

**Integración y desafíos de los corredores urbanos:
análisis crítico del Plan de Ordenamiento Territorial de Ibagué,
Colombia**

Helena del Pilar Guerrero-Pacheco

hpguerrerop@ut.edu.co

<https://orcid.org/0009-0006-0330-3535>

Universidad del Tolima

Tutor: Andrés Ernesto Francel-Delgado

aefrancel@ut.edu.co

<https://orcid.org/0000-0002-3249-3191>

Universidad del Tolima

RESUMEN

La planificación de corredores urbanos es clave para el desarrollo equilibrado de ciudades intermedias como Ibagué, Colombia. Este estudio analiza críticamente la incorporación los corredores para el transporte público colectivo en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente, identificando limitaciones técnicas y normativas. Mediante un enfoque analítico-sintético, se evaluaron documentos del POT (2014), contrastando su formulación con estándares internacionales como el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) y el BRT. Los resultados revelan incoherencias en la delimitación de corredores, falta de integración social en el sistema de transporte y conflictos entre usos del suelo. Se concluye que el POT carece de estrategias integrales para articular movilidad, usos del suelo y tratamientos urbanísticos. Las recomendaciones incluyen la actualización de perfiles viales, reglamentación específica de usos y vinculación con movilidad sostenible.

Palabras clave: *Corredores urbanos, DOT, Movilidad urbana, Plan de Ordenamiento Territorial.*

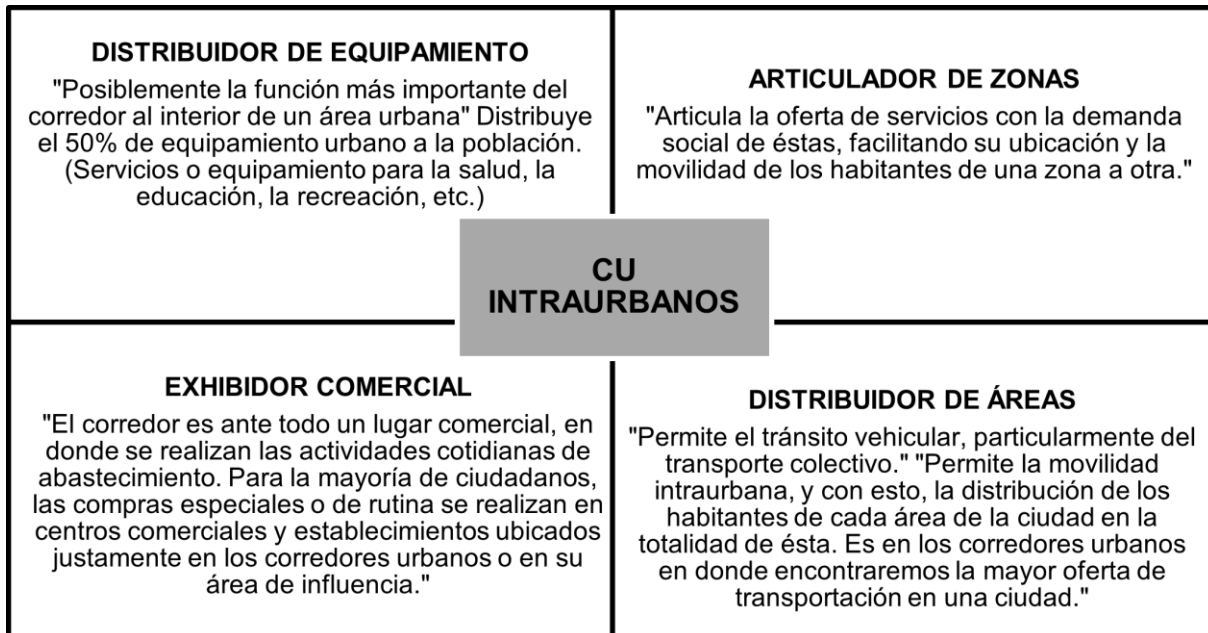
Introducción

Los corredores urbanos desempeñan un papel fundamental en la organización y estructuración de las ciudades. Según Mikkelsen, Sagua y Lima (2014), estos espacios pueden definirse como franjas territoriales que articulan diferentes zonas de una ciudad, facilitando la movilidad, el flujo de bienes y servicios, y la interacción social. En este sentido, su adecuada planificación es esencial para garantizar el desarrollo equilibrado de la ciudad.

Ibagué, capital del departamento del Tolima, se encuentra ubicada en la región centro occidental de Colombia. Su territorio abarca 4469 hectáreas y presenta una extensión urbana de 3468 metros cuadrados, según datos oficiales de la Alcaldía Municipal de Ibagué (2014). La ciudad ha experimentado un crecimiento sostenido, alcanzando en la actualidad una población que supera los 541.101 habitantes, conforme a las cifras del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE, 2018). La selección de Ibagué como muestra de estudio se fundamentó en su disposición como ciudad intermedia en el contexto nacional. Según Mena y Pico (2021), la integración de los corredores urbanos en el ordenamiento territorial es determinante para el desarrollo económico y social de las ciudades intermedias.

Según el Guevara Martínez, los corredores urbanos cargan un rol principal en la construcción y el ordenamiento de la ciudad desde la función que imparte en su estructura. Para ello, categorizan los corredores en dos clases. “Se trata de un problema intra-urbano, cuando contribuye a la planificación de un determinado centro urbano, pero cuando se trata de un sistema de ciudades, serán corredores inter-urbanos” (2007). Es decir que la implantación de un corredor inter-urbano ocurre en la articulación de centros de ciudad y sus conurbaciones y su dinámica se asocia a sus periferias. Por otro lado, en torno a los Intra-urbanos, refiere cuatro subcategorías asociadas al desempeño del corredor al interior de la ciudad, es decir, a su patrón de ocupación **[Figura 1]**.

Figura 1. Desempeño de los Corredores Urbanos en la organización de la ciudad.



Fuente: (Guevara Martinez, 2007, págs. 3-4)

El problema de investigación se centra en determinar en qué medida la propuesta normativa del POT de Ibagué para corredores intra-urbanos responde a las necesidades de movilidad y el desempeño en la organización de la ciudad. Este trabajo analiza críticamente la incorporación de estos corredores en el POT, evaluando tres aspectos clave: infraestructura vial, usos del suelo y tratamientos urbanísticos. La pregunta central es: ¿El POT de Ibagué garantiza una integración funcional de los corredores urbanos para el desarrollo sostenible de la ciudad?

Materiales y métodos

Se empleó un método analítico-sintético (Maya, 2014), que permitió descomponer el problema en sus componentes esenciales y luego integrar los hallazgos para obtener una visión global. Este método se fundamentó en el análisis documental y comparativo de fuentes normativas, académicas y técnicas relacionadas con la planificación de corredores urbanos y el ordenamiento territorial. Como referentes teóricos y técnicos, se consultaron estándares internacionales como el Desarrollo Orientado al Transporte

(DOT) (Institute for Transportation and Development Policy, 2017), y las recomendaciones para sistemas de transporte rápido en autobús (BRT) del ITDP (2013), también se recurrió a literatura académica relevante, como los estudios de Guevara Martínez (2007) sobre la caracterización de corredores urbanos y los informes sobre el diseño.

La investigación consistió en la recopilación y análisis de documentos normativos clave como el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Ibagué, específicamente el Decreto 1000-0823 de 2014, que establece la revisión y ajuste del plan de primera generación, la cartografía y el documento técnico de soporte que hacen parte integral del mismo. Estos documentos fueron analizados en profundidad para identificar los criterios de delimitación, usos del suelo y tratamientos urbanísticos aplicados a los corredores urbanos. Además, se examinó la Matriz de Usos del Suelo Urbano establecida, con el fin de evaluar la compatibilidad entre los usos permitidos y las dinámicas de movilidad en los corredores. La muestra del estudio se centró en los cuatro corredores viales priorizados para el transporte público establecidos en el POT. Estos corredores fueron seleccionados por su relevancia en la movilidad urbana y su impacto en la estructuración de la ciudad. Finalmente, se integraron los hallazgos del análisis para identificar las principales limitaciones en la planificación de los corredores urbanos en Ibagué y proponer recomendaciones basadas en estándares internacionales y buenas prácticas [Tabla 1].

Tabla 1. *Corredores viales para el transporte público colectivo*

CORREDOR NO 1			
TRAMO	VIA	DESDE	HASTA
1	Calle 15	Carrera 1 ^a (Portal)	Carrera 5 ^a
2	Carrera 5 ^a	Calle 10	Calle 111
3	Carrera 8 ^a	Calle 111	Calle 145 (Portal)
CORREDOR NO 2			
TRAMO	VIA	DESDE	HASTA
1	Carrera 1 ^a	Calle 19 (Central de Rutas)	Calle 25
2	Calle 25	Carrera 1 ^a	Carrera 8 ^a
3	Av. Ambala	Carrera 8 ^a	Calle 165 (Portal)
CORREDOR NO 3			
TRAMO	VIA	DESDE	HASTA
1	Carrera 2 ^a Sur	Calle 19 (Central de Rutas)	Calle 12
2	Calle 20	Calle 12	Carrera 31 Sur (Portal Sur)

CORREDOR NO 4

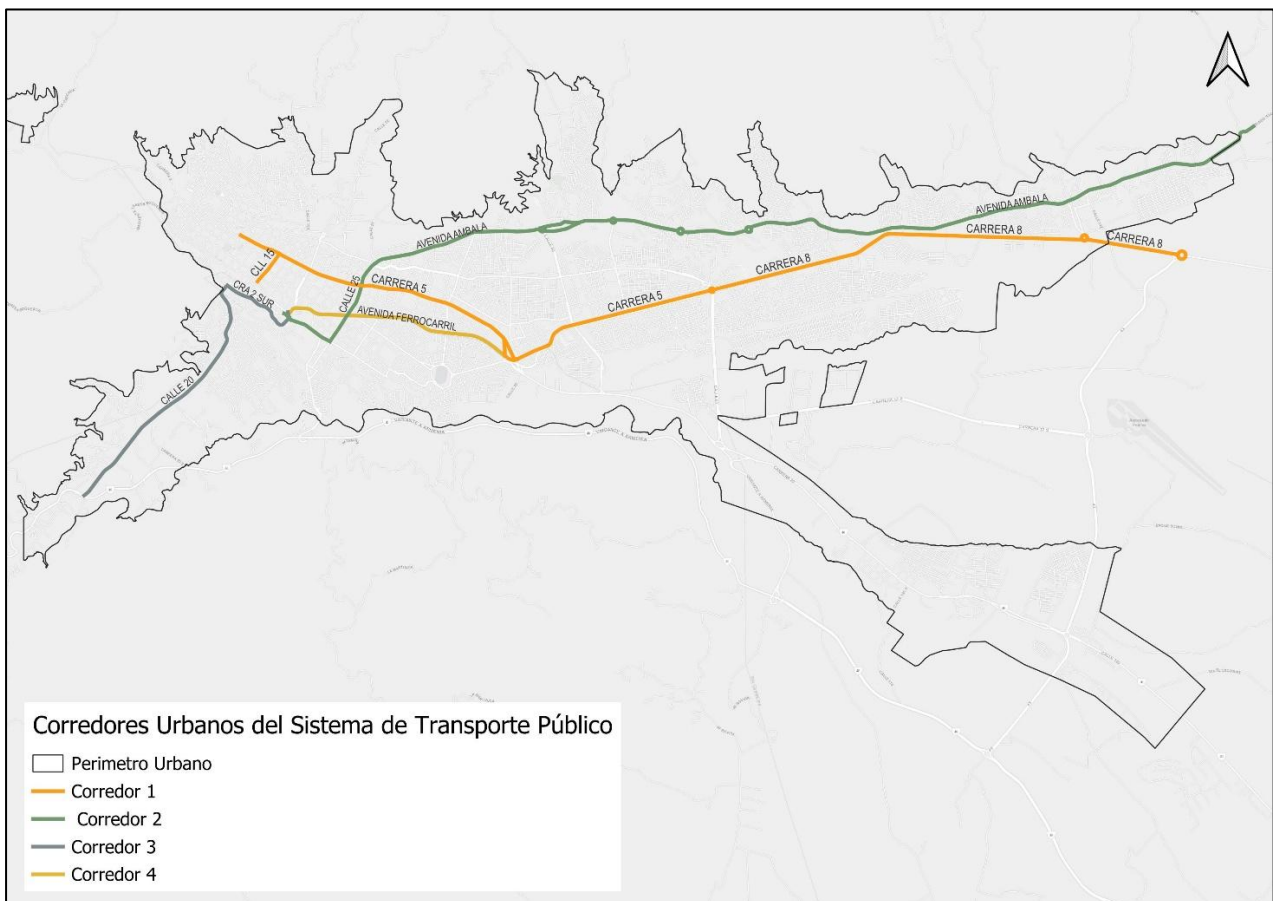
TRAMO	VIA	DESDE	HASTA
1	Av Ferrocarril	Calle 19 (Central de Rutas)	Calle 43

Fuente: (Alcaldía Municipal de Ibagué, 2014, págs. 141-143. Art.150).

Resultados

El análisis documental del Plan de Ordenamiento Territorial permitió identificar múltiples divergencias en la implementación de los corredores urbanos, particularmente en los cuatro corredores viales priorizados para el transporte público colectivo. Estos hallazgos se organizan en tres aspectos clave: delimitación y segmentación de corredores, usos del suelo y tratamientos urbanísticos [Figura 2].

Figura 2. Corredores Urbanos del Sistema de Transporte Público



Elaboración propia a partir de datos obtenidos de (Alcaldía Municipal de Ibagué, 2014, págs. 141-143. Art.150).

Delimitación y segmentación de corredores

Se evidenció que la delimitación de los 216 corredores urbanos carece de criterios técnicos robustos. Aunque el POT establece una clasificación de vías (arterias, colectoras y locales), en el documento técnico de soporte de la revisión y ajuste del POT (Alcaldía Municipal de Ibagué, 2014) no se encontraron lineamientos claros para la selección de las vías o la segmentación de los tramos. Por ejemplo, en los cuatro corredores priorizados, no se especifica cómo se determinó su extensión ni cómo se relacionan con las dinámicas de movilidad y los usos del suelo circundantes. Esta falta de claridad dificulta la gestión integral de los corredores y limita su eficacia como estructuradores del territorio. Además, se evidenció la exclusión de la Comuna 9 (sector Picalaña) en el planteamiento base para el sistema de transporte público. Esta omisión limita la accesibilidad de un sector estratégico de la ciudad y perpetúa desigualdades socioespaciales.

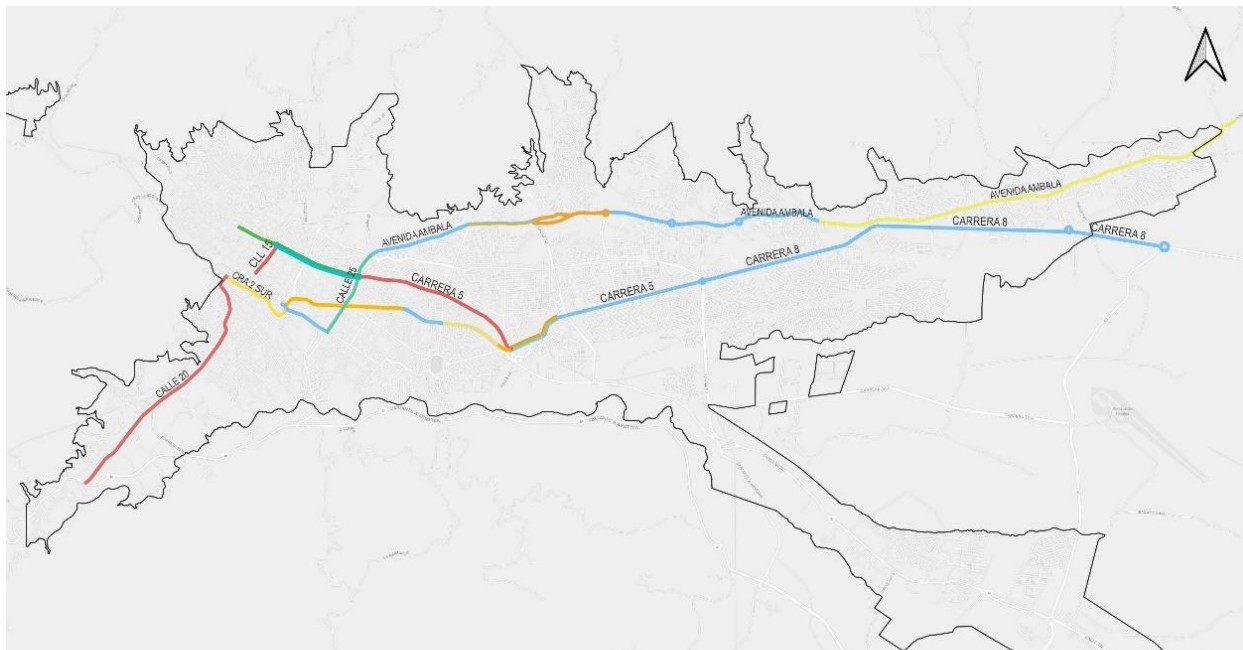
Usos del suelo

Se observaron conflictos entre los usos del suelo permitidos y las dinámicas propias de los corredores. En los tramos analizados, se permite una amplia gama de actividades comerciales y de servicios sin evaluar su impacto en la movilidad. En el caso de los Corredores 1 y 3, se permite el comercio y la actividad múltiple en más del 85% de su extensión. La actividad múltiple, que permite todos los usos, genera una alta concentración de actividades comerciales, de servicios e institucionales en un mismo espacio. Esto ha llevado a una saturación de la infraestructura vial, con problemas de congestión vehicular y dificultades para el flujo del transporte público, ha resultado en una competencia por el espacio entre peatones, vehículos y comerciantes informales, lo que afecta la movilidad y la seguridad vial. Además, la falta de zonificación específica ha dificultado la planificación de infraestructuras complementarias, como estacionamientos y áreas de carga y descarga, lo que agrava los problemas de congestión.

En el Corredor 2, se permite el comercio y servicios en alrededor del 80% de su extensión. Aunque esta vía es una de las principales arterias de la ciudad, la alta densidad de actividades comerciales ha generado conflictos funcionales. Por ejemplo, la presencia de establecimientos comerciales en ambos lados de la vía ha reducido el espacio disponible para el tránsito vehicular y peatonal, lo que dificulta la operación del transporte público. Además, la falta de regulación específica para los usos del suelo ha permitido la proliferación de comercios informales, que ocupan espacios públicos y obstaculizan el flujo normal de la movilidad.

Sobre el Corredor 4, se permite la actividad institucional en un 50% de su extensión. Aunque este uso es menos conflictivo que los anteriores, la presencia de instituciones públicas y privadas ha generado una alta demanda de espacio para estacionamientos y acceso vehicular. Esto ha reducido el espacio disponible para el transporte público y los peatones, afectando la movilidad en el área. Además, la falta de integración entre las actividades institucionales y los usos residenciales y comerciales ha limitado el potencial de este corredor como un espacio integrador [**Figura 3**].

Figura 3. Usos sobre Corredores Urbanos del Sistema de Transporte Público



USOS SOBRE CORREDORES URBANOS

CORREDOR 1

CALLE 15 - CRA 5 - CRA 8

- ACTIVIDAD MULTIPLE
- COMERCIO
- COMERCIO - INSTITUCIONAL
- COMERCIO - SERVICIOS
- INSTITUCIONAL
- SERVICIOS

CORREDOR 2

CRA 1 - CALLE 25 - AV AMBALÁ

- COMERCIO
- COMERCIO - INSTITUCIONAL
- COMERCIO - SERVICIOS
- INSTITUCIONAL
- SERVICIOS - INSTITUCIONAL
- SERVICIO - COMERCIO - INSTITUCIONAL

CORREDOR 3

CRA 2 SUR - CALLE 20

- ACTIVIDAD MULTIPLE
- RESIDENCIAL

CORREDOR 4

AV FERROCARRIL

- COMERCIO - SERVICIOS
- INSTITUCIONAL
- RESIDENCIAL

Elaboración propia a partir de datos obtenidos de (Secretaría de Planeación de Ibagué, 2003)

Estos conflictos en los usos del suelo contrastan con los estándares internacionales de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), que recomiendan planificar en general usos de suelo mixtos, con un óptimo balance entre vivienda, comercio, parques, espacios abiertos accesibles y servicios. (Institute for Transportation and Development Policy, 2017).

Tratamientos urbanísticos

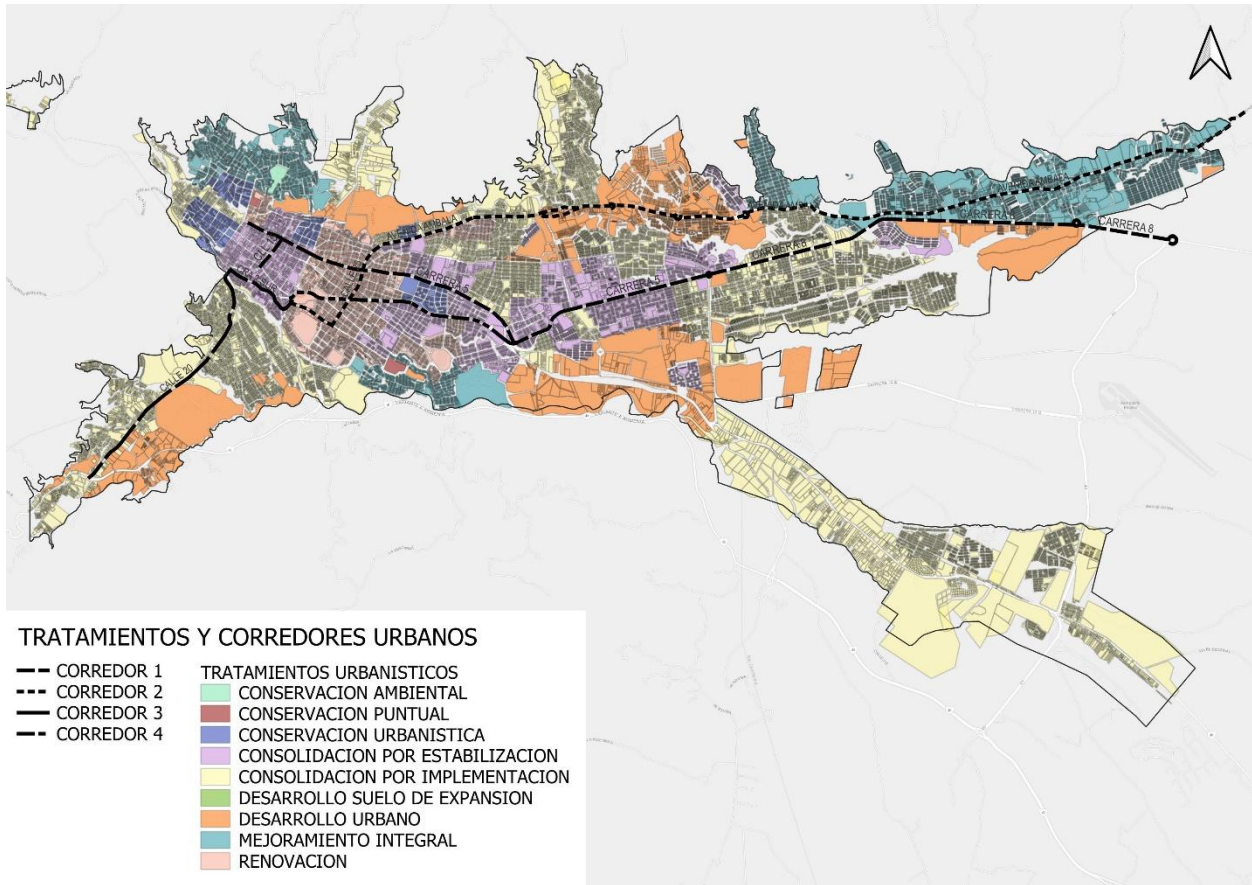
En cuanto a los tratamientos urbanísticos, el análisis del POT revela una falta de planeación integral que afecta la implementación de los corredores urbanos. Si bien, el desarrollo de la infraestructura para el transporte público colectivo no se vería directamente afectado por la demarcación de tratamientos, es evidente que el Plan de Ordenamiento no ha integrado adecuadamente estos proyectos como elementos

estructurantes del territorio. Según la Ley 388 (Congreso de la República de Colombia, 1997), los tratamientos urbanísticos deben ser herramientas para orientar el desarrollo urbano, garantizando la sostenibilidad y la equidad en el uso del suelo. Sin embargo, en el caso de Ibagué, se observa una desconexión entre los tratamientos establecidos y las necesidades reales de los corredores urbanos.

Siguiendo el análisis, se evidencia que entre el 75% y el 80% de los corredores 1 y 3 se trazan sobre sectores catalogados como consolidados, lo que implica que deben mantener las características actuales del barrio en términos de aislamientos, retrocesos, antejardines y otros elementos volumétricos. Aunque este tratamiento busca preservar la identidad de los barrios, limitaría la posibilidad de realizar ajustes necesarios para mejorar la infraestructura vial y los espacios públicos.

Por otro lado, el corredor 2 tiene una mayor incidencia sobre sectores con tratamientos de renovación urbana, desarrollo y mejoramiento integral. Estos tratamientos permiten una mayor flexibilidad para intervenciones urbanas, como la ampliación de vías, la construcción de paraderos y la adecuación de espacios públicos. Mientras que el corredor 4, se delimita en un 50% sobre sectores de renovación urbana y un 20% sobre sectores de conservación urbana. Los sectores de renovación urbana ofrecen una oportunidad para implementar intervenciones transformadoras, como la ampliación de vías y la construcción de infraestructuras complementarias y los sectores de conservación urbana limitan la posibilidad de realizar ajustes necesarios para mejorar la movilidad [**Figura 4**].

Figura 4 Tratamientos y Corredores Urbanos del Sistema de Transporte Público



Elaboración propia a partir de datos obtenidos Plano U3 (Alcaldía Municipal de Ibagué, 2014)

Es importante resaltar que, no se han establecido los estudios ni las proyecciones claras para la implementación del sistema, la construcción de paraderos o la adecuación de estaciones de transporte público, así como, no se han evaluado las futuras afectaciones a los predios privados ni se han establecido mecanismos claros para la adquisición de terrenos necesarios para las ampliaciones de perfiles.

Discusión

El análisis crítico del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Ibagué en relación con los corredores urbanos permite identificar desafíos significativos que deben ser abordados para garantizar una planificación urbana más eficiente y sostenible. Estos desafíos no solo se limitan a la falta de coherencia en la delimitación y usos del suelo,

sino que también incluyen aspectos clave como la falta de integración multimodal y la necesidad de actualizar los criterios técnicos para cumplir con los estándares internacionales de BRT (Bus Rapid Transit) (Institute for Transportation and Development Policy, 2013).

Uno de los principales desafíos en la planificación de los corredores urbanos en Ibagué es la falta de integración entre los diferentes modos de transporte. Aunque el POT establece la necesidad de promover el transporte público colectivo, no se han desarrollado estrategias claras para integrarlo con otros modos de transporte, como el transporte no motorizado (ciclovías, peatonalización) o el transporte privado. Esta falta de integración limita la eficiencia del sistema de movilidad y dificulta la transición hacia un modelo de transporte más sostenible. Por ejemplo, en el Corredor 1 (Carrera Quinta), aunque se permite una alta densidad de actividades comerciales y de servicios, no se han proyectado ciclovías o ampliaciones de andenes que permitan una intermodalidad efectiva. Esto contrasta con experiencias exitosas en ciudades como Bogotá, donde el Corredor Verde (Banco Interamericano de Desarrollo, 2021) integra transporte público, ciclovías y espacios peatonales, promoviendo una movilidad más inclusiva y sostenible.

Otro desafío importante es la falta de actualización de los criterios técnicos en la planificación de los corredores urbanos. Los perfiles viales proyectados en el POT no cumplen con los estándares internacionales planteados por el Institute for Transportation and Development Policy, como carriles exclusivos para transporte público del ancho mínimo recomendado (3,5 metros), infraestructura adecuada para los paraderos, como techos, iluminación y accesibilidad universal (2013). Además, no se han establecido proyecciones claras para la construcción de estaciones de transporte público, esto limita la capacidad de los corredores para funcionar como ejes integradores de la ciudad y responder a las necesidades actuales de movilidad.

Otra propuesta clave es la elaboración de fichas normativas que establezcan zonificaciones detalladas para los usos del suelo en los corredores urbanos. Estas fichas deben incluir criterios claros para la compatibilidad entre los usos permitidos y las dinámicas de movilidad, evitando conflictos funcionales. Por ejemplo, en el Corredor 2

(Avenida Ambalá), se deben establecer zonas específicas para actividades comerciales y de servicios de gran escala. Esto permitirá una gestión más eficiente del espacio público y reducirá la congestión vehicular.

Finalmente, es fundamental vincular la planificación de los corredores urbanos con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular con el Objetivo 11 (Ciudades y comunidades sostenibles) (Naciones Unidas, 2018). Esto implica promover una movilidad más sostenible, inclusiva y accesible, garantizando que los corredores urbanos sean espacios integradores que beneficien a toda la población. Por ejemplo, se deben desarrollar estrategias para mejorar la accesibilidad de personas con movilidad reducida, promover el uso de transporte no motorizado y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Esto no solo contribuirá al cumplimiento de los ODS, sino que también mejorará la calidad de vida de los habitantes de Ibagué.

Un aspecto transversal en estas propuestas de mejora es la participación ciudadana. La planificación de los corredores urbanos debe incluir mecanismos formales de consulta y participación, garantizando que las comunidades afectadas tengan voz en la toma de decisiones. Esto no solo mejorará la efectividad de las intervenciones, sino que también promoverá un sentido de apropiación y responsabilidad compartida en el desarrollo urbano.

Conclusiones

El análisis crítico del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Ibagué en relación con los corredores urbanos permite concluir que, en su estado actual, el POT no garantiza una integración funcional que promueva el desarrollo sostenible de la ciudad. Se evidencian limitaciones significativas, como la falta de criterios técnicos robustos en la delimitación de corredores, incoherencias entre los usos del suelo permitidos y las dinámicas de movilidad, y tratamientos urbanísticos que no responden a las necesidades actuales.

Se evidencia que el POT de Ibagué requiere una revisión urgente para incorporar estándares de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT). Estos estándares son fundamentales para garantizar una planificación urbana coherente que integre el

transporte público con otros modos de movilidad, como el transporte no motorizado y el transporte privado. La falta de integración multimodal en los corredores priorizados, como la Carrera Quinta y la Avenida Ambalá, limita su capacidad para funcionar como ejes estructurantes de la ciudad. Es fundamental integrar la Comuna 9 al sistema de transporte mediante corredores urbanos. La exclusión de este sector en el planteamiento base del POT limita su accesibilidad y perpetúa desigualdades socioespaciales. La inclusión de la Comuna 9 no solo mejoraría la conectividad de esta zona, sino que también promovería un desarrollo urbano más equitativo e inclusivo.

Finalmente, se constata que la participación ciudadana y los estudios de impacto urbano son esenciales para futuras actualizaciones del POT. La planificación de los corredores urbanos debe incluir mecanismos formales de consulta y participación, garantizando que las comunidades afectadas tengan voz en la toma de decisiones. Además, es crucial continuar el análisis abordando otras instancias técnicas, como los perfiles viales proyectados y los existentes en terreno, para medirlos con el estándar BRT y garantizar una planificación urbana más coherente y efectiva.

En conclusión, aunque el POT de Ibagué reconoce la importancia de los corredores urbanos como elementos estructurantes del territorio, su implementación actual no garantiza una integración funcional que promueva el desarrollo sostenible de la ciudad. Para lograrlo, es necesario adoptar una visión más integral y participativa, que considere las necesidades actuales de movilidad, los estándares internacionales y las expectativas de las comunidades afectadas.

Referencias

- Alcaldía Municipal de Ibagué. (23 de diciembre de 2014). Decreto 1000-0823. *"Por el cual se adopta la revisión y ajuste plan de ordenamiento territorial del municipio de Ibagué y se dictan otras disposiciones"*. Ibagué, Tolima, Colombia.
- Alcaldía Municipal de Ibagué. (Septiembre de 2014). DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE . *REVISION ORDINARIA DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL. ACUERDO 116 DE 2000*. Ibagué, Tolima, Colombia.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2021). Corredor Verde Carrera Séptima. *Informe de socialización de los resultados de los estudios del Banco Interamericano de Desarrollo y Gehl*. Bogotá. Obtenido de <https://publications.iadb.org/es/publications/spanish/viewer/Corredor-Verde->

- Carrera-Septima-informe-de-socializacion-de-los-resultados-de-los-estudios-del-Banco-Interamericano-de-Desarrollo-y-Gehl.pdf
- Congreso de la República de Colombia. (18 de julio de 1997). Ley 388. D.O. No. 43.091.
- DANE. (2018). *Censo Nacional de Población y Vivienda*. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA.
- Guevara Martínez, J. (julio de 2007). Metodología de investigación para la caracterización de corredores urbanos. *Psicología para América Latina*(10). Recuperado el 19 de marzo de 2021, de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-350X2007000200010&lng=pt&tlng=es.
- Guevara Martínez, J. (julio de 2007). Metodología de investigación para la caracterización de corredores urbanos. *Psicología para América Latina*(10). Recuperado el 19 de marzo de 2021, de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-350X2007000200010&lng=pt&tlng=es.
- Institute for Transportation and Development Policy. (2013). *The BRT Standard 2013*. Obtenido de INSTITUTO DE POLÍTICAS PARA EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO OFICINA MEXICO: <https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2023/01/BRT-Standar-en-Espanol-2013.pdf>
- Institute for Transportation and Development Policy. (2017). *DOT ESTÁNDAR*. Obtenido de INSTITUTO DE POLÍTICAS PARA EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO: <https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2023/01/Estandar-DOT-2017.pdf>
- Maya, E. (2014). *Métodos y técnicas de investigación. Una propuesta ágil para la presentación de trabajos científicos en las áreas de arquitectura, urbanismo y disciplinas afines*. México DF: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Mena, F., & Pico, P. (2021). Actual urban corridors: Longitudinal centralities of global articulation. *Revista INVI*, 36(102), 183–207. doi:<https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000200183>
- Mikkelsen, C. A., Sagua, M., & Lima, L. (2014). El concepto corredor como aporte a la comprensión del territorio. *Geografía em questao*, 7(1), 203-222.
- Naciones Unidas. (2018). La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe. (LC/G.2681-P/Rev.3, Ed.) Santiago. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/cb30a4de-7d87-4e79-8e7a-ad5279038718/content>
- Secretaría de Planeación de Ibagué. (2003). Resolución No. 46. *Anexo Corredores Viales*. Ibagué, Colombia.