observa una sucesión de centros religiosos, entidades públicas, infraestructura, entidades comerciales, turismo y espacio público.

Se evidencia una baja producción cartográfica oficial en la ciudad, debido, principalmente, a la ausencia de tradición de la disciplina urbanística, de modo que la cartografía principal coincide con directrices nacionales para la generación de planes urbanísticos y definiciones prediales con fines político-administrativos. En correspondencia, solo dos planos fueron realizados por entidades no gubernamentales, en 1999 y 2002. La labor de Ángela Inés Guzmán en la restitución planimétrica de la ciudad colonial presenta también la escasa y valiosa presencia de la academia en este campo del saber.

Como es previsible, muchos planos contienen inexactitudes, que son analizadas como parte del proceso de perfeccionamiento de los instrumentos técnicos para la descripción del territorio. A ello se suma la identificación de los criterios funcionalistas de la descripción cartográfica, la escasa importancia de los valores ambientales en la planeación urbana, la necesidad de generar bases de datos de cartografía histórica de la ciudad, la necesidad de acompañar las descripciones técnicas con propósitos urbanísticos, la invitación a la generación de nueva cartografía no oficialista y la importancia de las visiones panorámicas de ciudad para nutrir los nuevos programas académicos, como la Maestría en Urbanismo de la Universidad del Tolima.

d. Presentación de los planos

1. Las representaciones del pasado

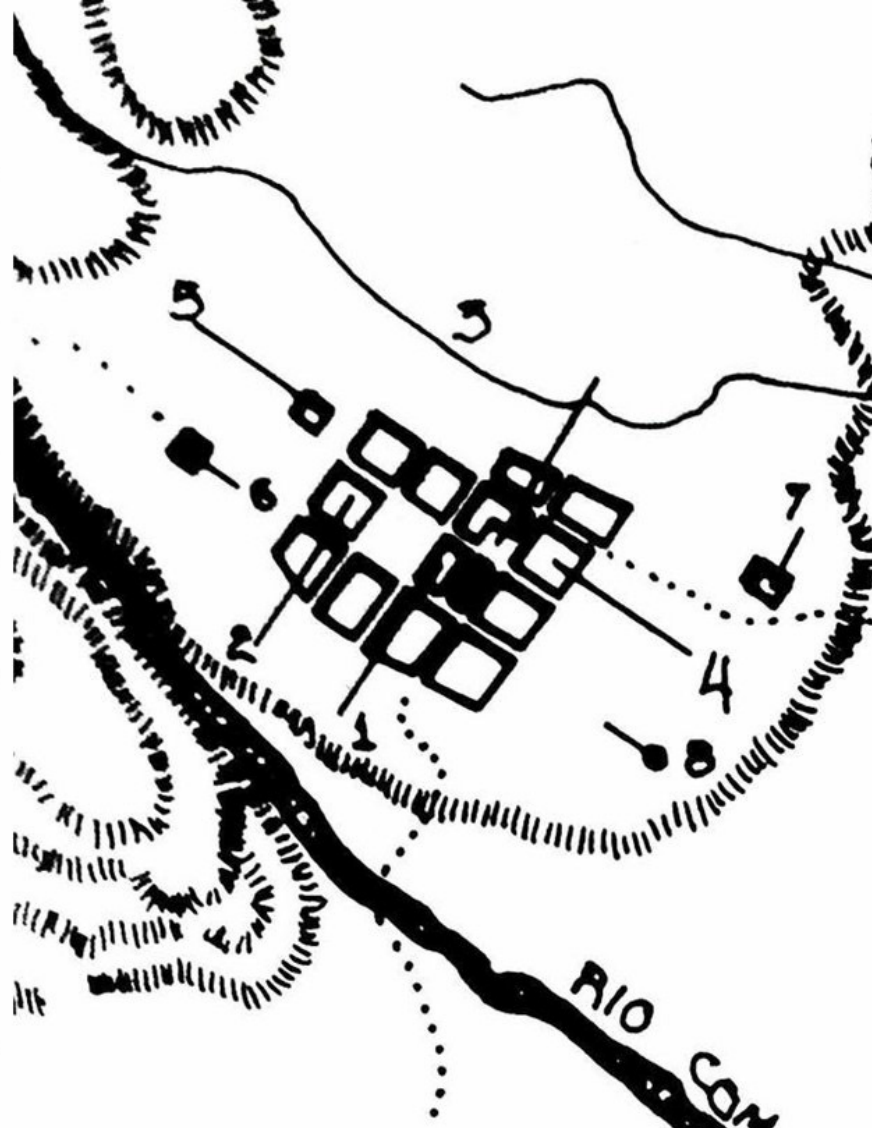
1.1. La restitución de la colonia, entre 1550-1700

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

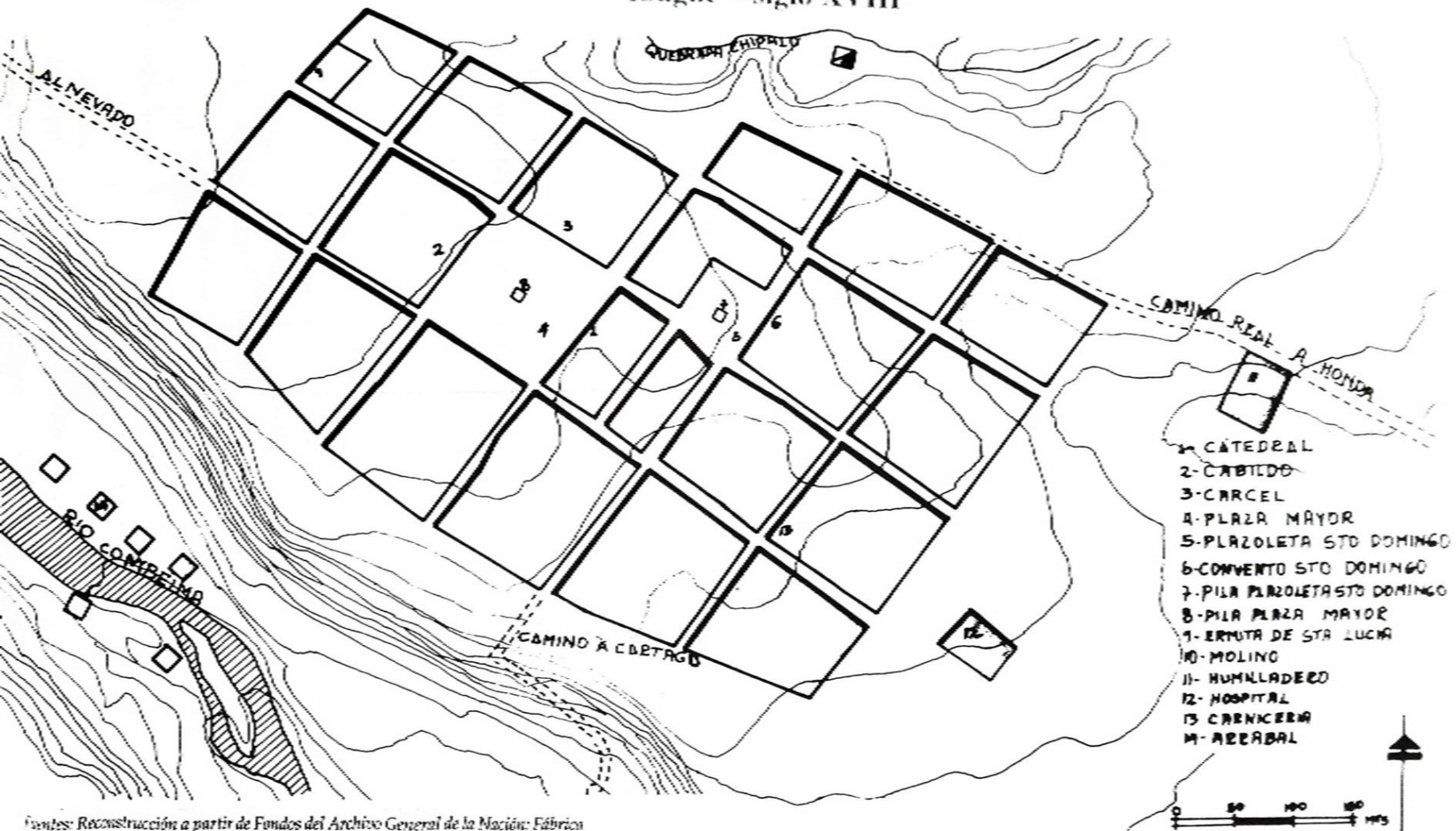


Fuentes: Reconstrucción a partir de: Archivo General de la Nación: Fondo Cabildos, Tomo XI; Fondo Fábrica de Iglesias, Tomo XXI, entre otros.

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"

PPI-14

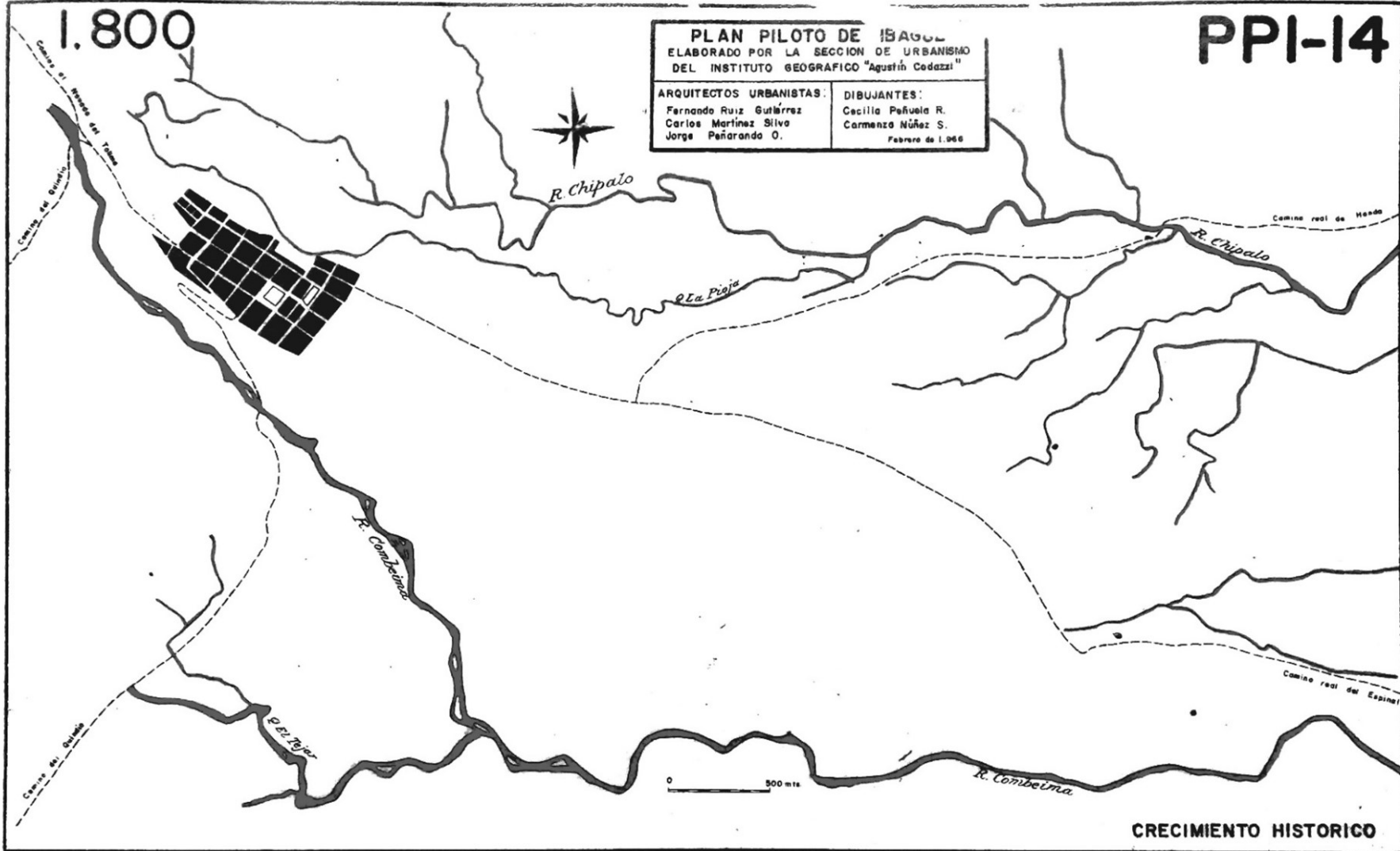
ARQUITECTOS URBANISTAS:

Fernando Ruiz Gutiérrez
Carlos Martínez Silva
Jorge Peñaranda O.

DIBUJANTES:

Cecilia Peñuela R.
Carmen Núñez S.

Febrero de 1.966



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.

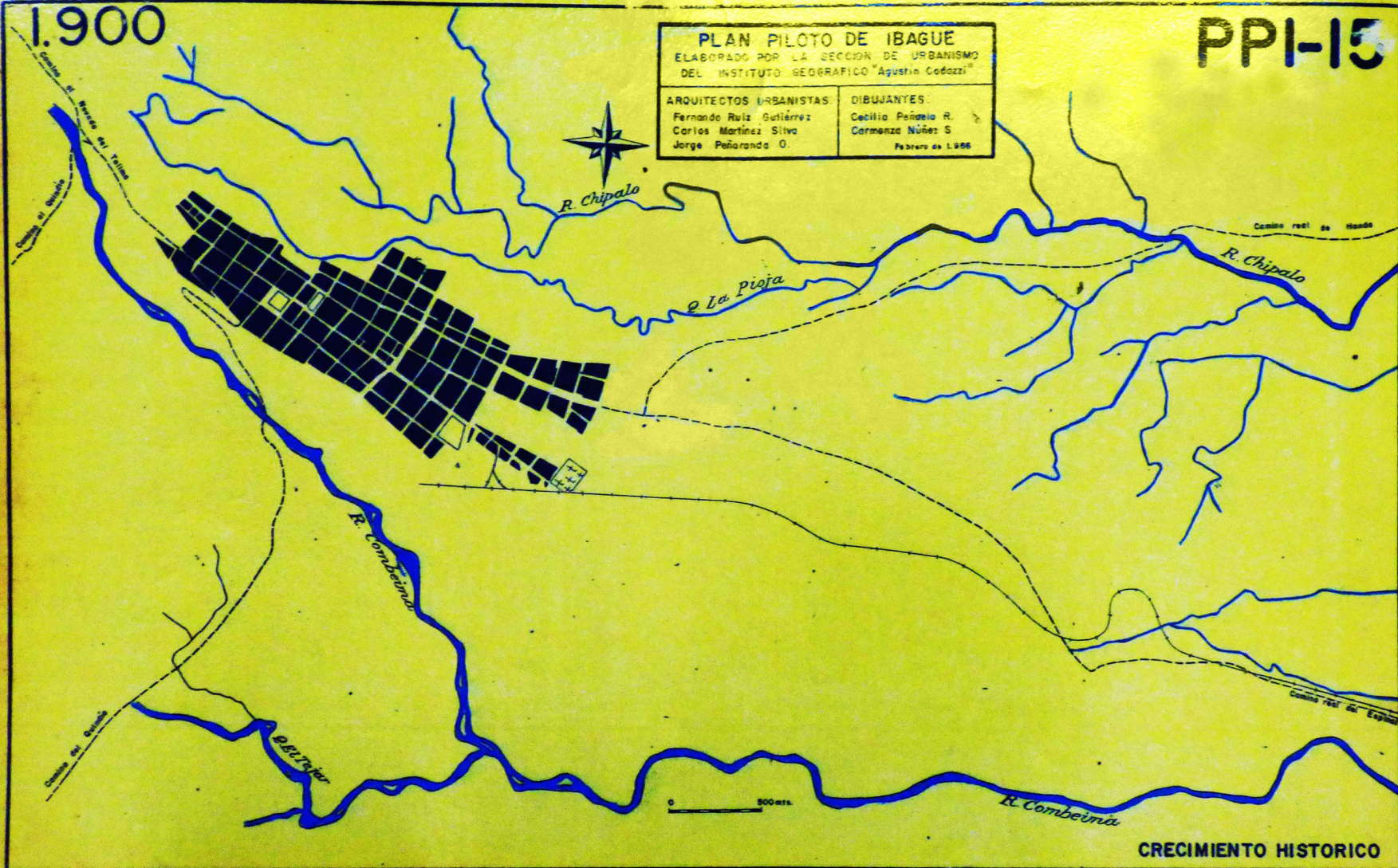
Figura 6. *Ibagué en 1900. 21 x 27 centímetros. Escala gráfica indicada.*
«*Figure 6. Ibagué in 1900. 21 x 27 centimeters. Graphic scale indicated.*».

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



CRECIMIENTO HISTORICO

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

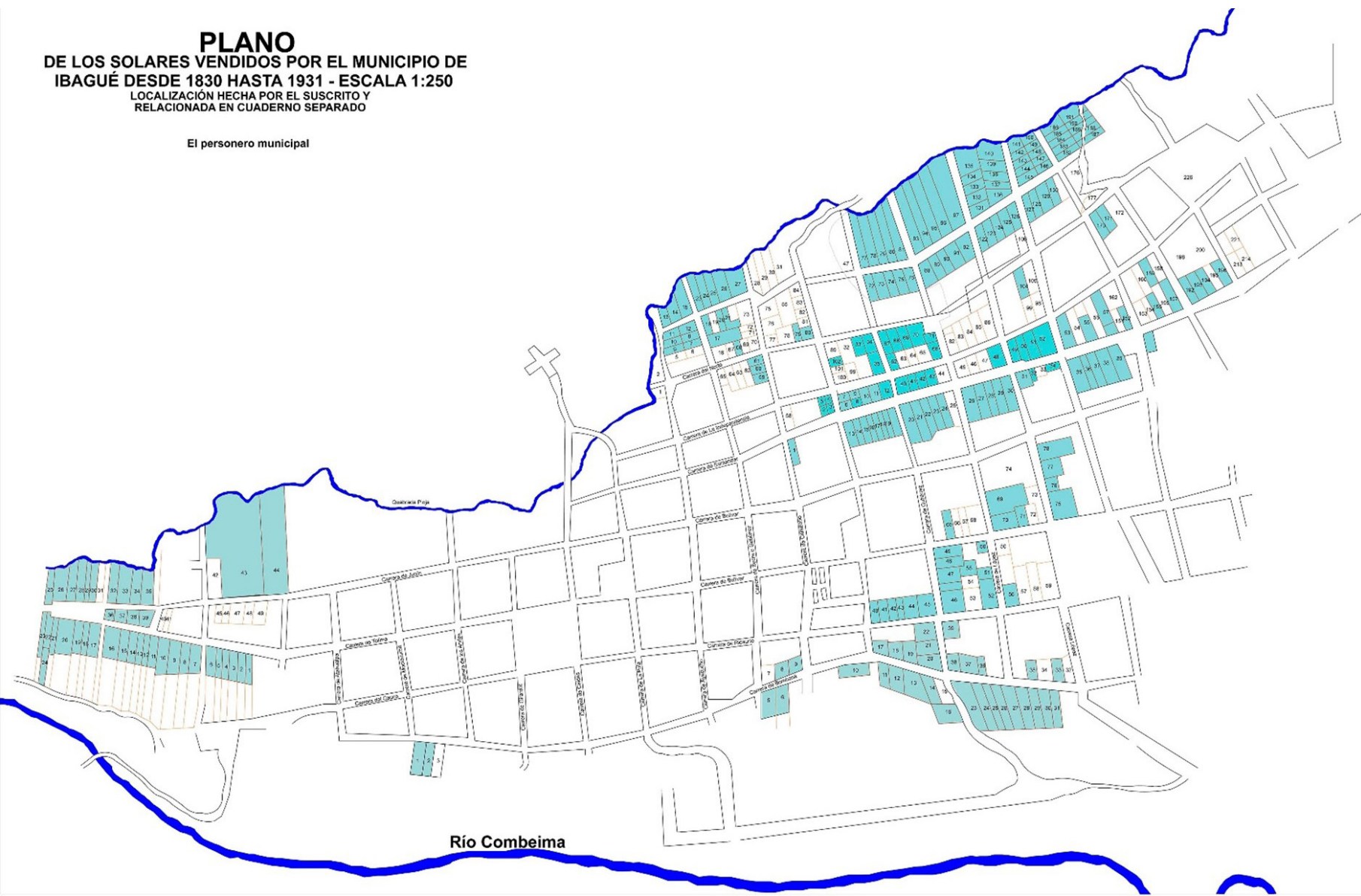
Figura 7. *Plano de los solares vendidos por el municipio de Ibagué desde 1830 hasta 1931. 35 x 45 centímetros. Sin escala.*
«Figure 7. Plan of the lots sold by the municipality of Ibagué from 1830 to 1931. 35 x 45 centimeters. Unscaled».

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.

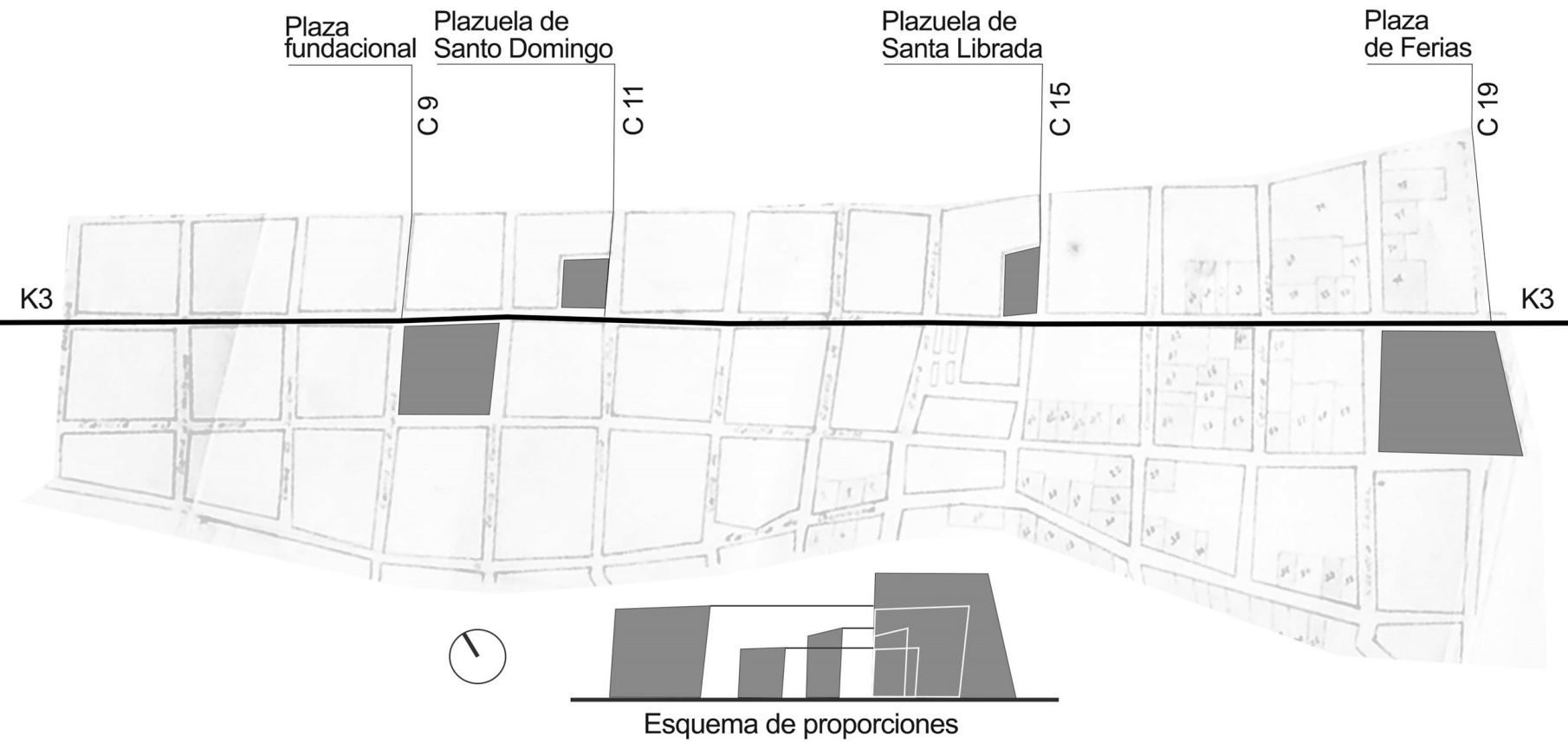
La conjunción de estas dinámicas morfológicas presenta la ruptura con los principios urbanísticos coloniales de control de la ciudad mediante el trazado reticular. Se observa que, en 1931, se buscan nuevos lotes para el crecimiento urbano con una fuerte gravitación alrededor del centro colonial. Este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



2. La planeación en la primera mitad del siglo XX

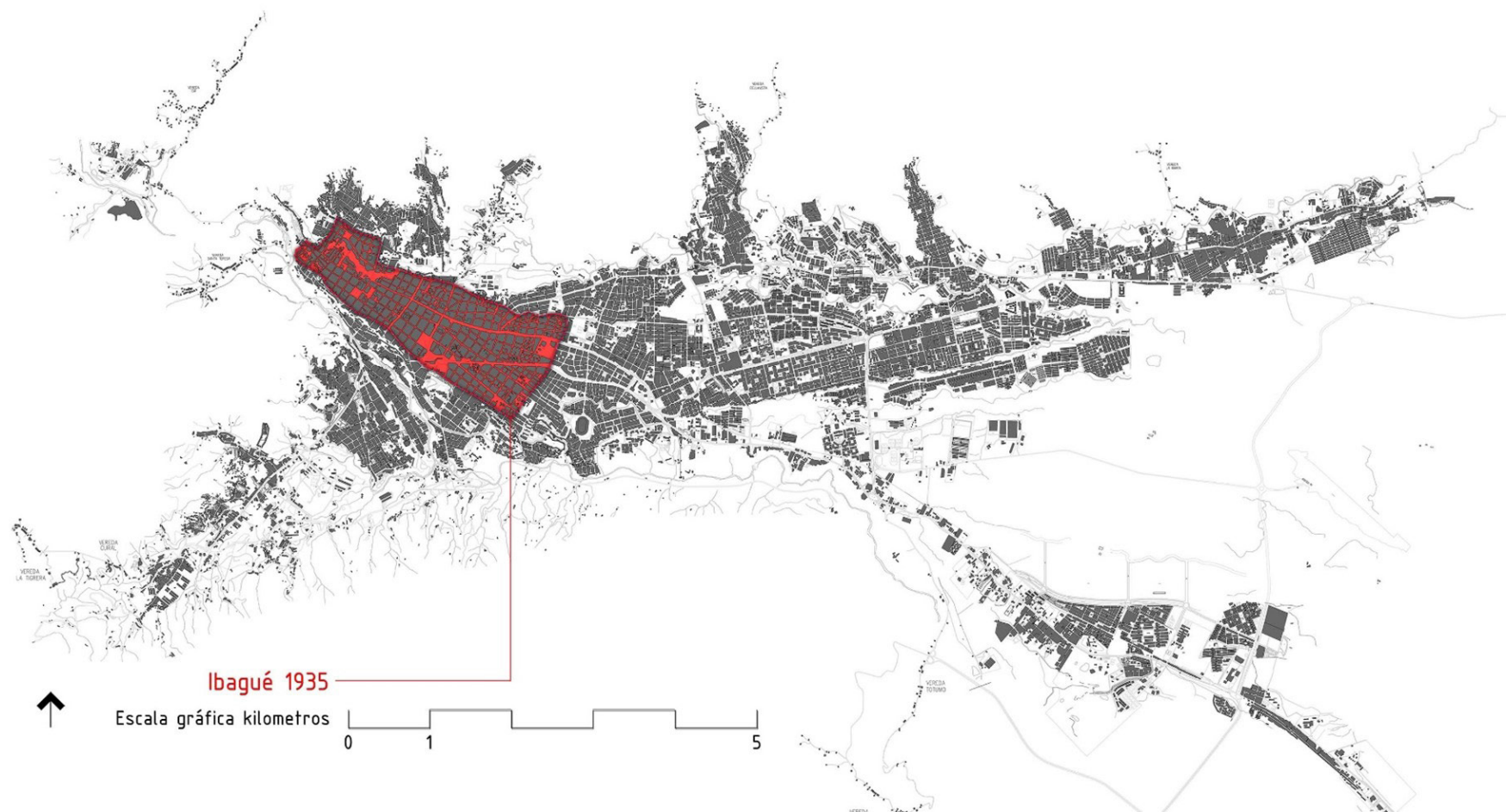
2.1. El plan urbanístico Ibagué Futuro de 1935

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)».



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.

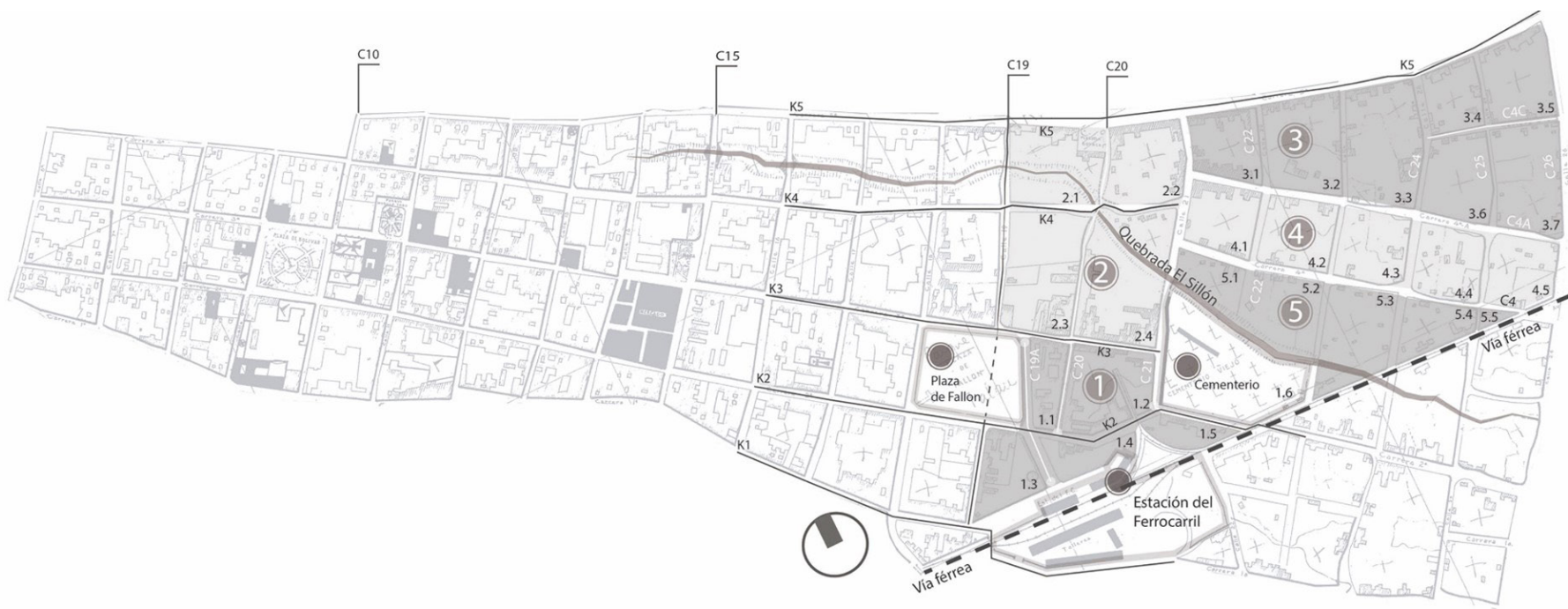
El sur de la ciudad presenta un escaso desarrollo, con casas alineadas a lo largo de la carrera 3 sur entre la calle 10

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)*».

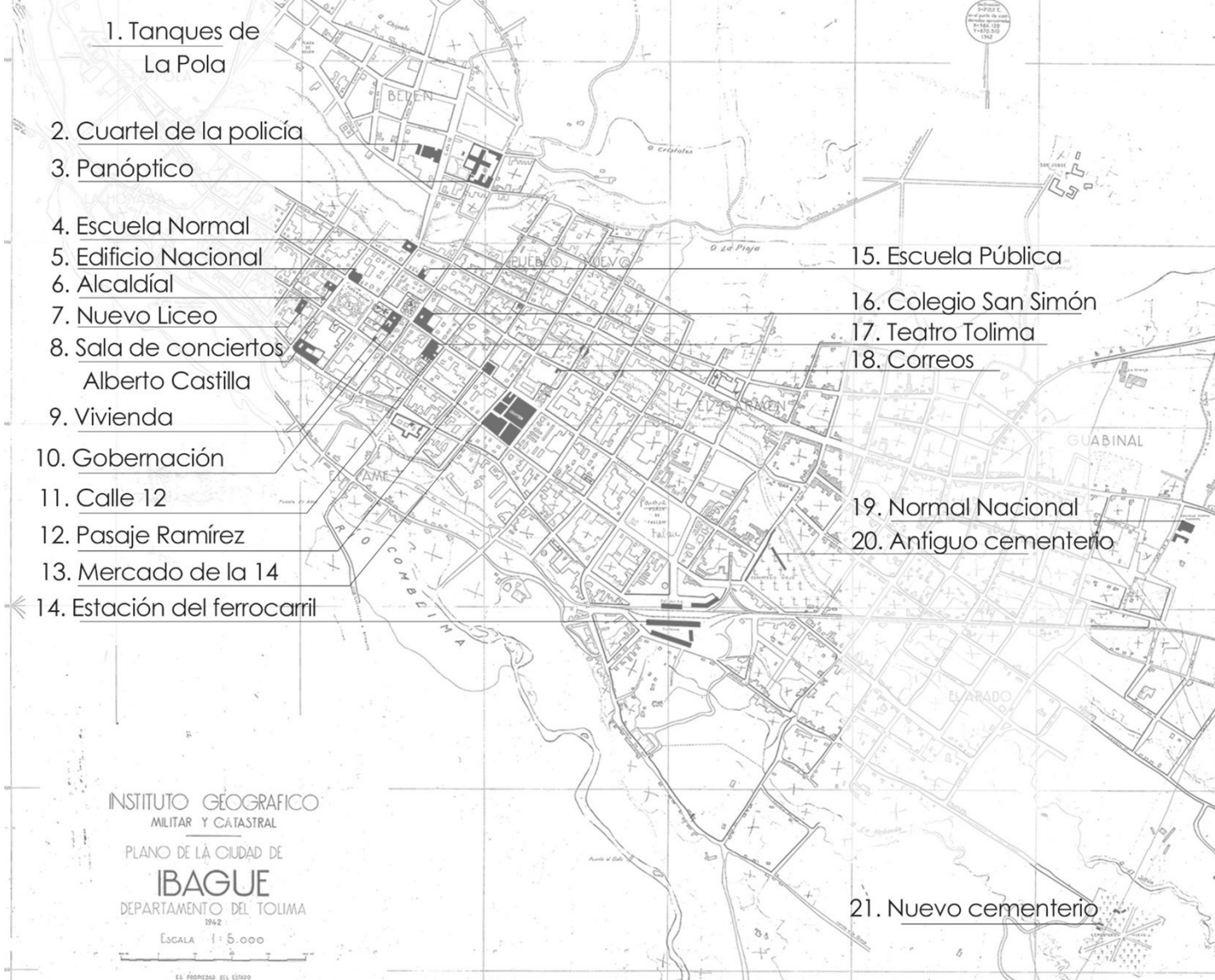
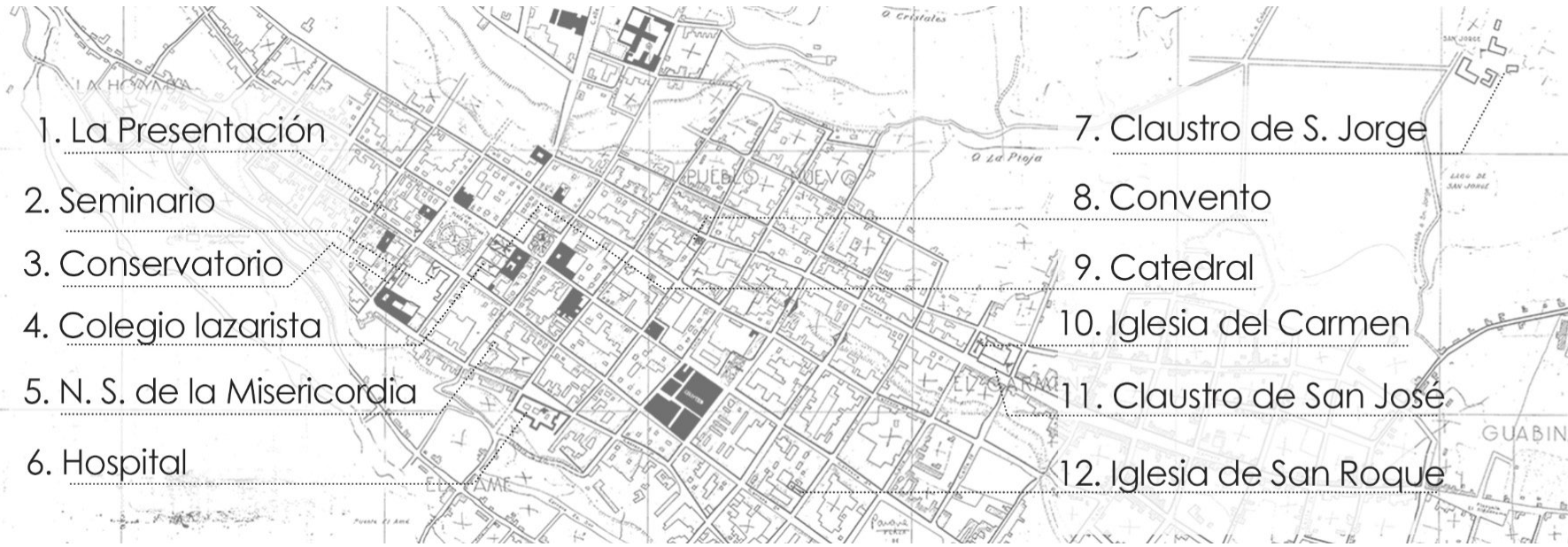


Figura 14. *Edificios importantes en el plano de 1942.*

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

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

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



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».

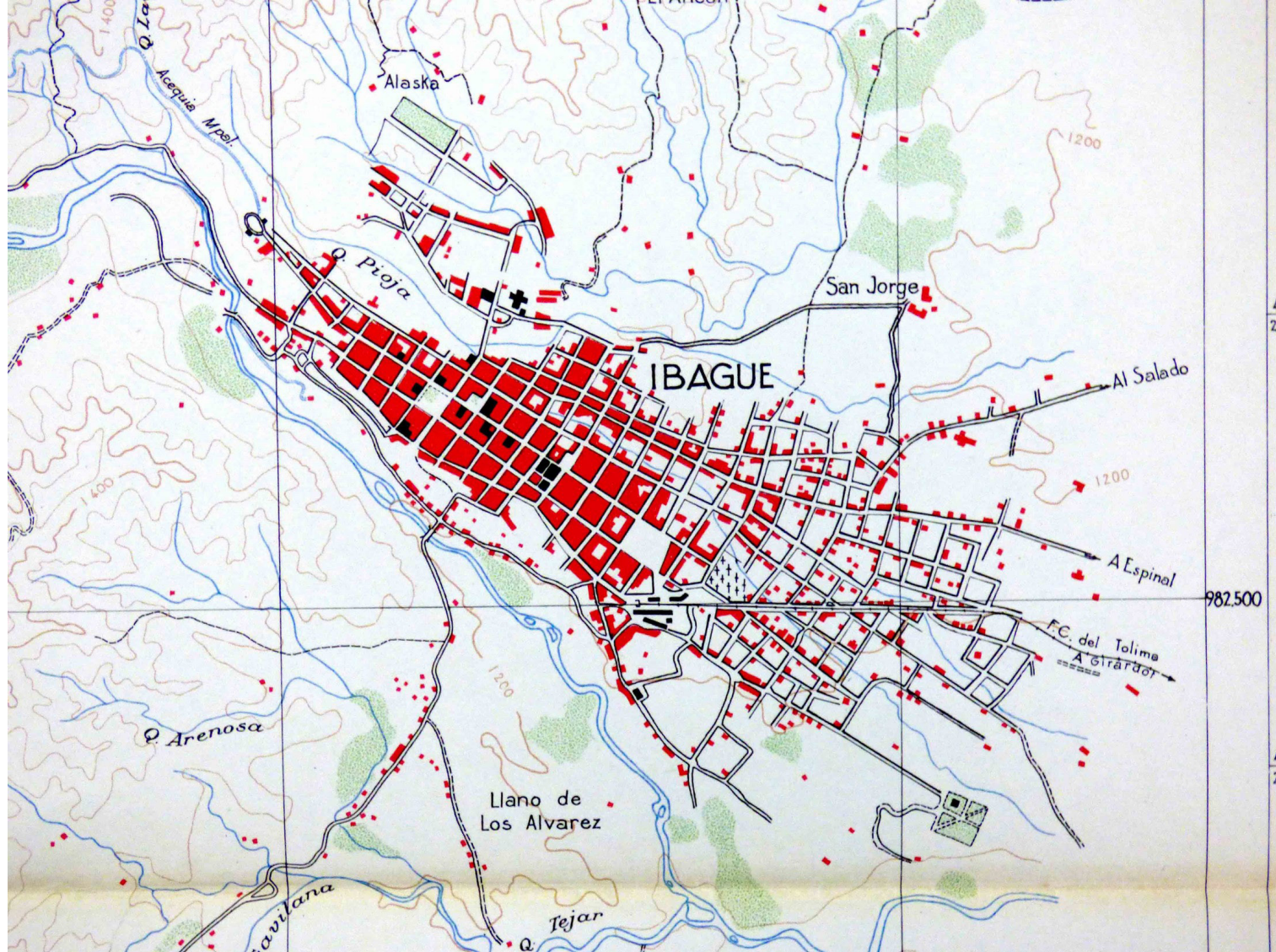


Figura 17. *Convenciones del plano de la región Ibagué-Armenia de 1942.*
«Figure 17. Map conventions of the Ibagué-Armenia region of 1942».

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 Geodésica 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

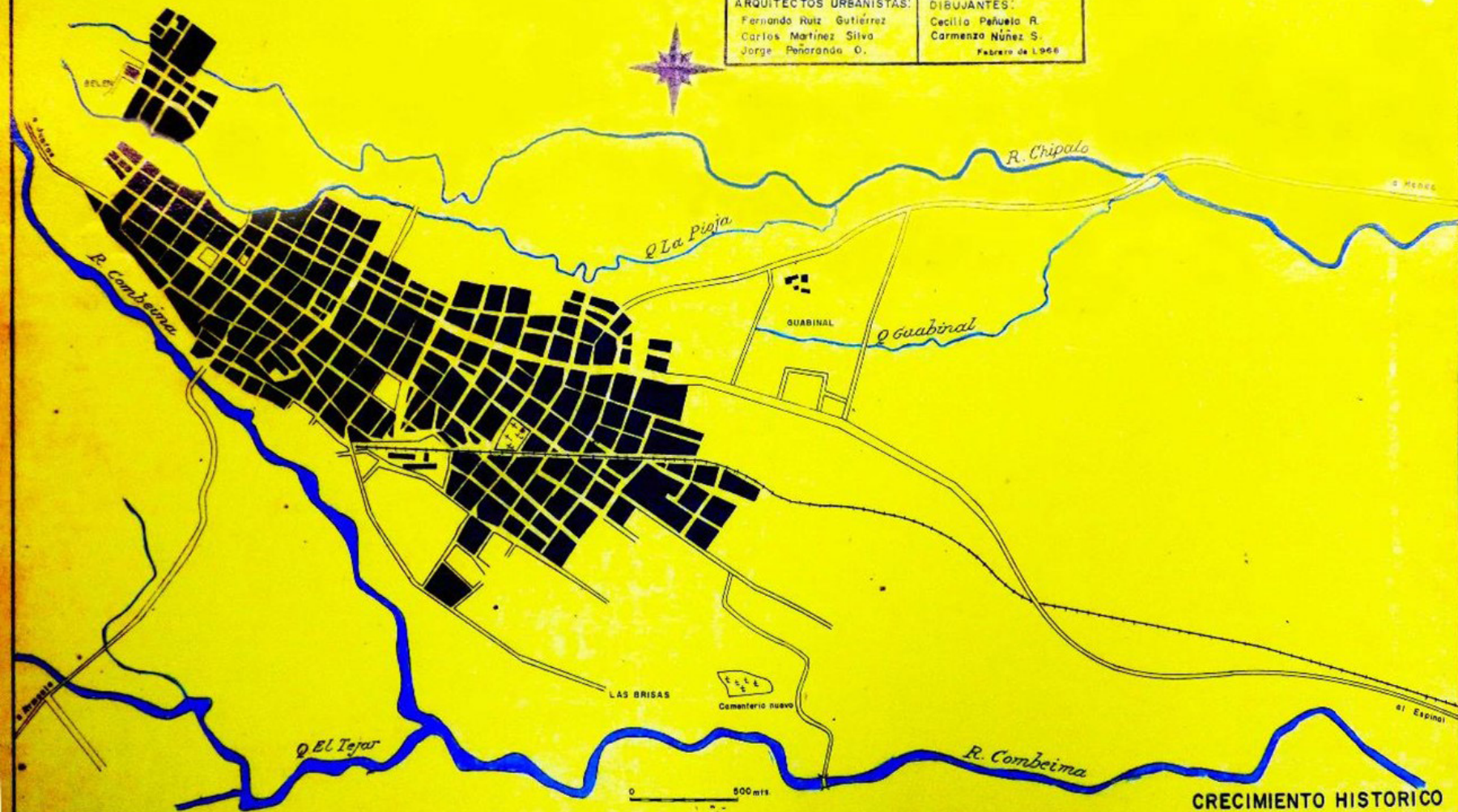


Figura 19. *Superposición entre el plano del Plan Piloto y el del Instituto Militar Geográfico y Catastral.*
«Figure 19. Mapping overlap between the plan of the Pilot Plan and that of the Military and Cadastral Geographical Institute».

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

PPI-I



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]**.

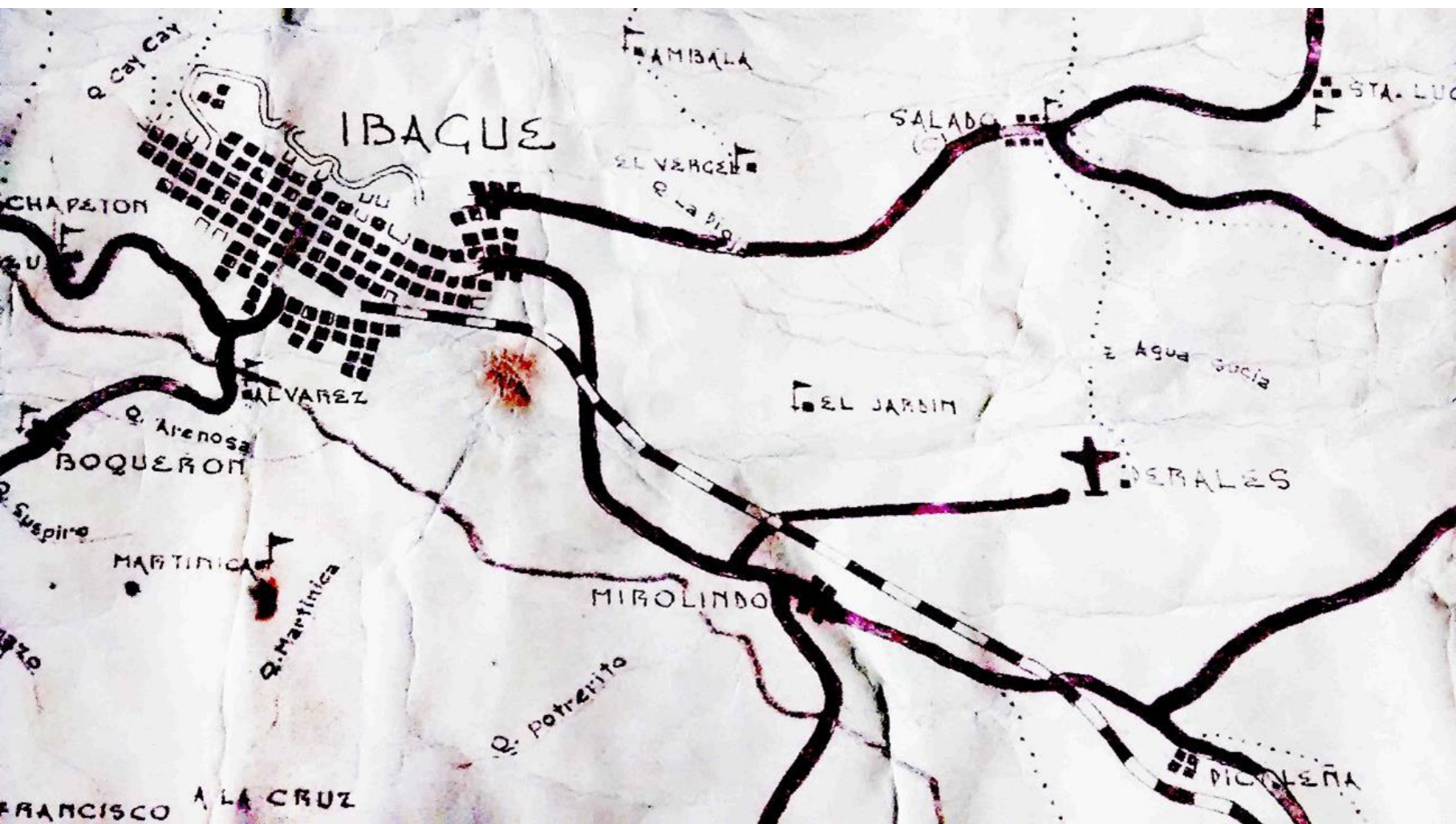
A pesar de las imprecisiones evidentes en el plano, se observa el trazado gráfico conceptual, en el que una gran parte de la ciudad es homogénea y, luego, se generan fenómenos de crecimiento organicista hacia el noroccidente, con una vía proyectada sobre los cerros bordeando el barrio Belén, un giro 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».



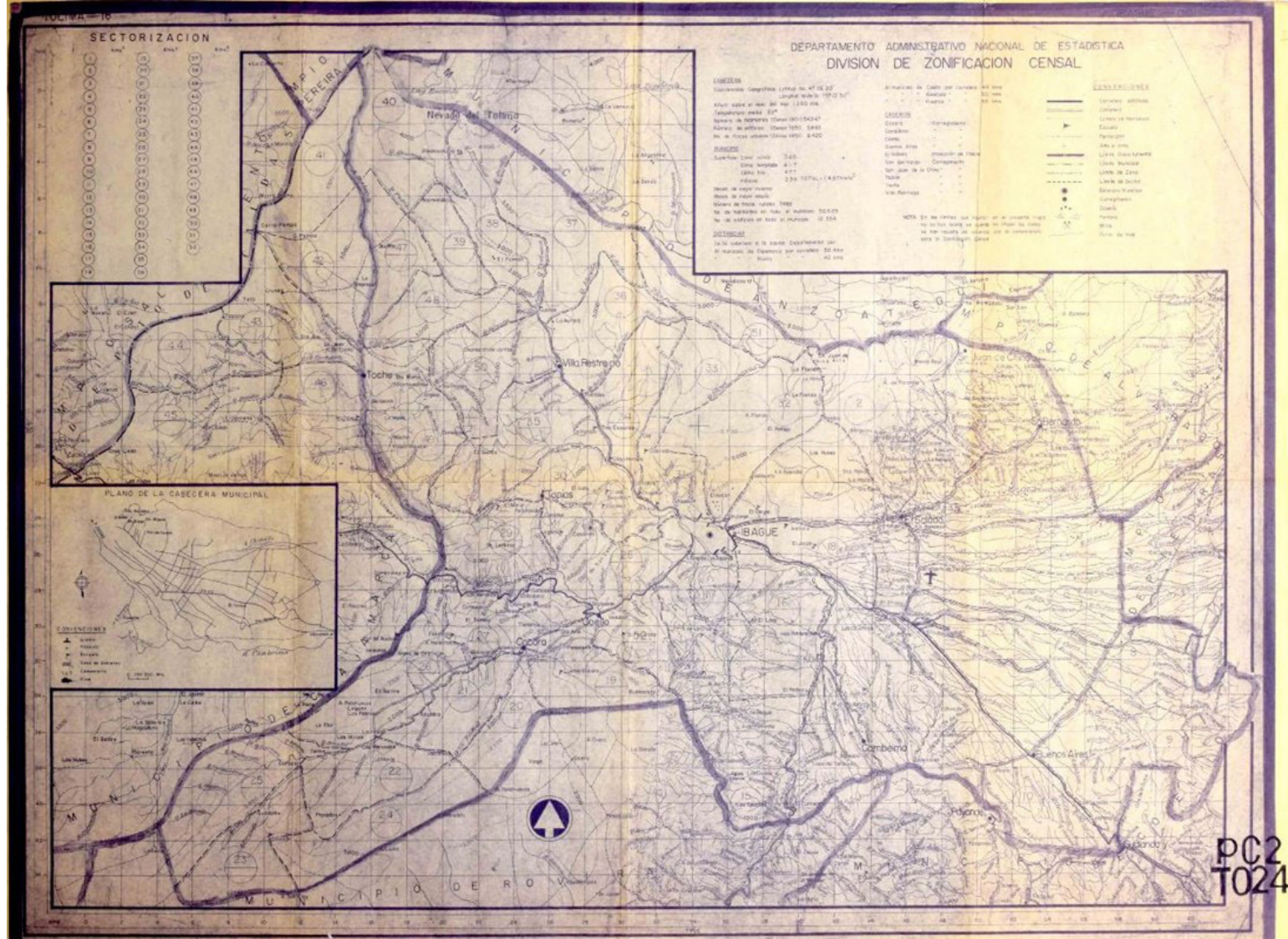


3. El momento de los diagnósticos

3.1. La zonificación censal de 1951 a 1959

Figura 22. *Plano de zonificación censal. 70 x 100 centímetros. Escala: cuadrícula en kilómetros.*
«Figure 22. Census zoning plan. 70 x 100 centimeters. Scale: grid in kilometers.

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.
«Source: National Administrative Department of Statistics. Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic».



El mapa de zonificación censal representa la primera aproximación a la cartografía de la población en Ibagué. Se observa una clasificación en 52 sectores del área total del municipio, cada uno de ellos delimitado por una línea discontinua. Presenta un componente técnico de mayor precisión que el plano de 1950, como consecuencia de las asimetrías entre los presupuestos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística y la Secretaría Municipal de Obras Públicas, características que han sido observadas en la arquitectura y el urbanismo. Por ejemplo, el Edificio Nacional y el Palacio de Justicia fueron diseñados y construidos directamente por el Ministerio de Obras Públicas, y pertenecen a las vanguardias del momento, mientras que el edificio de la Alcaldía fue remodelado con menores alcances por las diferencias presupuestales entre el Gobierno municipal y el nacional (Francel & Ojeda, 2016).

El propósito de cartografiar la población, sin embargo, tiene varios embrollos. El primero de ellos está en el límite noroccidental de Ibagué con el municipio de Cajamarca, que fue borrado y corresponde con el contorno municipal consignado en el informe del censo de 1951. En este caso, el plano establece el río Toche como límite entre Ibagué y Cajamarca, de modo que, Toche Alto y la mitad de Toche fueron desagregadas de Ibagué, aunque la nomenclatura de la zonificación del estudio poblacional, las incluye con los números 41 a 46.

El segundo de ellos se relaciona con los datos consignados en las convenciones, en donde la población de

la cabecera municipal es 54.347, reiterada por el informe del censo en 1951, cuyos datos fueron aprobados el 19 de junio de 1954 y publicados en enero de 1959 (Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE], 1959). Sin embargo, al compararlo con el informe general del censo de 1951 y el censo de 1964, que compara sus datos con los de 1951, la población urbana de Ibagué fue de 98.695 y la población municipal total de 197.256 (Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE], 1967). **[Figura 23].**

Igualmente, el plano de detalle de la cabecera municipal muestra en sus convenciones la iglesia, hospital, escuela, casa de gobierno, cementerio y cine, pero ninguno de ellos es localizado en el plano. En este plano de detalle solo se observan las vías principales. Se pueden distinguir la carrera 1 que conduce a Juntas, la carrera 3 que finaliza en el cementerio, la carrera 4 que finaliza en la línea de los Ferrocarriles Nacionales (FF.CC.), la carrera 5 hasta Santa Helena, la carrera 7 en Belén que se aproxima hacia la actual avenida Ambalá y la avenida Guabinal, paralela a la quebrada Chipalo. La calle 10 se presenta como la más extensa, conectando Pan de Azúcar al noroccidente con las líneas del ferrocarril al suroccidente y entre la calle 19 y 25 figura una seguidilla de calles con mayor importancia que la actual. Luego, la calle 37 hacia el óvalo del estadio, y al extremo oriental un nodo de convergencia que podría ser identificado como la actual glorieta de la avenida El Jordán con la avenida Pedro Tafur **[Figura 24].**

Figura 23. *Convenciones del plano general.*
«Figure 23. *General plane conventions*».

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADISTICA

DIVISION DE ZONIFICACION CENSAL

CABECERA

Coordenadas Geográficas: Latitud No. 4° 26' 20"
Longitud W. de Gr. 75° 13' 57"

Altura sobre el nivel del mar 1.250 mts.

Temperatura media 22°

Número de habitantes (Censo 1951) 54.347

Número de edificios (Censo 1951) 5.893

No. de fincas urbanas (Censo 1951) 8.420

MUNICIPIO

Superficie: Clima cálido 365
Clima templado 417
Clima frío 477
Páramo 236 TOTAL = 1.497 Kmts²

Meses de mayor invierno

Meses de mayor sequía

Número de fincas rurales 7.483

No. de habitantes en todo el municipio 98.695

No. de edificios en todo el municipio 12.354

DISTANCIAS

De la cabecera a la capital Departamental por

Al municipio de Cajamarca por carretera 50 kms.

" " " Rovira " " 42 kms.

Al municipio de Coello por carretera 44 kms
" " " Alvarado " " 60 kms
" " " Piedras " " 56 kms

CASERIOS

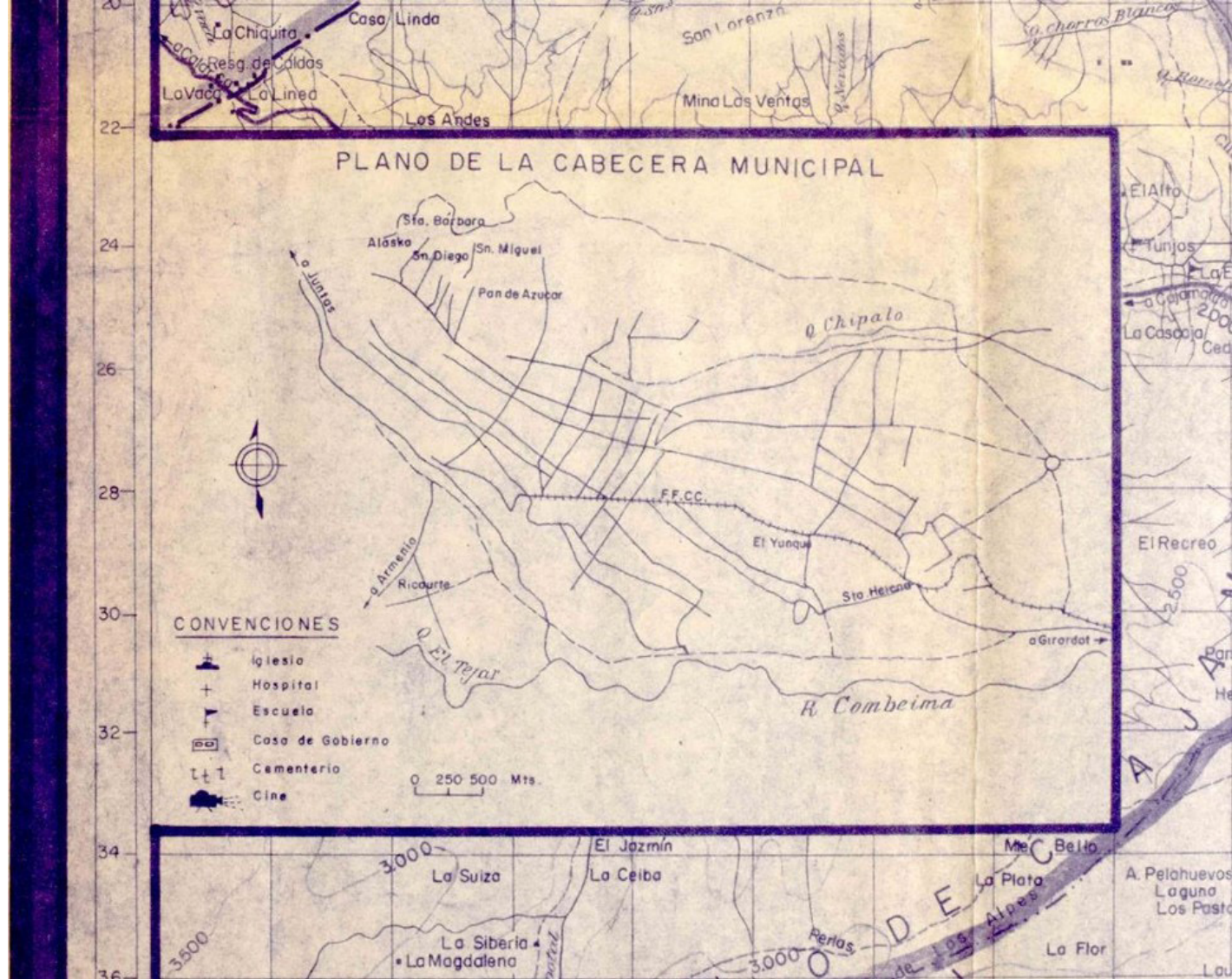
Cocora	Corregimiento
Combeima	" "
Coello	" "
Buenos Aires	" "
Ej Salado	Inspección de Policía
San Bernardo	Corregimiento
San Juan de la China	" "
Topias	" "
Toche	" "
Villa Restrepo	" "

CONVENCIONES

	Carretera asfaltada
	Carretera
	Camino de herradura
	Escuela
	Ferrocarril
	Alto o cima
	Límite Departamental
	Límite Municipal
	Límite de Zona
	Límite de Sector
	Cabecera Municipal
	Corregimiento
	Caserío
	Pantano
	Minas
	Curva de nivel

NOTA: En los límites que figuran en el presente mapa no se han tenido en cuenta los litigios las dudas se han resuelto de acuerdo con la conveniencia para la Zonificación Censal

Figura 24. *Detalle de la cabecera municipal. Escala gráfica indicada.*
«Figure 24. Detail of the municipal seat. Graphic scale indicated».



3.2. Instantáneas y diagnósticos en 1958

Figura 25. *Mapa Urbano de Ibagué (1958). 70 x 100 centímetros. Escala: 1:5000.*

«Figure 25. Urban Map of Ibagué (1958). 70 x 100 centimeters. Scale: 1:5000».

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Localización: Archivo de Memoria Visual del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República (González-Calle, 2006).

«Source: Agustín Codazzi Geographical Institute. Location: Visual Memory Archive of the Darío Echandía Cultural Center of the Banco de la República (González-Calle, 2006)».



La precisión de los instrumentos cartográficos derivados de la restitución de vistas aéreas, iniciada en 1940 y consignada en el plano de 1942, llega a un sobresaliente punto de exactitud descriptiva en el plano de 1958 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi. El plano contiene detalles topográficos en las curvas de nivel, la ocupación al interior de las manzanas, el desarrollo inmobiliario longitudinal a las vías, la colonización de los cerros noroccidentales, los cauces de los cuerpos hídricos, detalles viales como ancho, presencia de separador, pavimentación, y adopta una representación de llenos y vacíos urbanos, negra para las construcciones y blanca para el espacio natural, lo cual genera una vibración clara de la ciudad en relación con la colonización de su entorno natural mediante la expansión orgánica, descontrolada.

En la relación de vacíos, se observa claramente el curso de la quebrada El Sillón desde la calle 11 entre las carreras 4 y 5 hasta la calle 19 y, luego, con un giro hacia la calle 23 con las líneas del ferrocarril, para continuar su curso entre las carreras 2 y 3. Este tipo de potencialidades ecológicas de la ciudad, no fueron aprovechadas durante el periodo del mapeo de la

ciudad, e inclusive en la actualidad, porque no fueron el núcleo de desarrollo de la cartografía, como puede observarse en la descripción técnica fotorrealista, cuyo énfasis es un retrato de la ciudad, pero no su proyección al futuro.

Es comprensible que, de acuerdo con el avance en la precisión de las técnicas de relevamiento de la información, se decidiera realizar una captura de información tan acertada como fuera posible, para después tomar las decisiones que condujeran a un proceso de planeación clara. Por ello, es importante la verificación de los datos provenientes de la restitución aérea de 1958, que se encuentran en la fotografía del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, que fue la base para la generación del plano de 1958.

En esta fotografía aérea se encuentran detalles de uno de los escenarios tradicionales y desaparecidos en la ciudad, el lago de los lotos, que configuró el corazón de la producción agroindustrial de la hacienda de San Jorge y, simultáneamente, parte de la vida social de la primera mitad del siglo XX (Francel, 2017) **[Figura 26]**.

Figura 26. *Fotografía aérea de Ibagué. 70 x 70 centímetros. Sin escala.*
«Figure 26. Aerial photograph of Ibagué. 70 x 70 centimeters. Unscaled».

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi.
«Source: Agustín Codazzi Geographical Institute».



Al trabajo de relevamiento de información urbanística con precisión, debe sumarse el Sistema Nacional de Asistencia Social, que generó el plano titulado “Diagrama de niveles de vida” en 1958. Este plano es testimonio de la influencia del movimiento Economía y Humanismo, asociación francesa fundada por Louis-Joseph Lebreton en 1941 en Marsella, cuyo propósito fue la promoción de “la economía al servicio del bien humano, en una adaptación al contexto social” (Leite-Trindade & Dornelas-Câmara, 2014).

Los principios de la economía humanista arribaron institucionalmente a Colombia en 1955 mediante la figura de la Misión Lebreton, convocada por el Comité Nacional de Planeación, con el propósito diagnosticar el nivel de vida de la población, contar con perspectivas de la situación económica nacional, adelantar una planeación racional y determinar las necesidades educativas (Arévalo-Hernández, 1997, p. 10). La captación de datos mediante encuestas con orientación sociológica se realizó entre el primero de febrero y el 30 de septiembre de 1955 (Presidencia de la República. Comité Nacional de Planeación, 1958, p. 55). El estudio entregado

abordó aspectos fundamentales para la comprensión de las 11 principales ciudades colombianas, la mayoría de las cuales fueron capitales de departamento.

Los diagramas sociales o sociogramas se ubicaron sobre los sectores con menor desarrollo económico humanístico (Juaristi-Linacero, 1984). La mayoría de los sectores diagramados se ubican en las periferias, mientras que el espacio de la plaza de la 21 se ubicaba en el centro geométrico de la ciudad, lo cual indica que era el sector más poblado y degradado en sus alrededores.

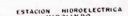
En el gráfico es claro que todos los niveles de vida analizados en el sector presentan condiciones entre “desastrosas y malas”, según los criterios de la misión, que van de cero a cuatro, por lo que el nivel mínimo de vida “buena”, se encontraría en entre 2.4 y 2.7. En lo respectivo a lo urbanístico y arquitectónico, las medidas correspondientes fueron 0,72 y 1,12, lo cual es alarmante, pero coherente con la observación de la misión en cuanto a una medida general del 50% de la población nacional en la miseria **[Figura 27 y Figura 28]**

Figura 27. *Diagrama de niveles de vida (1958). Dibujado por Mireya Pérez B. 70 x 100 centímetros. Sin escala.*
«Figure 27. Living standards diagram (1958). Drawn by Mireya Pérez B. 70 x 100 centimeters. Unscaled».

Fuente: Servicio Nacional de Asistencia Social S.A.S. Localización: Archivo Histórico Municipal de Ibagué.
«Source: National Social Assistance Service S.A.S. Location: Municipal Historical Archive of Ibagué».

CIUDAD DE - IBAGUE -
1958

MÉTODO DE ECONOMIA Y HUMANISMO



CONVENCIONES

PROGRAMA GENERAL

Model	Games (n)	Time (s)
Dispersed	1000	1000
Dispersed	1000	1000

2018 年 10 月 10 日

Figura 28. *Diagrama de niveles de vida en el sector de la calle 21. Elaboración propia (2016) a partir de los datos de la Misión Economía y Humanismo (1958).*

«Figure 28. Diagram of living standards in the sector of Calle 21. Own elaboration (2016) based on data from the Misión Economía y Humanismo (1958)».

Fuente: (Overlapping historical cartography as a method of morphological analysis and taking planning decisions. Ibagué, Colombia, 1935-2016, 2017).
Source: (Overlapping historical cartography as a method of morphological analysis and taking planning decisions. Ibagué, Colombia, 1935-2016, 2017)».

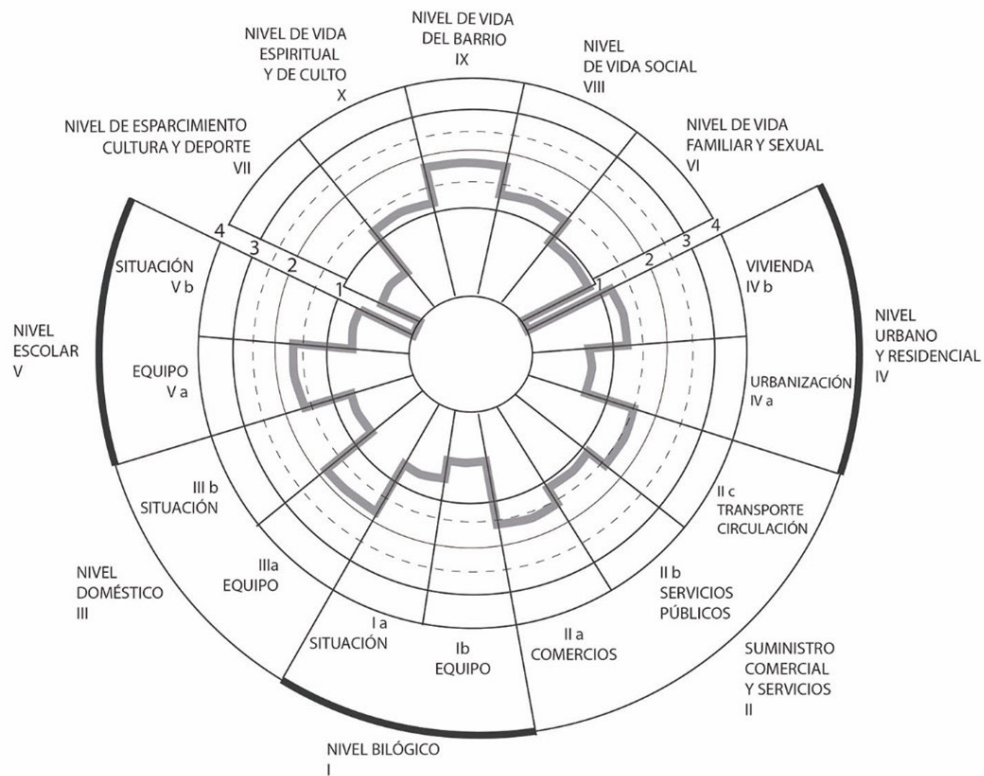


Diagrama de Niveles de Vida
Zona de la Plaza de la 21 de Ibagué
Datos y gráficas de la Misión
Economía y Humanismo de 1958

Nivel	Situación
0 - 0.5	= desastrosa
0.6 - 1.0	= lamentable
1.1 - 1.4	= muy mala
1.5 - 1.8	= mala
1.9 - 2.3	= mediana
2.4 - 2.7	= buena
2.8 - 3.4	= muy buena
3.5 - 4	= óptima

I	Nivel biológico		
Ia		Situación	0.86
Ib		Equipo	0.55
II	Suministro comercial y servicios		
IIa		Comercios	1.5
IIb		Servicios públicos	1.12
IIc		Tránsito circulación	1.4
III	Nivel doméstico (sanitario)		
IIIa		Equipo	1.6
IIIb		Situación	0.85
IV	Nivel urbano y residencial (económico y técnico)		
IVa		urbanización	0.72
IVb		vivienda	1.12
V	Nivel escolar		
Va		Equipo	1.42
Vb		Situación	0.57
VI	Nivel familiar y sexual		0.87
VII	Nivel de esparcimiento cultura y deporte		0.45
VIII	Nivel de vida social		1.22
IX	Vida del barrio		1.8
X	Nivel de vida espiritual y culto		1.02

Por consiguiente, este plano es una cartografía de las condiciones socio-urbanas deficitarias, enmarcadas dentro de los programas de asistencia social en Colombia, en el momento en que la Secretaría Nacional de Acción Social y Protección Infantil (SENDAS), creada en 1954, es considerada como una estructura de corrupción populista del gobierno de Rojas Pinilla (Castro-Carvajal, 2016) y se convierte en el Sistema Nacional de Asistencia Social S.A.S. en 1958 (Valencia-Gutiérrez, 2015).

Por consiguiente, el plano es una representación de los propósitos de institucionalización de las políticas sociales del gobierno colombiano y, simultáneamente, el testimonio de un proceso de depreciación de la economía nacional a partir de 1956 en medio del cual se sitúa el cambio de poder en 1957 de la dictadura de Rojas Pinilla, la Junta Militar que le reemplazó y el inicio del Frente Nacional el 7 de agosto de 1958. La misión Economía y Humanismo es entonces uno de los últimos productos del enfoque del Gobierno militar, cuyos resultados se presentaron con la denominación del gobierno sucesor.

Este plano tiene la singularidad de representar gráficamente las condiciones demográficas de la población local, de acuerdo con los criterios internacionales desarrollados en Francia y, luego, ajustados en cada uno de los países latinoamericanos. Constituye la primera expresión cartográfica de las características de la población, e inclusive, superpone las gráficas al trazado urbano, lo que constituye un aporte a

la representación gráfica de la ciudad por cuanto no se reduce al fotorrealismo de la ciudad, sino a la presentación de datos económicos humanísticos sobre la ciudad.

El plano del Sistema Nacional de Asistencia Social presenta algunos barrios que no están codificados en el plano de restitución de vistas aéreas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, como Villa Teresa, Cadis y Piedra Pintada. Estas diferencias revelan que el plano del Sistema Nacional de Asistencia Social incorporó los proyectos urbanísticos que estaban aprobados en la Secretaría de Obras Municipales, como consecuencia de su pertenencia al proceso de planeación nacional, mientras que el plano del Instituto Geográfico Agustín Codazzi es un retrato aerofotográfico de la ciudad.

Como complemento, el plano de crecimiento histórico de 1958, generado por el Plan Piloto de Ibagué, no presenta los barrios de Villa Teresa, Cadis ni Piedra Pintada, aunque tampoco tiene detalles sobre los modelos de ocupación de las manzanas que muestra en detalle el plano de restitución de vistas aéreas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi. La causa es claramente la pertenencia del plano elaborado por el Plan Piloto a un cuerpo teórico-práctico de planeación urbanística, por lo que los criterios de representación están unificados en un fondo vacío sin curvas topográficas, manzanas sólidas sin detalles de ocupación y algunas fuentes hídricas, como se presentó en los planos de 1800 [Figura 5], 1900 [Figura 6], y 1942 [Figura 18].

Estos planos no tuvieron como propósito una descripción exhaustiva de la ciudad en los años y siglos anteriores, sino una representación general del proceso de expansión de la ciudad, en lo cual se comprende que los detalles son poco relevantes y lo fundamental sea la comprensión del crecimiento urbano desde los cerros noroccidentales hacia la llanura oriental con la colonización de las riberas de las fuentes hídricas, que representaron las barreras originales de la expansión **[Figura 29]**.

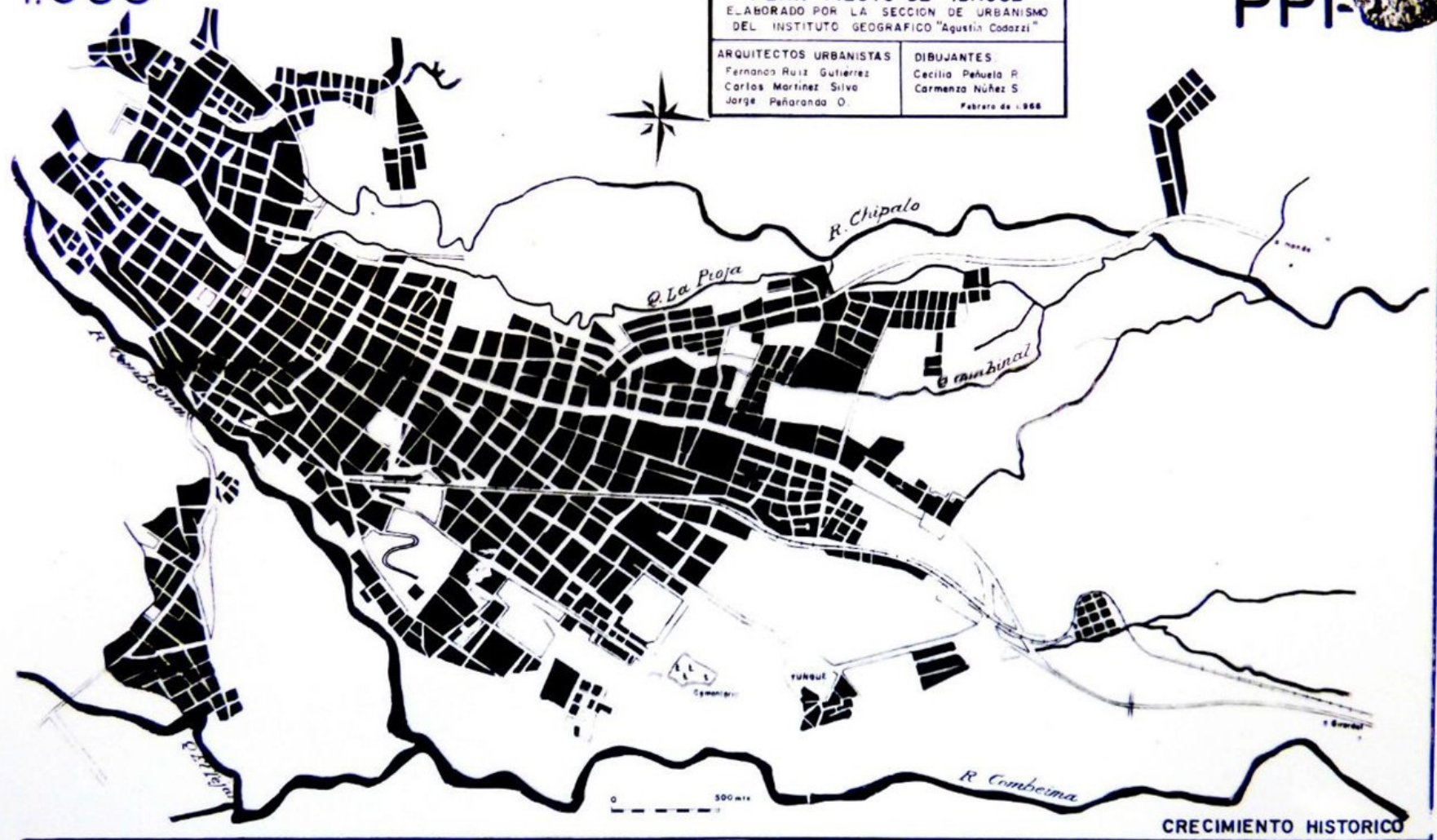
Figura 29. *Plano de crecimiento histórico de Ibagué en 1958. 21,5 x 27 centímetros. Escala gráfica indicada.*
«Figure 29. Historical growth plan of Ibagué in 1958. 21.5 x 27 centimeters. Graphic scale indicated».

Fuente: Sección de urbanismo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi para Plan Piloto de Ibagué de 1966.
Localización: Archivo de Memoria Visual del Centro Cultural del Banco de la República.
«Source: Urban planning section of the Agustín Codazzi Geographical Institute for the Ibagué Pilot Plan of 1966.
Location: Visual Memory Archive of the Bank of the Republic Cultural Center».

1.958

PPI-

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 1958



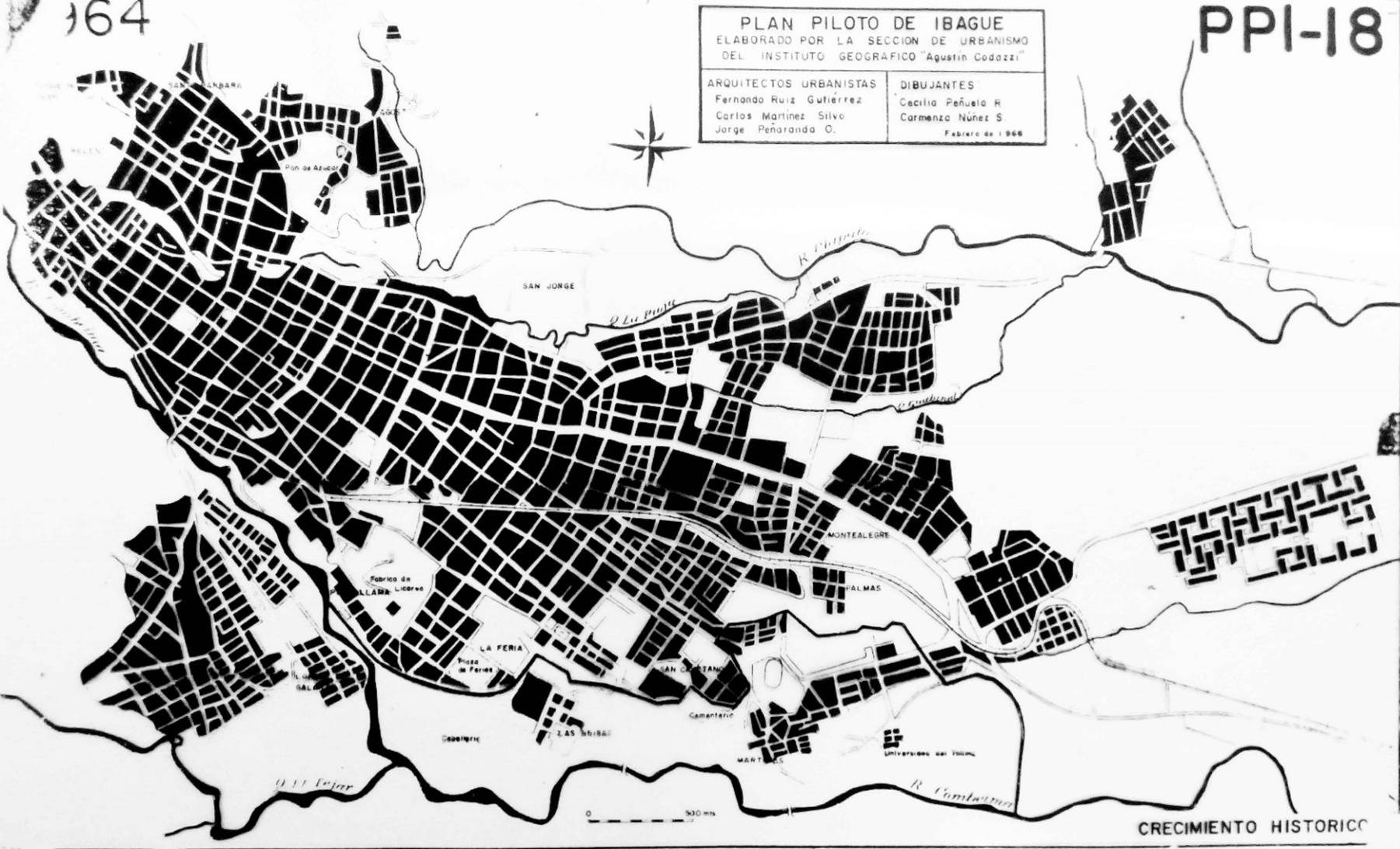


4. La planeación en la segunda mitad del siglo XX

4.1. El inicio del Plan Piloto en 1964

Figura 30. *Ibagué en 1964. Plano de crecimiento histórico. 21,5 x 27 centímetros. Escala gráfica indicada.*
«Figure 30. Ibagué in 1964. Plan of historical growth. 21.5 x 27 centimeters. Graphic scale indicated».

Fuente: Sección de urbanismo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi para el Plan Piloto de Ibagué de 1966.
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.
Location: Map library of the Darío Echandía Cultural Center of the Banco de la República».



El plano de 1964 tiene el enfoque generalista de los planos que componen el apartado de crecimiento histórico del Plan Piloto de Ibagué, abordados con respecto a 1800 [Figura 5], 1900 [Figura 6], 1940 [Figura 18] y 1958 [Figura 29]. Presenta un momento clave en el desarrollo de la ciudad, debido a las siguientes características.

Primero. La dirección del trazado colonial se conserva hasta la calle 37, con la sucesiva fragmentación originada a principios del siglo XX, que derivó en pequeñas cuadras en proporción de un cuarto o un octavo del tamaño de las coloniales.

Segundo. Al oriente de la calle 37 se observa un proceso de transformación del trazado urbano por la confluencia de la curvatura de las líneas del ferrocarril, la curvatura de la carrera 5 hacia el Papayo como vía hacia Bogotá y el canal de Mirolindo, cuyo propósito original fue el aprovechamiento del caudal del río Combeima para la generación de energía eléctrica al llegar al cañón.

Tercero. El cambio de dirección del trazado urbano, al norte, en paralelo a la quebrada Guabinal, afluente del río Chipalo, y, al sur, en paralelo a la quebrada Hato de la Virgen,

que determina la dirección del barrio El Jordán, y con ello el desarrollo de Ibagué hacia el oriente en forma de espejo con respecto al trazado colonial.

Cuarto. Hacia el sur del estadio, entre el canal de Mirolindo y el río Combeima, se observa el crecimiento del barrio Los Mártires, en un proceso orgánico, sin control urbanístico.

Estas características presentan una clara radiografía del crecimiento urbano de Ibagué sin la implementación de enfoques urbanísticos, con clara tendencia a la expansión longitudinal, según las vías de conexión con otras ciudades, como es previsible, debido a su condición de ciudad logística o de interconexión entre Bogotá y Cali. También, se observa que la colonización de nuevas tierras longitudinales a las fuentes hídricas, no incorporó los lechos como elementos de construcción del paisaje urbano, sino que persistió en la tendencia, desde la colonia, a urbanizar el suelo como bien principal de explotación económica, sin generar espacios públicos [Figura 31].

Figura 31. *Principales características morfológicas del crecimiento urbano en el plano de 1964.*
Sin escala. Intervención propia sobre el plano de crecimiento histórico de Ibagué en 1964. 21,5 x 27 centímetros.
«Figure 31. Main morphological characteristics of urban growth in the 1964 plan.
No scale. Own intervention on the historical growth plan of Ibagué in 1964. 21.5 x 27 centimeters».

Fuente: Sección de urbanismo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi para el Plan Piloto de Ibagué de 1966.
«Source: Urban planning section of the Agustín Codazzi Geographical Institute for the Ibagué Pilot Plan of 1966».



4.2. Zonificación en 1966

Figura 32. *Clasificación de áreas en el Plan Piloto de Ibagué de 1966. 70 x 100 centímetros. Escala gráfica indicada.*
«*Figure 32. Classification of areas in the Ibagué Pilot Plan of 1966. 70 x 100 centimeters. Graphic scale indicated*».

Fuente: Sección de urbanismo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Localización: Archivo Histórico Municipal de Ibagué.
«*Source: Urban planning section of the Agustín Codazzi Geographical Institute. Location: Municipal Historical Archive of Ibagué*».

El Plan Piloto de Ibagué de 1966 incorporó el concepto de zonificación, o clasificación de áreas según su uso para la proyección de la ciudad. Determinó 19 áreas, como se observa en la **Tabla 1**.

Tabla 1. *Clasificación de áreas en el plano de zonificación del Plan Piloto de Ibagué de 1966.*

A	Agrícola General
AE	Agrícola Especial “Non aedificaendi”
AF	Protección y Reserva Forestal
S	Suburbana uso unifamiliar
UPI	Uso Público e Institucional
R1	Residencial unifamiliar aislada y pareada
R2	Residencial unifamiliar aislada, pareada y continua
R3	Residencial unifamiliar y bifamiliar continua
R4	Residencial unifamiliar y bifamiliar continua
ZV	Zonas Verdes
RM1	Residencial Multifamiliar aislada y pareada
RM2	Residencial Multifamiliar pareada y continua
URDS	Urbanizable Residencial de densidad baja para R1 y RM1
URDM	Urbanizable Residencial de densidad media para R2, R3 y RM2
URDA	Urbanizable Residencial de densidad alta para R4
CG	Comercio General
CP	Comercio Pesado e Industrial
IL	Industria Liviana
IP	Industria Pesada

Fuente: Elaboración propia a partir del plano de 1966.

En esta clasificación es claro el propósito funcionalista del Plan Piloto, en relación con la directriz de planeación urbanística basada en las funciones que cumplen los habitantes, como principio ordenador derivado de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna - CIAM, que se desarrollaron en Colombia mediante las figuras de Planes Piloto, Plan Director, Plan Regulador por las primeras generaciones de arquitectos graduados de la Universidad Nacional (Espinosa-Restrepo, 2006).

El Plan Piloto procuró generar un desarrollo coherente de la ciudad a partir de la clasificación y organización de actividades de la población, con énfasis en la red vial como estructura de desarrollo. Dentro de la clasificación de áreas o usos es importante resaltar la determinación de zonas verdes para la protección de las principales fuentes hídricas, aunque no como una red de espacio público esencial para la planificación de la ciudad, sino como una estrategia técnica relacionada con el aislamiento de los asentamientos humanos para su protección de las inundaciones.

A ello debe sumarse la determinación del perímetro urbano, como un criterio que busca la garantía en la ejecución de las propuestas para evitar los vacíos urbanos y consolidar

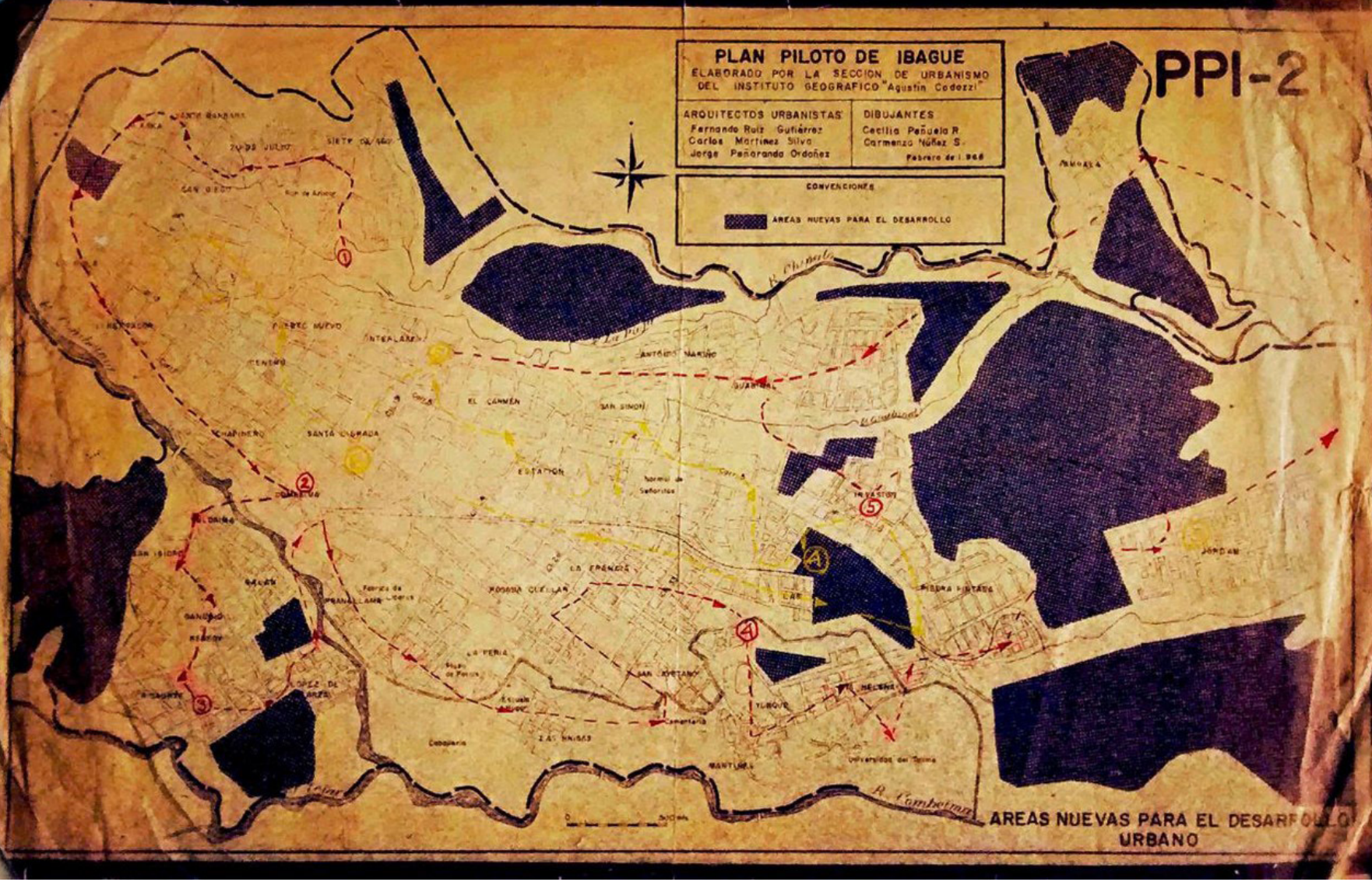
la ciudad dentro de un modelo compacto, pero proyectado al futuro. Esta dualidad surge de la extensión de la ciudad por el barrio El Jordán, al oriente, por lo cual se tomó la decisión de llevar el perímetro hasta la calle 80, aunque la mayoría de estas zonas estuvieran vacías, a las que se les asignó el uso de urbanización residencial de densidad alta - URDA.

Surge entonces la preminencia de la gestión de nuevo suelo para la expansión, propósito que queda claro en el plano de Nuevas Áreas para el Desarrollo, en el cual se observa la propuesta de urbanizar todos aquellos sectores periféricos para darle coherencia a la ciudad. Sin embargo, la presencia del parque deportivo fuera del perímetro urbano implica la tensión generada por este equipamiento para la colonización de los terrenos al oriente de la calle 80 y su consecuente liberación **[Figura 33]**.

Esta dualidad entre la compactación de la ciudad mediante la densificación y la expansión planeada de la ciudad, es una de las constantes más claras del acontecer urbano, mediado por los intereses de la industria inmobiliaria con los beneficios que brinda el cambio del uso del suelo rural al de expansión y, por lo cual, los vacíos urbanos abundan, mientras el espacio público es escaso.

Figura 33. *Plano de “Áreas nuevas para el desarrollo urbano”. Plan Piloto de Ibagué (1966). 70 x 100 centímetros.
Escala gráfica indicada cada 50 metros.*
*«Figure 33. Plan of “New areas for urban development”. Ibagué Pilot Plan (1966). 70 x 100 centimeters.
Graphic scale indicated every 50 meters».*

Fuente: Sección de urbanismo del Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Localización: Archivo Histórico Municipal de Ibagué.
«Source: Urban planning section of the Agustín Codazzi Geographical Institute. Location: Municipal Historical Archive of Ibagué».



PLAN PILOTO DE IBAGUE
ELABORADO POR LA SECCIÓN DE URBANISMO
DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO "Agustín Codoazzi"

ARQUITECTOS URBANISTAS	DIBUJANTES
Fernando Ruiz Gutiérrez	Cecilia Peñuela R.
Carlos Martínez Silva	Carmenza Núñez S.
Jorge Peñaranda Ordoñez	Pebrero de 1968

CONVENCIONES

■ AREAS NUEVAS PARA EL DESARROLLO

PPI-2

AREAS NUEVAS PARA EL DESARROLLO URBANO

Estos dos planos del Plan Piloto, el de zonificación y el de áreas de expansión, fueron intervenidos posteriormente de forma anónima para resaltar el centro en azul, las vías principales en amarillo y las zonas verdes de mayores dimensiones, como el parque centenario al norte del centro, los espacios deportivos donde se desarrollarían los IX Juegos Nacionales entre el estadio y la Universidad del Tolima, hacia la parte inferior del plano en tres círculos negros, y el parque deportivo al extremo oriental.

En este sentido, la intervención posterior utilizó las áreas para el desarrollo urbano para generar el complejo deportivo de la calle 42, como núcleo articulador para la generación de equipamientos colectivos con los cuales subsanar el déficit de espacios públicos y equipamientos de la ciudad. Sin embargo, en los planos posteriores se observará que el modelo de ciudad compacta, con claros criterios de intervención, tampoco fue implementada, como sucedió con el plan urbanístico Ibagué Futuro de 1935, en una constante caracterizada por la generación de planes urbanísticos para atender a las leyes nacionales y, finalmente, su falta de implementación por los intereses inmobiliarios.

También, es claro que el Plan Piloto de 1966 no expresó la importancia de la preservación de la arquitectura patrimonial en el centro de la ciudad, sino que implementó las determinaciones de consolidación dentro de los 19 criterios presentados en la **Figura 32**. Estas determinaciones condujeron a la sucesiva destrucción de las construcciones del centro de la ciudad, los barrios Belén, La Pola y la injerencia en las dinámicas de bienes de interés cultural de carácter nacional como la granja San Jorge (Ministerio de Cultura, 1998).

Como complemento al Plan Piloto, el Instituto Agustín Codazzi generó un plano de la ciudad dividido en 50 planchas con una descripción exacta en términos técnicos. Se observan detalles topográficos, condiciones de ocupación del suelo rural, rururbano y urbano, infraestructura hídrica, eléctrica, localización de equipamientos, edificios principales y masas arbóreas. Para el propósito del presente trabajo, se relacionan tres planchas que describen las transformaciones de lo rural a lo urbano en el noroccidente y el centro de la ciudad [**Figura 34, Figura 35 y Figura 36**] y se proyecta un próximo estudio detallado sobre las 50 planchas de 1966 y el Plan Piloto.

Figura 34. *Plancha 2. Barrio Ancón y Santa Bárbara en el plano de 1966. 70 x 100 centímetros. Escala 1: 2.000.*
«Figure 34. Plate 2. Barrio Ancón and Santa Bárbara in the 1966 plan. 70 x 100 centimeters. Scale 1: 2,000».

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Localización: Planoteca de la Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Tolima.
«Source: Agustín Codazzi Geographical Institute. Location: Planoteca of the Colombian Society of Regional Architects Tolima».

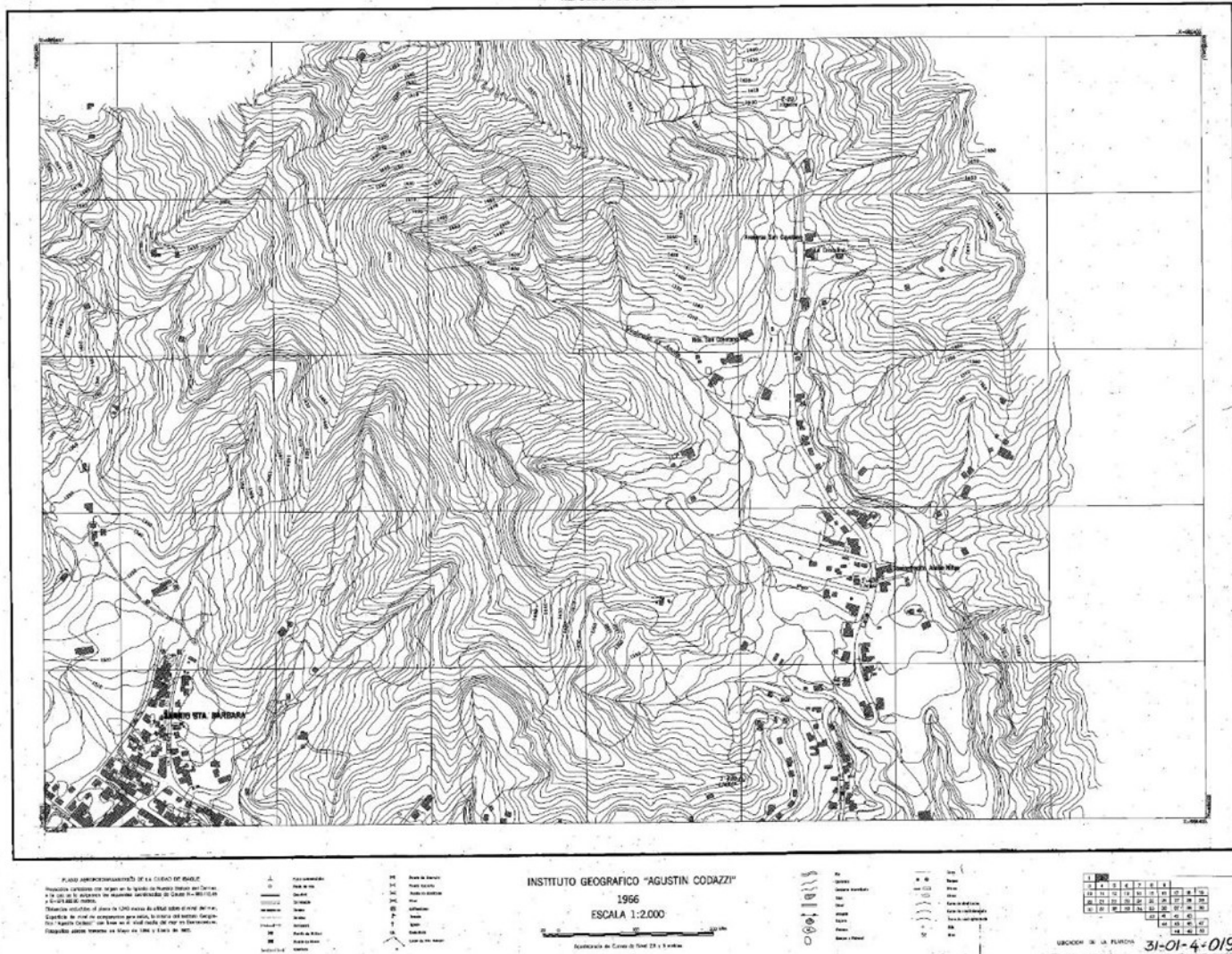


Figura 35. *Plancha 3. Extremo occidental de Ibagué, en los barrios La Pola y El Libertador (1966). 70 x 100 centímetros. Escala: 1: 2.000.*
«Figure 35. Plate 3. Western end of Ibagué, in the La Pola and El Libertador neighborhoods (1966). 70 x 100 centimeters. Scale: 1: 2,000.

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Localización: Planoteca de la Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Tolima.
«Source: Agustín Codazzi Geographical Institute. Location: Planoteca of the Colombian Society of Regional Architects Tolima».

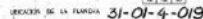
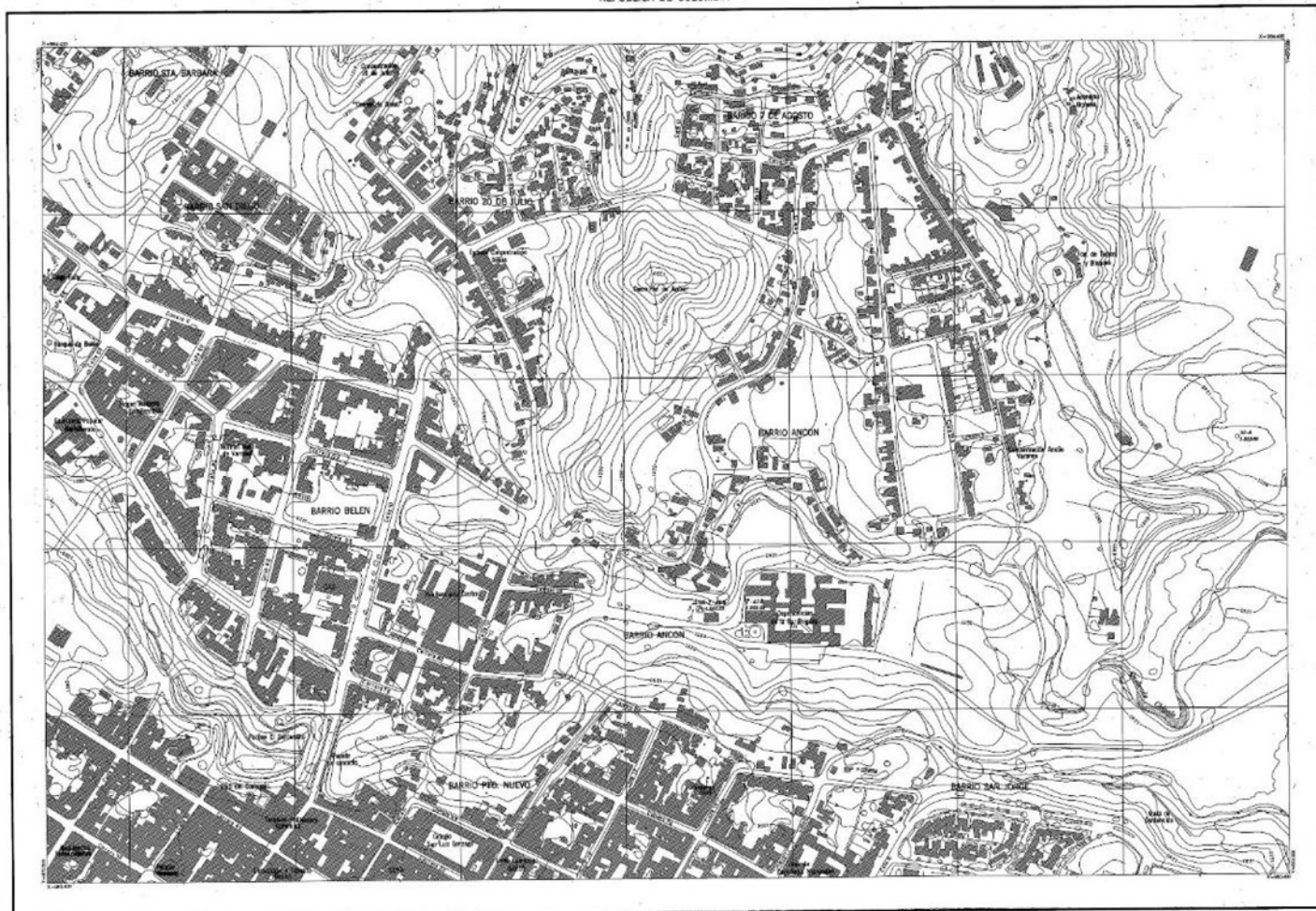


Figura 36. *Plancha 4. Extremo noroccidental de la ciudad alrededor del cerro Pan de Azúcar (1966). 70 x 100 centímetros.*
Escala: 1: 2.000.

«Figure 36. Plate 4. Northwestern end of the city around Pan de Azúcar hill (1966). 70 x 100 centimeters.
Scale: 1: 2,000».

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Localización: Planoteca de la Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Tolima.
«Source: Agustín Codazzi Geographical Institute. Location: Planoteca of the Colombian Society of Regional Architects Tolima».



PLANO METEOROLOGICO DEL CAJON DE IBAGUE
El presente catastro que surge en la zona de Ibagué, Tolima, Colombia, a fin de proporcionar a los habitantes de la zona, la información necesaria para el desarrollo de sus actividades económicas y sociales, se ha elaborado este plano meteorológico, el cual se encuentra en la zona de Ibagué, Tolima, Colombia, a fin de proporcionar a los habitantes de la zona, la información necesaria para el desarrollo de sus actividades económicas y sociales.

Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José

Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José

INSTITUTO GEOGRAFICO "AGUSTIN CODAZZI"

1966

ESCALA 1:2.000

RESTRINGIDO

Proyección de UTM (UTM 18 S)

Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José

Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José
Barrio San Juan
Barrio San José

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466	467	468	469	470	471	472	473	474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484	485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495	496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508	509	510	511	512	513	514	515	516	517	518	519	520	521	522	523	524	525	526	527	528	529	530	531	532	533	534	535	536	537	538	539	540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550	551	552	553	554	555	556	557	558	559	560	561	562	563	564	565	566	567	568	569	570	571	572	573	574	575	576	577	578	579	580	581	582	583	584	585	586	587	588	589	590	591	592	593	594	595	596	597	598	599	600	601	602	603	604	605	606	607	608	609	610	611	612	613	614	615	616	617	618	619	620	621	622	623	624	625	626	627	628	629	630	631	632	633	634	635	636	637	638	639	640	641	642	643	644	645	646	647	648	649	650	651	652	653	654	655	656	657	658	659	660	661	662	663	664	665	666	667	668	669	670	671	672	673	674	675	676	677	678	679	680	681	682	683	684	685	686	687	688	689	690	691	692	693	694	695	696	697	698	699	700	701	702	703	704	705	706	707	708	709	710	711	712	713	714	715	716	717	718	719	720	721	722	723	724	725	726	727	728	729	730	731	732	733	734	735	736	737	738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748	749	750	751	752	753	754	755	756	757	758	759	760	761	762	763	764	765	766	767	768	769	770	771	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781	782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792	793	794	795	796	797	798	799	800	801	802	803	804	805	806	807	808	809	810	811	812	813	814	815	816	817	818	819	820	821	822	823	824	825	826	827	828	829	830	831	832	833	834	835	836	837	838	839	840	841	842	843	844	845	846	847	848	849	850	851	852	853	854	855	856	857	858	859	860	861	862	863	864	865	866	867	868	869	870	871	872	873	874	875	876	877	878	879	880	881	882	883	884	885	886	887	888	889	890	891	892	893	894	895	896	897	898	899	900	901	902	903	904	905	906	907	908	909	910	911	912	913	914	915	916	917	918	919	920	921	922	923	924	925	926	927	928	929	930	931	932	933	934	935	936	937	938	939	940	941	942	943	944	945	946	947	948	949	950	951	952	953	954	955	956	957	958	959	960	961	962	963	964	965	966	967	968	969	970	971	972	973	974	975	976	977	978	979	980	981	982	983	984	985	986	987	988	989	990	991	992	993	994	995	996	997	998	999	1000	1001	1002	1003	1004	1005	1006	1007	1008	1009	1010	1011	1012	1013	1014	1015	1016	1017	1018	1019	1020	1021	1022	1023	1024	1025	1026	1027	1028	1029	1030	1031	1032	1033	1034	1035	1036	1037	1038	1039	1040	1041	1042	1043	1044	1045	1046	1047	1048	1049	1050	1051	1052	1053	1054	1055	1056	1057	1058	1059	1060	1061	1062	1063	1064	1065	1066	1067	1068	1069	1070	1071	1072	1073	1074	1075	1076	1077	1078	1079	1080	1081	1082	1083	1084	1085	1086	1087	1088	1089	1090	1091	1092	1093	1094	1095	1096	1097	1098	1099	1100	1101	1102	1103	1104	1105	1106	1107	1108	1109	1110	1111	1112	1113	1114	1115	1116	1117	1118	1119	1120	1121	1122	1123	1124	1125	1126	1127	1128	1129	1130	1131	1132	1133	1134	1135	1136	1137	1138	1139	1140	1141	1142	1143	1144	1145	1146	1147	1148	1149	1150	1151	1152	1153	1154	1155	1156	1157	1158	1159	1160	1161	1162	1163	1164	1165	1166	1167	1168	1169	1170	1171	1172	1173	1174	1175	1176	1177	1178	1179	1180	1181	1182	1183	1184	1185	1186	1187	1188	1189	1190	1191	1192	1193	1194	1195	1196	1197	1198	1199	1200	1201	1202	1203	1204	1205	1206	1207	1208	1209	1210	1211	1212	1213	1214	1215	1216	1217	1218	1219	1220	1221	1222	1223	1224	1225	1226	1227	1228	1229	1230	1231	1232	1233	1234	1235	1236	1237	1238	1239	1240	1241	1242	1243	1244	1245	1246	1247	1248	1249	1250	1251	1252	1253	1254	1255	1256	1257	1258	1259	1260	1261	1262	1263	1264	1265	1266	1267	1268	1269	1270	1271	1272	1273	1274	1275	1276	1277	1278	1279	1280	1281	1282	1283	1284	1285	1286	1287	1288	1289	1290	1291	1292	1293	1294	1295	1296	1297	1298	1299	1300	1301	1302	1303	1304	1305	1306	1307	1308	1309	1310	1311	1312	1313	1314	1315	1316	1317	1318	1319	1320	1321	1322	1323	1324	1325	1326	1327	1328	1329	1330	1331	1332	1333	1334	1335	1336	1337	1338	1339	1340	1341	1342	1343	1344	1345	1346	1347	1348	1349	1350	1351	1352	1353	1354	1355	1356	1357	1358	1359	1360	1361	1362	1363	1364	1365	1366	1367	1368	1369	1370	1371	1372	1373	1374	1375	1376	1377	1378
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

4.3. Ibagué en 1970

Figura 37. *Plano de la ciudad de Ibagué (1970). 70 x 120 centímetros. Escala gráfica indicada cada 50 metros.*
«*Figure 37. Plan of the city of Ibagué (1970). 70 x 120 centimeters. Graphic scale indicated every 50 meters*».

Fuente: Departamento de Planeación Municipal. Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.
«*Source: Municipal Planning Department. Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic*».

DEPTO. DE PLANEACION MUNICIPAL

SECCION TECNICA DE DIBUJO

PLANO DE LA CIUDAD DE IBAGUE 1970

DIRECTOR:

DOUGLAS VELA VELA

DIBUJO: JUAN J. NIETO P.



El plano de 1970 utilizó la técnica de la copia heliográfica, denominada según su resultado como copia de fondo blanco (*whiteprint copier*), copia de líneas azules (*blue-line copier*) o diazo copia, consistente en exponer a la luz ultravioleta a un papel sensibilizado con diazocompuestos, que finalmente se revela en una solución de amoníaco con agua, que le otorga el característico color violeta.

Su representación es sencilla, pues codifica los contornos de las cuadras, en cuyos espacios vacíos se generan las vías, sin detalles, los nombres de los barrios no se complementan con parques ni equipamientos o edificios principales. Permite una comparación directa sobre los efectos del Plan Piloto de 1966 en la ciudad de 1970, año en que se desarrollaron los IX Juegos Nacionales (Comité Organizador de los IX Juegos Nacionales, 1970).

En primera instancia, se observa que el plano de 1970 no conservó la representación del perímetro urbano definido por el Plan Piloto. En consecuencia, la calle 80 no configura el límite oriental de la ciudad, sino que la proyección urbana se extiende entre la quebrada Hato de la Virgen y la avenida El Jordán, alrededor de la calle 100, en lo que actualmente es el barrio El Jardín, lo que implica la expansión de la ciudad hacia el oriente y la generación de enormes vacíos urbanos entre la calle 42 y la 80, muchos de las cuales aún se conservan, como producto claro de la superioridad de la especulación inmobiliaria sobre los propósitos de coherencia urbanística.

En el plano se observan varias propuestas viales que no fueron implementadas o lo fueron parcialmente, como se describe a continuación, en una nomenclatura asignada en correspondencia al orden de lectura izquierda-arriba, derecha-abajo.

1) La proyección de la carrera 9 del barrio Belén, trazada por la calle peatonal que configura el límite norte del panóptico, toma la calle que bordea la Sexta Brigada hasta la hacienda San Jorge, en donde bordea el lago y se empalma con la avenida Ambalá hacia la calle 28. En el plano, la carrera 9 se encuentra interrumpida por una cuadra de la parte baja del barrio Belén entre las carreras 8 y 10 y las calles 11 y 12, aunque en la actualidad existe la carrera 9 en este lugar.

2) La proyección la calle 15 mediante un puente sobre la quebrada La Pioja para vincular Interlaken y Ancón, obra que no se realizó.

3) Una circunvalar proyectada como extensión de la calle 19, que cruza la quebrada La Pioja hasta el río Chipalo y lo bordea hasta el barrio Córdoba, en la calle 37 con avenida Ambalá. Intervención que no se realizó.

4) Una avenida circunvalar que inicia en la calle 62 con avenida Ambalá, cruza los cerros, conecta el barrio La Gaviota en la calle 95, que continúa hasta la vía a Bogotá y se cruza en el límite oriental del parque deportivo con la vía al aeropuerto Perales. Esta vía tampoco se realizó.

5) El trazado de la avenida Guabinal entre la calle 37 y la calle 80, obra que se realizó y se extendió hasta la calle 25, paralela al curso de la quebrada Guabinal.

6) La extensión de la calle 80 desde la avenida El Jordán hasta la circunvalar de Ambalá-La Gaviota, obra que no se realizó.

7) La extensión de la calle 25 entre el canal de Mirolindo y la variante Armenia-Bogotá, obra que se realizó con ligeros cambios por la interrupción en la carrera 3 sur que implica el desvío hacia la calle 24.

8) La variante Armenia-Ibagué entre la avenida del sur y la actual Fiscalía en la ribera norte del río Combeima, obra que se realizó, aunque hacia la ribera sur del río Combeima, por lo que no empalmó el sector de la Fiscalía, sino la calle 80 en su extensión como vía a Rovira.

9) La calle 60 entre la vía a Bogotá y la avenida Ambalá, obra realizada.

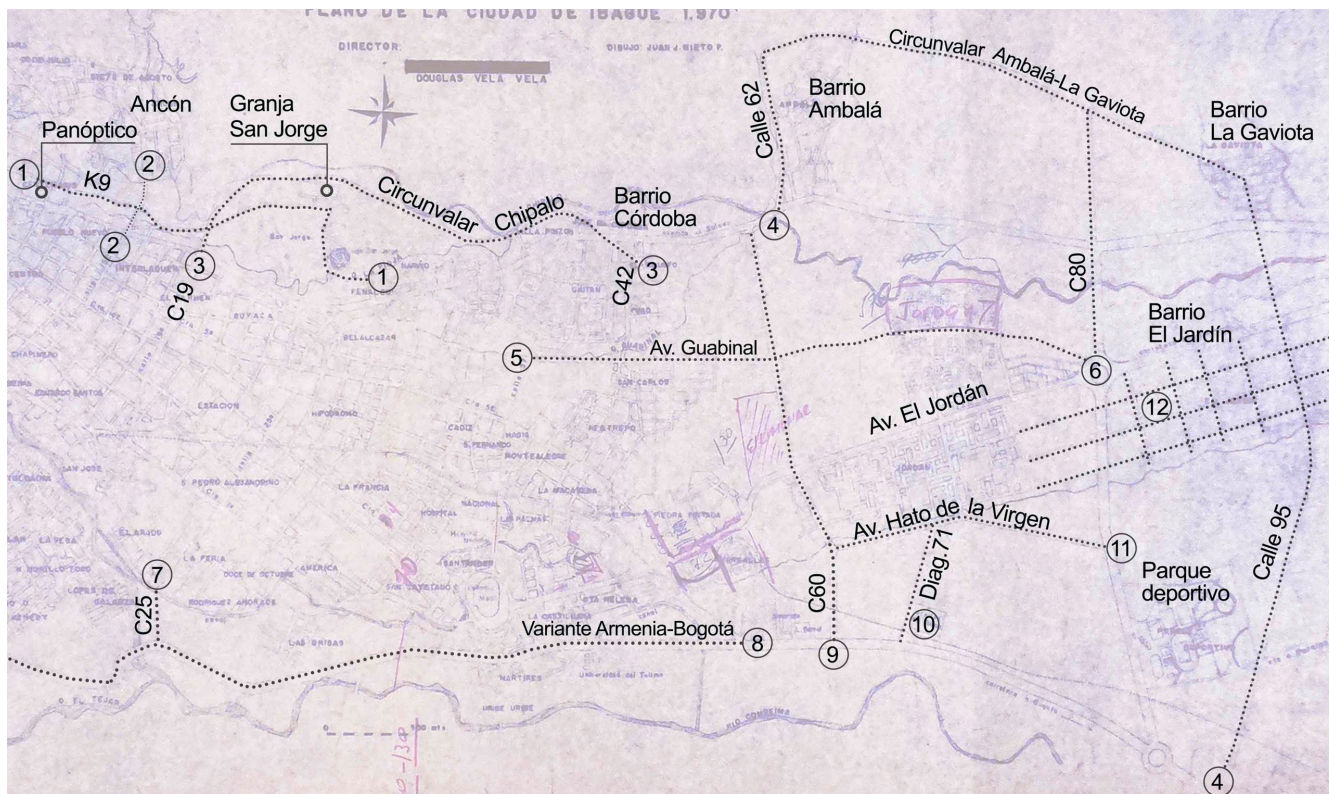
10) Una diagonal entre la vía a Bogotá, en el sector de Mirolindo, hasta calle 71, obra que no se realizó.

11) Una avenida hacia el sur de la quebrada Hato de la Virgen, y paralela a ella, que conecta la calle 60 con la 77 y, desde allí, con un giro en diagonal hasta la calle 80, actual avenida Pedro Tafur, que tampoco se realizó.

12) La proyección de las vías secundarias que vinculan el barrio El Jordán con el trazado del barrio El Jardín, vías que efectivamente se construyeron **[Figura 38]**.

Figura 38. *Vías propuestas en el plano de 1970.*

«Figure 38. Routes proposed in the 1970 plan.



Fuente: Elaboración propia sobre el plano elaborado por Departamento de Planeación Municipal.

«Source: Own elaboration on the plan prepared by the Municipal Planning Department».

4.4. El crecimiento hacia el oriente en 1972

Figura 39. *Plano de la ciudad de Ibagué 1972. S.a. 70 x 120 centímetros. Escala gráfica indicada cada 50 metros.*
«*Figure 39. Plan of the city of Ibagué 1972. S.a. 70 x 120 centimeters. Graphic scale indicated every 50 meters.*».

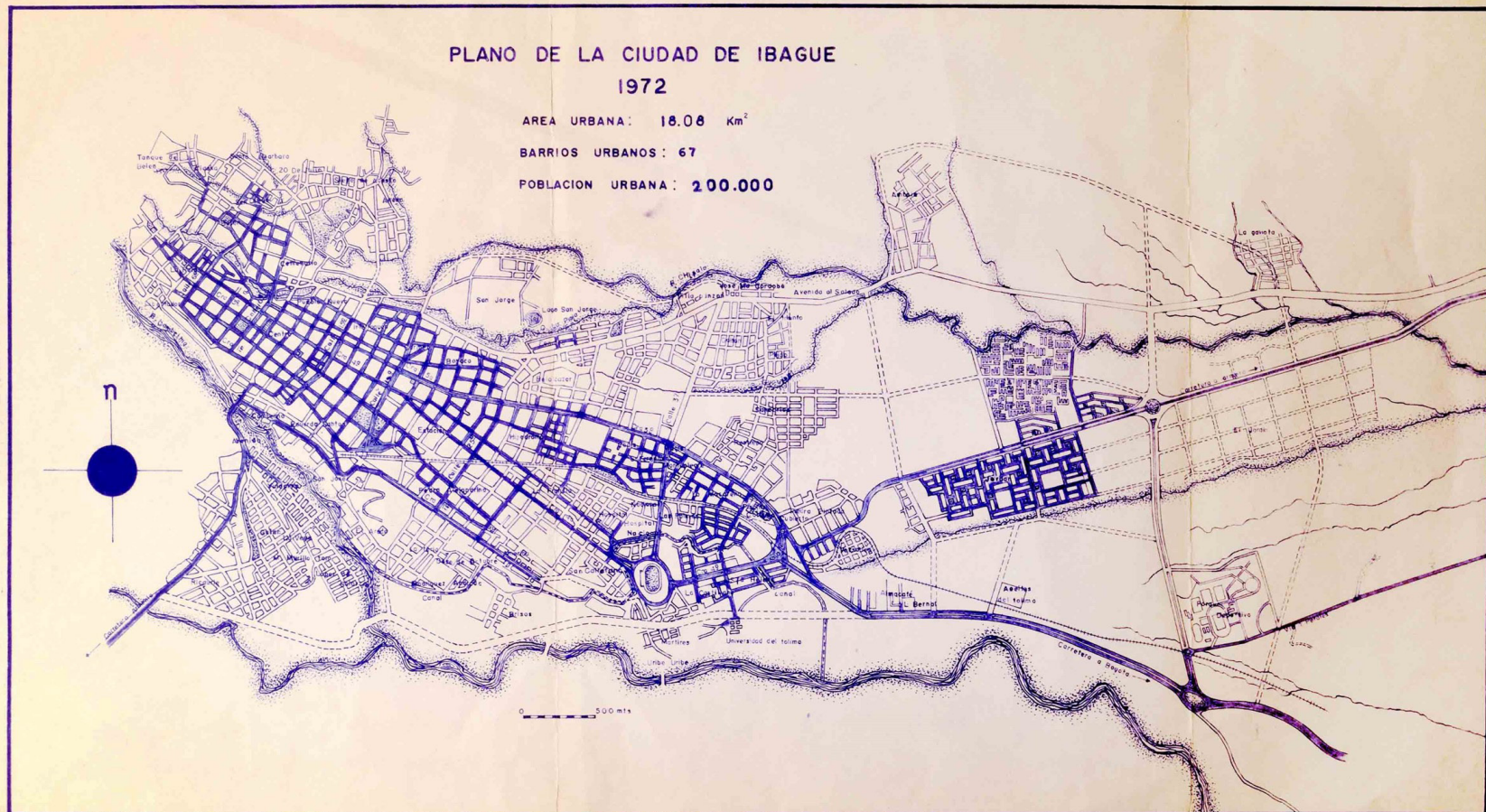
Fuente: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.
«*Source: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic.*».

PLANO DE LA CIUDAD DE IBAGUE 1972

AREA URBANA: 18.08 Km²

BARRIOS URBANOS: 67

POBLACION URBANA: 200.000



Los contenidos de este plano son similares al de 1970, en lo que respecta a las manzanas consolidadas, los vacíos urbanos, y las vías proyectadas que se presentaron en el apartado anterior. Los nuevos elementos que expone el plano de 1972 son el resaltado de algunas vías y la ambientación de algunas fuentes hídricas.

Con respecto al resaltado de las vías, no existen convenciones para saber con certeza los criterios aplicados, o si estos se derivan de una intervención posterior, encubierta en el

cromatismo de la copia heliográfica. Sin embargo, el resaltado de las vías permite observar claramente la calle 44 como eje de simetría imperfecta, a la izquierda del cual se encuentra el centro de la ciudad con un giro paralelo al río Combeima, y a la derecha el nuevo desarrollo urbano periférico de la década de 1960, paralelo a la quebrada Hato de la Virgen.

4.5. Proyecciones y obras en 1974

Figura 40. *Ibagué 1974 en la Plancha 244, “Departamentos de Quindío y Tolima”. 70 x 100 centímetros.
Escala: 1: 100.000. Montaje con el plano original arriba a la izquierda, convenciones abajo y detalle de la ciudad a la derecha.*

*«Figure 40. Ibagué 1974 on Plate 244, “Departments of Quindío and Tolima”. 70 x 100 centimeters.
Scale: 1: 100,000. Montage with the original plan at the top left, conventions at the bottom and a detail of the city at the right».*

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Instituto Geográfico Agustín Codazzi.
Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.

*«Source: Ministry of Finance and Public Credit. Agustín Codazzi Geographical Institute.
Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic».*

En 1974, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi produjo un plano sobre la región Ibagué-Armenia, tal como lo había realizado en 1942 **[Figura 15]**. Aunque el plano de 1974 es menos detallado en lo que respecta a la representación de Ibagué, en las convenciones se puede observar un proceso de construcción documental que incorporó fotografías aéreas desde 1959 hasta 1973.

Este plano corresponde a la incorporación de nuevos recursos por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para el programa 562 de “Servicios geodésicos, agrológicos, cartográficos y catastrales” (Presidencia de la República de Colombia, 1973).

Dentro de este enfoque, las convenciones enfatizan los tipos de suelos de acuerdo con los terrenos sujetos a inundación, lagos, pantanos, ciénagas, rápidos, y las condiciones de las carreteras y ferrocarriles, con el propósito de determinar los planes de inversión en infraestructura.

En el plano de la ciudad figuran algunos edificios correspondientes con las entidades públicas más relevantes, de acuerdo con el enfoque del momento. Por ejemplo, se encuentran dos hospitales, el San Rafael y el Antituberculoso, que corresponden al propósito de mantenimiento de los hospitales teniendo en cuenta la reorganización del sistema de salud nacional (Ley 9 de 1973, 1973).

Figura el SENA (Servicio Nacional de Aprendizaje), como una evidencia del cambio de dirección en el nivel nacional

y regional, operada en 1974, la reorientación de los contenidos de la formación profesional y la planificación del Centro del Transporte de Ibagué, que condujo a la construcción del edificio actual (Lucio, 1978). La denominación de este centro especializado con enfoque en el transporte es una consecuencia del análisis de la ciudad como conectora entre las vertientes de los ríos Magdalena y Cauca desde su fundación (Cardona, 2012).

Esta condición derivó en la creación del Terminal de Transportes de Ibagué en 1972-1973, que implicó la demolición de la estación del ferrocarril Pedro Nel Ospina en 1982 (Terminal de Transportes de Ibagué, 2019). En la parte inferior del plano urbano se puede observar la identificación del edificio como el elemento terminal Ferrocarriles Nacionales, que buscaron la conexión nacional con el Quindío como paso previo al Valle del Cauca.

Figura también el “Palacio Judicial”, finalizado en 1974 (Francel & Ojeda, 2016), el Liceo Nacional Femenino, construido en 1942 e incorporado como monumento en el plano de restituciones aéreas **[Figura 13]**, el estadio San Bonifacio, construido en 1955 y remodelado en 1970 para los IX Juegos Deportivos Nacionales (Comité Organizador de los IX Juegos Nacionales, 1970), y finaliza con una banderilla que indica la actividad comercial hacia el norte de la carrera 5.

Respecto a las fuentes hídricas, figura la quebrada San Jelato, nombre con el cual se conoce también a la quebrada

Hato de la Virgen, observada en los planos de 1970 **[Figura 37]** y 1972 **[Figura 39]**, que generó la orientación de la avenida El Jordán, el barrio El Jordán y los desarrollos urbanísticos en el sector del Jardín.

Complementario a los datos encontrados en este mapa, se encuentra el realizado el mismo año por el Instituto Nacional de Investigaciones Geológico-Mineras, perteneciente al Ministerio de Minas y Energía. En él se puede observar la identificación de las principales minas en el departamento del Tolima. En el recorte operado al territorio de Ibagué, se observa la concentración de minas hacia el norte y occidente en la cuenca del río Coello-Combeima, La China y, en menor medida, en la cuenca del río Alvarado.

Según los códigos visuales, se relacionan en círculos rojos con centro las minas de oro y plata, en círculo verde las minas de arcilla para alfarería y ladrillería, en círculos con barra cruzada los yacimientos de molibdeno, en medio círculo verde las manifestaciones de feldespato, en triángulos rojos las manifestaciones de cobre, en cuadrado verde vacío los yacimientos de mármol, en cuadrado verde con cruz interna manifestación de talco, y en rectángulos con línea interna las manifestaciones de mica **[Figura 41]**.

Para completar la representación de Ibagué en 1974, la Cámara de Comercio realizó un plano en 1977, cuya única diferencia con los precedentes de 1970 **[Figura 37]** y 1972 **[Figura 39]**, es la presencia del barrio Cantabria, al extremo nororiental **[Figura 42]**.

Figura 41. *Ocurrencias minerales en el departamento del Tolima. Detalle de Ibagué.
Plano completo: 100 x 70. Cuadrícula cada 25 kilómetros.*

*«Figure 41. Mineral occurrences in the department of Tolima. Detail of Ibagué.
Complete plan: 100 x 70. Grid every 25 kilometers».*

Fuente: Instituto Nacional de Investigaciones Geológico-Mineras (1974).
Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.

*«Source: National Institute of Geological-Mining Research (1974).
Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic».*

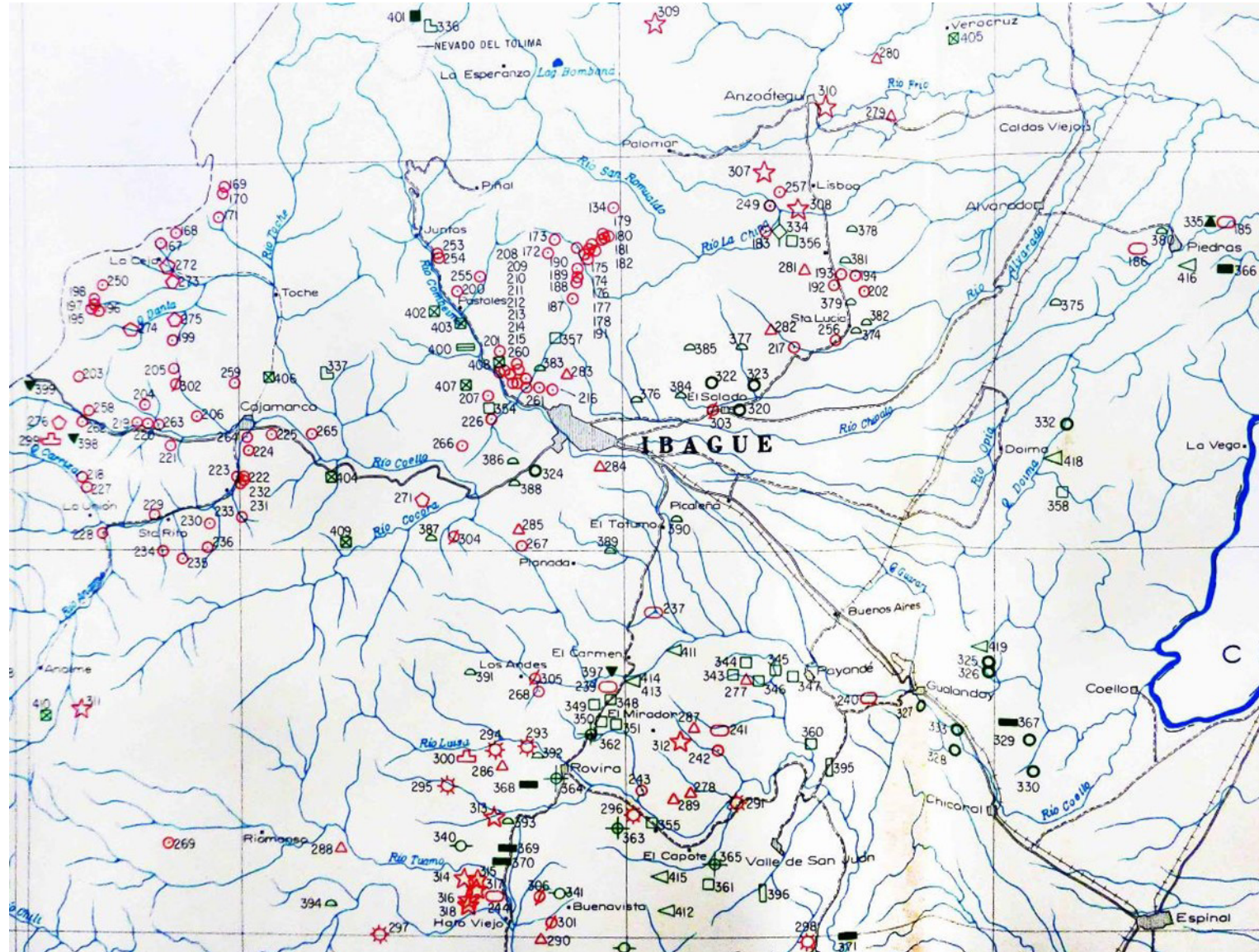


Figura 42. *Plano de la ciudad de Ibagué 1974. 70 x 120 centímetros. Escala gráfica indicada cada 50 metros.*

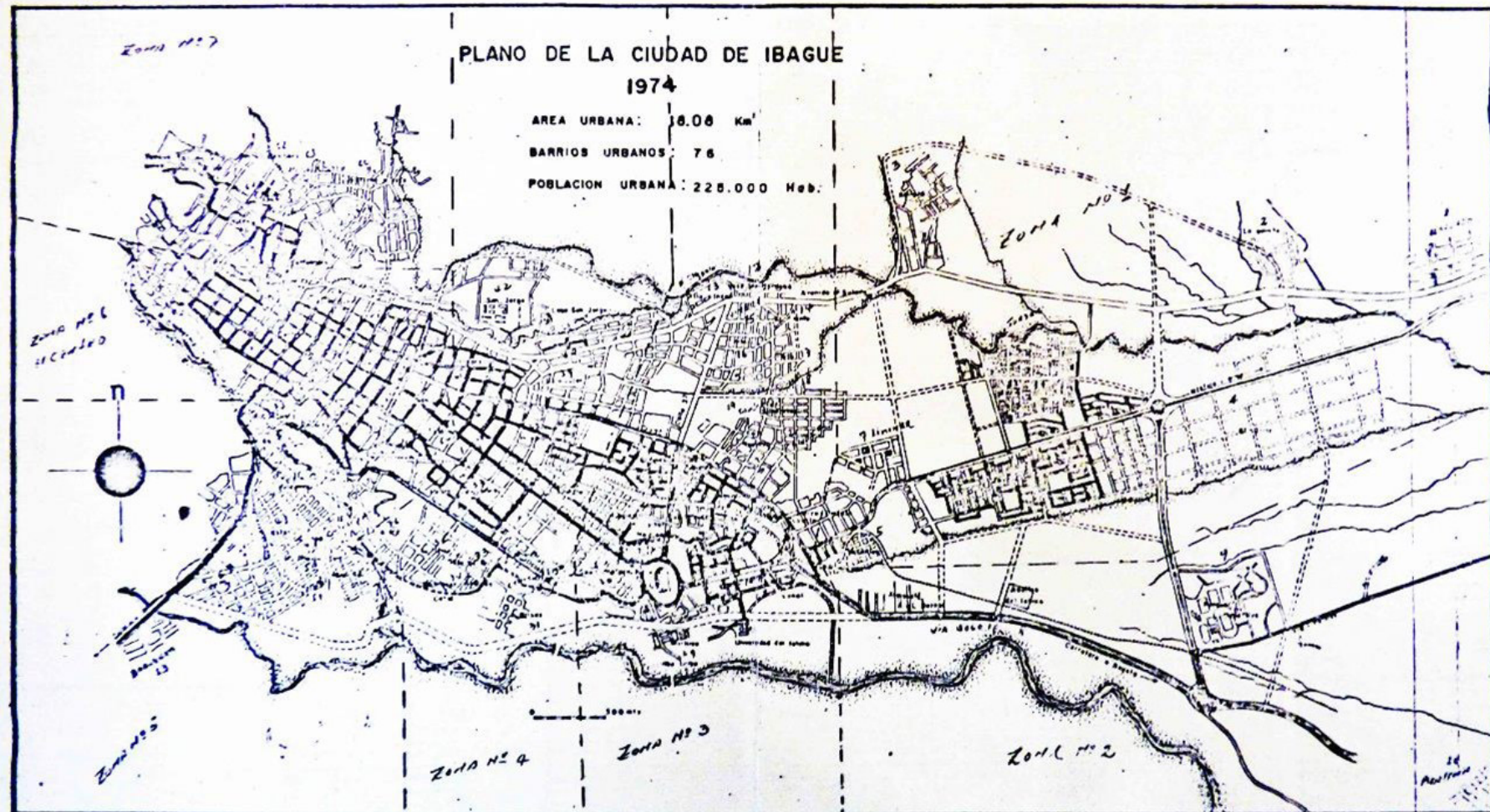
«Figure 42. Map of the city of Ibagué 1974. 70 x 120 centimeters. Graphic scale indicated every 50 meters».

Fuente: Cámara de Comercio de Ibagué (1977). Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.

«Source: Ibagué Chamber of Commerce (1977). Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic».

PLANO DE LA CIUDAD DE IBAGUE
1974

AREA URBANA: 18.08 Km²
BARRIOS URBANOS: 76
POBLACION URBANA: 228.000 Habs.



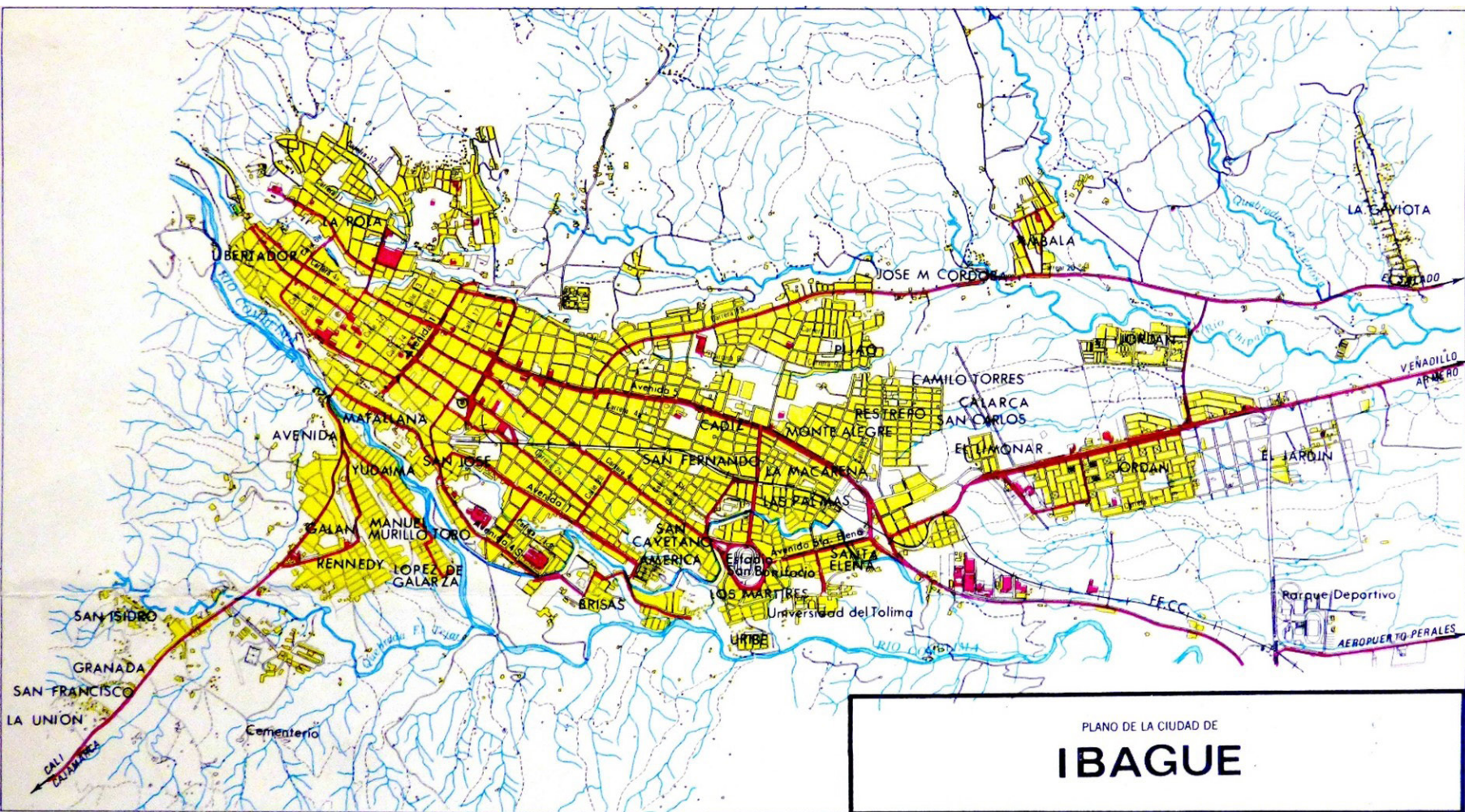
5. El tiempo de los inventarios

5.1. Aproximaciones patrimoniales en 1980

Figura 43. *Plano de la ciudad de Ibagué (1980). Detalle del plano del departamento del Tolima.
Plano completo: 100 x 70. Escala. 1: 400.000.*
«Figure 43. Plan of the city of Ibagué (1980). Detail of the map of the department of Tolima.
Full plan: 100 x 70. Scale. 1:400,000».

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Instituto Geográfico Agustín Codazzi.
Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.

«Source: Ministry of Finance and Public Credit, Agustín Codazzi Geographical Institute.
Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic».



El plano de 1980 es producto de restituciones a partir de fotografías aéreas y logra una síntesis entre los valores patrimoniales del plano de 1942 [Figura 11] y los detalles geográficos del plano de 1966 [Figura 34]. Su recorte espacial no incorpora el barrio Cantabria, presente en el plano de la Cámara de Comercio 1977 [Figura 42].

La asignación cromática enfatiza la riqueza hídrica del territorio y, en consecuencia, su sistemática destrucción en el proceso de expansión urbana. A este crecimiento se le asignó el color amarillo, que permite evidenciar instancias de superposición entre lo natural y lo construido, como el lecho de la quebrada El Sillón, que trasluce las cuadras desde la calle 19 hasta el barrio América, próximo al estadio. Su recorrido oculto entre la calle 12 y la 19, corresponde a la canalización subterránea. Se observa la quebrada La Hedionda, al sur de la estación del ferrocarril, desde la fábrica de licores hasta su empalme con el canal de Mirolindo en la calle 28.

El lecho de la quebrada Guadalejo se transformó en la ondulación de la carrera 4 Bis entre la calle 31 y 35, en donde se empalma con el canal de Mirolindo, a cielo abierto. Al lecho original de la quebrada se superpuso la carrera 4A, entre la calle 35 hasta la calle 39 con avenida Santa Helena (actual 4 Estadio), y finalmente se encuentra su cuenca baja original hacia el barrio Los Mártires.

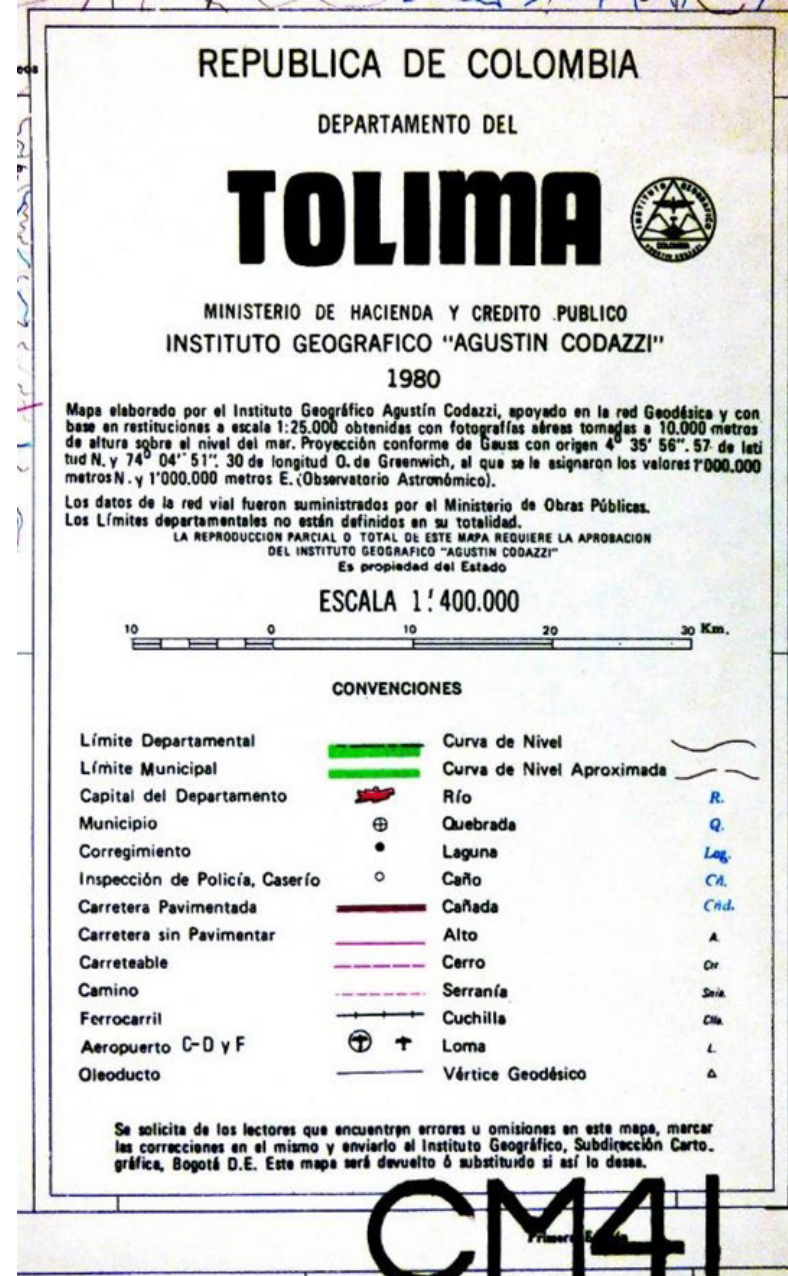
Muchas construcciones están resaltadas en rojo, con diversos criterios de valoración, que aún no han sido estudiados.

Por ejemplo, se engloban edificaciones de reconocido interés patrimonial actual como la sala de conciertos Alberto Castilla, la catedral, el panóptico y el claustro de San Jorge, pero se excluye el claustro de San Jorge, la iglesia del Carmen y la estación del ferrocarril. Se codifican instituciones educativas como el colegio Tolimense, el conservatorio, el Liceo Nacional, pero se excluye el colegio de San Simón y el San Luis Gonzaga. Se resaltan construcciones en el centro como el teatro Metropol y algunas viviendas de especial interés Belén, Interlaken, y la Granja, pero no en el barrio Cadis. Igualmente se observa el resaltado en edificaciones industriales en el sector del Papayo y la Fábrica de Licores del Tolima. También se observa la piscina pública en el sector de Irazú y algunas esculturas como la del barrio El Libertador, y El Jordán. Además, se identifican varios inmuebles sin relleno amarillo ni rojo.

El reconocimiento de estos inmuebles y su proceso de transformación será motivo de etapas posteriores de la investigación, que permitirán revisar los valores específicos de la cartografía en 1980. Es importante enunciar que el resaltado en rojo no tiene una correspondencia en las convenciones, por lo cual es un testimonio importante de las estrategias locales para la identificación de valores inmobiliarios que requieren de profundización [Figura 44].

En contraste con los detalles de identificación de inmuebles, el plano contiene algunos errores como el nombre La Pola en el barrio Belén y el nombre del barrio Calarcá en la calle 60, cuya verdadera ubicación es hacia la calle 37.

Figura 44. Convenciones del plano de 1980.
«Figure 44. 1980 plan conventions».



5.2. Equipamientos en 1986

Figura 45. *Plano de la ciudad de Ibagué en 1986. Detalle del plano del departamento del Tolima.*

Plano completo: 100 x 70. Escala: 1:26.000.

«Figure 45. Map of the city of Ibagué in 1986. Detail of the map of the department of Tolima.

Full plan: 100 x 70. Scale: 1:26,000».

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.

«Source: Ministry of Finance and Public Credit, Agustín Codazzi Geographical Institute.

Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic».

El plano de 1986 procede del mapeo general del departamento del Tolima y determina con exactitud los edificios que resalta [Figura 46]. Su enfoque es la identificación de los principales centros educativos y equipamientos, a los que se suman algunas empresas. Por ello, constituye un importante documento para la comparación del traslado de diversas instituciones y usos en las últimas décadas.

Por ejemplo, presenta la sede del Sena (Servicio Nacional de Aprendizaje) en la calle 12 entre carreras 3 y 4, el edificio de Avianca en la calle 17 con carrera 2, actualmente en la carrera 3 entre calles 9 y 10; el edificio de Expreso Bolivariano en la calle 17 con carrera 3, la sede de la Caja Agraria en la calle 28 con carrera 5, actualmente en la calle 15 con carrera 3.

Presenta el matadero municipal cerca de la estación del ferrocarril, que fue demolida para construir la Terminal de Transportes en 1987 (Terminal de Transportes de Ibagué, 2019), e identifica claramente las industrias en el sector del Papayo que aparecen anónimas en el plano de 1980.

Aunque localiza varias iglesias en diversas zonas de la ciudad, no codifica la iglesia del Carmen ni la iglesia de San Roque, que fueron las más importantes construidas durante la primera mitad del siglo XX. Igualmente sucede con las plazas de mercado, pues se identifica el mercado de la calle 14 y el del barrio hipódromo en la calle 28, pero se omiten los mercados de las calles 7 y 21.

Figura el traslado de la primaria del colegio Tolimense al sector de Irazú (Colegio Tolimense, 2019), el colegio de San Simón es expresado en la carrera 5 con calle 36 y el diamante de béisbol y las canchas de fútbol hacia el costado norte hasta a la carrera 9 con calle 35.

Realiza correcciones de los nombres de los barrios ubicados erróneamente en el plano de 1980, como La Pola y Belén, aunque conserva la inadecuada ubicación del barrio Calarcá, al que suma la grafía “Catarca”. También aporta los nombres de los barrios Alaskita, 20 de Julio, Ancón, Chapinero, Interlaken, Malabar, El Carmen, María Claret, San Pedro Alejandrino, Colombia, Ricaurte, Galán, Kennedy, Fenalco, Belalcázar, Gaitán, Hipódromo, Metaima y Versailles, que no figuraban en el plano de 1980.

Figura 46. *Plano del departamento del Tolima en 1986. 100 x 70 centímetros. Escala: 1:26.000.*
«*Figure 46. Plan of the department of Tolima in 1986. 100 x 70 centimeters. Scale: 1:26,000.*».

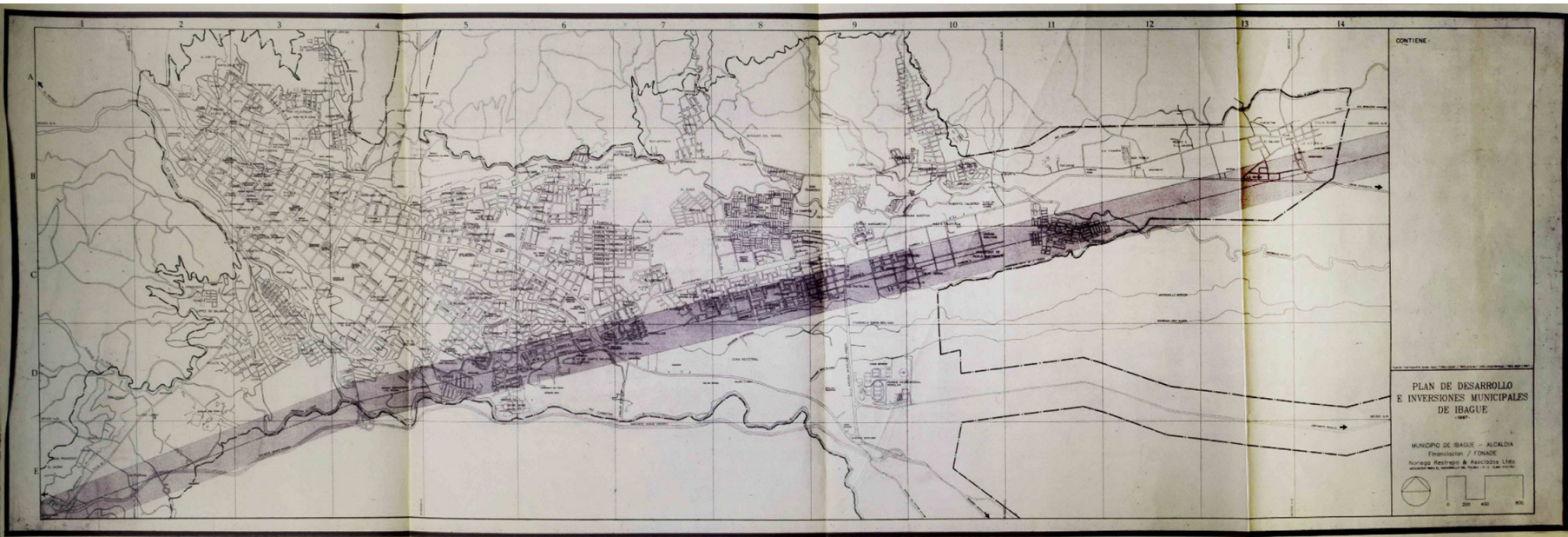
Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Instituto Geográfico Agustín Codazzi.
Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.
«*Source: Ministry of Finance and Public Credit, Agustín Codazzi Geographical Institute.*
Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic.».



5.3. Proyectos de inversiones en 1987

Figura 47. *Plan de desarrollo e inversiones municipales de Ibagué 1987. 70 x 210 centímetros. Escala gráfica indicada cada 200 metros.*
«Figure 47. Ibagué Municipal Development and Investment Plan 1987. 70 x 210 centimeters. Graphic scale indicated every 200 meters».

Fuente: Noriega & Restrepo Asociados. Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.
«Source: Noriega & Restrepo Associates. Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic».



El plano de 1987 tiene la particularidad de presentar una concepción de la ciudad desde su componente industrial, proyectado a los años sucesivos, lo que indica una orientación hacia el desarrollo económico, derivado del propósito de recuperación del departamento del Tolima, luego de la erupción del volcán nevado del Ruiz en 1985. Como consecuencia, los años sucesivos cimentaron un crecimiento económico entre 1990 y 1995, al que siguió una crisis en 1998 y 1999 (Campos-Martínez, 2004).

La catástrofe de 1985 implicó el desplazamiento de la población sobreviviente de Armero a diversas poblaciones, incluyendo a Ibagué, para lo cual el Gobierno nacional creó Resurgir, el fondo para la reconstrucción para atender las necesidades de la población damnificada (Campos-Martínez, 2004, pág. 19).

De acuerdo con el Decreto 3830 de diciembre de 1985:

Para incentivar la inversión y lograr la reactivación económica de la zona afectada por la tragedia” se generaron estrategias como “la exención del impuesto de renta y complementarios a las nuevas empresas agrícolas, ganaderas, industriales, comerciales o mineras que se crearan en la región. (Campos-Martínez, 2004, p. 19)

Para la reconstrucción del tejido económico de la región, se autorizó la importación de maquinaria exenta de impuestos con fines agroindustriales, industriales, comerciales y de servicios, como los de transporte aéreo y terrestre

(Congreso de Colombia, 1987). Con estas medidas, se procuró el establecimiento de la plataforma para el desarrollo de la pequeña y mediana industria (Congreso de la República, 1988).

La estructura de beneficios para la recuperación económica del Tolima condujo a una fluctuación de capitales que puede sintetizarse en que, de 132 empresas industriales registradas en 1987, 25 permanecieron activas en 1998.

En 1987 se trasladó la fábrica de acuñación de moneda a Ibagué, con lo que se integraron los procesos de producción, dado que desde 1982 operó en Ibagué la fábrica de cospeles o discos que se enviaban a Bogotá para su final acuñación (Banco de la República de Colombia, 2019).

El plano de 1987 tiene como característica distintiva una franja gris que recorre la ciudad desde el extremo nororiental, correspondiente a la vía que conecta con el norte del Tolima, hacia el extremo suroccidental, que conecta con el occidente del país, en una clara representación gráfica del impacto territorial de las normas de beneficio de las importaciones de maquinarias y las características de ocupación de los barrios generados por la migración de población damnificada.

Este corredor fue el condensador de los procesos de inversión en la ciudad, por lo que las zonas resaltadas recibieron el principal estímulo de crecimiento urbano, con lo cual se reforzó el proceso de expansión longitudinal a la avenida El Jordán hacia el barrio El Salado y, en menor medida, hacia el suroccidente de la ciudad.

La migración de la población damnificada por la erupción del volcán nevado del Ruiz se enlazó con esta franja de desarrollo, lo que implicó la gestión de suelo urbano en la periferia nororiental, que derivó en la ampliación de los vacíos urbanos heredados de la expansión urbana iniciada en 1961 con la creación del barrio El Jordán.

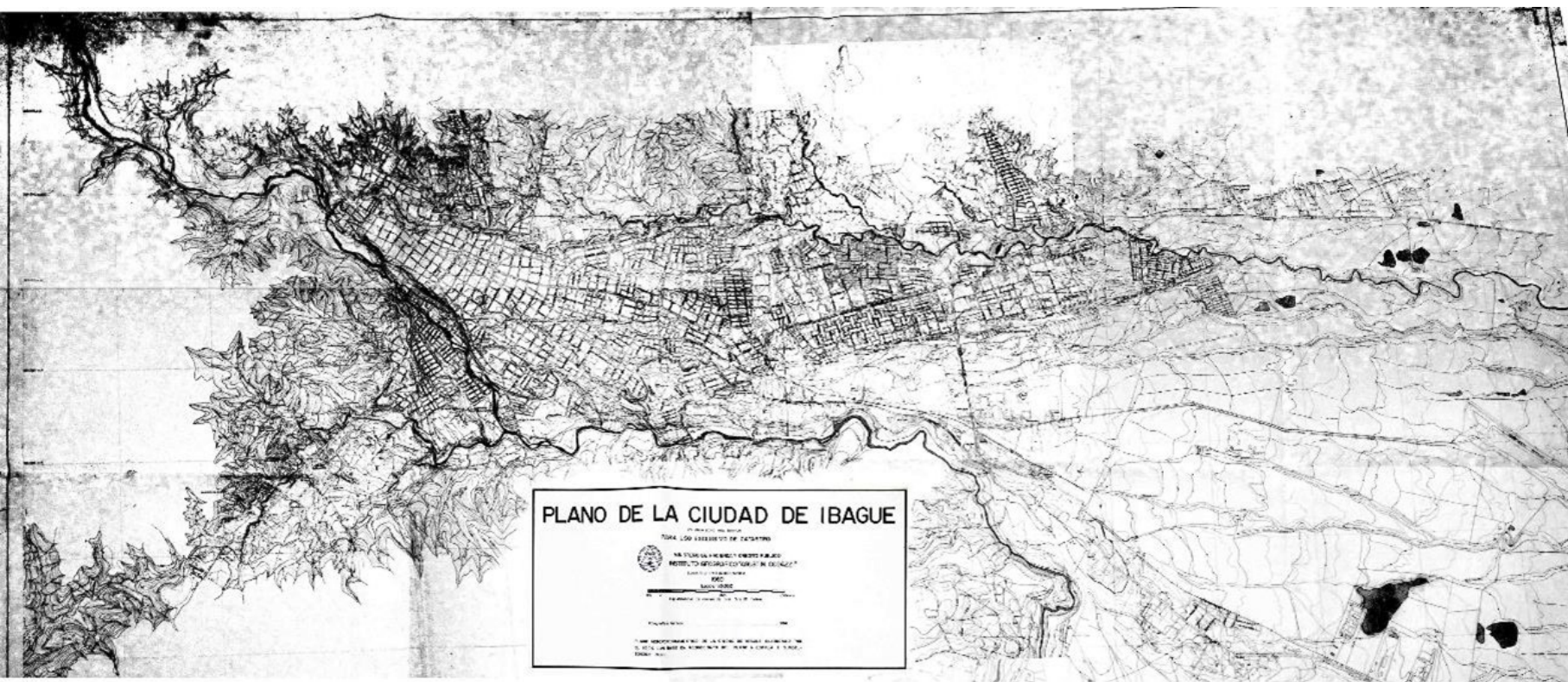
Finalmente, las medidas de reconstrucción económica del Tolima, posterior a la avalancha del volcán nevado del Ruiz, impactaron el crecimiento urbano de Ibagué hacia la quebrada La Mugrosa, al oriente de la calle 80, actual avenida Pedro Tafur, como puede observarse en los planos posteriores.

Como singularidad urbana resalta el testimonio del origen del barrio El Topacio, que aparece en este plano por primera vez en la historia de la cartografía urbana de Ibagué, en la confluencia de la quebrada Hato de La Virgen o San Jelato, con el río Chipalo, al oriente de la ciudad. El barrio El Topacio se generó aislado de cualquier otro sector de la ciudad, por lo cual su morfología se desligó del trazado urbano precedente, generado desde el Plan Piloto en 1966, como continuidad de las líneas de diseño del barrio El Jordán, entre la quebrada Hato de la Virgen y la avenida El Jordán.

5.4. Una instantánea de 1989

Figura 48. *Plano aerofotogramétrico de la ciudad de Ibagué (1989). 70 x 180 centímetros. Escala: 1:10.000.*
«*Figure 48. Aerial photogrammetric map of the city of Ibagué (1989). 70 x 180 centimeters. Scale: 1:10,000.*».

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Instituto Geográfico Agustín Codazzi.
Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.
«*Source: Ministry of Finance and Public Credit, Agustín Codazzi Geographical Institute.*
Location: Map Library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic.».



El plano de 1989 tiene las características de descripción del territorio basado en aerofotografías, tal como se observó en los planos de 1966 [Figura 34] y 1958 [Figura 25], que consisten en una representación fotorrealista, con curvas de nivel detalladas, anchos de fuentes hídricas y vías vehiculares. Se observa un manzaneo general, sin detalles de ocupación, en lo cual se diferencia de los planos precedentes basados en la técnica de restitución de fotografías aéreas.

El plano detalla el crecimiento de los barrios hacia el oriente de la ciudad, de modo que el barrio El Topacio se consolida y surge la ciudadela Simón Bolívar hacia el sur de la quebrada Hato de la Virgen, hasta la quebrada La Mugrosa.

Como consecuencia del plan de desarrollo e inversiones municipales de Ibagué, se observa un crecimiento y consolidación de la ciudad en directa relación con la franja gris

de 1987 que recorría la ciudad del suroccidente al nororiente. Sin embargo, es claro el vacío urbano entre las calles 42 y 80 entre la quebrada Hato de la Virgen y la vía a Bogotá. A ello se suma que el extremo oriental del barrio El Topacio se localiza en la calle 118, cuya proyección hasta la vía a Bogotá genera una superficie equivalente a la ciudad desde el extremo noroccidental hasta la calle 42.

Este enorme vacío urbano se convirtió en una de las características de la ciudad que prefirió la extensión de su perímetro longitudinal a las vías de conexión con el norte del departamento en la sucesión de barrios Jordán, Jardín, Topacio y Salado, dejando un espacio vacío entre las calles 42 y 60.

5.5. Equipamientos y parques en 1990

Figura 49. *Plano de la ciudad de Ibagué en 1990. Detalle del plano del departamento del Tolima.*

Tamaño del plano completo: 100 x 70. Escala: 1:26.000.

«Figure 49. Map of the city of Ibagué in 1990. Detail of the map of the department of Tolima.

Full plan size: 100 x 70. Scale: 1:26,000».

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.

«Source: Ministry of Finance and Public Credit, Agustín Codazzi Geographical Institute.

Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic».

Figura 50. *Plano del departamento del Tolima en 1990. 100 x 70 centímetros. Escala: 1:26.000.*
«*Figure 50. Map of the department of Tolima in 1990. 100 x 70 centimeters. Scale: 1:26,000*».

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Instituto Geográfico Agustín Codazzi.
Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.
«*Source: Ministry of Finance and Public Credit, Agustín Codazzi Geographical Institute.*
Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic».

El plano de 1990 conserva el estilo de recorte urbano sobre el territorio departamental que se observa en los planos de 1980 [Figura 43] y 1986 [Figura 46]. Los intereses en la codificación de sus detalles son variados, tal como en los planos similares precedentes, de modo que se resaltan las sedes de entidades comerciales, colegios, hospitales, industrias, mercados, iglesias y avenidas.

Destaca la inclusión de espacios públicos en resaltado verde que, sin embargo, corresponden en muchos casos a lugares de acceso restringido, como la Fábrica de Licores del Tolima, la granja de Las Brisas y los campos deportivos del colegio nacional de San Simón. Omite algunos espacios realmente públicos como la sucesión de parques en el barrio El Jordán, representados en amarillo como las demás cuadras.

En un análisis sencillo de las condiciones de este espacio público, se puede observar que no existe compensación entre el crecimiento urbano y la disposición de escenarios para la construcción social. El pensamiento sobre el espacio público y los corredores ambientales no se incorpora en la visión de la ciudad presente ni futura durante este momento de la ciudad, pero se genera un inventario primario.

En este recorte es evidente la preservación de los vacíos urbanos generados desde la década de 1960, hacia el oriente del barrio Calarcá, aunque las dimensiones del detalle no vinculan el desarrollo del barrio El Topacio, Jardín Santander y la ciudadela Simón Bolívar, observado en el plano 1989 [Figura 48].

El crecimiento en este sector de la ciudad, queda claro en el plano de 1993, cuyo enfoque en la mancha urbana, prescinde de detalles topográficos, presenta los tipos de vías y la expansión urbana en el corredor de inversiones observado en el plano de 1987 [Figura 47]. Es claro, que este plano contiene el espíritu de las representaciones cartográficas que componen el Plan Piloto de 1966, en las que el espacio geográfico es un contenedor que adquiere sentido en dependencia de la expansión urbana. El suelo es un espacio para ser colonizado por la ciudad [Figura 51].

Figura 51. *Plano de la ciudad de Ibagué en 1993. 70 x 100 centímetros. Escala: 1:15.000.*

«Figure 51. Map of the city of Ibagué in 1993. 70 x 100 centimeters. Scale: 1:15,000».

Fuente: Secretaría de planeación de Ibagué. Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.

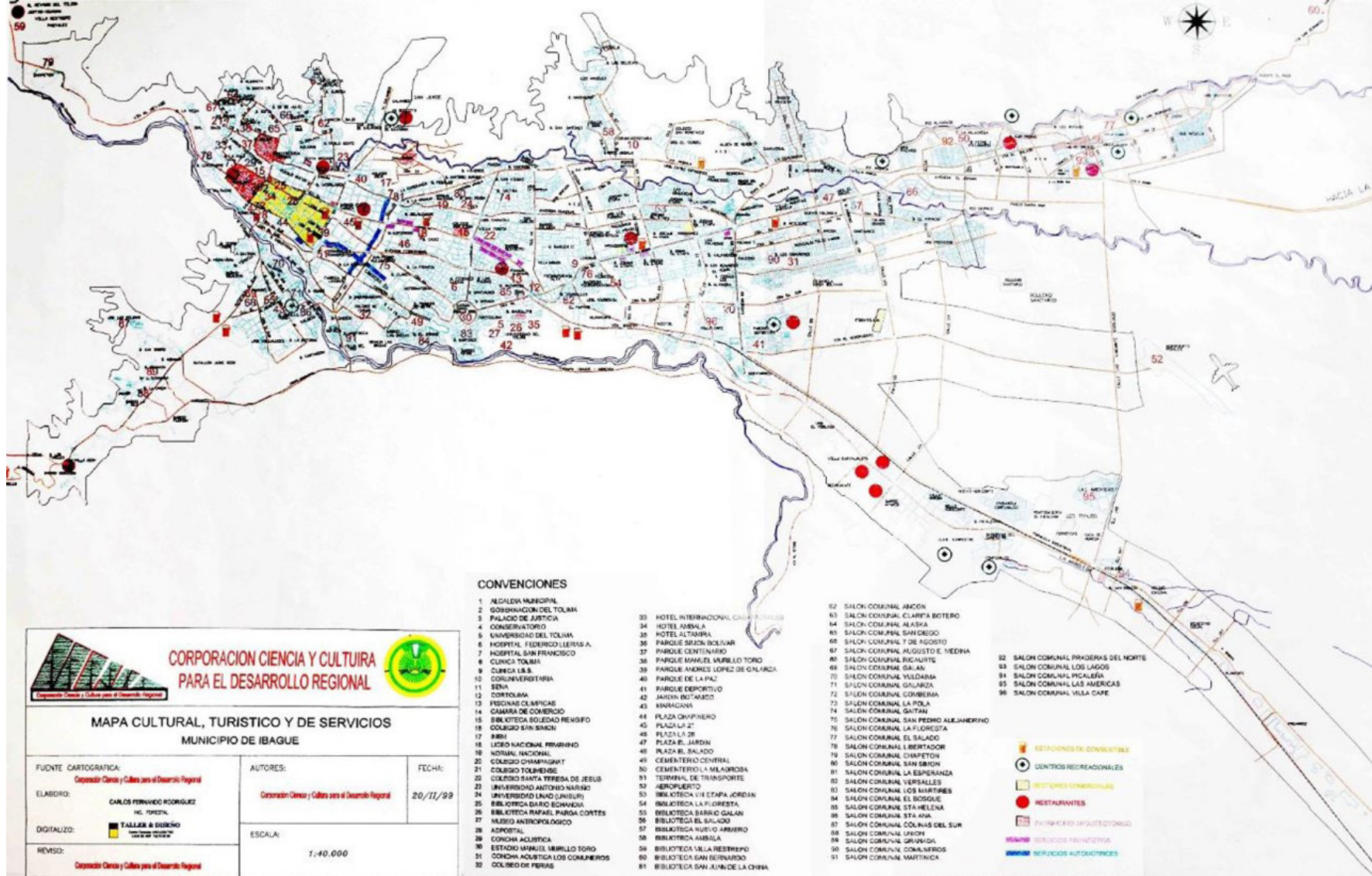
«Source: Planning Secretariat of Ibagué. Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic».

5.6. Servicios culturales y turísticos en 1999

Figura 52. *Mapa cultural, turístico y de servicios de Ibagué (1999). 50 x 70 centímetros. Escala: 1:40.000.*
«*Figure 52. Cultural, tourist and services map of Ibagué (1999). 50 x 70 centimeters. Scale: 1:40,000.*»

Fuente: Corporación Ciencia y Cultura para el Desarrollo Regional.
Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.

«*Source: Science and Culture Corporation for Regional Development.*
Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic.»



El mapa cultural, turístico y de servicio de 1999 presenta aportes importantes para el estudio sistemático de la ciudad a partir de la incorporación de los criterios presentes en la ley 388 de 1997 (Congreso de Colombia, 1997), conocida como la ley de ordenamiento territorial.

Los códigos gráficos de este mapa presentan claramente la identificación y delimitación del patrimonio arquitectónico en el centro (entre las calles 6 y 10 y las carreras 1 y 4), el barrio Belén (entre las calles 7 y 10 y las carreras 7 y 11), la escuela Diego Fallon, Sexta Brigada, San Jorge, San Simón, Sausalito y El Salado. A ellos se une la identificación de zonas comerciales, de servicios financieros, servicios automotores, centros recreacionales, restaurantes y estaciones de combustible, orientado a la identificación de los sistemas urbanos para la proyección turística de Ibagué.

Este plano identifica cada uno de los inmuebles señalados, lo cual representa una diferencia con respecto a la mayoría de planos precedentes, que resaltan edificaciones sin

su respectiva codificación. La nomenclatura está compuesta por 96 edificios, la mayoría de carácter público, organizados de acuerdo con los criterios de dependencias de gobierno, centros de salud, educación, centros de eventos, hoteles, parques, mercados, bibliotecas y salones comunales, lo cual genera claridad en el texto de las convenciones, pero cierto caos en la representación cartográfica, debido a que los números saltan sin orden por el espacio urbano.

Dentro de los determinantes esenciales de la Ley 388, falta la identificación del patrimonio ecológico y la prevención de desastres, aunque es claro que la identificación de las zonas e inmuebles en el plano atiende a los criterios de uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio cultural, y permite trazar posibilidades de acciones urbanísticas eficientes, tomando como base el sistema de equipamientos de la ciudad, para su promoción cultural y turística, como lo expresa el título del mapa.

6. La planeación en el siglo XXI

6.1. El plan de ordenamiento territorial del año 2000

Figura 53. *Mapa de comunas del Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué. 70 x 100 centímetros. Escala: 1:15.000.*
«*Figure 53. Map of communes of the Territorial Ordering Plan of Ibagué. 70 x 100 centimeters. Scale: 1:15,000.*».

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi (2000), Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.
«*Source: Agustín Codazzi Geographical Institute (2000), Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic.*».

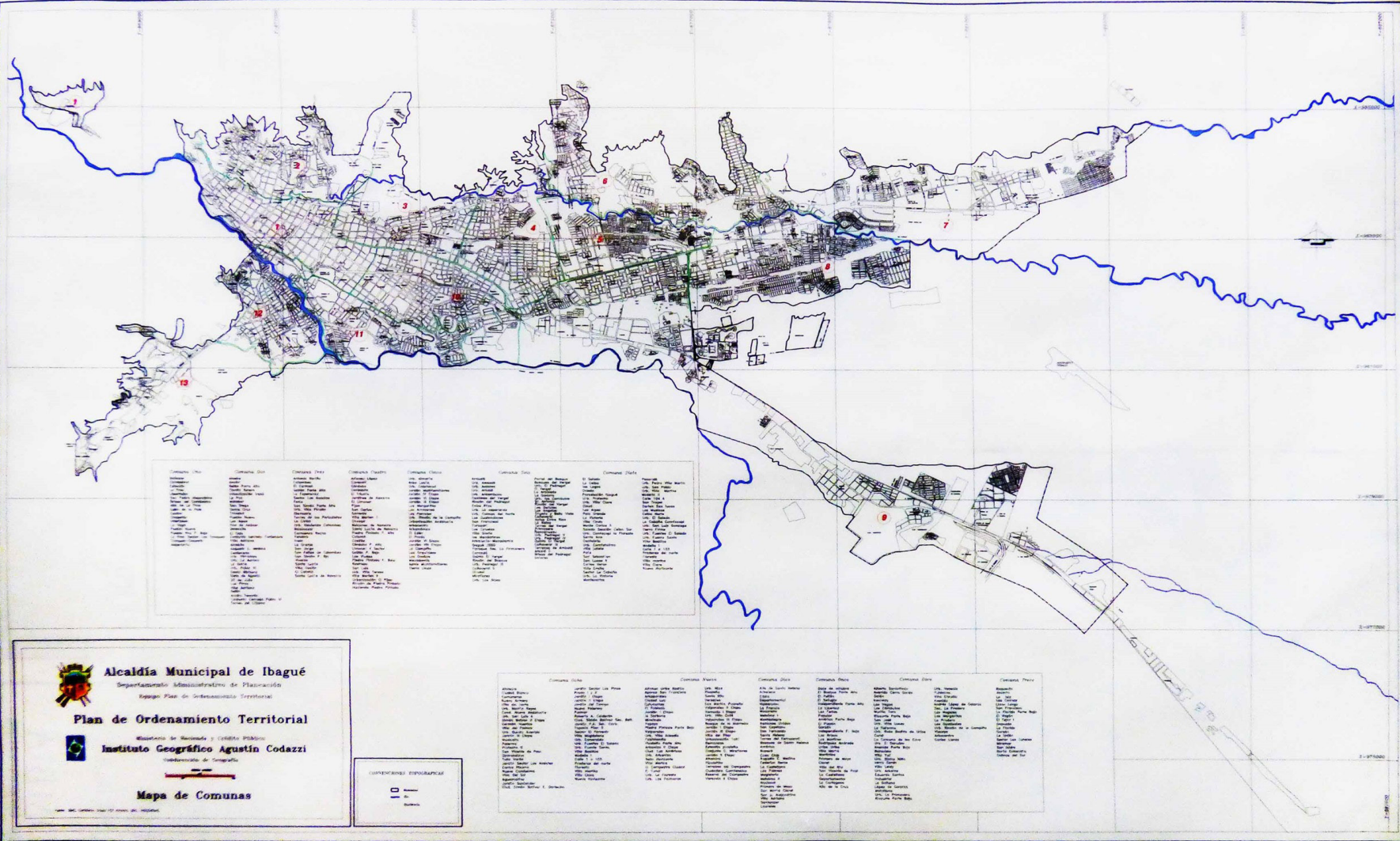
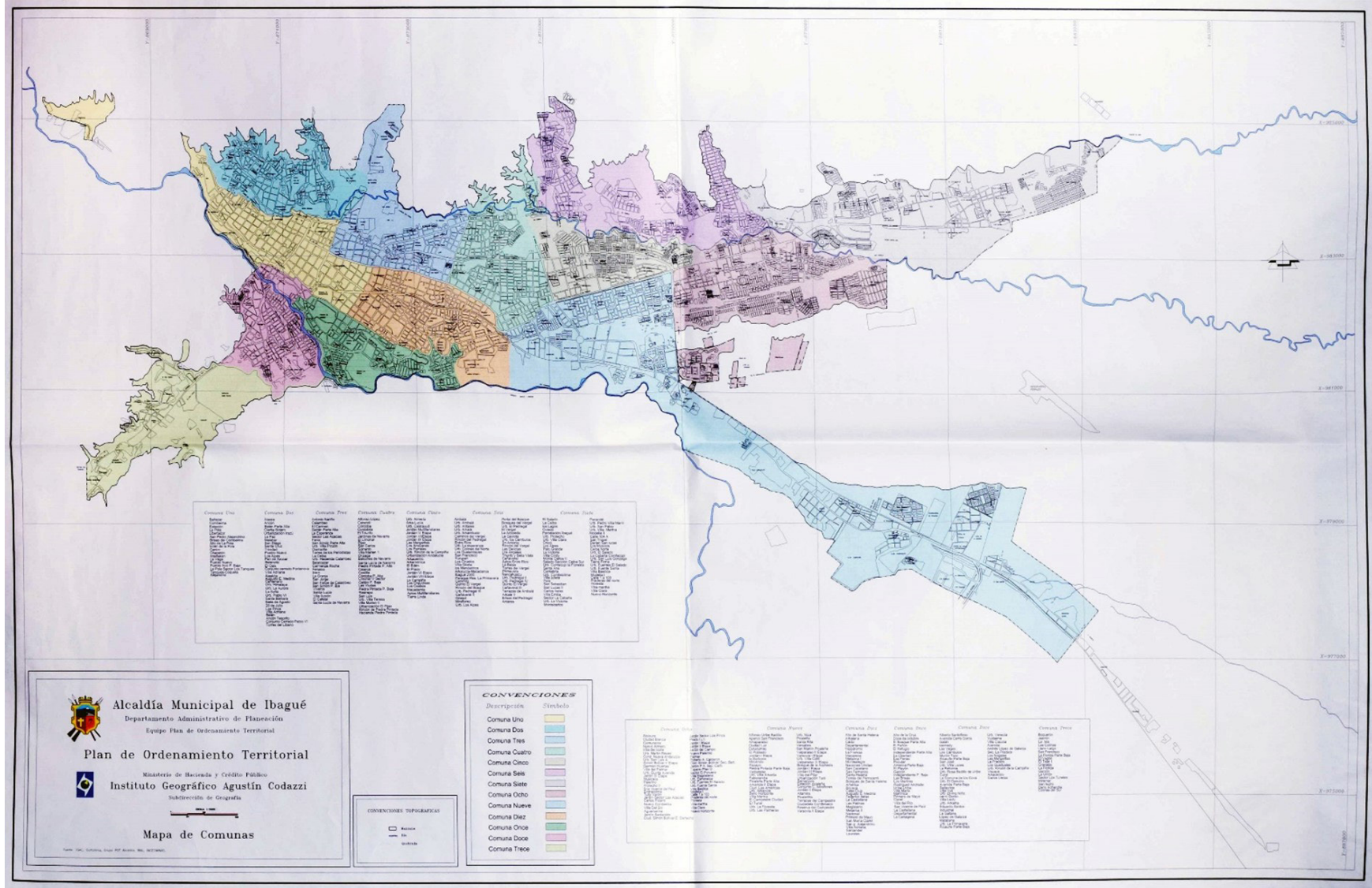


Figura 54. *Mapa de comunas del Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué. 70 x 100 centímetros. Escala: 1:15.000.*

«Figure 54. Map of communes of the Territorial Ordering Plan of Ibagué. 70 x 100 centimeters. Scale: 1:15,000».

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi (2000). Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.

«Source: Agustín Codazzi Geographical Institute (2000). Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic».



Los mapas de división en comunas de Ibagué en el año 2000 son consecuencia de varias normas. En primera instancia, la Constitución Política consagra que la división del área urbana en comunas tiene como propósito “mejorar la prestación de los servicios y asegurar la participación de la ciudadanía en el manejo de los asuntos públicos de carácter local” (Asamblea Nacional Constituyente, 1991, art. 318). Como complemento, la Ley 136 de 1994 determinó las directrices para la delimitación de las comunas (Congreso de Colombia, 1994), definidas como las unidades básicas de planeación urbana en el municipio, que fueron definidas en Ibagué mediante el acuerdo 044 de 1989 (Concejo Municipal de Ibagué, 2011) y modificados en el acuerdo 037 de 1992, y 015 de 1993 (Concejo Municipal de Ibagué, 2018).

Los propósitos de reorganización administrativa para la planeación territorial fueron condensados en la Ley 388 de 1997, que determinó el diseño de Planes de Ordenamiento Territorial (POT) para los municipios con más de 100.000 habitantes, como instrumentos de administración y proyección de la ciudad, en atención al interés público y el desarrollo coherente (Congreso de Colombia, 1997).

El Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué sintetizó este sistema de participación social en la estructura político-administrativa gubernamental, mediante la representación gráfica de las comunas de la ciudad (Concejo Municipal de Ibagué, 2000). Los dos mapas de división en comunas de Ibagué, presentes en el Archivo de Memoria Visual del Centro

Cultural Darío Echandía del banco de la República, atienden al principio de interés público y desarrollo coherente, de acuerdo con las determinaciones del Plan de Ordenamiento Territorial, consistente en procurar que cada comuna cuente con los equipamientos necesarios para su desarrollo, como quedó planteado en el plano de 1999 **[Figura 52]**.

Las dimensiones de las comunas muestran correlación directa con la expansión de la ciudad a partir de 1960, de modo que antes de la calle 42 las comunas tienen dimensiones similares, y a partir de la calle 42 son más extensas. En los límites de las comunas es evidente la dispersión urbana, la ausencia de infraestructura vial y los vacíos urbanos.

La continuidad urbana consolidada se encuentra en las comunas 1, 10 y 11. La comuna 1 corresponde al centro fundacional y su expansión hasta la calle 25, e incorpora el extremo occidental de tradición rural que, desde la colonia, estuvo conectado con el ámbito urbano mediante las ermitas de Santa Lucía y la Soledad **[Figura 3 y Figura 4]**. La comuna 10 corresponde a la expansión de la ciudad entre la década de 1940 y 1970, como se observa en los planos respectivos, y presenta el fin de la orientación de la retícula colonial en la calle 42 **[Figura 7 a Figura 42]**. La comuna 11 corresponde a la colonización de los sectores planeados como zonas deportivas en 1935, que finalmente fueron urbanizados sin planeamiento, incentivados por la construcción del estadio (Francel-Delgado A. E., 2017).

Alrededor de las comunas 1 y 10 se observa cómo los nuevos barrios se fueron conectando al trazado colonial de un modo espontáneo, en lo cual se evidencia la ausencia de instrumentos de ordenamiento territorial, de lo cual se obtiene una ciudad dispersa, cuyo crecimiento se generó longitudinal a las vías de comunicación transitadas desde la colonia.

El Plan de Ordenamiento Territorial del año 2000 presenta unas condiciones para el desarrollo de la ciudad a nivel general, con la definición de proyectos prioritarios en la conservación ambiental, equipamientos y urbanización compensada con espacio público, equipamientos y vías. Sin

embargo, como ha sucedido con los planes anteriores de 1935 y 1966, estas medidas se han implementado solo parcialmente, en lo que se evidencia la constante de cumplir con los determinantes normativos nacionales, pero actuar de acuerdo con los intereses particulares.

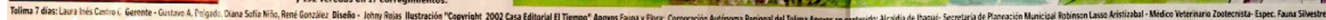
Hasta la actualidad, los gobiernos municipales no han implementado las directrices de los planes de ordenamiento con el propósito de fomentar la consolidación balanceada de la ciudad. Han privilegiado los intereses de los promotores inmobiliarios, que desembocan en la extensión del perímetro urbano y la conservación de las inequidades históricas.

6.2. Naturaleza y ciudad en 2002

Figura 55. *Ibagué Viva (2002). Ilustración de Jhony Rojas. 70 x100 centímetros. Sin escala.*
«*Figure 55. Ibagué Alive (2002). Illustration by Jhony Rojas. 70 x100 centimeters. Unscaled.*».

Fuente: Tolima 7 Días, Casa Editorial El Tiempo, Corporación Autónoma Regional del Tolima, Secretaría de Planeación Municipal. Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.

«*Source: Tolima 7 Días, El Tiempo Publishing House, Tolima Regional Autonomous Corporation, Municipal Planning Secretariat. Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic.*».



El plano 2002 difiere de los enfoques técnicos de los planos precedentes, por lo que su análisis se centra en la promoción de Ibagué desde un ámbito artístico, que incluye las experiencias consignadas en el plano de 1999 [Figura 52] y los del año 2000 [Figura 53 y Figura 54], en cuanto a las potencialidades y riquezas municipales.

Este plano ilustrado se basa en la división político-administrativa en comunas para articular la presentación de la información. Destaca los espacios públicos de la plaza de Bolívar, el parque Murillo Toro y el parque Centenario, edificios de interés cultural como el panóptico, el jardín botánico San Jorge, el interior de la sala de conciertos Alberto Castilla, el conservatorio musical, teatro Tolima y la biblioteca Darío Echandía. Presenta la catedral, la iglesia de San Roque, El Carmen, algunos equipamientos como el parque deportivo, el estadio y la casa de cultura Álvaro Mutis, que fue la base para la creación del Museo de Arte del Tolima - MAT en 2003 (Badel, 2003).

El mapa representa diversas sedes de la caja de compensación Comfenalco, como entidad patrocinadora, así como la sede del periódico *Tolima 7 Días*, construcciones industriales en la vía a Bogotá, las esculturas más reconocidas como el monumento al fundador Andrés López de Galarza,

la Cacica Dulima, Prometeo Artesano y el Boga. En la parte central inferior fueron ilustrados 17 animales característicos de Ibagué, y en el extremo derecho, rematando el curso del río Chipalo está el ocobo, árbol representativo de la flora local.

Al interior del mapa se encuentran representaciones de menor tamaño, correspondientes a los hitos del momento y en el centro de la ciudad se observa que algunas calles llevan los nombres que se les fueron asignados en 1994 durante la conmemoración de los 444 años de su fundación (Redacción El Tiempo, 1994). Corresponden a símbolos tradicionales musicales como el Sanjuanero para la calle 15, la Sombrerera para la calle 14, el Bunde para la carrera 3 y la escultura del Boga para la calle 11.

El concepto gráfico del mapa consiste en la presentación del contraste entre el verde del entorno y la mancha urbana multicolor, en la que algunas zonas conservan la vegetación, como el cerro de Pan de Azúcar, la VI Brigada y el Batallón Jaime Rooke. Ibagué es presentada como un espacio integral, de encuentro entre la riqueza natural, sus potencialidades como ciudad como prestadora de servicios turísticos, recreativos, culturales, industriales, logísticos, educativos y comerciales.

6.3. El espacio público en 2009

Figura 56. *Mapa de matices hipsométricos (2009). 50 x 110 centímetros. Escala: 1:45.000.*
«*Figure 56. Map of hypsometric nuances (2009). 50 x 110 centimeters. Scale: 1:45,000.*»

Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Localización: Planoteca del Centro Cultural Darío Echandía del Banco de la República.
«*Source: Agustín Codazzi Geographical Institute. Location: Plan library of the Darío Echandía Cultural Center of the Bank of the Republic.*»



El mapa de 2009 tiene como precedente el acuerdo 028 de 2003, que adoptó la normativa para el espacio público de la ciudad (Concejo Municipal de Ibagué, 2003). El acuerdo desarrolla una visión sistémica para la configuración del espacio público, partiendo de la producción hídrica, ligada al paisaje natural y sus transformaciones en el ambiente construido, por lo que incorpora conceptos de interés cultural para edificaciones, continuos urbanos, dentro del concepto de los escenarios, culturales y deportivos.

El plano es menos ambicioso que el acuerdo y presenta un inventario de los espacios públicos, clasificados en las convenciones como parques, zonas deportivas y zonas arboladas. A pesar de que todos los espacios resaltados no son públicos, ni verdes, permite observar que la mayoría de los sectores de la ciudad carecen de espacios públicos suficientes.

Esta característica es evidente en el promedio de 1,36 metros cuadrados de espacio público por habitante en Ibagué (Centro de Información Municipal para la Planeación Participativa, 2019), lo que equivale a un déficit de 13,64 metros cuadrados por habitante, tomando como referencia los 15 metros cuadrados recomendados por habitante (García-Ramos, 2018).

En la estructura vial principal se observa la marginalización del suroccidente de la ciudad, condición en la cual confluye la barrera natural del cañón del Combeima, su condición histórica de pueblo de indios (Guzmán, 1987) y la ineficacia de los gobiernos municipales para generar desarrollo compensado en los diversos sectores urbanos.

El crecimiento orgánico del Salado al nororiente, y de Picaleña al suroriente, condujeron a un proceso de conurbación o absorción de estos pequeños poblados como barrios de Ibagué, cuya única vía de conexión es la calle 80 o avenida Pedro Tafur. La expansión de la ciudad sobre el corredor de la avenida El Jordán, sin priorización de desarrollo urbano en los lotes vacíos, propició que la ciudad se desarticulara sistemáticamente, propiciando las conexiones mediante avenidas longitudinales, sin complementos en calles transversales.

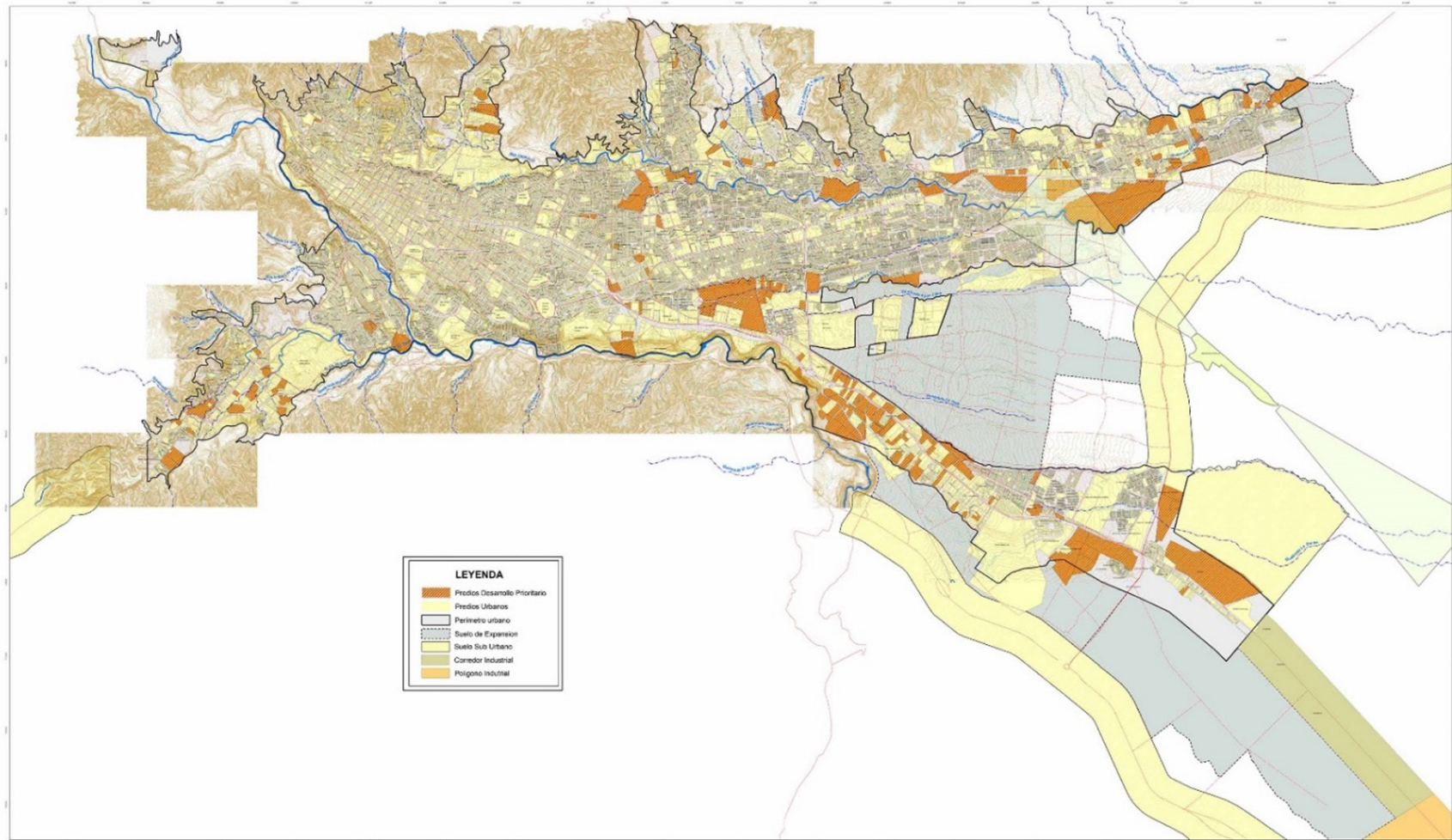
6.4. El Plan de Ordenamiento Territorial de 2014

Figura 57. U18. Desarrollo prioritario. Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué (2014). 70 x 100 centímetros.
Escala: 1:15.000.

«Figure 57. U18. Priority development. Territorial Ordering Plan of Ibagué (2014). 70 x 100 centimeters.
Scale: 1:15,000».

Fuente: Secretaría de Planeación Municipal, Alcaldía de Ibagué. Localización: página de la Curaduría Urbana Uno.
Disponible en línea: <https://www.curaduriaunoibague.com/cartografia.php>

«Source: Secretary of Municipal Planning, Mayor's Office of Ibagué. Location: Curaduría Urbana Uno page.
Available online: <https://www.curaduriaunoibague.com/cartografia.php>»



Alcaldía de Ibagué
Secretaría de Planeación Municipal

Plan de Ordenamiento Territorial
Revisado y Ajustado

Acuerdo No. de 2014

DESARROLLO PRIORITARIO

CONVENCIONES GENERALES

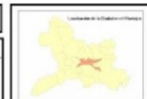
Distrito de Desarrollo	Área
Perímetro Rural	Área y Confines
Línea Conectividad	Carretera

PUENTE

Escala	1:10.000
Elaborado	Oficina del Plan de Ordenamiento Territorial

INFORMACIÓN DE REFERENCIA

Provincia	Departamento de Boyacá
Municipio	Municipio de Ibagué
Factor de escala	1:10.000



Componente Urbano
U18

El Plan de Ordenamiento Territorial de 2014 contiene las definiciones técnicas de los diversos elementos necesarios para la descripción y planeación coherente de la ciudad. A nivel descriptivo, la precisión de los instrumentos permite la identificación clara de las decisiones que debe tomar la ciudad para solucionar sus deficiencias. Sin embargo, es necesario recordar que los mapas son instrumentos políticos, por lo cual en su realización subyacen diversos intereses que se consolidan en la representación del territorio.

En consecuencia, se seleccionaron tres planos que permiten observar rápidamente la relación entre las problemáticas históricas, observadas en los planos de los apartados precedentes, con la información del POT de 2014. El primero de ellos es el de desarrollo prioritario **[Figura 57]**, en el cual se identifican los lotes que deben ser urbanizados con urgencia para evitar los vacíos urbanos observados desde la década de 1960.

En el plano no están resaltados todos los lotes que deberían urbanizarse para evitar la preservación de vacíos urbanos que inciden en la configuración de la ciudad difusa, pero constituyen una evidencia de la necesidad de privilegiar un desarrollo compacto coherente para la ciudad.

A ello debe sumarse la extensión del perímetro urbano hasta la calle 145, lo cual implica la incorporación de 1.300 hectáreas para nuevos desarrollos urbanos (Redacción El Nuevo Día, 2015), que representan el 30% de las 4.318

hectáreas urbanas de Ibagué (Centro de Información Municipal para la Planeación Participativa, 2019), en las que se incluyen los lotes que no han sido urbanizados.

Al confrontar la información sobre los lotes de desarrollo prioritario y las zonas de expansión es evidente que la ciudad continuará con la expansión hacia el oriente, en un modelo difuso que preserva las relaciones de poder tradicionales, observadas desde la década de 1930, que incentivan la expansión urbana con beneficios exclusivamente particulares. Esto se verifica en la falta de reciprocidad entre la expansión y el espacio público, de modo que la estructura del espacio público no es compensada, ni se generan equipamientos públicos en los lotes de desarrollo prioritario.

Como complemento de esta afirmación, centrada en la necesidad de compactación urbana para el desarrollo integral de las comunidades, se encuentra el plano de espacio público. En él se representan sus elementos constitutivos, mediante una estructura que va desde las zonas de protección ambiental, pasa por los escenarios deportivos y culturales, y finaliza en la red de vías peatonales. El plano muestra una ciudad verde, que pareciera incorporar con coherencia su riqueza ambiental al desarrollo del espacio público, de modo que las fuentes hídricas estructurarían la configuración de la ciudad, privilegiando el sistema ecológico estructural **[Figura 58]**.

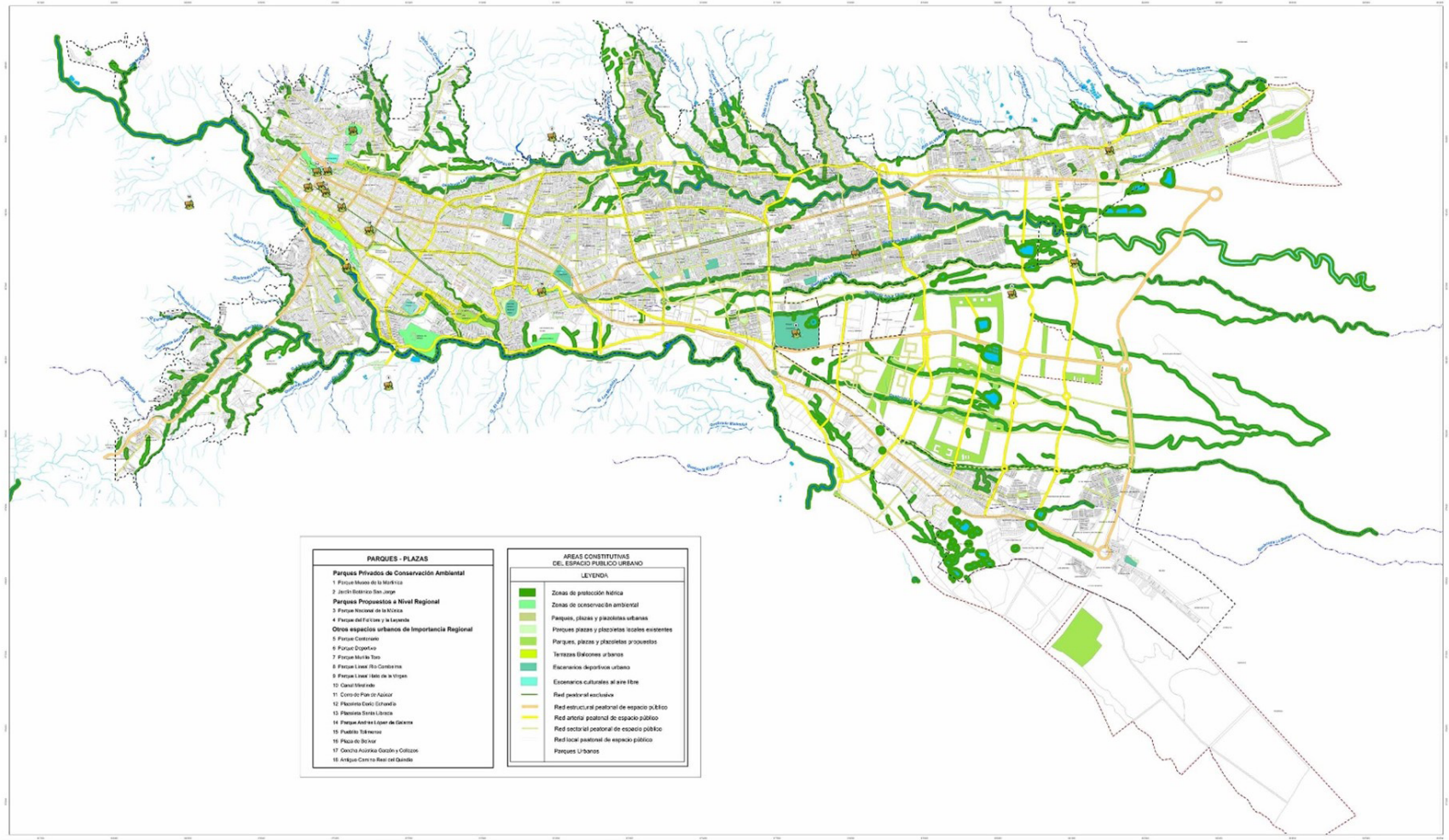
Sin embargo, el plano no presenta propuestas de generación de nuevo espacio público, por ejemplo, en los lotes

de desarrollo prioritario, de lo cual se deduce el privilegio por el desarrollo inmobiliario particular, sobre la urgencia de compensar el déficit de espacio público. El plano representa los elementos del paisaje natural que subsisten, desintegrados de las dinámicas urbanas, por lo cual no se observa un sistema integrado entre las diversas fuentes hídricas, sino su representación lineal como atención a la normativa de protección de las rondas de los cuerpos hídricos (Presidencia de la República, 1974).

Sin embargo, al contrastar la información del espacio público con el plano correspondiente al saneamiento hídrico, se observa que las fuentes hídricas se han transformado en colectores de aguas residuales, lo cual denota cierta falsedad o acomodo en el planteamiento de la ciudad verde, incoherente en la relación de las potencialidades ecológicas y el espacio público. El plano presenta las canalizaciones subterráneas de diversas quebradas y el uso como colectores de las demás, de modo que no constituyen protección hídrica ni espacio público [Figura 59].

Figura 58. *U9. Sistema de espacio público. Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué (2014). 70 x 100 centímetros. Escala: 1:15.000.*
«Figure 58. U9. public space system. Territorial Ordering Plan of Ibagué (2014). 70 x 100 centimeters. Scale: 1:15,000.

Fuente: Secretaría de Planeación Municipal, Alcaldía de Ibagué. Localización: página de la Curaduría Urbana Uno.
Disponible en línea: <https://www.curaduriaunoibague.com/cartografia.php>
«Source: Secretary of Municipal Planning, Mayor's Office of Ibagué. Location: Curaduría Urbana Uno page.
Available online: <https://www.curaduriaunoibague.com/cartografia.php>»



Alcaldía de Ibagué

Secretaría de Planeación Municipal

Plan de Ordenamiento Territorial
Revisado y Ajustado

Acuerdo No. de 2014

Elaborado por

SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

CONVENCIONES GENERALES



LEYENDA



FUENTE

Elaborado por el equipo técnico de la Alcaldía de Ibagué, con apoyo de la Secretaría de Planeación Municipal.

INFORMACIÓN DE REFERENCIA

Procedimiento: Ordenamiento Territorial
Fecha: 2014
Escala: 1:10,000
Factor de escala: 1.0



Componente Urbano
U9

Sin embargo, al contrastar la información del espacio público con el plano correspondiente al saneamiento hídrico, se observa que las fuentes hídricas se han transformado en colectores de aguas residuales, lo cual denota cierta falsedad o acomodo en el planteamiento de la ciudad verde, incoherente en la relación de las potencialidades ecológicas y el espacio público. El plano presenta las canalizaciones subterráneas de diversas quebradas y el uso como colectores de las demás, de modo que no constituyen protección hídrica ni espacio público [Figura 59].

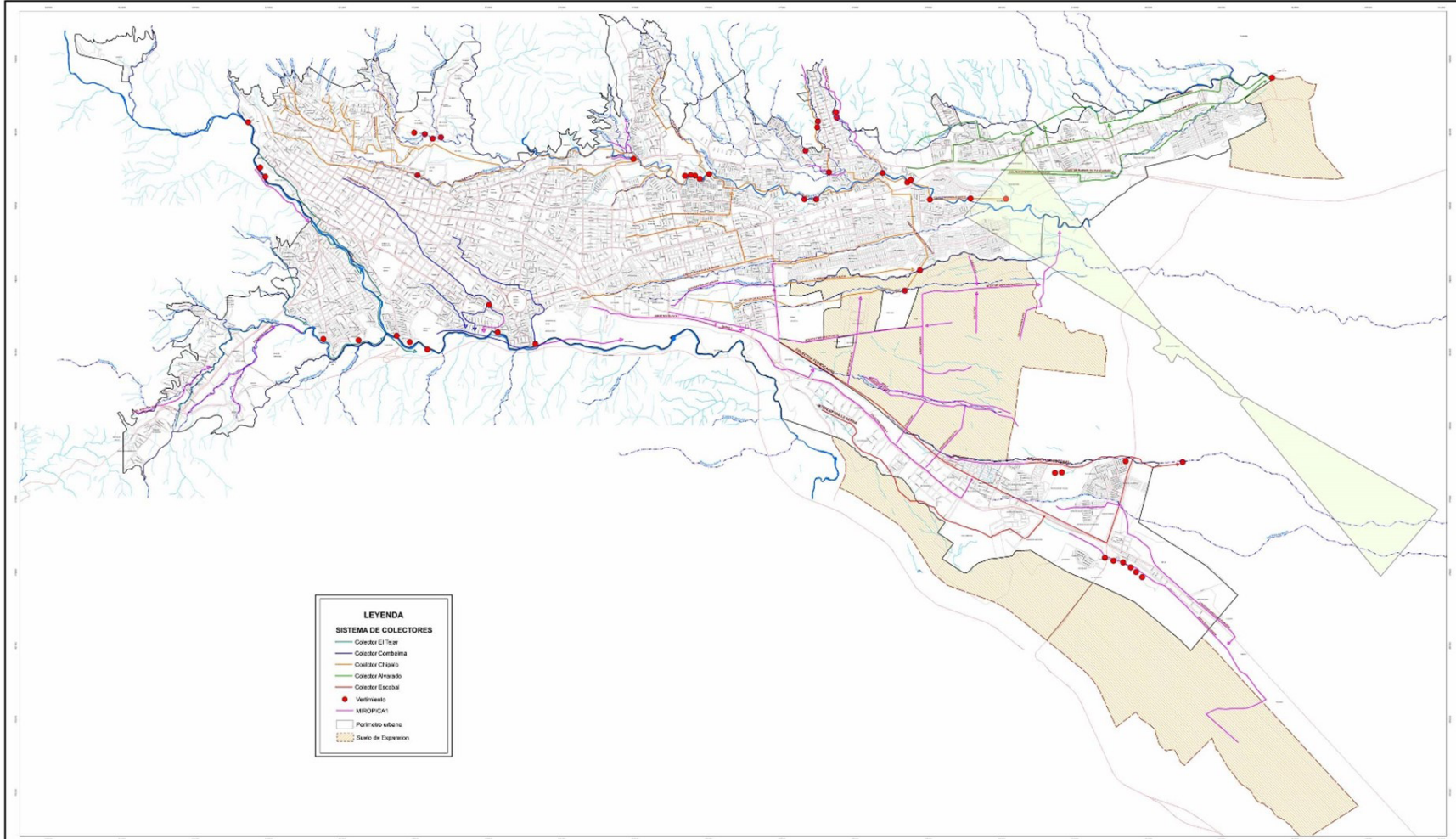
A ello debe sumarse que la extensión del perímetro urbano implica la condición esencial del suministro de servicios públicos para la promoción inmobiliaria. En consecuencia, la ampliación del perímetro urbano, que implica el incremento del 30% en la capacidad de suministro hídrico, parece un compromiso exagerado e innecesario, más aún si se toma en

cuenta que, como la mayoría de ciudades colombianas, los problemas en los servicios públicos caracterizan a Ibagué.

El plano de saneamiento presenta también un panorama totalmente antihídrico, observable tanto en la estructura de colectores de las quebradas, como en su vertimiento directo sobre los ríos Combeima, Chipalo y Alvarado. La imagen verde del espacio público idealizado es un encubrimiento de la continuidad e incremento de las problemáticas urbanas observadas desde tiempos coloniales, consistentes en la falta de integración entre la estructura ambiental, con el crecimiento urbano y el desarrollo social armónico, que se condensa en el espacio público como representación del derecho a la ciudad (Lefebvre, 2017).

Figura 59. U8. Saneamiento hídrico. Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué (2014). 70 x 100 centímetros. Escala: 1:15.000.
«Figure 59. U8. Water sanitation. Territorial Ordering Plan of Ibagué (2014). 70 x 100 centimeters. Scale: 1:15,000».

Fuente: Secretaría de Planeación Municipal, Alcaldía de Ibagué. Localización: página de la Curaduría Urbana Uno. Disponible en línea: <https://www.curaduriaunoibague.com/cartografia.php>
«Source: Secretary of Municipal Planning, Mayor's Office of Ibagué. Location: Curaduría Urbana Uno page. Available online: <https://www.curaduriaunoibague.com/cartografia.php>»



Alcaldía de Ibagué
Secretaría de Planeación Municipal

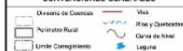
Plan de Ordenamiento Territorial
Revisado y Ajustado

Acuerdo No. de 2014

Acuerdo No. de 2014

PLAN DE SANEAMIENTO HÍDRICO

CONVENCIONES GENERALES



1:10,000

Elaboró:
Grupo del Plan de Ordenamiento Territorial

FUENTE

SISTEMA DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
MUNICIPIO DE IBAGUÉ (BOGOTÁ) - DANE
BOGOTÁ - DANE

INFORMACIÓN DE REFERENCIA

Proyección: Transverso de Madrid
Datum: Chicago 83
Escala: 1:10,000
Factor de escala: 1.0



Convenio Urbano
U8.2



7. Conclusiones

La cartografía urbana de Ibagué evidencia que los problemas de planeación no han sido resueltos, a pesar del avance de los instrumentos técnicos para la descripción del territorio. La especulación inmobiliaria es un elemento protagónico por cuanto hace parte de las agendas clientelares a nivel histórico y conducen a la expansión inequitativa de la ciudad. Como consecuencia, la ciudad crece sin las condiciones suficientes para generar bienestar para sus pobladores.

A pesar de las normativas y la conciencia sobre los elementos que deberían armonizar la ciudad a través de la protección de los recursos hídricos y la generación de espacio público, el pensamiento cartográfico revela el interés urbanizador como principal enfoque en la proyección de la ciudad. Sin embargo, con el propósito de mostrar la riqueza hídrica de la ciudad, los colectores de aguas se presentan como corredores ambientales, lo cual enmascara la deficiente administración de los recursos naturales y su escasa protección.

Entre la idealidad publicitaria y las actuaciones urbanísticas, existe una contradicción caracterizada por la representación

de la ciudad como un espacio configurado por la producción hídrica en el nevado del Tolima, que se transforma en urbe vegetal hasta la desembocadura de sus ríos en el Magdalena. A ello se opone la revisión de que, en la experiencia cotidiana, los ríos no se observan ni la ciudad interactúa con ellos mediante la producción de espacio público. En su lugar, las riberas corresponden a asentamientos informales, marginales y excluidos, o a avenidas que se desarrollan sobre los afluentes canalizados subterráneamente o paralelas a ellos, con total indiferencia de sus potencialidades paisajísticas.

En este sentido, la cartografía urbana de Ibagué nos permite notar la ausencia de un pensamiento ambiental sistémico en la ciudad, que resulta en la codificación de corredores verdes para cumplir con los requisitos legales de zonas verdes y espacio público, cuando, en realidad, son espacios residuales en los que prima el desarrollo inmobiliario sobre las condiciones ambientales del entorno urbano.

Los mapas son fotografías de cada momento histórico y su contraste revela que en cada época se olvidan los

conceptos precedentes, sin realizar un estudio profundo sobre sus virtudes. Parte de este olvido consiste en la ausencia de una disciplina urbanística local que permitiera consolidar los preceptos teóricos y prácticos presentes en cada uno de los estudios generados sobre Ibagué, para buscar un desarrollo coherente.

En concordancia con esta condición, este libro consiste en la generación de una visión panorámica sobre estos desaciertos a los que conduce la ausencia de una visión histórica de la ciudad a través de su producción cartográfica. Y como escenario de desarrollo de estas prácticas se visualiza un aporte fundamental para la Maestría en Urbanismo de la Universidad del Tolima que, a partir de 2021, constituye el escenario para el estudio, análisis, reflexión, diseño y puesta en marcha de planes urbanísticos que permitan una mayor coherencia entre el pasado, el presente y el futuro de la ciudad.

Los instrumentos jurídicos que guían la realización de los proyectos urbanísticos se condensan cada vez con mayor precisión en la cartografía urbana, pero sin la solidez de una propuesta que guíe sus actuaciones. En este sentido, la representación es cada vez más rigurosa, pero las concepciones de ciudad son cada vez menos concretas. Esto implica que se ha pasado del desconocimiento de la ciudad en los primeros siglos, a una representación minuciosa sin contenidos conceptuales ni directrices claras.

Esta característica es evidente en el aumento de la producción cartográfica por vía de los Planes de Ordenamiento Territorial y sus ajustes consecuentes, sin que exista un análisis de esa cartografía para la toma de decisiones. Sin embargo, no se propone una deslegitimación de la producción cartográfica, sino la comprensión de sus alcances, entendiendo que, hasta el momento, se han generado inventarios importantes que requieren de visiones críticas constantes e interpretaciones desde diversas áreas, que nos permitan evaluar posibles enfoques en la producción cartográfica para la toma de decisiones futuras, más allá de los riesgos y amenazas, sobre los que se asientan los principios legales.

La importancia de generar gráficas del espacio urbano conduce a la invitación a generar discusiones sobre la pertinencia del cumplimiento de normativas sin sustratos teóricos y la verdadera importancia de un mapa como condensador de propósitos sociales, como ejercicio del poder social sobre los instrumentos de control político, lo que conlleva a poner en el centro del debate la relación directa entre la cartografía y las instituciones administrativas. En ello existe una graficación del espacio que depende del poder central y que requiere de nuevas propuestas cartográficas para presentar los aspectos invisibles a las administraciones públicas.

Como consecuencia, es notoria la escasez de planos que interpreten la ciudad desde ópticas gremiales, de asociaciones sociales, fundaciones, teorías contemporáneas y tendencias artísticas, que permitan vincular las áreas de las

ciencias aplicadas a las ciencias sociales y las humanidades. Se conserva una visión cartográfica moderna funcionalista, con unos criterios de inventario de predios urbanizables y determinación de usos y vocaciones del suelo como sustento fiscal de la planeación urbanística.

Finalmente, la construcción de esta visión panorámica de la cartografía urbana de Ibagué, es la base para la generación de una base de datos que, nutrida por la implementación

de los Sistemas de Información Geográfica, permitirá la generación del laboratorio de estudios urbanos, asociado al grupo de investigación en Estudios de Arquitectura y Ciudad, desde donde se proyectan posteriores trabajos de análisis detallados de cada uno de los mapas presentados en este libro y la producción de nuevas cartografías acordes con los requerimientos de la contemporaneidad.



8. Referencias bibliográficas

- Arévalo-Hernández, D. (diciembre de 1997). Misiones económicas internacionales en Colombia 1930 - 1960. *Revista Historia Crítica*(14), 7-24. Obtenido de <http://historiacritica.uniandes.edu.co/view.php/462/index.php?id=462>
- Asamblea Nacional Constituyente. (20 de julio de 1991). *Constitución Política de Colombia. (116)*. Bogotá: Gaceta Constitucional. Obtenido de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html
- Badel, L. J. (19 de diciembre de 2003). Ibagué estrena museo de arte. *El Tiempo*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1044645>
- Banco de la República de Colombia. (2019). *Historia de la Fábrica de Moneda*. Obtenido de <http://www.banrep.gov.co/es/historia-fabrica-moneda>
- Biblioteca Digital Real Academia de la Historia. (2016). *Real Academia de la Historia*. Obtenido de Sección de Cartografía y Artes Gráficas: <http://bibliotecadigital.rah.es/dgbrah/i18n/consulta/registro.cmd?id=61850>
- Bonet-Morón, J. & Ricciulli-Marín, D. C. (2020). Historia del ordenamiento urbano de Valledupar. *Tiempo & economía*, 7(1), 125-152. doi:<https://doi.org/10.21789/24222704.1555>
- Campos-Martínez, A. A. (2004). *El sector industrial del Tolima: aproximación histórica, estructura y dinámica*. Ibagué: Centro Regional de Estudios Económicos, Banco de la República. Obtenido de http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/2004_diciembre_0.pdf
- Cardona, F. (2012). *La ciudad de Ibagué. La otra versión de su fundación*. Ibagué: Litoimagen impresores.
- Castañeda de la Paz, M. (2019). El Mapa de Cuitlahuac de 1656. Una lucha por el reparto de los recursos de la Sierra de Santa Catarina. *Anales de Antropología*, 53(2), 95-107. doi:<http://dx.doi.org/10.22201/iaa.24486221e.2019.2.67094>
- Castro, J. M. (julio de 2013). El plano Bogotá Futuro. Primer intento de modernización urbana. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 40(2), 179-208. Obtenido de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/achsc/article/view/42341/44009>

- Castro-Carvajal, B. (2016). Asistencia social y populismo. El caso de la Secretaría Nacional de Acción Social y Protección Infantil en Colombia, 1954-1957. *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*(8), 276-297. doi:<https://doi.org/10.17533/udea.trahs.n8a13>
- Centro de Información Municipal para la Planeación Participativa. (2019). *Aspectos Generales*. Ibagué: Alcaldía de Ibagué, Secretaría de Planeación, Equipo Cimpp. Obtenido de <https://cimpp.ibague.gov.co/aspectos-generales/>
- Centro de Información Municipal para la Planeación Participativa. (2019). *Espacio Público*. Ibagué: Alcaldía de Ibagué, Secretaría de Planeación, Equipo Cimpp. Obtenido de <https://cimpp.ibague.gov.co/espacio-publico/#1508914339133-1f187fe6-ed7a>
- Colegio Tolimense. (2019). *Historia*. Obtenido de Nuestra Historia: <http://www.colegiotolimense.edu.co/historia>
- Colón-Llamas, L. C. & Mejía-Pavoni, G. (2019). *Atlas histórico de barrios de Bogotá. 1884-1954*. Bogotá: Alcaldía de Bogotá - Centro Editorial de la Universidad Nacional de Colombia. Obtenido de <https://idpc.gov.co/publicaciones/producto/atlas-historico-de-barrios-de-bogota-1884-1954-2/>
- Comité Organizador de los IX Juegos Nacionales. (1970). *Ibagué 70 / organización de los IX Juegos Nacionales de Ibagué*. Ibagué: Instituto Colombiano del Deporte.
- Concejo Municipal de Ibagué. (27 de diciembre de 2000). Acuerdo número 116. *por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento de Ibagué y se dictan otras disposiciones*. Ibagué, Tolima, Colombia. Obtenido de http://www.curadosibague.com/images/stories/normatividad/acuerdo_116.pdf
- Concejo Municipal de Ibagué. (31 de diciembre de 2003). Acuerdo número 028 de 2003. *Por medio de la cual se adopta la normativa general de espacio público del municipio de Ibagué y se dictan otras disposiciones*. Ibagué, Tolima, Colombia. Obtenido de http://www.curadosibague.com/images/stories/normatividad/acuerdo_028_2003_espacio_publico.pdf
- Concejo Municipal de Ibagué. (17 de agosto de 2011). Acuerdo 018 de 2011. *Por medio del cual se crea el sistema municipal de planeación y presupuesto participativo del desarrollo de Ibagué y se dictan otras disposiciones*. Ibagué, Tolima, Colombia. Obtenido de http://www.concejodeibague.gov.co/documentos_2009/2011/Acuerdo018_2011.pdf
- Concejo Municipal de Ibagué. (27 de diciembre de 2018). Acuerdo 034 de 2018. *Por el cual se modifica la estructura organizacional de la alcaldía municipal de Ibagué, se definen las funciones de sus dependencias y se dictan otras disposiciones*. Ibagué, Tolima, Colombia. Obtenido de <https://www.ibague.gov.co/portal/admin/archivos/normatividad/2019/22833-ACU-20190103.PDF>

- Concesionaria San Rafael S.A. (2014). *Diagnóstico Ambiental de Alternativas – DAA - Variante del Boquerón*. Ibagué: Concesionaria San Rafael S.A. Obtenido de ftp://ftp.ani.gov.co/Iniciativas%20Privadas/GICA/GICA/Componente_Ambiental/Tramo%202%20DAA/VCB_%20DAA%20CAP%207%20-%20V1.pdf
- Congreso de Colombia. (1 de diciembre de 1987). Ley 44 de 1987. *Por la cual se amplían los plazos establecidos en el Decreto 3830 de 1985 y se modifican algunas de sus disposiciones*. Bogotá: Diario Oficial. Año CXXIV. N. 38137. Obtenido de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1599138>
- Congreso de Colombia. (2 de junio de 1994). Ley 136 de 1994. *Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios*. Bogotá, Colombia. Obtenido de <https://web.archive.org/web/20080706134648/http://www.cdm.gov.co/normas/ley1361994.htm>
- Congreso de Colombia. (18 de julio de 1997). Ley 388 de 1997. *Por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones*. Bogotá: Diario Oficial No. 43.091, de 24 de julio de 1997. Obtenido de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0388_1997.html
- Congreso de la República. (21 de Diciembre de 1988). Ley 78 de 1988. *Por la cual se dictan disposiciones de fomento para la microempresa y la pequeña y mediana industria*. Bogotá: Diario Oficial. Año CXXV. N. 38631. Obtenido de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1790063>
- Cuartas-Coymat, Á. (1994). *Ibagué ciudad histórica*. Ibagué: Pjao Editores.
- Cuéllar-Sánchez, M. & Mejía-Pavony, G. (2007). *Atlas histórico de Bogotá. Cartografía 1791-2007*. Bogotá: Editorial Planeta Colombiana S.A.
- Davies, R. E. (1984). *Airlines of Latin America*. Washington, D.C.: Smithsonian Institution Press.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE]. (1959). *Censo de Población 1951 Tolima*. Bogotá. Obtenido de http://biblioteca.dane.gov.co/media/libros/LD_804_1951.PDF
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE]. (1959). *XIII Censo Nacional de Poblacion (15 de julio de 1964)*. Bogotá D.E.: Imprenta Nacional. Obtenido de http://biblioteca.dane.gov.co/media/libros/LD_771_1964.PDF
- Díaz-Ángel, S. Muñoz-Arbeláez, S. & Nieto-Olarte, M. (2010). *Ensamblando la nación: Cartografía y política en la historia de Colombia*. Bogotá D.C.: Universidad de Los Andes, Facultad de Arte y Humanidades, Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de Historia, Centro de Estudios Socioculturales e Internacionales

- (CESO), Ediciones Uniandes. Obtenido de https://books.google.com.co/s?id=M6A7DwAAQBAJ&pg=PA23&lpq=PA23&dq=1601+Mapa+del+r%C3%A1Do+Magdalena+desde+su+desembocadura+hasta+m%C3%A1s+arriba+de+Mariquita&source=bl&ots-F13u_0v0V&sig=M1WmlpNduMoOyjwwdie3pmF_US0&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjV2--1jITdAhXKu
- Doering, J. G. (1983). *Planos de Lima 1613-1983*. Lima: Municipalidad de Lima Metropolitana - Petróleos del Perú. Obtenido de https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/1552/11.JHM_ANEXO_PLANOS.pdf?sequence=12&isAllowed=y
- Egitto, R. (2003). *Ceremonias, desaires y discordias en el Río de la Plata colonial (1767-1810)*. (Tesis de licenciatura, Universidad Nacional de Luján). Luján.
- Espinosa-Restrepo, L. D. (enero-diciembre de 2006). El Plan Piloto de Cali 1950. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 10(1), 222-233. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/748/74831071018.pdf>
- Eusse-González, I. C., Henao-Albarracín, A. M., Jiménez-Pérez, N. & Garzón-Montenegro, J. B. (2020). *Atlas histórico de Cali. siglos XVIII-XXI*. Cali: Sello Editorial Ucatólica. Obtenido de https://www.academia.edu/45342201/Atlas_Hist%C3%B3rico_de_Cali_Siglos_XVIII_XXI
- Fonseca-González, J. A. (2009). Cartografía de Pasto 1800-2006. Corpus documental. *Revista de arquitectura*, 11, 57-67. Obtenido de <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/14991/1/RevArq11%20057%20JaiFon%20CarPas.pdf>
- Francel, A. (2013). *Cuatro décadas de arquitectura ibaguereña (1904-1940)*. Ibagué: Universidad de Ibagué.
- Francel, A. (2015). *Belén: una mujer, un barrio, una historia. Ibagué, 1920-1925*. Ibagué: Caza de Libros Editores. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/323916561_Belen_una_mujer_un_barrio_una_historia_Ibague_1920-1926
- Francel, A. (2015). Metodología y reflexiones para la reconstrucción de la historia urbana del barrio Belén de Ibagué (1921-1925). *V Simposio Colombiano de Historia Regional y Local HistoReLo* (págs. 1-13). Ibagué: Universidad Nacional de Colombia. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/332353240_METODOLOGIA_Y_REFLEXIONES_PARA_LA_RECONSTRUCCION_DE_LA_HISTORIA_URBANA_DEL_BARRIO_BELEN_DE_IBAGUE_1921-1925
- Francel, A. (2017). *El plan urbanístico Ibagué Futuro 1935*. Ibagué, Tolima, Colombia: Universidad del Tolima. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/323812143_El_Plan_Urbanistico_Ibague_Futuro_1935

- Francel, A. (2017). *Historia y patrimonio de la periferia interior de Ibagué*. Ibagué, Colombia: Premio de investigación en patrimonio. Alcaldía de Ibagué. Caza de libros editoriales. Plan municipal de estímulos. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/323812021_Historia_y_patrimonio_dela_periferia_interior_de_Ibague_History_and_heritage_of_the_inner_periphery_of_Ibague
- Francel, A. (junio de 2017). Kintsugi urbano en la avenida del ferrocarril. Ibagué, Colombia (1921-1970). *IX Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, 1-18. Obtenido de <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/108348>
- Francel, A. (2017). *Las huellas de San Jorge. Patrimonio y territorio*. Ibagué, Colombia: Universidad del Tolima. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/323812156_Las_huellas_de_san_Jorge_Patrimonio_y_territorio
- Francel, A. (09 de mar de 2017). Overlapping historical cartography as a method of morphological analysis and taking planning decisions. Ibagué, Colombia, 1935-2016. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)*, 9(2), 293-313. doi:DOI: 10.1590/2175-3369.009.002.AO10
- Francel, A. (2019). *Territorios cartográficos. Ibagué 1570-1931*. Ibagué: Universidad del Tolima.
- Francel, A. & Ojeda, J. A. (2016). Arqueología de la arquitectura en el Palacio de Justicia de Ibagué, Colombia, 2015-1918. *Arquitectura y Urbanismo, XXXVII*(2), 1-17. Obtenido de <http://rau.cujae.edu.cu/index.php/revistaau/article/view/466/438>
- Francel-Delgado, A. & Uribe-Kaffure, C. (agosto de 2021). The concept of monument in the map of 1942. Ibagué, Colombia. *Anais da Academia Brasileira de Ciências*, 93(4), 1-19. doi: 10.1590/0001-3765202120191454
- García-Ramos, A. (2018). *Desarrollo fase 1 parque ecologico para la paz, Ibagué*. Tolima. Ibagué: Departamento Nacional de Planeación. Obtenido de <https://cimpp.ibague.gov.co/wp-content/uploads/2018/07/2017730010030.pdf>
- Girardi, G. (Sept./Dec. de 2009). Mapas desejantes: una agenda para a Cartografia Geográfica. *Pro-Posições*, 20(3). doi:<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-73072009000300010>
- González-Calle, J. L. (2006). *De la ciudad al territorio. La configuración del espacio urbano en Ibagué 1886-1986*. Ibagué: Aquelarre.
- Guamán, T. (2012). El plano de una ciudad desigual La distribución espacial de la riqueza en la ciudad de Buenos Aires en 1839. *Quinto sol*, 16(1), 1-27.

- Guzmán, Á. I. (1987). *Poblamiento e historias urbanas del alto Magdalena. Tolima*. Bogotá: Fondo editorial de la Universidad Nacional de Colombia.
- Heredia, E. (1915). *La obra salesiana y el santuario del Carmen en Ibagué*. Ibagué: Talleres tipográficos salesianos.
- Hidalgo-Guerrero, A. (2008). El papel de la vivienda en la configuración urbana de las periferias: caso de Tunja-Colombia 1907-2007. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 1(1), 12-43. Obtenido de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/view/5481>
- Hidalgo-Guerrero, A. (2010). *Morfología y actores urbanos, formas de crecimiento en la periferia urbana. Caso Tunja, Boyacá 1908-2005*. (Tesis doctoral. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid). Madrid. Obtenido de <http://oa.upm.es/5963/>
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (1966). *Plan Piloto de Desarrollo Urbano de Ibagué*. Ibagué: Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Departamento de Catastro. Sección de Planeamiento Urbano.
- Jaramillo, R. L., Lenis-Ballesteros, C. & Vélez-Calle, A. (2010). *Catografías para el Bicentenario*. Medellín: Alcaldía de Medellín. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/330638683_Cartografias_para_el_Bicentenario
- Juaristi-Linacero, J. (1984). La teoría de la información en Geografía: aspectos introductorios. *Lurralde: Investigación y espacio*(7), 219-242. Obtenido de <http://www.ingea.org/lurralde/lurranet/lur07/07jua/jua07.htm>
- Lefebvre, H. (2017). *El derecho a la ciudad*. Madrid: Capitán Swing Libros.
- Leite-Trindade, I. & Dornelas-Câmara, A. (junio de 2014). El papel del movimiento “economía y humanismo” y de la SAGMACS en Brasil en la construcción de un nuevo método de proyectación urbana. *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*(VI), 1-11. Obtenido de http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/15965/054_BGT_Leite_Isabella.pdf?sequence=1
- Ley 9 de 1973. (14 de abril de 1973). *Por la cual se reviste al Presidente de la República de facultades extraordinarias para reorganizar el Sistema Nacional de Salud y el Ministerio de Salud Pública y se dictan otras disposiciones pertinentes*. Bogotá: Diario Oficial No. 33.877 de 28 de junio de 1973. Obtenido de https://docs.supersalud.gov.co/PortalWeb/Juridica/Leyes/L0009_73.pdf
- Lizmová, N. (2007). Análisis de mapas como un método de investigación de fenómenos naturales y socioeconómicos. *Revista Luna Azul*(24), 74-80. Obtenido de http://vip.ucaldas.edu.co/lunazul/downloads/Lunazul24_10.pdf

- Lucio, A., R. (1978). *Veinte años del Sena en Colombia 1957-1977*. Bogotá: Presencia. Obtenido de <https://villegaseditores.com/veinte-anos-del-sena-en-colombia-1974-1977>
- Martínez-Silva, C. (2003). Historia de la forma urbana de Ibagué. En *Compendio de historia de Ibagué*. Ibagué: Editorial Academia de Historia, Gobernación del Tolima, Alcaldía de Ibagué.
- Martínez-Silva, C. (18 de abril de 2016). *El plan piloto de Ibagué, 1966*. (A. Francel, Entrevistador) Ibagué, Tolima, Colombia.
- Meisel-Roca, A., Ramírez, M. T. & Jaramillo, J. (2014). Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el periodo 1920-1950. *Cuadernos de Historia Económica y Empresarial*(34), 51. Obtenido de http://www.banrep.gov.co/docum/Lectura_finanzas/pdf/chee_34.pdf
- Ministerio de Cultura. (31 de julio de 1998). Resolución 0799. *Por la cual se declara como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional tres (3) inmuebles localizados en Ibagué - Tolima y Puerto Colombia - Atlántico*. Bogotá.
- Ortega-Ricaurte, E. (1949). *Los inconquistables. La guerra de los Pijaos, 1602-1603*. Bogotá: Prensas del Ministerio de Educación Nacional.
- Ortega-Torres, J. J. (1941). *La obra salesiana en Colombia. Los primeros cincuenta años: 1890-1940*. Bogotá: Escuelas Gráficas Salesianas.
- Ortiz-Vidales, D. (2003). 1854, Ibagué, sede del gobierno nacional. En *Compendio de historia de Ibagué* (pág. Capítulo XII. Tomo I). Ibagué: Academia de Historia del Tolima. Gobernación del Tolima. Alcaldía de Ibagué.
- Patiño, V. M. (1990). Ferrocarril del Tolima. En V. M. Patiño, *Historia de la cultura material en la América equinoccial* (pp. Tomo III. Vías, transportes, comunicaciones. Capítulo VIII, parte II). Bogotá: Instituto Caro y Cuervo. Obtenido de http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/equinoccial_3_transportes/cap8c1.htm
- Ponce de León, M. & Paz, M. M. (1865). *Atlas de los Estados Unidos de Colombia, Antigua Nueva Granada, que comprende las cartas jeográficas de los Estados en que está dividida la República*. París: Tipografía i litografía de Renou i Maulde. Recuperado el 2 de 07 de 2018, de https://commons.wikimedia.org/wiki/Atlas_de_los_Estados_Unidos_de_Colombia_1865
- Presidencia de la República. (18 de diciembre de 1974). Decreto 2811 de 1974. *Por el cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente*. Bogotá, Colombia. Obtenido de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/decreto_2811_1974.html

- Presidencia de la República de Colombia. (14 de Diciembre de 1973). Decreto 2605 de 1973. *Por los cuales se abren unos créditos adicionales en el presupuesto de rentas e ingresos y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal de 1973*. Bogotá: Diario Oficial. Año XCVIII. N. 34006. 24, enero, 1974. Pág. 8. Obtenido de [http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.d11/Decretos/1472033?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.d11/Decretos/1472033?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0)
- Presidencia de la República. Comité Nacional de Planeación. (1958). *Misión de Economía y Humanismo. Estudio sobre las condiciones del desarrollo de Colombia* (Vols. I, II). Bogotá: Aedita-Cromos.
- Ramírez, D. (2003). *Compendio de historia de Ibagué*. Ibagué: Academia de Historia del Tolima, Alcaldía de Ibagué.
- Ratajski, L. (1977). The research structure of theoretical cartography. *Cartographica: The International Journal for Geographic Information and Geovisualization*, 14(1), 46-57. Obtenido de <http://www.utpjournals.press/doi/abs/10.3138/P2Q9-616W-0444-0Q34>
- Redacción El Nuevo Día. (30 de marzo de 2015). No habrá agua pa' tanta gente. *El Nuevo Día*. Obtenido de <http://www.elnuevodia.com.co/nuevodia/tolima/ibague/252361-no-habra-agua-pa-tanta-gente>
- Redacción El Tiempo. (14 de octubre de 1994). Crecimiento que hace historia. *El Tiempo*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-233699>
- Redacción El Tiempo. (16 de enero de 2004). Cinema Metropól se Moderniza. *El Tiempo*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1553403>
- Rubio, D., Moreno-Robinson, P., Rodríguez-Pérez, B., Carretero, A., Palau, A. M., Labrador, G., . . . Villareal, M. E. (2016). Evolución Histórica de la Huella Urbana de Neiva. En D. Rubio, P. Moreno-Robinson, B. Rodríguez-Pérez, & A. Carretero, *Estudios Base para la ciudad de Neiva, Colombia. Estudio de crecimiento urbano* (pp. 32-54). Neiva: Idom - Findeter. Obtenido de <http://turismo.huila.gov.co/storage/app/uploads/public/5c4/73c/30e/5c473c30ec884653777007.pdf>
- Sánchez-Martínez, M. E. (2010). La visión de la Ciudad de México en el Plano Oficial de 1900. *Anuario de Espacios Urbanos, Historia, Cultura y Diseño*(17), 207-238. Obtenido de <http://espaciosurbanos.azc.uam.mx/index.php/principal/article/view/99>
- Schimalski, M. B. (2001). *Monorestituição: uma metodologia para geração rápida de mapeamento urbano digital a baixo custo*. Curitiba, Brasil: Universidad do Paraná. Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Ciências Geodésicas, Curso de Pós-Graduação em Ciências Geodésicas, Setor de Ciências da Terra,. Obtenido de <https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/43777>

- Segovia-Salas, R. (noviembre de 2001). Atlas histórico de Cartagena de Indias: Paso a paso, la construcción civil, militar y religiosa de la ciudad. *Credencial Historia*(143). Obtenido de <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-143/atlas-historico-de-cartagena-de-indias>
- Sociedad Industrial de Ingeniería y Construcciones [SIDEICO] S.A. (1935). *Informe sobre el plano de Ibagué, levantado en catálogo de arrendatarios de ejidos, áreas de lotes, etc.,*. Ibagué: Honorable Concejo Municipal de Ibagué.
- Strabucchi, W., Vicuña, M., Hidalgo, G. & Rosas, J. (2013). El plano detallado de Santiago de Alejandro Bertrand (1889-1890). *ARQ (Santiago)*(85), 66-81. doi:10.4067/S0717-69962013000300011
- Taylor, R., Rinne, K. & Kostof, S. (2016). *Rome. An Urban History from Antiquity to the Present*. New York: Cambridge University Press.
- Terminal de Transportes de Ibagué. (2019). *Historia del Terminal de Transportes de Ibagué*. Obtenido de <https://terminalibague.com/inicio/acerca-de/historia/>
- Valencia-Gutiérrez, A. (2015). *La invención de la desmemoria: El juicio político contra el general Gustavo Rojas Pinilla en el Congreso de Colombia (1958-1959)*. Cali, Colombia: Programa Editorial de la Universidad del Valle. Obtenido de [https://books.google.com.co/books?id=TrNJDwAAQBAJ&pg=PT162&lp-g=PT162&dq=Servicio+Nacional+de+Asistencia+Social+\(SAS\),+Francisco+Ruiz+Jaramillo+1958&source=bl&ots=h5k0FhpAJ_&sig=AC-fU3U02U7G5QUz8xYmWxZKQT4tKU-2hacw&hl=es&sa=X&ved=2ahUKewja2qb76OHjAhUFnFkKHa9](https://books.google.com.co/books?id=TrNJDwAAQBAJ&pg=PT162&lp-g=PT162&dq=Servicio+Nacional+de+Asistencia+Social+(SAS),+Francisco+Ruiz+Jaramillo+1958&source=bl&ots=h5k0FhpAJ_&sig=AC-fU3U02U7G5QUz8xYmWxZKQT4tKU-2hacw&hl=es&sa=X&ved=2ahUKewja2qb76OHjAhUFnFkKHa9)
- Whitfield, P. (2005). *Cities of the World: A History in Maps*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Whitfield, P. (2007). *London: A Life in Maps*. London: The British Library.

La tradición cartográfica es un área de estudio que permite comprender tanto las características de un territorio como la solución de los problemas gráficos y conceptuales que abordan los cartógrafos. Estas narrativas son instrumentos de poder mediante los cuales se planea la disposición del espacio urbano en beneficio de diversos intereses. En el caso de Ibagué existen cuatro momentos fundamentales de generación cartográfica en torno a modelos de ordenamiento territorial en 1935, 1966, 2000 y 2014. Sin embargo, en los intervalos se han generado enfoques patrimoniales (1942), humanistas (1958), restituciones cartográficas sobre la colonia (1987), aproximaciones a modelos de inversión económica (1970-1972) y propuestas turísticas (1999, 2002). Su presentación y análisis se aborda a través de una metodología histórica que atiende al concepto de la cartología, con lo cual procura un aporte para que las decisiones futuras incorporen la sensatez con las dinámicas históricas de Ibagué.

ISBN: 978-628-7537-43-9



Universidad
del Tolima



ACREDITADA
DE ALTA CALIDAD

¡Construimos la universidad que soñamos!