

La cartografía histórica de Cali

José Benito Garzón Montenegro, PhD.¹

Presentación

La historia de la ciudad se ha constituido como un dominio interdisciplinar donde los horizontes de investigación, las metodologías y las fuentes varían según las lecturas que se hagan de los distintos fenómenos. En este marco general, resulta fundamental el análisis espacial, ya que permite conocer los espacios y su organización, no sólo localizar la ciudad, sino también determinar su evolución, organización y extensión a manera de mutación en el tiempo. Ese análisis espacial tan importante para los investigadores de la ciudad, tiene como una de las fuentes más importante la cartografía², la cual, bajo el tratamiento apropiado, puede ofrecer una cantidad considerable de aprendizajes. De esta manera, la traducción gráfica de la mutación del cuerpo urbano, entendido como un espacio de desarrollo, organización y planificación, reside entonces en el plano, representación a la vez territorial y geográfica.

La investigación sobre la ciudad de Santiago de Cali presenta un gran desafío, ya sea que se le mire desde la arquitectura, la geografía, la demografía o demás ciencias sociales. Siendo una de las ciudades más antiguas e importantes del suroccidente colombiano, Cali cuenta con una documentación cartográfica en gran medida desconocida pese a tratarse de una fuente de información fundamental para entender su configuración.³ Estos documentos hacen parte de uno de tantos registros del proceso histórico de este espacio habitado y modificado en la dinámica incesante, producto de las relaciones humanas.

En ese sentido el Atlas histórico de Cali es una contribución, a manera de un primer balance y catálogo de la cartografía de conjunto de Cali existente desde el siglo XVIII hasta el siglo XXI, la cual se encuentra principalmente en entidades como Planeación Municipal, Archivo Histórico de Cali, Biblioteca Mario Carvajal y Centro de Investigaciones Territorio, Construcción y Espacio CITCE de la Universidad del Valle. El tipo de cartografía que recopila constituye una huella de la forma y las tensiones en el crecimiento de la ciudad, las variaciones en su extensión, es decir, el rastro de un espacio que se transforma fruto de fenómenos económicos, políticos, culturales y sociales que lo estructuran y lo determinan en su evolución. En este sentido, el plano simboliza el espacio geográfico y muchas veces

¹ Decano Facultad de Educación (Unicatólica); Investigador (Univalle). Historiador y Magíster en Historia (Colombia). Doctor en Historia (Francia)

² La cartografía es entendida como la disciplina que desarrolla los conceptos y las técnicas que permiten la elaboración y el análisis de las representaciones de la tierra y sus diferentes partes (IGAC, 1998),

³ De ahí el esfuerzo tan importante por realizar un Atlas de la ciudad, con el fin de responder a una necesidad apremiante de evidenciar, organizar y sistematizar un conjunto disperso de información cartográfica. Se le da el nombre de Atlas por tratarse de una colección sistemática de cartografía de la ciudad, que incluye planos y aerofotografías

dibuja también o traza la configuración de su territorio; es decir, crea el territorio, así como representa su espacio. El plano se constituye entonces como una fuente de investigación que es la vez representación de una organización, de una estructura y de una dinámica, que no es otra que la de una ciudad que crece, cuyo centro se abre a nuevas ocupaciones, periferias y zonas de contacto como una respuesta a fenómenos de carácter socio-económico, o a nuevas relaciones en las que se expresa una lógica social. Además, es el instrumento a través del cual se plasman anhelos, se proyectan nuevos principios urbanísticos, se planifica e imagina la ciudad.

Dicho Atlas busca dejar el camino abierto para el surgimiento de nuevas preguntas y renovar antiguas respecto a las dinámicas o mutaciones espacio-temporales de la ciudad. Cuenta con la certeza de que la documentación recopilada es rica en información, no sólo sobre la forma urbana que fue adquiriendo Cali, sino también sobre los distintos procedimientos gráficos utilizados, la calidad visual, las convenciones y la información espacial escogida para ser representada. Además de ofrecerle muchas posibilidades al investigador, este tipo de documentación tiene un gran potencial como recurso didáctico y pedagógico que debe ser aprovechado en la enseñanza sobre la historia de la ciudad a largo plazo. De igual manera, se trata de una primera fase de un proyecto que debe complementarse en el tiempo para reunir mucha de la información que reposa en las planotecas de distintas entidades e instituciones, información aún dispersa, y algunas en estado crítico de conservación.

Las fases que condujeron a la elaboración del Atlas Histórico de Cali se pueden indicar de la siguiente manera: En primer lugar, una vez decidida la utilidad y el interés científico de realizar la recopilación de la documentación cartográfica del conjunto de la ciudad de Cali, se inició el trabajo de revisión y selección de planos y aerofotografías en las distintas colecciones de la ciudad. En segundo lugar, se organizó, se registró la documentación identificada y se inició el diligenciamiento de una ficha catalográfica en la que se incluyeron aspectos archivísticos, topográficos, descripción técnica y de contenido del material, lo cual supuso una ardua tarea de revisión, análisis documental, gráfico y bibliográfico. Tercero, se digitalizó el material cartográfico de manera que éste quedara de fácil acceso y disponibilidad, no sólo para los fines de esta publicación, sino para poder ser dispuesta en las bases de datos y portales de las entidades que apoyaron el desarrollo del proyecto, además de facilitar los futuros usos que puede tener en el ámbito de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC).

Ahora bien, es importante recalcar que un mapa, un plano es, ante todo, un registro, una memoria que sintetiza aquello que de una región o de una ciudad, o de un fragmento de ellas merece, en la mente de su autor, una identificación gráfica. Este sirve a todos los que necesitan buscar o constatar un evento espacial, geográfico, que se socializa y orienta sobre su temporalidad y sobre su lugar en el planeta. Si bien existen mapas para cualquier tipo de

actividad y desde muy diversas perspectivas disciplinares⁴, interesan para el estudio de la historia del desarrollo urbano de una ciudad aquellos que sirven de constancia del estado del proceso en el momento de su elaboración. La cartografía incluye una variedad de documentos que buscan capturar en un soporte finito (el área de un papel o la pantalla de un computador) un área de grandes dimensiones. Estos documentos, bien sean croquis, planos, mapas, fotografías aéreas o satelitales, han resuelto, en diferentes grados, problemas recurrentes como la proporción, la veracidad y la orientación. Usar una escala de conversión para reducir en el dibujo el tamaño de un territorio, abstraer con precisión a través de trazos y símbolos formas concretas (construcciones, cuerpos de agua o relieves) y fijar la referencia de la localización para entender las relaciones del espacio representado con su entorno, hacen parte de estos procesos. A lo largo de la historia de las representaciones cartográficas se ha hecho uso de diversos recursos para resolver estos aspectos. Los más remotos dependían de la altura y la localización del observador y del uso de la perspectiva para obtener una imagen de la ciudad (Kagan, 2000), mientras que en la actualidad se pueden encontrar robustos sistemas de información geográfica a partir del uso de fotografías sobre terreno y aéreas e imágenes satelitales.

Analizar la producción cartográfica relacionada con la ciudad de Cali en su devenir histórico sigue siendo un reto, para lo cual es indispensable describir los tipos de producción cartográfica, los hitos o periodos históricos que las engloban, así como las técnicas a las que se recurrió para concretar dicha producción. De igual forma, es necesario indicar la relación que dicha producción cartográfica comportó con el sentido y representación del ordenamiento territorial en la ciudad de Cali. He aquí un acercamiento a esta importante pretensión.

1. Tipos de producción cartográfica sobre Cali, en relación con los hitos o periodos históricos que las engloban

En una revisión de la historia de la cartografía en Colombia, referida en particular a los mapas que representan la totalidad del territorio nacional a partir de la instauración de la República en la primera mitad del siglo XIX, se reconocen de manera clara las transformaciones contundentes de su configuración. Esto se puede ver en particular en el establecimiento de sus límites en un proceso que finaliza en el siglo XX con la guerra contra Perú, con la que disminuye drásticamente el área amazónica, y lo que se sumó a la separación de Panamá.

Una importante colección de mapas que empiezan con el de Castilla del Oro -impreso a inicios del siglo XVII con datos de mediados del XVI, que incluye territorios desde el Darién en el borde occidental hasta Venezuela en el oriental, con Bogotá en el centro sur y Cartago hacia el sur- y culminan con el mapa oficial de 1932, demuestra la transformación constante del territorio soberano. El mayor número de versiones cartográficas oficiales, con notables

⁴ Como lo señala el DRAE, en Biología el verbo mapear (hacer mapas) significa localizar y representar gráficamente la distribución relativa de las partes de un todo; como los genes en los cromosomas.

cambios de extensión del territorio, corresponde al siglo XIX, siglo de las independencias criollas en el que las guerras locales van a la par de constituciones políticas con divisiones político-administrativas diferentes⁵. A partir de los trabajos de la Comisión Corográfica, dirigida por Agustín Codazzi, impulsada por Tomás Cipriano de Mosquera e implementada por el gobierno de José Hilario López, se establecen las bases definitivas para la construcción de una cartografía amplia y multidisciplinaria con fundamentación científica que ofrecerá, a partir de entonces, los registros básicos y necesarios para el impulso del desarrollo de una nación moderna.

La escasa producción cartográfica referida a ciudades colombianas de fundación hispánica es una expresión del desarrollo económico y cultural del país a lo largo del período colonial. Para Cali no se han localizado más que los documentos con los cuales se asigna el título de ciudad “muy noble y muy leal”, acompañada de su escudo de armas en 1559. Así mismo, se encuentra una referencia cartográfica, que data de alrededor de 1790, en la cual se aprecian los principales centros poblados de la época, incluida la ciudad de Cali. Habrá que dar un salto para que en al inicio del siglo XX reaparezca lentamente la producción cartográfica local.

Hay que considerar como el primer mapa de Cali el escudo de armas otorgado por Real Cédula de la Corona española en 1559, cuya descripción textual reza lo siguiente en uno de sus apartes:

“... un escudo que dentro del tenga siete mogotes de color de tierra; que el de en medio sea más alto que los otros, y a la mano derecha de la parte de abajo esté una ciudad de oro entre dos ríos y árboles verdes, y en lo bajo del dicho escudo esté un puerto de mar con una nao, surta a la boca del dicho río, que sale del dicho mogote y entra en la mar, y con otras naos el dicho (río) arriba, con unas canoas con sus remos en unas aguas azules y blancas, según que aquí va pintado y figurado en un escudo tal como este” (Alcaldía de Santiago de Cali, 1986).

Algunos estudiosos de la historia local señalan un error en el texto real; sin embargo, tanto la descripción como el dibujo corresponden a lo que por esos años era posible en el ejercicio cartográfico, lo que coincide con aquello de que un mapa responde a la voluntad de quien lo ordena y a la interpretación del cartógrafo que lo dibuja. Así se relata y se proyecta un sueño.

Atribuir a la Corte que la inclusión de “...un puerto de mar con una nao, surta a la boca del dicho río, que sale del dicho mogote y entra en la mar, y con otras naos el dicho (río) arriba, con unas canoas con sus remos en unas aguas azules y blancas...” es un error que se cometió por cuanto no tenían conocimiento directo de las condiciones geográficas de la ciudad y su relación con el océano Pacífico. Lo anterior puede surgir de una interpretación prosaica del

⁵ El Atlas de Colombia de 1889, impreso en París, con cartografía de Manuel María Paz y texto histórico de Felipe Pérez, ambos basados en los trabajos de la Comisión Corográfica, es el punto de partida de la historia moderna de la cartografía en el país. Disponible en <http://babel.banrepcultural.org/cdm/ref/collection/p17054coll10/id/3051>

hecho escrito y dibujado. Más bien puede recordarse que uno de los argumentos que pesaba en la solicitud del reconocimiento y concesión del escudo de armas era justamente la proximidad de la villa con el océano. La relación de Cali con la bahía de Buenaventura era considerada como una ventaja inigualable y comparable a la de Lima con El Callao. Sólo faltaba que en España aceptaran el discurso, que siempre fue un sueño de comarca para conceder la licencia histórica.

Otra referencia de Cali en un mapa se encuentra en el documento cartográfico de 1570, de autor desconocido, denominado *Traza Geographica de lo contenido en los tres brazos que cerca de la equinoccial hace la cordillera de las Sierras que continúa desde el estrecho de Magallanes*. El documento, recopilado en el *Atlas de mapas antiguos de Colombia. Siglos XVI a XIX* (Acevedo, 1997, p. 46), muestra lo que para ese momento se entendía era el recorrido de los ríos Cauca y Magdalena, desde sus nacimientos hasta el Océano Atlántico, y la localización de las poblaciones españolas en estas dos grandes cuencas. Desde esta época hasta nuestros días hay para la ciudad un acervo cartográfico que resulta valioso y necesario para entender la historia y los rumbos posibles de este fenómeno urbano. Su valor documental no sólo está en la posibilidad de observar una descripción de la realidad física urbana, sino en que constituye, también, una fuente para develar los discursos explícitos u ocultos sobre lo urbano e interpretar con más elementos los procesos que se han desarrollado en el territorio (Collado et al, 2013).

Es oportuno recordar que Francisco Mosquera de Figueroa, gobernador de Popayán en 1564, cinco años después de obtenido el escudo de armas, ordenó la construcción de un camino al mar desde Cali. La cadena de intentos por concretar ese proyecto sólo se hizo realidad el 1 de enero de 1915 con el Ferrocarril del Pacífico; sin embargo, la relación que de manera casi poética describe la carta de marras persistió a lo largo de 351 años. Este es un caso de continuidad histórica entre lo formulado en un mapa de deseos y la dinámica de una región a lo largo de la historia territorial.

El segundo mapa, el de 1790, es una verdadera pintura a color que muestra a la ciudad inmersa en un paisaje enmarcado por montañas, los Farallones de Cali, de donde caen ríos que entregan sus aguas a otro mayor que, entre bosques tropicales, recorre el cuadro a todo lo largo de su parte inferior. En la parte alta de la ciudad, recostada a las montañas, en una loma occidental, preside la escena la capilla de San Antonio, erigida en 1749.

Visto como un relato, para tomar la idea de Ítalo Calvino, el mapa cuenta que el río mayor de todos avanza horizontal desde un margen vertical al otro, delimitando un territorio de selva de otro urbano, en el centro del paisaje donde se narra la ciudad. Una plaza desde donde se extiende la cuadrícula fundacional, el orden definitivo que establece el trazado, resume la concepción de ciudad hispánica.

Quien conoce a Cali, al revisar este mapa del siglo XVIII lee que el río horizontal es el Cauca que fluye de sur a norte. Por lo tanto, a la izquierda está el sur de la comarca y a la derecha el norte. El documento ilustra un área amplia del valle geográfico del río Cauca en el siglo

XVIII, desde Caloto hasta el límite norte de la jurisdicción de Buga, en el siglo XVIII⁶. La representación del territorio es más cercana al lenguaje pictórico y se aleja de la exactitud de los mapas contemporáneos. Sin embargo, logra expresar la jerarquía de los centros poblados y las relaciones de localización y distancia entre estos, a partir de los tamaños diferenciados de los conjuntos poblacionales. También describe los ríos, los caminos y la exuberancia de la geografía de las dos cordilleras que conforman el valle y de los afluentes que desde sus alturas llegan a la zona plana. En el mapa, Cali es la población más sobresaliente del sistema urbano regional del valle alto del río Cauca. Esta información no la da el mapa, la asume quien ve la ciudad y revisa el dibujo. Se puede asumir que, a partir de este trabajo cartográfico, todos los mapas y planos de la ciudad estuvieron orientados con el norte hacia la derecha en un papel siempre de dominante horizontal. A partir del año 2000 bajo la primera versión del Plan de Ordenamiento Territorial, el mapa de Cali, ahora Plano de Cali, se dibujó con el norte hacia arriba, ahora de dominante vertical.

No es difícil concluir de la visita al mapa que, para una ciudad que tenía tal extensión tras doscientos cincuenta y seis años de fundada, sus habitantes tuvieran una representación mental o una imagen que para ellos no demandaba dibujo alguno sobre papel. Bastaba la mirada rutinaria para que sus dirigentes y administradores designasen cualquier acción, obras y mantenimiento en función del desarrollo de la población. No hacían falta mapas para el control urbano.

Hay una poderosa razón histórica que explica el sentido de por qué no había ningún desarrollo de cartografía urbana en Colombia antes de finalizar el siglo XIX. Después de las guerras de independencia, roto el yugo de los poderes monárquicos, las nuevas naciones necesitaban construir una imagen que partiera del reconocimiento detallado y total de su territorio. Para el caso de Colombia el punto de quiebre y el despegue definitivo se da a partir de la contratación de Agustín Codazzi como director de la Comisión Corográfica. Los mapas territoriales fueron por lo tanto la prioridad, mientras que la elaboración de mapas urbanos debió esperar a que hubiera espacio y recursos para iniciar una actividad más continua ligada al desarrollo de la administración urbana. El Plano de Bogotá fechado en 1889 elaborado por Manuel María Paz, a partir de datos de Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica, parece abrir el camino para que otras ciudades asumieran progresivamente la tarea.

El plano de Cali de 1882-84, transcrito por Mario de Caicedo en 1945, puede considerarse como aquel que inaugura el registro completo del área urbana municipal. A medida que avanza el siglo XIX y se acerca el XX, la cartografía urbana se va haciendo más necesaria para atender asuntos administrativos inaplazables como el registro catastral que se convertirá en el instrumento vital para el manejo fiscal, cada vez más dependiente de los impuestos prediales.

⁶ Actualmente este límite, dado por la Quebrada La Honda, corresponde al que hay entre los municipios de Zarzal y La Victoria (OSSO, 2002).

Pero entrado el siglo XX es necesario constatar que, de las tres ciudades más destacadas del país, por el volumen de población y el aporte económico, es quizá Cali la que evidencia la menor producción de planimetrías (Cuellar y Mejía, 2007; Jaramillo et al, 2010 y Segovia, 2001), al menos hasta la primera década del siglo XX. Hay pocas referencias sobre las razones de esta reducida producción cartográfica; sin embargo, se podría considerar que dada la racionalidad económica vigente desde la Colonia hasta finales del siglo XIX y ante el autoabastecimiento de las haciendas que la rodeaban, Cali fue una ciudad marginal (Vásquez, 2001) con pocos procesos urbanos relevantes que demandaran la elaboración de un plano. También es probable que su emplazamiento en una zona plana, con condiciones propicias para la urbanización, haya contribuido a una reducida demanda por producir modelos gráficos del territorio⁷. Los vacíos del material planimétrico, ya sea porque no se realizó o por pérdida, invitan a reflexionar sobre las razones, los rasgos y el contexto en los que se produjeron los documentos existentes y sobre los procesos de planificación que los requirieron.

El Atlas Histórico de Cali está compuesto por 71 planos y nueve fotografías aéreas análogas y digitales. Como se advirtió anteriormente, se consolidó a partir de la consulta de las colecciones cartográficas del Archivo General de la Nación (AGN), el Archivo Histórico de Cali (AHC), la planoteca del Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM), las mapotecas de la Biblioteca Mario Carvajal (BMC) y el Centro de Investigaciones Territorio, Construcción y Espacio (CITCE), ambos de la Universidad del Valle, la planoteca de las Empresas Municipales de Cali (EMCALI) y los centros de documentación de la Red de Bibliotecas del Banco de República en Cali y la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC).

La información recopilada en el atlas ofrece una mirada del curso de la cartografía existente para Cali. Con ella es posible indagar por la manera como se resolvieron los problemas de la representación urbana, mediante la confluencia de las técnicas de producción y de los proyectos e iniciativas que demandaron su elaboración. Para las labores de búsqueda, selección y descripción se precisaron los siguientes criterios:

- Planos base de conjunto que permitan apreciar el contorno de la ciudad, las tramas urbanas y los trazados viales. Incluye planimetrías que se centran en la representación de la ciudad, pero también algunas que la ubican en un territorio más amplio, ofreciendo con ello pistas para la comprensión de las relaciones internas y externas del tejido urbano.
- Planos que, conservando el criterio anterior, además tuviesen atributos relacionados con la planificación como, por ejemplo, la definición del perímetro urbano, la zonificación del área urbana o la localización de la infraestructura y el equipamiento colectivo. Incluye documentos cartográficos que hacen parte de proyectos emblemáticos en la planeación de la ciudad como el Plan Piloto de 1950, el Plan General

⁷ Estas condiciones cambiarán a mediados del siglo XX con el crecimiento de la ciudad hacia las laderas occidentales y las zonas inundables del río Cauca.

de Desarrollo (PGD) de 1969 y el Plan Integral de Desarrollo Urbano (PIDECA) de 1979. Este criterio también fue fundamental para la selección de los documentos a partir de la década de 1960, cuando se evidencia un claro incremento de la producción cartográfica para la ciudad.

- Planos que introduzcan nuevas tecnologías en la producción cartográfica. Es el caso de las aerofotografías y las recientes imágenes satelitales. Si bien muchas de estas derivan o son insumos para planos, ellas son un documento cartográfico en sí mismas.

En este sentido, se incluyeron todos los planos identificados y disponibles en las colecciones de las unidades de información consultadas que datan de antes de la década de 1970 y, a partir de esta década, se realizó una selección. Como balance general, el atlas está constituido por un mapa del siglo XVIII, 68 planos del siglo XX, dos del siglo XXI (2007 y 2009), y nueve fotografías aéreas de los años 1942, 1943, 1957, 1961, 1967, 1972, 1976, 1998 y 2009⁸.

Los 70 planos restantes y las fotografías aéreas se produjeron en el periodo 1912 – 2009, lo que significa que hay una brecha de poco más de un siglo en la que no se identificaron documentos cartográficos para la ciudad. La cantidad de planos y fotografías aéreas se ilustra por década en la Figura 1. En la década de 1910 hay dos planos producidos por el Ferrocarril del Pacífico (1912 y 1914) y otro elaborado en el marco del Censo Nacional de 1912. Para la década de 1920 no se identificaron documentos y en la de 1930 hay tres planos de diferente procedencia. En 1940 se observa un incremento y diversificación de los documentos cartográficos: para 1942 y 1943 se encuentran las primeras aerofotografías y cuatro planos de gran formato producidos desde diferentes oficinas del gobierno municipal, encargadas de producir un “plano de la ciudad”; en 1945 se publicó un plano con la representación de la ciudad en 1882⁹ y en 1946 un plano base oficial elaborado a partir de ortoimágenes por el Instituto Geográfico Catastral y Militar, hoy Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC).

En la década de 1940 se desarrolló el plan urbano y de ensanche *Cali futura*, elaborado por el arquitecto y urbanista vienés Karl Brunner entre 1944 y 1946 (Hofer, 2003). El proyecto se puede considerar como una de las primeras experiencias sistemáticas de planificación urbana en Cali, en el que también se diseñaron barrios con novedosos trazados urbanos que contrastan con la cuadrícula tradicional. No obstante su relevancia, no se encontró ningún plano de conjunto que pudiera atribuirse con certeza a este proyecto¹⁰. Solo se

⁸ Si bien, en algunos archivos de fotógrafos como Alberto Lenis (Lenis Burchkardt, 1920 - 1980) se encuentran fotografías aéreas de las primeras décadas del siglo XX, solo hasta 1942 se tiene registro para Cali de una aerofotografía controlada, realizada, en este caso, por el Instituto Geográfico Catastral y Militar. Esta constituye un hito en la producción de la cartografía de Cali, si se tiene en cuenta la considerable exactitud de estas imágenes y su utilidad para la elaboración de planos más precisos.

⁹ Para la ubicación del plano se tuvo en cuenta la fecha de publicación porque, si bien, se trata de una restitución del área urbana de finales del siglo XIX, en el documento se observan hechos urbanos de las primeras décadas del siglo XX.

¹⁰ Esto constata lo expresado por Andreas Hofer sobre la desaparición de los planos de este proyecto (2003, p. 167).

hallaron en el AHC algunos planos de los barrios diseñados: Urbanización Miraflores (AHC, 1949) y Urbanización Santa Isabel (AHC, 1954).

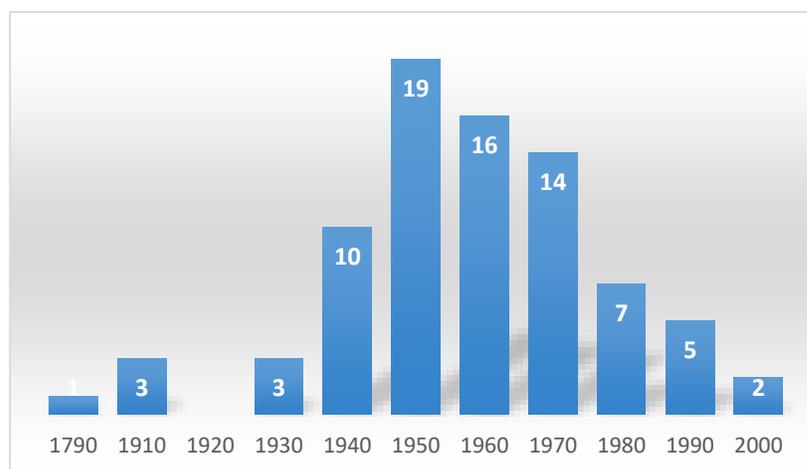


Figura 1: Conformación de la colección por décadas, 1790 - 2000.

Fuente: elaboración propia, a partir de los datos del atlas.

Entre los planos y las aerofotografías recopiladas en la segunda mitad del siglo XX la mayor cantidad se encuentra en el periodo 1950 – 1970, lo que corresponde a los criterios de identificación y de selección de los documentos para el atlas. Esto también se relaciona con las características de la producción cartográfica, que responden a los cambios de enfoques en la planificación urbana y al proceso de crecimiento de la ciudad. Entre estas décadas se evidencia un esfuerzo por una planificación global de la urbe, mientras que en la actualidad ello se combina con modalidades de planeación más sectoriales. En las últimas décadas el crecimiento físico de la ciudad es menor, en comparación con la acelerada urbanización entre los años 1950 y 1980. Ambos aspectos, junto con las tecnologías digitales, convergen en la necesidad actual de producir menos planos base de conjunto y más planos temáticos y sectoriales.

El crecimiento acelerado de Cali desde la década de 1950, con la intensificación de los desplazamientos de la población rural a las ciudades, significó retos y encrucijadas para el ordenamiento del territorio. En relación con los procesos urbanos de estos años, la Alcaldía Municipal contrató en 1950 a los arquitectos José Luis Sert y Paul Lester Wiener para el diseño del *Plan Piloto de Cali* (PPC). En la época se estaban desarrollando importantes debates sobre la modernización de las ciudades colombianas (Espinosa, 2012) y entre 1947 y 1950 Le Corbusier había diseñado el Plan regulador para Bogotá (PRB) con la participación de los arquitectos Sert y Wiener, quienes también hicieron parte de las propuestas de planificación urbana de Medellín y Tumaco. Del PPC se hallaron dos planos en papel en la mapoteca de la BMC de la Universidad del Valle y la planoteca del DAPM y, gracias a los trabajos desarrollados por una funcionaria de la administración municipal (María Teresa Alarcón) y varios investigadores (León Darío Espinoza, Erick Abdel Figueroa y Andrés Landinez), se recuperaron cinco planos en formato digital.

Los planos seleccionados a partir de la década de 1960 fueron realizados, en su mayoría, por la unidad que correspondía al actual DAPM. Antes de esta década diferentes instituciones públicas y privadas diseñaron cartografía urbana para Cali, hasta que gradualmente esa función se fue concentrando en la oficina de Planeación. La existencia de varios planos por cada año y el diseño del Plan General de Desarrollo (PGD) en 1969 y del Plan Integral de Desarrollo de Cali (PIDECA) en 1979, pueden dar cuenta del fortalecimiento de las prácticas de planificación en la ciudad. Otro aspecto relacionado, que también se recopila en el atlas, son dos series de planos de formato pequeño que sugieren líneas de tiempo sobre el crecimiento físico de Cali, la primera para el periodo 1536 – 1968 (ocho planos) y la segunda para el periodo 1885 - 1952 (siete planos). La primera serie hizo parte de los estudios del PGD de 1969, mientras que de la segunda serie no se tiene conocimiento del propósito de su elaboración.

El balance de las entidades productoras de cartografía indica que 29 de los 69 documentos de los siglos XX y XXI (36%) fueron elaborados directamente por el DAPM, entre 1948 y 2009. Las otras entidades públicas que también produjeron material cartográfico fueron Emcali (planos de 1937, 1951, 1980 y 1995), el Departamento Administrativo de Control Físico Municipal (planos de 1991 y 1994) y la Oficina de Turismo del Valle del Cauca (planos de 1957 y 2007). Vale la pena destacar que los planos elaborados por Emcali estuvieron relacionados con la construcción y la administración de la infraestructura de los servicios públicos domiciliarios. Su producción incluye uno de los primeros planos de la ciudad, realizado en 1937 con el objetivo de localizar el nuevo acueducto a presión que reemplazaría el ya existente en el barrio San Antonio. Los otros dos planos fueron producidos en 1951 y en 1980. Este último fue elaborado para Emcali por la empresa Sadec S.A. y está conformado por 151 planchas que contienen una completa información predial de la ciudad.

Entre las entidades del orden nacional, el IGAC tiene un papel relevante por su función de generar la cartografía base oficial del país. Esto ha sido fundamental para guiar el proceso de construcción de las representaciones planimétricas urbanas, especialmente en los inicios de los procesos de planificación en Cali en la década de 1940. Del IGAC se incluyen en el atlas seis planos producidos en 1946, 1958, 1966, 1968 y dos en 1970 y cuatro aerofotografías, las de 1942, 1943, 1957 y 1961.

Varias son las personas y entidades privadas que produjeron cartografía para la ciudad, principalmente entre las décadas de 1930 y 1960. En los años 1937 y 1945 el Sr. Mario de Caicedo elaboró dos planos que donó al Concejo Municipal. El primero presenta con detalle los elementos naturales del territorio rural y urbano del municipio y el segundo es una representación de Cali a finales del siglo XIX. Las otras organizaciones privadas fueron Editorial Mercurio (1942), Town Planning Associates (1950), R. J. Tipton y Asociados de Colombia, Ltda. Ingenieros (1954), Carvajal & Cía. Ltda. (1958, 1960, 1962 y 1971) y Cartur S.A. (1995). Cinco planos no disponen de datos precisos sobre su elaboración, lo que constituye otra de las vetas de investigación que deja abierta esta publicación.

2. Relación de la producción cartográfica con el sentido y representación del ordenamiento territorial en la ciudad de Cali

En general, los procesos de ordenamiento territorial son realidades complejas, más aún si se trata de densos conglomerados poblacionales presentes en un espacio relativamente reducido. De allí que los retos para las ciudades estén atravesados por su organización social y productiva, que les permita sentar las bases para garantizar a toda la población niveles de vida digna y de bienestar. En Cali, por ejemplo, esta situación se torna más densa al reconocerla como un espacio de mestizaje, producto de las distintas conformaciones étnicas aportadas tanto por los caleños nacidos en la propia ciudad, como por aquellos provenientes de otras ciudades y regiones, luego de varios ciclos de trashumancias, unos más violentos que otros.

El ordenamiento territorial de Colombia, a similitud del resto de Hispanoamérica, ha sido el resultado de una dinámica vertiginosa iniciada a finales del siglo XIX, tras diferentes disposiciones de carácter político y económico que afectaron, principalmente, a los centros poblados que buscaban ser ciudad y que, de una manera u otra, permiten comprender sus características actuales. Un primer elemento que se puede destacar es la diferenciación entre la zona rural y los centros poblados de cada municipio, pues se puso especial atención en la regulación de éstos últimos, dejando así que la ruralidad, como espacio social, fuera determinada por actores diferentes al Estado, aunque no necesariamente en contra de éste y/o sus intereses. Las áreas rurales, en general, desde aquella época, se han pensado de forma desarticulada con las urbanas, a pesar de sus constantes interacciones y determinaciones mutuas.

La ciudad colombiana, en este sentido, es fruto de un devenir histórico que, fundamentalmente, se ha caracterizado por la disputa de intereses por el dominio territorial, que se han expresado de forma conflictiva y casi que ininterrumpida, en los débiles afianzamientos de los tejidos habitacionales, el limitado equipamiento en infraestructura, entre otros. Ello evidencia la escasa perspectiva de desarrollo que beneficie a la gran mayoría de quienes habitan las ciudades.

Hoy las regulaciones legislativas han encumbrado (habría que decir que además han enmarañado) el ordenamiento territorial a lógicas prescriptivas; así, las normatividades que regulan el uso del territorio han pretendido ser más detalladas y específicas, sin que logren del todo, ni de la mejor manera, superar las deficiencias y responder a las necesidades más sentidas para la convivencia en la ciudad. Esto, entre otras cosas, porque han obviado las formas como se ha presentado la ocupación y uso del territorio urbano, lo que debería ser una apuesta básica a la hora de construir la ciudad inclusiva e incluyente que se proclama en la actualidad.

En este orden de ideas, es importante precisar que el propósito y sentido de estas cortas líneas radica en la posibilidad de ofrecer una breve mirada a la manera en que se ha presentado el ordenamiento del territorio en el municipio de Santiago de Cali, en su devenir histórico, durante la primera mitad del siglo XX. Para ello, se esbozarán algunos de los principales hitos y, en cada uno de éstos, se indicarán unos ejes problémicos y desafíos que, de alguna forma, incidieron en la toma de decisiones y la concreción de las mismas, por parte de autoridades gubernamentales y la población que le tocó vivir aquellos acontecimientos. Así, son tres momentos los que se indicarán y que buscan dar cuenta de las principales mutaciones de Cali y sus lógicas de ordenamiento territorial: El legado colonial y la ciudad compacta (siglo XIX – 1924); hacia la modernización de la ciudad expandida (1925 – 1949) y; urbe y modernización internacional (1950 – 1969)¹¹.

2.1. El legado colonial y la ciudad compacta, siglo XIX – 1924

Cali no se escapó del esquema de ordenamiento territorial que rigió a los centros poblados durante todo el siglo XIX, el cual fue heredado de la colonia y que, en apariencia, se limitaba exclusivamente a la distribución del espacio, pero que evidencia un claro propósito de control de la población y sus prácticas en el lugar. Con el devenir del tiempo, y tras múltiples disposiciones normativas emanadas por las autoridades, en otrora monárquicas y luego las republicanas, la ciudad se constituyó en un sistema complejo que, pese a su configuración ortogonal, mantuvo la intención del control, en lo que Jacques Aprile-Gnisset (1992) denominó la plaza fundacional, como manifestación espacial de la estructura de poder, a partir de la cual se configuró el modelo espacial del *hábitat de conquista*. Dichas mutaciones caracterizaron el arranque de las disposiciones urbanísticas, como respuesta a cambios en su entorno socio-económico, político y cultural, ocurridos en las ciudades de Colombia a comienzos de siglo XX, a lo que Cali no fue la excepción.

La llegada del siglo XX repercutió drásticamente en los hasta entonces sosegados centros poblados, pues el crecimiento demográfico les afectó notoriamente, ya que, de manera vertiginosa, se multiplicó la población que los habitó. Esto, además, implicó una expansión territorial y, por supuesto, transformaciones en el uso del suelo, generando con ello una ampliación hacia áreas no planificadas o dispuestas y diseñadas por las propias autoridades, donde se instaló la población menos privilegiada en términos económicos y políticos, y se incrementaron las áreas periféricas de difícil control. Con la ampliación sucesiva del tradicional trazado urbano, sus condiciones resultaron escasas para albergar, además, los cambios tecnológicos que, por ejemplo, vincularon la llegada de los automóviles, el erigir fábricas y centros de abastecimiento para las nuevas necesidades, entre otros. Todo esto se tradujo en una saturación en las funciones que prestaba el viejo esquema indiano y que condujo a evidenciar varias falencias presentes en dicho modelo. Con todo, y muy a pesar de ello, dicho esquema de ordenamiento se continuó usando por lo menos hasta la mitad de la segunda década del siglo XX.

¹¹ La periodización aquí esbozada ha sido inspirada por los aportes y reflexiones del profesor Ramiro Bonilla, los que en su mayoría quedaron planteados en el tomo 1 del libro Historia de Cali, siglo XX (2012)

De otro lado, la llegada del siglo XX, con sus variaciones y nuevas vicisitudes, evidenció los escasos desarrollos institucionales del Estado en las distintas escalas, en especial por la carencia de un personal capacitado técnicamente para el tema del ordenamiento territorial, al igual que el escaso recurso financiero destinado para ello; esto, aunado a las dinámicas políticas y las lógicas de las guerras civiles, impidieron un avance significativo en los diferentes órdenes u ordenamiento del territorio. Se controlaron, escasamente, los centros de las poblaciones, no así las zonas periféricas. La idea de orden y conexión del territorio planteada desde la colonia quedó desarticulada, a pesar de mantener el ideal, en muchos aspectos concretos, de ciudad compacta.

A diferencia de lo anterior, la normatividad urbanística local aplicó lo indicado desde las instancias nacionales que, en general, se centraron en fijar condiciones sanitarias para la urbanización de terrenos y la construcción de edificaciones. En dicha lógica, en 1918 la Junta Central de Higiene fijó normas orientadas a la reglamentación de espacio al interior de las construcciones y sus sistemas sanitarios, en especial para los barrios destinados a la población obrera, por ejemplo.

2.2. Hacia la modernización de la ciudad expandida, 1925 – 1949

Cali a mediados de la década de 1920 transpira un nuevo aire, bajo la idea de una nueva imagen de ciudad que busca una modernización inspirada, especialmente, en tendencias presentes en los espacios urbanos europeos y del cono sur del continente americano; lo que implicó un avance en lo tecnológico, que permitiera no sólo prestar de manera más eficiente y efectiva algunos servicios públicos domiciliarios, sino que se dotará de sistemas de transporte y logística acordes con dicho aire modernizador. Esto acarrió, incluso, la construcción de varias obras civiles tras la evidente crisis del sistema vial, la que hasta aquel entonces se había caracterizado por no tener jerarquización, manteniendo el modelo colonial que la originó; crisis propiciada por el crecimiento demográfico y la expansión física de la ciudad, acompañada de la llegada y proliferación del tráfico motorizado.

Este nuevo aire concuerda con el remozamiento de unos sectores de élite regional que buscaron posicionarse desde el naciente departamento del Valle del Cauca y la designación de Cali como su capital, para erigir la ciudad como el paradigma urbano regional, aprovechando las innegables condiciones geográficas, físicas y de localización por su cercanía al puerto de Buenaventura que ya contaba con el Ferrocarril del Pacífico.

Otra expresión del nuevo ambiente se evidenció en el cambio en los principios urbanísticos expresados en los espacios de la ciudad, situación que marcó las dinámicas de las principales ciudades colombianas y que comúnmente ha sido denominado como el periodo republicano o "*estilo republicano*", que se caracterizó por un urbanismo y una arquitectura influenciada por las corrientes europeas, fundamentalmente, como ya se advirtió.

Aquella oleada modernizadora obligó a la creación, disposición y construcción de algunos equipamientos administrativos y de funcionalidad urbana, los que se establecerán en el

norte de la ciudad, hacia donde también se localizarán buena parte de las familias prestantes que habitan la ciudad, convirtiendo la zona en un lugar residencial para los estratos altos, que posteriormente se expandirá hacia el oeste y el sur. Así, en el norte de aquella Cali se localizó el Estadio La Galilea¹², la plaza de Toros de Granada, el Hipódromo de Versalles (que en ocasiones prestó servicios de aeródromo civil), la Biblioteca Departamental, el Conservatorio de Música Antonio María Valencia, el Club de Tenis, el Club Colombia, el Batallón Pichincha, el Teatro Bolívar, el teatro Luna Park, este último en el actual barrio Granada.

La expansión evidente hacia el norte y el sur rompió con la lógica de la otrora ciudad compacta, ahora referida como ciudad extendida, incluso desconectada, pero enmarcada en la lógica de posicionarse como una ciudad en el concierto nacional e internacional, para lo cual se definieron y construyeron obras que marcaron en el imaginario colectivo una imagen urbana que diferenció la nueva ciudad de aquella de aires coloniales.

Es importante destacar, por ejemplo, que en 1945 el Concejo Municipal aprobó, mediante el acuerdo No.178, el Código Urbano que en parte había sido propuesto por Karl Brunner¹³, el cual estableció algunas restricciones al uso del suelo y señaló una serie de tipologías de establecimientos. Un año antes, tras el acuerdo No. 73, se había delimitado la zona de tolerancia, y posteriormente se fijaron los parámetros del Plan Urbano Futuro de Cali y su Sistema de Alcantarillado, así como la creación de la Junta de Urbanismo, que luego se denominaría como Junta de Planeación. Unos años más tarde el Concejo de Cali, tras el Acuerdo Municipal No.127 de 1948, fijo "...la Zona Urbana del Municipio y se dictan otras disposiciones sobre urbanismo", en el cual parece un plano, deducido a partir de una aerofotografía con apoyo en vértices geodésicos.

Al inicio de la década de 1940, desde el ámbito nacional, se estableció una nueva regulación que incidió en los ordenamientos territoriales de cada ciudad; fue así como se crearon las disposiciones que regularían la contribución por valorización, las construcciones por sistema de propiedad horizontal y la reglamentación de la expropiación con fines de utilidad pública e interés social. Dichas regulaciones contribuyeron en varios lugares, incluido Cali, a la realización de obras públicas viales y de infraestructura de servicios públicos, fundamentalmente.

Adicionalmente, en Cali se definieron y construyeron algunos monumentos que marcarían la representación del ordenamiento territorial en la ciudad, así como el imaginario de sus pobladores. Los monumentos de las Tres Cruces y el de Cristo Rey, los que fueron inaugurados al inicio de la década de 1950 van a permitir referenciar y controlar el sentido urbanístico del espacio de la ciudad. Otro elemento a destacar es la realización en Cali del Congreso Eucarístico Bolivariano en 1949, cuya preparación logística impulsó la

¹² Sede de los Primeros Juegos Atléticos Nacionales realizados en 1928.

¹³ Karl Heinrich Brunner von Lehenstein (1887-1960), ingeniero-arquitecto austríaco, realizó destacadas obras e intervenciones urbanísticas en algunas ciudades de Chile y Colombia, especialmente en Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Manizales.

construcción de El Templete en el barrio San Fernando y el fortalecimiento de la Avenida Roosevelt.

Así cierra este momento del ordenamiento territorial en Cali: con la expansión de la ciudad como una realidad desafiante, con influjos modernizadores expresados en algunas obras públicas y con algunas disposiciones gubernamentales para la regulación del espacio urbano. Todo ello tendrá algunos cambios tras los planteamientos del urbanismo moderno, trazados en la década de 1930 en la Carta de Atenas, y que para el caso de Cali se condensarán en lo que en 1949 se denominó como el Plan Piloto de Cali, contratado con la firma Town Planning Associates, denominado unos años más adelante como Plan Piloto de Wiener y Sert¹⁴.

2.3. Urbe y modernización internacional, 1950 – 1969

El auge del proceso de urbanización local atravesó las iniciativas regionales y nacionales a partir de la década de 1950. Coincide con el recrudescimiento de la violencia que significó una alta trashumancia que se albergó en las ciudades grandes y medianas que por aquellos tiempos se configuraban y/o reformulaban. En dichos espacios se fue acrecentando la presencia y uso de automotores como medio principal de transporte; así mismo el espacio urbano se tornó más atractivo para inversión extranjera directa bajo la idea de alcanzar mayores niveles de eficiencia y optimización de la infraestructura pública, como respuesta a la expansión física generada por el proceso de urbanización moderno, a lo que Cali es un buen ejemplo de ello. Aquellos deseos que signaron el modelo de ordenamiento territorial del momento anterior, basados en la materialización de lo que algunos comprendían como una ciudad más *amable* y *bella*, se esfumaron tras las lógicas del pragmatismo funcional moderno.

El crecimiento sociodemográfico vertiginoso que vivió Cali por aquellos años, ocasionó que el proceso de expansión que venía presentando desde años atrás se acelerara, lo que se tradujo en un alto crecimiento en la demanda de vivienda y servicios públicos domiciliarios, cuando menos, lo que no correspondió con la oferta. Fue tal el fenómeno migratorio ocasionado por la violencia social y económica que en la práctica la población que habitó la ciudad de Cali a lo largo de la década de 1950 se duplicó, pues la ciudad pasó de contener 241.300 habitantes a 509.900 habitantes. En igual sentido se comportó la extensión de suelo ocupado, pues de 1.124 hectáreas, se pasó a 2.396 en la misma década¹⁵. Estas nuevas realidades generaron nuevas prioridades para los gobernantes locales, regionales y nacionales, así como para el mercado de inversión privada, todos ellos en la idea de dar

¹⁴ Paul Lester Wiener y Jose Luis Sert, urbanistas europeos encargados de elaborar planes regionales para direccionar el crecimiento de algunas ciudades de Colombia, sugeridos por Charles-Édouard Jeanneret-Gris, más conocido a partir de la década de 1920 como Le Corbusier, unos de los mayores exponentes del urbanismo moderno.

¹⁵ Habría que sumarle a dicha situación los impactos generados tras la explosión de 7 camiones militares cargados de dinamita, ocurrida el 7 de agosto de 1956 en inmediaciones de las bodegas del ferrocarril ubicadas en una popular zona habitacional de la ciudad de Cali.

respuesta a las necesidades y afugias más sentidas por la mayoría de la población: disposiciones habitacionales dotadas de los servicios básicos domiciliarios; lo que se tradujo en un mercado de vivienda y la posibilidad de expansión de servicios públicos, enfatizando en la tecnificación, la densificación y la estandarización de la prestación de los mismos.

En esta lógica, durante el final de la década de 1950 y durante toda la década de 1960, el gobierno local creó algunas instancias como la *Junta Administradora de las Empresas Municipales de Cali*, la *Junta de Planeación Municipal* y la *Junta de Valorización*, todas con funciones y visiones para que trabajaran de manera mancomunada en las decisiones que le incumben para convertir a Cali en una urbe moderna de talla internacional. Al final de este momento del ordenamiento territorial se tiene que el Concejo Municipal, tras el acuerdo No. 016 de 1969, que buscó establecerse como el Código de Urbanismo, determinó contener las densidades urbanas al loteo. Salida ésta que para algunos analistas se tornó tardía, pues el Código que regía desde 15 años atrás se había quedado obsoleto en términos urbanísticos¹⁶. Tras la desidia del Concejo Municipal para actualizar la normativa urbana durante dicho periodo, se evidencia que las disposiciones urbanísticas y la materialización de las mismas estuvo ligada al accionar de las *Empresas Municipales de Cali – EMCALI*, la *Oficina de Valorización Municipal* y el *Instituto de Crédito Territorial*, valga indicar que estas tres entidades no necesariamente trabajaron de forma coordinada y bajo el interés de responder al bienestar de la gran mayoría.

De otro lado, Cali reafirmó el deseo de ser reconocida como la ciudad deportiva a nivel nacional e internacional, es así como en 1954 se constituyó en la sede de los *VII Juegos Deportivos Nacionales*, en los cuales el departamento del Valle fue el ganador. Ligado a lo anterior se tiene que indicar que, a partir de 1959, se organizó la *Feria de la Caña de Azúcar*, la que rápidamente cambió su denominación por la de *Feria de Cali*, cuya realización promovió otro tipo de actividades como la tauromaquia y el comercio turístico, además del deportivo, tornándola ahora como una ciudad cosmopolita.

En relación con algunos nuevos equipamientos urbanos de relevancia local habría que advertir que se ubicaron al sur de la ciudad, abandonando los espacios que habían ocupado en el norte o centro de la misma: la sede de la *Universidad del Valle* pasó del centro a San Fernando; la Plaza de Toros se construyó al lado del río Cañaveralejo, en reemplazo de la del barrio Granada; igual situación sucedió con el hipódromo; el Ancianato Municipal se trasladó al barrio Santa Isabel, dejando así de funcionar en lo que se erigió como el Club Colombia.

Igualmente, se produjeron cambios en el patrón de crecimiento, combinando la modalidad de desarrollos no programados con las disposiciones urbanísticas producto de las acciones estatales y de privados, entre los que se destacan, de un lado, la construcción de urbanización y vivienda por parte del *Instituto de Crédito Territorial – ICT* y del *Instituto de*

¹⁶ Valga indicar que en 1967 se estableció una nueva nomenclatura para la ciudad la que se refleja en el plano elaborado en dicho año.

Vivienda de Cali – INVICALI¹⁷; de otro lado, se cuentan con las primeras obras de la *Corporación Regional del Valle del Cauca* – CVC para rescatar tierras inundables al sur-oriental, en lo que se denominó como el “Jarillón” de Cali, que no es otra cosa que un dique de contención para que las aguas del río Cauca no se desborden hacia la ciudad en periodo de lluvias; y, finalmente, pero para nada despreciable, las iniciativas particulares de urbanización a partir de la venta individual de lotes, incluso en zonas no aptas para ser habitadas.

3. Desafíos y oportunidades que nos ofrece el Atlas histórico de Cali, siglos XVIII - XXI.

Uno de los principales objetivos que motiva su desarrollo es que la difusión de este patrimonio documental permita fortalecer las dinámicas de estudio, análisis y reflexión sobre lo urbano y la ciudad. También se pretende contribuir al compromiso colectivo por su conservación y difusión, sumándose con ello a las acciones que en este sentido realizan las instituciones donde reposan los documentos.

El ordenamiento territorial de cualquier ciudad ha sido, es y seguirá siendo, un tema de disputa permanente tras las contradicciones existentes de los sectores sociales que lo habitan, la gobiernan y/o tienen intereses sobre dicho espacio, y no menos es su historia, pues a partir de ésta se legitima o no el ejercicio del poder de uno u otro grupo social, lo que permite el avance o no de algunas iniciativas que se verán reflejadas en el espacio urbano, como huellas de la ciudad. Como se pudo apreciar en este breve rastreo histórico del espacio urbano de Cali, se requiere auscultar dichos procesos y ponerlos en discusión no sólo con la ciudad que se tiene hoy, sino, sobre todo, con la ciudad que se espera. Cali en su ordenamiento territorial es un claro ejemplo del palimpsesto en el que los tomadores de definiciones la han convertido.

La ciudad de Cali, por lo menos durante la primera mitad del siglo XX, obedeció a un ordenamiento territorial irregular, que no logró responder a las principales demandas de quienes la habitaron, lo que se reflejó, por ejemplo, en el déficit habitacional y la precaria prestación de servicios públicos, a pesar de los esfuerzos por dotarse de un equipamiento urbano que intentó seguir las líneas de las tendencias europeas, principalmente. Así mismo, dicho ordenamiento se distinguió por su carácter cortoplacista al carecer de prospectiva y/o voluntad estatal para concretar lo planificado y recomendado por expertos. De tal manera que la modernización de la ciudad quedó truncada, lo que se reflejó en la escasa respuesta a las principales demandas sociales, las que se catapultarán, renovarán y diversificarán durante la segunda mitad del siglo XX e inicios del XXI.

¹⁷ Estas dos iniciativas le imprimieron una relevancia significativa al modelo moderno a escala de barrio, entendiendo que dicha *noción del barrio* es, en parte, reemplazada por *la urbanización*, que llevó a la reconsideración de la figura *del vecino* como copartícipe de esta construcción del hábitat, en la medida que las construcciones se hacen frecuentemente al mismo tiempo, ello implicaba una colaboración particular tanto en su ejecución de sus viviendas como en la posterior solicitud de dotación de equipamientos para su urbanización. (Bonilla, 2012)

Bibliografía

- Alcaldía de Santiago de Cali (1986). *Santiago de Cali. 450 años de historia*. Cali, Colombia: Alcaldía de Santiago de Cali.
- Aprile-Gnisset, J. (1991). *La ciudad colombiana. Prehispánica, de conquista e indiana*. Tomo I. Bogotá, Colombia: Banco Popular.
- Aprile-Gnisset, J. (1992). *La ciudad colombiana: siglo XIX y siglo XX*. Bogotá, Colombia: Biblioteca Banco Popular, Fondo de Promoción de la Cultura, Instituto Colombiano de Cultura (Colcultura).
- Archivo Histórico de Cali (1949). *Urbanización Miraflores*. Escritura 407.
- Archivo Histórico de Cali (1954). *Urbanización Santa Isabel*. Escritura 1100.
- Acevedo, Eduardo (1997). *Atlas de mapas antiguos de Colombia. Siglos XVI a XIX*. Bogotá, Colombia: Editora Arco.
- Bonilla, R. (2012). Modelos urbanísticos de Cali en el siglo XX. En Garzón, J. B. (coord.), *Historia de Cali, siglo XX. Tomo 1: Espacio Urbano* (pp. 25-84). Cali, Colombia: Universidad del Valle – Alcaldía de Santiago de Cali.
- Calvino, I. (2005). *Las Ciudades Invisibles*. Madrid, España: Editorial Siruela.
- Calvino, I. (1990). *Colección de arena*. Madrid, España: Ediciones Siruela.
- Careri, F. (2017). *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Madrid, España: Editorial Gustavo Gili.
- Cuellar, M. y Mejía, G. R. (2007). *Atlas histórico de Bogotá. Cartografía 1791 - 2007*. Bogotá, Colombia: Alcaldía Mayor de Bogotá y Editorial Planeta.
- Collado, A.; Bertuzzi, M. L. y Del Barco, M. E. (2013). Los atlas históricos de ciudades: instrumentos para la interpretación de los procesos urbanos. Santa Fe (Argentina), 1880–1945. *Revista Apuntes*, 26 (1), 170 – 186.
- Espinosa, L. (2012). El Plan Piloto de Cali de 1950: del modelo de ciudad moderna a la ciudad real. En Garzón, J. B. (coord.), *Historia de Cali, siglo XX. Tomo 1: Espacio Urbano* (pp. 307-323). Cali, Colombia: Universidad del Valle – Alcaldía de Santiago de Cali.
- Giraldo, L. M. (2004). *Ciudades escritas*. Bogotá, Colombia: Convenio Andrés Bello.
- Gombrich, E. (1982). *La imagen y el ojo*. Madrid, España: Debate.
- Harley, J. (2006). *La Nueva Naturaleza de los mapas*. Distrito Federal, México: Fondo de Cultura Económica.
- Harmon, K. A. (2004). *You are here: personal geographies and other maps of the imagination*. New York, USA: Princeton Architectural Press.
- Hofer, Andreas. (2003). *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*. Bogotá, Colombia: El Áncora Editores.
- Instituto Geográfico Agustín Codazzi (1998). *Principios Básicos de Cartografía Temática*. Bogotá, Colombia: IGAC.
- Jaramillo, R. L., Lenis B., C. y Vélez-Calle, A. (2010). *Cartografías para el Bicentenario*. Medellín, Colombia: Alcaldía de Medellín.
- Kagan, R. L. (2000). *Urban images of the Hispanic World: 1493-1780*. New Haven, USA: Yale University Press.
- Lenis Burchkardt, A. (1920 - 1980). Archivo fotográfico Alberto Lenis. Cali, Banco de la República, 1435 negs.
- Lynch, K. (1998). *La Imagen de la Ciudad*. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili.

- Loaiza, G. (2012). *Historia de Cali, siglo XX*. Tres tomos. Cali, Colombia: Universidad del Valle – Alcaldía de Santiago de Cali.
- Moreno-Durán, R. H. (1986). *Metropolitanas*. Barcelona, España: Montesinos.
- Observatorio Sismológico del Sur Occidente (2002). Pacífico y valle del alto Cauca N° 1 Vista desde el espacio. Cali, Universidad del Valle. Escala 1:320.000
- Segovia, R. (2001). Atlas histórico de Cartagena de Indias: paso a paso, la construcción civil, militar y religiosa de la ciudad. *Revista Credencial Historia* (134). Bogotá, Colombia: Banco de la República.
- Vásquez, E. (2001). *Historia de Cali en el siglo 20. Sociedad, economía, cultura y espacio*. Cali, Colombia: Universidad del Valle.