

Centralidades urbanas, movilidad y plazas de mercado en Ibagué, Colombia

Cristhian David Guzmán Hernández

cdguzmanh@ut.edu.co

Universidad del Tolima

Tutor: Andrés Ernesto Francel-Delgado

Mail:aefrancel@ut.edu.co

RESUMEN

Las ciudades latinoamericanas y del mundo están presentando un acelerado crecimiento poblacional y territorial, lo que ha generado una expansión en el territorio y a su vez ha producido mayores distancias y tiempo en los viajes hacia un centro de equipamientos, bienes y servicios. El documento realiza una consulta y análisis de las centralidades urbanas existente y proyectadas en la ciudad de Ibagué, Colombia, con enfoque en la movilidad. Así mismo, se da contexto de este modelo aplicado en las plazas de mercado planeadas y construidas en el siglo XX.

Palabras clave: Centralidades urbanas, movilidad, plazas de mercado, Ibagué.

ABSTRACT

Latin America and the cities around the world are increasing their population and territory in a fast way, which has generated an expansion in the territory and in the same way has produced higher distances and time to travel to a center of equipments, good and services. Throught this document it does a consultation and analysis about of the urban centralities existence and projected in the city of Ibagué, Colombia. Focussing about mobility. In the same way, there is a context of this model applied in marketplaces created and built in the 20th century.

Keywords: Urban centralities, mobility, marketplaces, Ibagué.

Introducción

Ibagué es una ciudad intermedia de Colombia ubicada en la zona central sobre la región Andina al pie de monte oriental de la cordillera central de los Andes. Se sitúa en el denominado triángulo de oro o comercial por estar dentro de las tres ciudades más importantes del país como Bogotá D.C., Medellín y Santiago de Cali. Ibagué es la capital del departamento del Tolima, es denominada la Ciudad Musical de Colombia y fue fundada el 14 de octubre de 1550 por el Capitán Español Andrés López de Galarza; desde entonces ha tenido un crecimiento paulatino, iniciando en la época de la conquista y la colonia dónde se consolidó a partir de una retícula o cuadrícula con la concentración de poder en la plaza principal o fundacional, con el paso del tiempo, se da la expansión hacia la meseta de Ibagué y para los últimos años, con las migraciones del campo a la ciudad para encontrar mayores y mejores oportunidades de calidad de vida, academia, comercio, deporte, entre otras, se presenta un crecimiento acelerado en la población, lo que consigo ha traído una expansión territorial.

Las ciudades del mundo y en este caso Ibagué, están presentando un alto crecimiento del área urbana, creando asentamientos en las periferias del territorio que dan paso a nuevos límites y bordes, por lo que “la ciudad sigue creciendo inorgánicamente, más aún, cancerosamente, mediante una ruptura ininterrumpida de viejos tejidos y un desarrollo hipertrófico de nuevo tejido” (Mumford, 2012, pág. 905), lo que significa ciudades con territorios más grandes y extensos, que se traduce en distancias y recorridos de transporte más largos para realizar las actividades de sus habitantes. Estos crecimientos han demandado mayores bienes y servicios entre los cuales están los sistemas de transporte público; de igual forma, se genera una atracción hacia la adquisición de vehículos y motocicletas, por lo que se ha evidenciado congestionamientos en las vías, principalmente en las horas picos.

Las centralidades urbanas son un modelo de planear y organizar la ciudad, de tal manera que se distribuyan focos de atracción en todo el territorio, considerándose como ciudades dentro de ciudad. Beuf (2012) argumenta que la planificación urbana a partir del modelo de las “Ciudades dentro de la ciudad” tiene como objetivo principal la lucha contra la congestión del centro metropolitano, esto se alcanza por medio de la descentralización de puestos de trabajo y servicios, lo que reduciría las necesidades de viajes hasta el centro metropolitano, así como una atracción a la movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público. Este modelo permite distribuir y disponer de los bienes y servicios que los habitantes necesitarían, sin realizar largos recorridos y con la posibilidad y facilidad de utilizar otros modos de transporte compartidos y activos.

En la consolidación de la ciudad de Ibagué se determinan 4 centralidades urbanas en el Decreto 1000-0823 de 2014 “por el cual se adopta la revisión y ajuste Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Ibagué y se dictan otras disposiciones” en adelante POT, de la misma forma el Plan de Acción Ibagué Sostenible 2037 propone 4 centralidades de las cuales existen coincidencias en algunas. Adicionalmente, en la ciudad se evidencia la aplicación de este modelo de organización que se dio con las plazas de mercado a partir del Plan Ibagué Futuro 1935.

Materiales y Métodos

La Alcaldía Municipal de Ibagué (2014) reseña la historia del municipio fundada el 14 de octubre de 1550 por el Capitán Español Andrés López de Galarza con el nombre de Villa de San Bonifacio de Ibagué del Valle de las Lanzas, este territorio “fue una pequeña villa colonial, cuya importancia radicaba en ser un lugar de descanso entre Bogotá y Popayán” (Francel, 2015). Ibagué se ordena inicialmente a partir de forma de grilla o retícula con un eje central en la plaza principal o fundacional y con una concentración de poderes de orden administrativo, financiero,

académico y religioso. A partir de entonces, de acuerdo con los datos inmersos en el Plan de Acción Ibagué Sostenible 2037 (2018) el área urbana de Ibagué era apenas de 17 hectáreas con 2.728 habitantes en el año de 1550, y para el año 2016 alcanzó una extensión a las 3.473 hectáreas con una población de 558.815 habitantes.

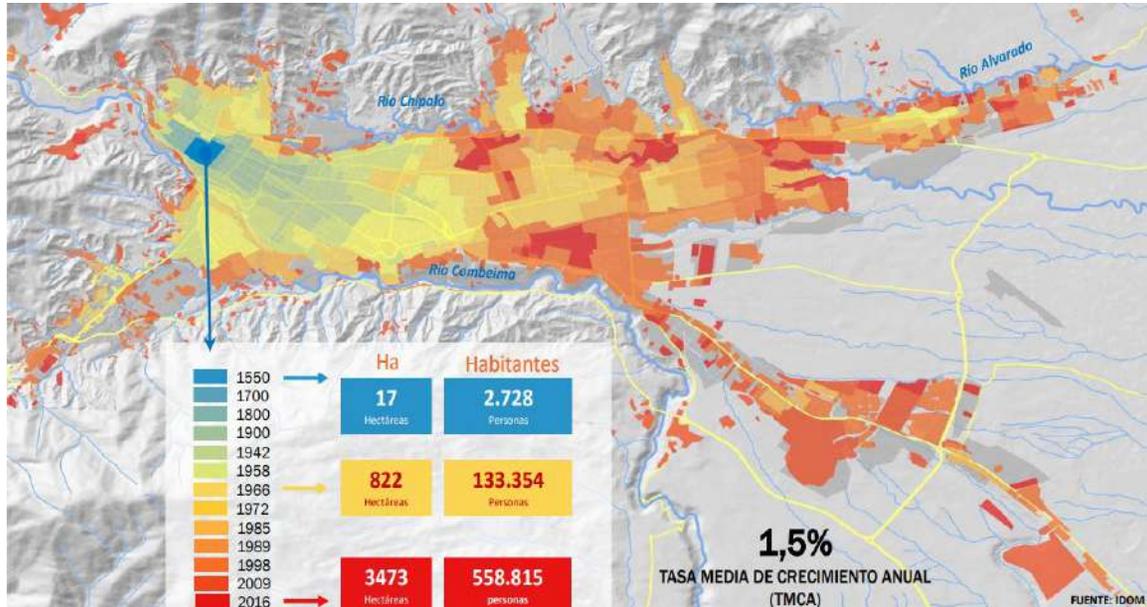


Figura 1. Crecimiento urbano de Ibagué desde 1550 hasta 2016.

Fuente: IDOM en (Callejas Aristizábal, y otros, 2018, pág. 74)

La figura 1 sintetiza en una superposición de capas el crecimiento poblacional y territorial que ha vivido la ciudad de Ibagué desde la colonización hasta estos tiempos e indica en la población una “Tasa Media de Crecimiento Anual (TMCA) del 1,49%” (Callejas Aristizábal, y otros, 2018, pág. 76). En cuanto al crecimiento territorial, la Alcaldía Municipal de Ibagué (2014) por medio del POT en el Artículo 24 de suelos de expansión urbano del Municipio de Ibagué establece un total de 1520 hectáreas con 30396 m² para dicho fin, esto en los sectores de El País, Picaleña, Parque Deportivo y Aparco. La tabla 1 enumera las zonas de expansión con sus respectivas áreas.

Tabla 1. Suelos de expansión urbano del Municipio de Ibagué

SUELO DE EXPANSIÓN	ÁREA
1. El País	126 Has 2764 M2
2. Picaleña	510 Has 7793 M2
3. Parque Deportivo	666 Has 1654 M2
4. Aparco	217 Has 0823 M2
Total Suelo de expansión	1520 Has 30396 M2

Fuente: (Alcaldía Municipal de Ibagué, 2014, pág. 49)

En la socialización del Plan Maestro de Movilidad y Espacio Público (PMMMyEP) (2018), se ilustró la huella urbana al año 2016 y las áreas de expansión (ver figura Figura 2), así mismo el resultado de una estimación del área urbana de Ibagué siendo una ciudad compacta de 5.724 hectáreas (ver Figura 3).

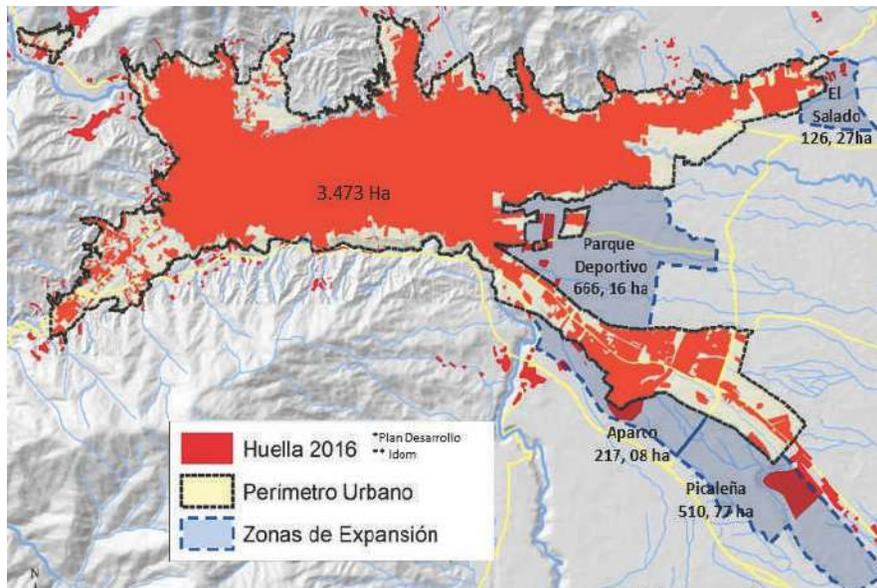


Figura 2. Ibagué ciudad dispersa hoy.

Fuente: (Secretaría de Planeación Municipal, 2018)

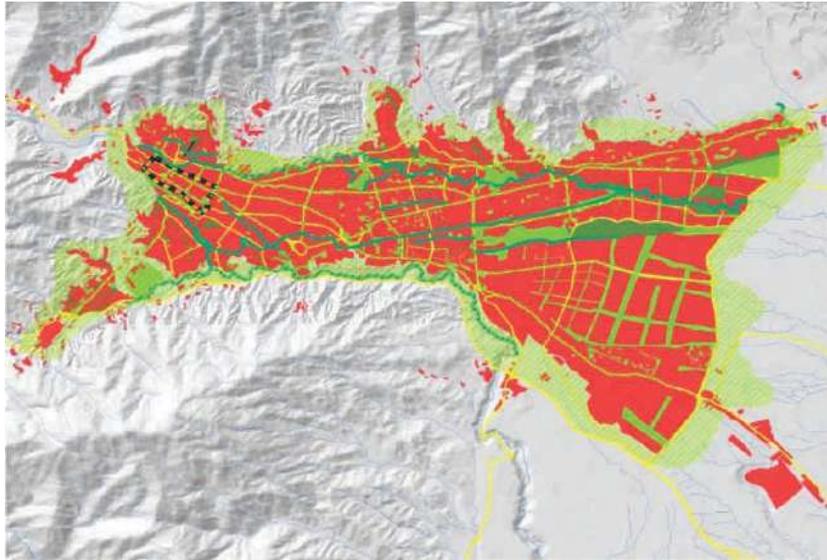


Figura 3. Ibagué ciudad compacta 2030

Fuente: (Secretaría de Planeación Municipal, 2018)

Con el crecimiento territorial de la ciudad, los viajes tendrán distancias más largas para lograr cumplir con las necesidades de los habitantes y acceder a equipamientos, bienes y servicios como trabajo, estudio, salud, recreación, bienestar, culto, deporte, entre otras actividades, lo que a su vez significa mayores tiempos de recorrido y menos efectividad.

Es por ello que el capítulo 3, diagnóstico de la movilidad de la etapa 2, línea base y diagnóstico de la situación actual de la movilidad y el espacio público en composición del PMMyEP (2017) realiza una descripción y análisis de las líneas de deseo a partir de información de los orígenes y destinos de viajes en los habitantes por las necesidades de viajar de un lugar a otro para desarrollar alguna actividad socioeconómica, con lo cual se evidenció un modelo de movilidad mono-céntrico con un polo principal de atracción de viajes hacia el centro fundacional (Ver Figura 4). Esto indica que independientemente el sector o barrio donde resida o sea el punto de partida, el individuo o habitante requiere viajar hacia un centro, que para este

caso de estudio no corresponde a un centro geográfico, sino un centro de bienes y servicios, denominado centro histórico.

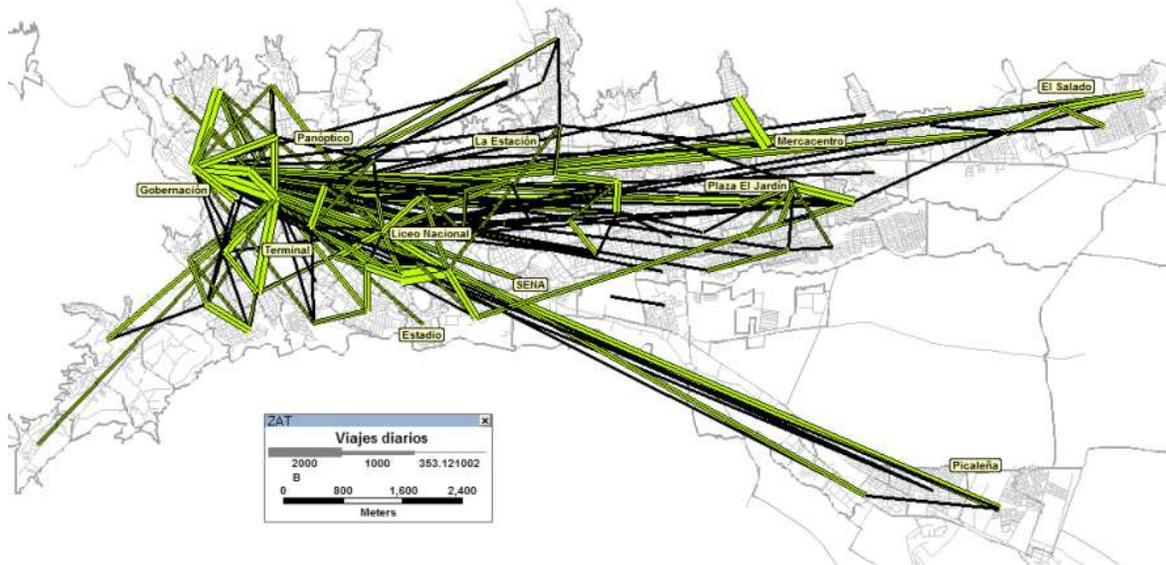


Figura 4. Líneas de deseo de viajes diarios de todos los modos y motivos en Ibagué

Fuente: (Consortio C&T, 2017, pág. 154)

Estos viajes mono-céntricos afectan la capacidad de las vías existentes al necesitar la mayor parte de habitantes en llegar hacia este punto geográfico de la ciudad (ver Figura 5), mucho más en una ciudad que no cuenta con servicios y actividades 24 horas para garantizar una distribución, lo que congestiona los corredores viales principalmente sobre las horas picos. Adicional a ello, para la población lejana a este centro de atracción, serán mayores las distancias de los viajes y por ende los tiempos, así mismo, la utilización de modos de transporte mayormente motorizados trae la pérdida de la productividad, congestión del tráfico, el deterioro ambiental y la desigualdad social, lo que consigo son externalidades negativas por las numerosas afectaciones como la contaminación del aire, así como la visual y la auditiva, el estrés, las enfermedades respiratorias, los accidentes de tránsito, la improductividad laboral, las riñas en las vías y hasta la muerte.

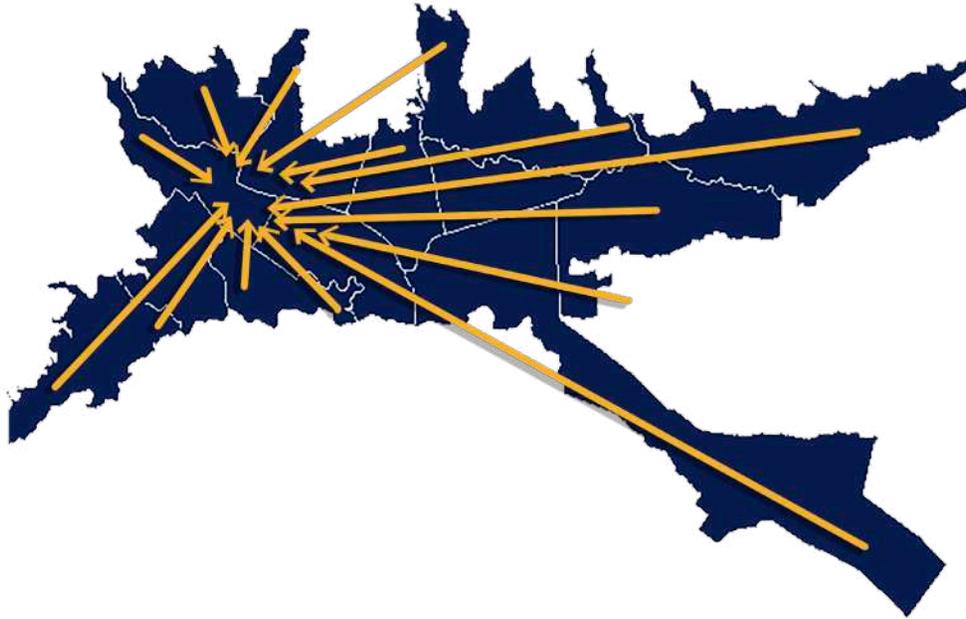


Figura 5. Concentración mono-céntrica en Ibagué

Fuente: Elaboración Propia

La mitigación y reducción de estas ineficiencias e inequidades se logra transformando a una ciudad monocéntrica en una ciudad policéntrica, donde se encuentren diferentes centros equipados de bienes y servicios distribuidos por el territorio, en un concepto de ciudades dentro de ciudad denominado centralidades. Con las centralidades, “los habitantes obtienen muchos de los servicios que consumen, realizan gran parte de sus transacciones y actividades de recreación y, principalmente, donde empiezan a desarrollar una nueva identidad y cultura que les sirve de punto de referencia en la ciudad” (Cuenin & Silva, 2010, pág. 4).

Para el caso de estudio, la ciudad de Ibagué el Artículo 16 del POT, titulado categorización de las centralidades urbanas, en el cual “se establece la categorización de cuatro niveles básicos que plasman centralidades diferentes y sus características son:” (Alcaldía Municipal de Ibagué, 2014, pág. 38)

1. El Centro Cultural y Administrativo Municipal o centralidad de primer orden.
2. El Centro Empresarial de Ibagué o centralidad de segundo orden.

3. Las Centralidades de Sector o Espacios Cívicos de Orden Social.
4. La Centralidad Especial – Combeima.

De acuerdo a la Alcaldía Municipal de Ibagué (2014) en el POT se describe, la centralidad de primer orden que está definida en el centro cultural y administrativo, es decir, el área aferente a la plaza principal o fundacional, hoy Plaza Simón Bolívar; la centralidad de segundo orden que está enfocada en el sector empresarial, ubicada en una zona centríca geográficamente sobre la calle 60, equidistante a los extremos de la ciudad, donde se planea la construcción de una sede alterna de la Alcaldía de Ibagué; Las Centralidades de Espacios Cívicos de Orden Social ECOS, que comprende en cuatro centros, ECO Sur, ECO Norte, Eco Oriente y ECO Combeima, ubicadas en Boqueron, El Salado, Picalaña y el Cañón del Combeima, respectivamente; finalmente la centralidad especial – Combeima (ver Figura 6).

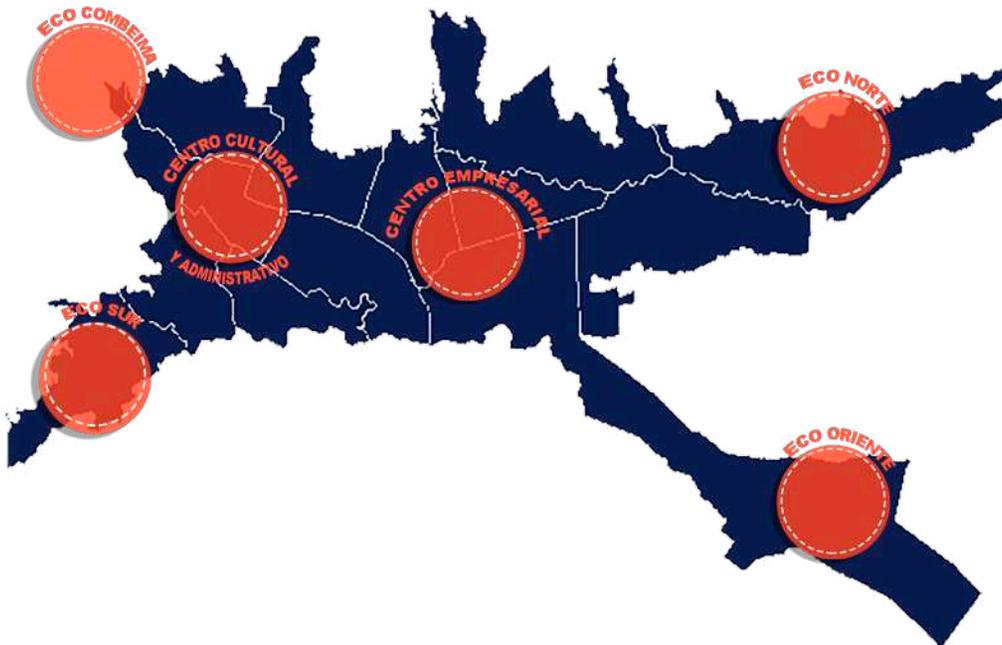


Figura 6. Concentración mono-céntrica en Ibagué

Fuente: Elaboración Propia

Por otra parte, el Plan de Acción Ibagué Sostenible 2037 en la acción 1.3 de la temática de ordenamiento urbano y mejoramiento, recomienda la “puesta en marcha de los procesos de creación de nuevas centralidades en los sectores de Parque Deportivo, El Salado, Batallón-Boquerón” (Callejas Aristizábal, y otros, 2018, pág. 172) (Ver Figura 7), puesto que dinamiza los procesos en la ciudad incluida la centralidad del centro histórico.

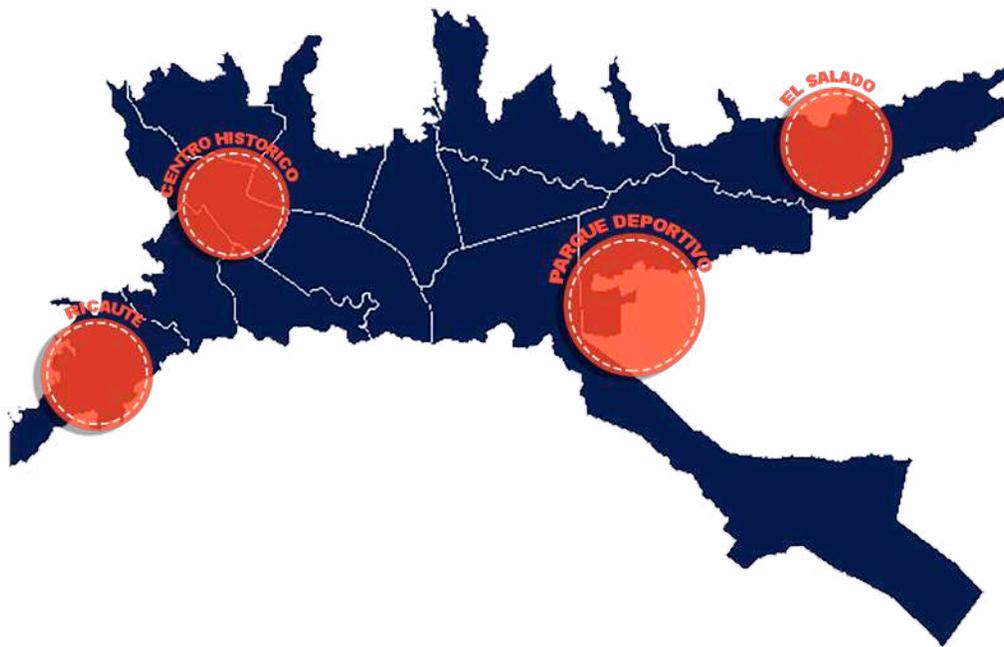


Figura 7. Centralidades Urbanas a partir del Plan de Ordenamiento Territorial
Fuente: Elaboración Propia

Por consiguiente, ambos planes coinciden en fortalecer el centro histórico, sin embargo, no como un monocentro, por lo que también se coincide en poner en marcha las centralidades de Boquerón y El Salado. Como centralidades diferenciales en ambos planes se encuentra la centralidad empresarial y Parque Deportivo. Por lo que para esta última centralidad el Plan de Acción Ibagué Sostenible 2037 argumenta:

El área de Parque Deportivo, se define como una oportunidad para la consolidación de la visión del POT hacia una ciudad policéntrica, en donde

las autoridades locales desean trasladar la mayor parte de las actividades administrativas municipales; así como la generación de equipamientos de escala metropolitana con los que se espera dar respuesta a las dinámicas regionales y, por ende, a la prestación de servicios de carácter turístico, cultural, empresarial y comercial, entre otros (Callejas Aristizábal, y otros, 2018, pág. 283).

Con lo anterior, para ordenar una ciudad más policéntrica, con mayores oportunidades, contenida de equipamientos, bienes y servicios, con mejor accesibilidad y con menor desigualdad, congestión en el tráfico e inequitativa será necesaria la puesta en marcha de las centralidades (ver Figura 8).

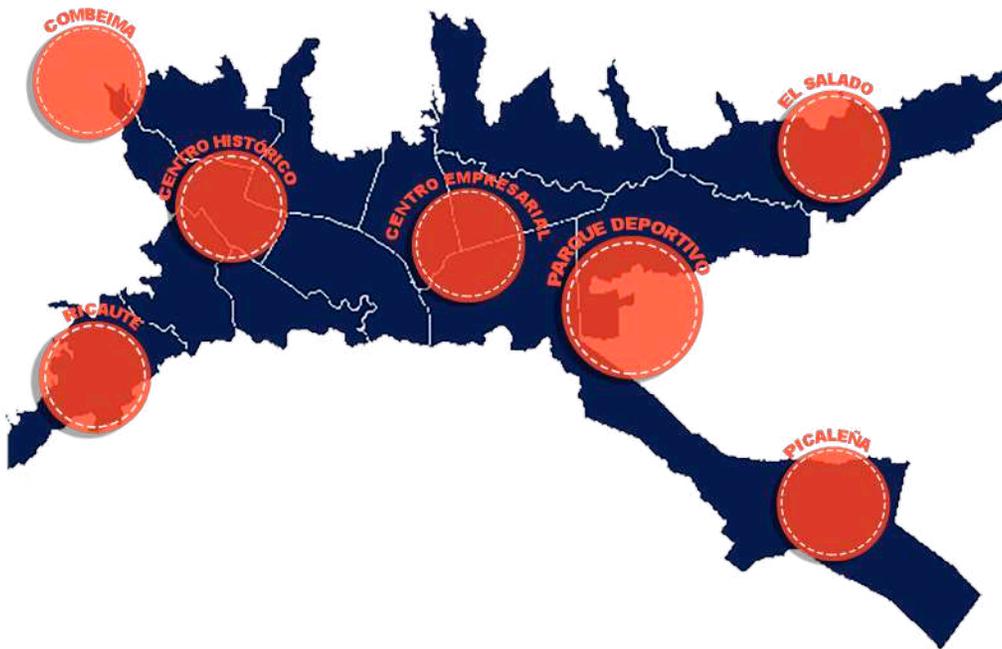


Figura 8. Centralidades Urbanas a partir del Plan de Acción Ibagué Sostenible y POT

Fuente: Elaboración Propia

Éste modelo policéntrico disminuye las distancias de viajes y la carga de los espacios públicos como las vías, así como mejora la movilidad y la atracción a modos de transporte activos. La concentración en la ciudad sería atraída a aquella

centralidad más cercana para el habitante (ver Figura 9). Es de precisar que las centralidades no son límites políticos en una ciudad, por lo que no se genera barreras físicas o límites, por lo que la movilidad sigue siendo libre hacia cualquier dirección, por lo cual los habitantes podrán viajar hacia otra centralidad porque ahí encontrará un teatro, un escenario deportivo, un encuentro artístico, un evento cultural, un parque recreacional, o porque la familia reside en otro punto geográfico o una reunión familiar o un trabajo o una universidad, entre muchos factores más, por lo cual, seguirán aunque con menor frecuencia, ocurriendo viajes largos o hacia otras centralidades (Ver Figura 10).



Figura 9. Concentraciones policéntricas en Ibagué

Fuente: Elaboración Propia

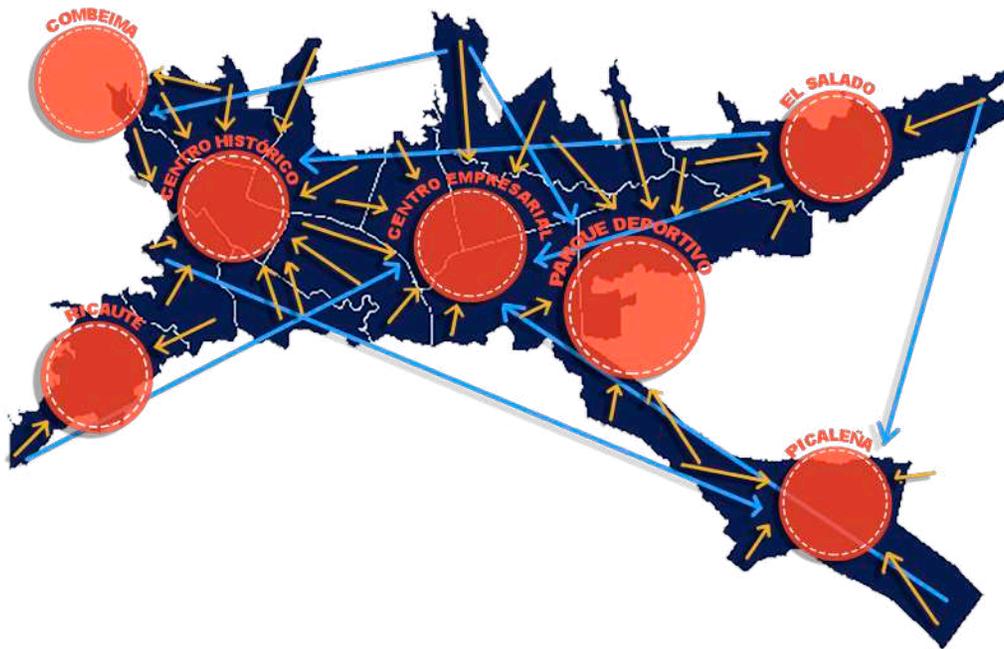


Figura 10. Concentraciones policéntricas con otros destinos en Ibagué

Fuente: Elaboración Propia

Es necesario añadir que las centralidades inician en menor escala con los servicios que ofrecen los barrios o sectores como restaurantes, tiendas, supermercados, droguerías, panaderías, carnicerías, papelería, cacharrería, peluquería, entre muchas otras; y la escala de las centralidades aumentan en razón de la complejidad de los servicios, población, aglomeraciones económicas, y demás.

En la ciudad de Ibagué se evidencia un modelo urbano de centralidades que se proyectó en el Plan Urbanístico Ibagué Futuro 1935, éste, es insumo que contiene “mediciones tabuladas de los caudales del acueducto, las capacidades del alcantarillado, de la electrificación, de las avenidas; las tasas de crecimiento poblacional, las densidades urbanas, y todos los datos que en aquel momento se consideraron fundamentales para el planeamiento urbano” (Francel, 2017, pág. 25)

Las plazas de mercado del centro histórico de la ciudad se encuentran ubicadas en la calle 14, calle 21 y calle 28, lo que precisa ser números múltiplos de 7 y lo que indica que estos centros de comercio se localizan a 7 calles una de la otra. Contando el Centro Administrativo Municipal CAM Pola, que actualmente ya no funciona como plaza de mercado, se evidencia una configuración de planeación del modelo de ciudades dentro de la ciudad con cuatro centros de comercio (ver Figura 11), en el cual, los habitantes tienen mayor accesibilidad y cercanía a una plaza de mercado principalmente a través de la caminata. De tal forma que las plazas de mercado logró el objetivo de buscar que “cada zona de la ciudad tuviese abastecimiento suficiente para garantizar las cercanías y así promover las caminatas [...], con esta meta, evitaron los recorridos largos, previendo que la expansión urbana pudiese generar caos en la movilidad” (Francel, 2017, pág. 61)

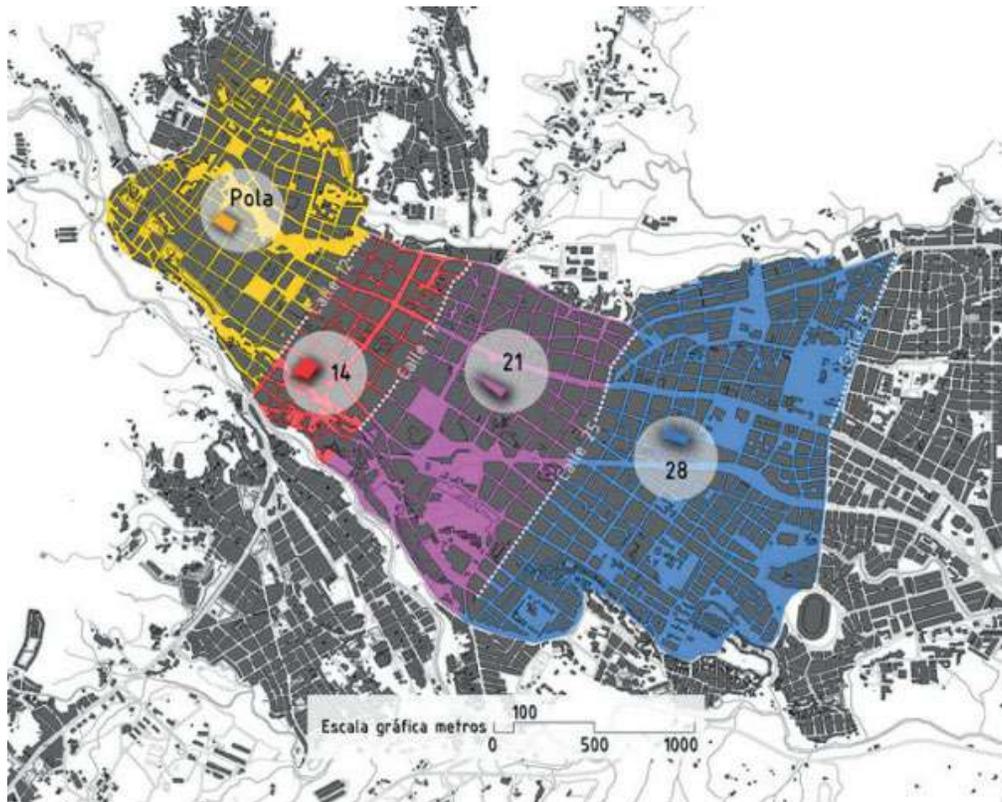


Figura 11. Localización de las plazas de Mercado contempladas por el Plan Ibagué Futuro de 1935

Fuente: (Francel, 2017, pág. 62)

Conclusiones

Las policentralidades ofrecen equipamientos, bienes y servicios en diferentes sectores en una ciudad, de tal forma este modelo de planeación y ordenamiento logra dispersar la atracción de viajes a un solo punto geográfico, disminuyendo los usuarios sobre los corredores viales.

Las centralidades generan distancias de viajes más cortas para realizar las actividades que los habitantes necesitan, lo que aumenta las posibilidades en emplear medios de transporte compartido y activos, permitiendo reordenar los perfiles viales enfocados a la accesibilidad y caminabilidad.

El crecimiento y desarrollo urbano que está vivenciando Ibagué, deberá complementarse con la puesta en marcha de las centralidades, puesto que con las áreas de expansión de la ciudad que se está consolidando hacia la meseta de Ibagué se articulen con la centralidad más inmediata a la cercanía y a la necesidad.

Las plazas de mercado de Ibagué construidas con base en el Plan Urbanístico Ibagué Futuro 1935 presenta un modelo de centralidades en una ciudad, ya que la distribución y funcionalidad de las mismas permiten a los habitantes acceder a la más cercana incluso realizando viajes a partir de la caminata.

Referencias bibliográficas

Alcaldía Municipal de Ibagué. (2014). Alcaldía Municipal de Ibagué. Obtenido de Historia:
<https://www.ibague.gov.co/portal/seccion/contenido/index.php?type=3&cnt=52#:~:text=El%2014%20de%20Octubre%20de,raz%C3%B3n%20al%20continuo%20asedio%20de>

Alcaldía Municipal de Ibagué. (23 de Diciembre de 2014). Decreto No. 0823 de 2014. Obtenido de Por el cual se adopta la revisión y ajuste Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Ibagué y se dictan otras disposiciones:

<https://ibague.gov.co/portal/admin/archivos/normatividad/2014/DECRETO%200823%20DE%202014.pdf>

Beuf, A. (2012). Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá de Siglo XX. *XII Coloquio Internacional de Geocrítica*, 1-21. Obtenido de <http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/07-A-Beuf.pdf>

Callejas Aristizábal, A., Randazzo, A., Palau Alvargonzalez, A., Ortíz Perea, A., Azcárate Bermúdez, F., Ballesteros, G., . . . otros, y. (2018). Plan de Acción Ibagué Sostenible: Territorio Conector, Colectivo y Competitivo. Bogotá D.C., Colombia: Financiera de Desarrollo Territorial S A Findeter. Obtenido de <https://ibague.gov.co/portal/admin/archivos/publicaciones/2018/21195-DOC-20180814.pdf>

Consortio C&T. (2017). Elaborar el Plan Maestro de Movilidad y Espacio Público del Municipio de Ibagué y desarrollar el diseño a detalle de las vías calle 103 y carrera 13. Caótilo 3. Diagnóstico de la situación actual de la movilidad y el espacio público, Ibagué.

Cuenin, F., & Silva, M. (2010). Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas: El Caso de Quito. Quito, Ecuador: Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de https://flacso.edu.ec/cite/media/2016/02/Cuenin_F_et_al_2010_Identificacion_y_fortalecimiento_de_centralidades_urbanas._El_caso_de_Quito1.pdf

Francel, A. (2015). La calle del Comercio de Ibagué (Colombia), 1893-1950. Un estudio sobre sus transformaciones arquitectónicas y conceptuales derivadas del modelo industrial en el tránsito de la Colonia a la República y las primeras

manifestaciones del Art Déco. *Dearq*, No. 17, 56-73. Obtenido de <https://doi.org/10.18389/dearq17.2015.04>

Francel, A. (2017). El plan urbanístico Ibagué Futuro 1935. Ibagué: Universidad del Tolima.

Mumford, L. (2012). *La ciudad en la historia, sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Logroño: Pepitas de calabaza.

Secretaría de Planeación Municipal. (2018). Socialización Plan Maestro de Movilidad y Espacio Público. Socialización Plan Maestro de Movilidad y Espacio Público, (pág. 27). Ibagué.