

LAS DEFICIENCIAS URBANAS SOBRE LA CARRERA TERCERA DE LA CIUDAD DE IBAGUÉ (COLOMBIA)*

Néstor Andrés Guarnizo Sanchez** - Universidad Santo Tomás, Colombia
Misael Fernando Ariza Rodríguez*** - Universidad Santo Tomás, Colombia
Diana Marcela Vargas Cuaran**** - Universidad de Nariño, Colombia

DOI: <https://doi.org/10.15332/revm.v20i1.3207>

Como citar:

Guarnizo Sanchez, N. A., Ariza Rodríguez, M. F., & Vargas Cuaran, D. M. (2025). Las deficiencias urbanas sobre la carrera tercera de la ciudad de Ibagué (Colombia). *Revista M*, 20(1). PP 62-75 <https://doi.org/10.15332/revm.v20i1.3207>

Figura A: Panorámica de Ibagué.
Fuente: Alerta Tolima, 2021.



Resumen

El urbanismo y la planificación urbana son aspectos importantes para el desarrollo de las ciudades, pues buscan mejorar la calidad de vida de los habitantes mediante un diseño eficiente y equitativo del espacio urbano. No obstante, en lugares como la ciudad de Ibagué, se enfrentan a constantes deficiencias que afectan su correcta implementación generando conflictos sociales desde el centro urbano hasta las zonas de periferia. Este artículo se centra en analizar cómo estas problemáticas urbanísticas impactan negativamente sobre la carrera Tercera de Ibagué, explorando sus causas, consecuencias y posibles soluciones desde la arquitectura. Se abordarán de manera descriptiva estas deficiencias en materia de planificación urbana, destacando la importancia de encontrar soluciones integrales para mejorar la calidad urbana de los ciudadanos y promover un desarrollo integral en la ciudad musical.

Palabras claves: Urbanismo, desarrollo territorial, espacio público, informalidad.

- * Reporte de caso.
- ** Arquitecto, Universidad Antonio Nariño. Magíster en Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente Universidad de Manizales, Filiación Universidad Santo Tomás, Colombia.
Correo electrónico: nestor.guarnizo@ustabuca.edu.co
- *** Arquitecto, Universidad Santo Tomás. Magíster en Gestión Internacional Urbana y Ambiental - Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT), Melbourne, Australia. Filiación Universidad Santo Tomás, Colombia.
Correo electrónico: misael.ariza@ustabuca.edu.co
- **** Psicóloga, Universidad Antonio Nariño (Colombia). Candidata a magíster en Procesos Psicológicos - Universidad de Nariño (Colombia).
Correo electrónico: dianavcuaran@gmail.com

URBAN DEFICIENCIES ON CARRERA TERCERA IN THE CITY OF IBAGUE



*Figura B: Panorámica de la carrera Tercera, Ibagué.
Fuente: El Olfato, 2018.*

Abstract

Urbanism and urban planning are important aspects for the development of cities, as they seek to improve the quality of life of the inhabitants through an efficient and equitable design of urban space. However, in places such as the city of Ibagué, they face constant deficiencies that affect their correct implementation, generating social conflicts from the urban center to the peripheral areas. This article focuses on analyzing how these urbanistic problems have a negative impact on the third race of Ibagué, exploring its causes, consequences, and workable solutions from the architectural point of view. These deficiencies in urban planning will be approached in a descriptive way, highlighting the importance of finding integral solutions to improve the urban quality of citizens and promote an integral development in the musical city.

Keywords: Urban planning, territorial development, public space, informality.

INTRODUCCIÓN

Las ciudades, en su esencia, representan un territorio donde convergen distintas realidades sociales, económicas y culturales. Este conglomerado humano experimenta un constante crecimiento poblacional, impulsado por el dinamismo económico y la búsqueda de oportunidades laborales y educativas. Este crecimiento, aunque puede ser un indicador de desarrollo, conlleva consigo una serie de desafíos y tensiones en relación con el espacio público y las condiciones de vida de sus habitantes (Llop, 2008).

En primer lugar, el aumento de la población genera una presión adicional sobre la infraestructura urbana, lo que puede resultar en una mayor congestión vehicular, una escasez de vivienda asequible y una mayor demanda de servicios básicos, como agua, electricidad y transporte público. Esta situación, a menudo, conduce a una segregación espacial, donde los grupos socioeconómicos más vulnerables se ven relegados a áreas periféricas con acceso limitado a servicios y oportunidades (De Mattos, 2007).

El desarrollo urbano descontrolado puede tener consecuencias significativas en la distribución y accesibilidad del espacio público en las ciudades. Cuando el crecimiento urbano se produce de manera desordenada y sin una planificación adecuada, es común observar una distribución desigual del espacio público. En muchas ocasiones, esto se traduce en áreas densamente urbanizadas que carecen de parques, zonas verdes y equipamientos comunitarios esenciales para el esparcimiento y la recreación de los ciudadanos (Cebrián, 2020). Las transformaciones urbanas y cambios son fenómenos inherentes a la evolución de las ciudades a lo largo del tiempo. Estos procesos pueden ser impulsados por diversos factores, como el crecimiento demográfico, las tendencias económicas, los cambios políticos y las demandas de la sociedad. Por ejemplo, el crecimiento demográfico es un factor clave que puede generar la necesidad de expandir la infraestructura urbana, desarrollar áreas residenciales y comerciales para satisfacer las demandas de la población en aumento.

La invasión del espacio público es una situación compleja y constante a la que se enfrentan las ciudades debido a las necesidades sociales y económicas de sus habitantes (Castro, 2018). Esta problemática se manifiesta de diversas formas, como la ocupación ilegal de aceras por parte de vendedores ambulantes, la instalación irregular de estructuras comerciales en espacio público o la apropiación indebida de áreas verdes para actividades comerciales o residenciales. Este fenómeno puede generar conflictos sociales, congestionar el tránsito peatonal y vehicular, y dificultar el acceso de los ciudadanos a estos lugares. Además, la invasión del espacio público puede representar un obstáculo para el desarrollo urbano planificado (Cortés, 2011). La presión económica y la búsqueda de ingresos financieros por parte de individuos y grupos marginados pueden llevarlos a recurrir a la ocupación ilegal del espacio público como una forma de subsistencia. Esto puede ser especialmente evidente en áreas urbanas con altos índices de pobreza y desigualdad, donde las oportunidades laborales formales son limitadas y la economía informal predomina (Burbano, 2014).

La revitalización de áreas degradadas puede conducir a una transformación urbana sustancial, incluyendo la restauración de edificios históricos, la creación de espacios públicos y la revitalización de distritos industriales en desuso. Los cambios económicos, tanto locales como globales, pueden tener un impacto significativo en el desarrollo urbano (Villalta, 2013). La disminución del comercio tradicional puede tener un impacto significativo en la dinámica urbana, ya que las áreas que anteriormente albergaban actividades comerciales pueden experimentar una transformación hacia otros usos. Por ejemplo, la disminución de tiendas y mercados locales puede llevar a la reconversión de las zonas residenciales, y espacio público. Esta transformación refleja cambios en los patrones de consumo y las preferencias de los consumidores, también puede influir en la identidad y el carácter de los barrios y la ciudad en su conjunto.

En este sentido, es importante reflexionar sobre si el urbanismo realmente logra garantizar una distribución equitativa del suelo urbano para todos los habitantes. Promover la creación de espacios públicos inclusivos y seguros, así como fomentar la participación ciudadana en la toma de decisiones urbanísticas, son pasos fundamentales para construir ciudades más justas, habitables y resilientes. De esta manera, se puede avanzar hacia un modelo de urbanización que promueva el bienestar humano y la coexistencia armoniosa entre las diversas comunidades que conforman el tejido urbano (Camarena, 2015).

Por tanto, Ibagué se enfrenta al desafío de encontrar un equilibrio entre abordar las necesidades urbanísticas y sociales para preservar la integridad y el uso adecuado del espacio público. Para lograrlo, es necesario implementar medidas de regulación y control efectivas, así como promover la creación de alternativas de empleo para aquellas personas que acceden al trabajo informal (Zabala-Sandoval, 2021). Además, se requiere fortalecer la cooperación entre el gobierno local, la comunidad y todos los sectores para abordar de manera integral este desafío urbano y garantizar un desarrollo sostenible y equitativo para la ciudad (Zabala-Sandoval, 2020).

EL CONCEPTO DE URBANISMO

El urbanismo es el campo que estudia, planifica y diseña el desarrollo y la organización de la estructura de las ciudades, enfocándose en la conformación de entornos y comunidades funcionales. Esta disciplina de la arquitectura abarca el estudio y conformación de edificios, calles, parques y espacio público, basada en conceptos y normativas para optimizar el uso apropiado del suelo y mejorar la calidad de vida de quienes lo habitan (Ducci, 2009).

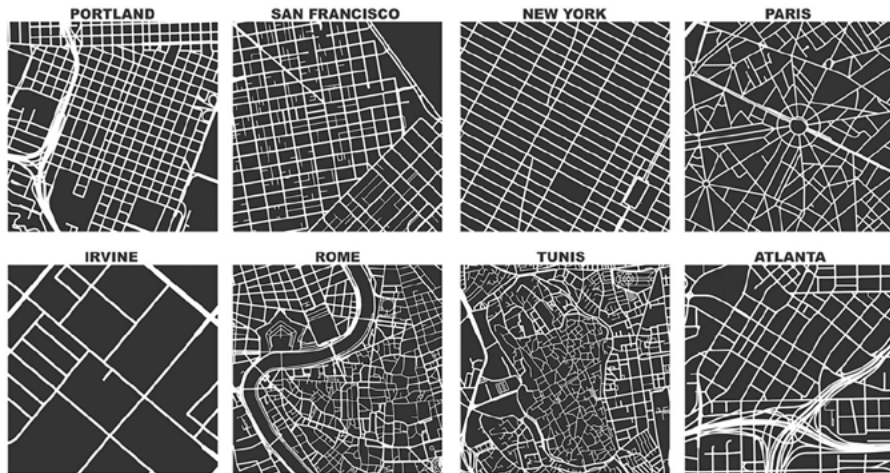


Figura 1. Modelos urbanos del mundo.
Fuente: Paisajes transversal (2020).

El urbanismo analiza aspectos geográficos, físicos como sociales, económicos y ambientales, buscando un equilibrio entre la infraestructura, la movilidad, los espacios verdes y las necesidades de la población. La identificación de tipologías en el desarrollo de áreas urbanizadas es uno de los aspectos menos atendidos en la práctica del urbanismo, aunque es importante para la calidad arquitectónica que puede derivarse del diseño urbano. Para algunas comunidades el no existir un proceso urbano, ha tenido impactos negativos en diversos territorios, asociados a la falta de infraestructuras, servicios básicos, además de problemáticas sociales que se derivan de la informalidad y necesidades de habitar un lugar (Guarnizo, 2024).

Por lo tanto, para la construcción de un modelo urbano, implica caracterizar y valorar dichas tipologías de manera articulada, desde los entes de planificación del territorio y

considerando a quienes las perciben a través de la cartografía social y trabajo participativo (Hernández-Araque, 2016). Esto permite identificar las dinámicas, potencialidades y problemas presentes, junto con aspectos de visibilidad, como la caracterización, el potencial económico, y la delimitación de los bordes urbanos, estableciendo unidades de paisajes que consideran aspectos como los perfiles viales, fachadas urbanas y el paisajismo.

LA MORFOGÉNESIS URBANA, PRINCIPIO DE ORDEN PARA LAS CIUDADES LATINAS

El impacto del urbanismo europeo en las ciudades latinoamericanas ha dejado una huella profunda y duradera sobre el entramado urbano. Este modelo, inspirado en la tradición griega a través del damero o retícula, ha sido tanto adoptado como adaptado a lo largo de los siglos en las diversas urbes como parte de la organización urbana al establecer un nuevo asentamiento. Este modelo, caracterizado por su enfoque racional y estructurado, su diseño se distingue por la disposición de calles rectas y la ubicación estratégica de equipamientos alrededor de la plaza principal, siguiendo el patrón de la centralidad (Salcedo, 1996).

Las ciudades en la colonización del territorio colombiano fueron adoptando estos principios de ordenamiento urbano en sus lugares de fundación, reflejando su estructura en la disposición de sus calles, la organización de sus viviendas y la creación de sitios de encuentro social a partir de la plaza. La huella del urbanismo español es evidente: la iglesia y la plaza principal actúan como núcleos de actividad social y comercial, además de ser espacios clave para la celebración de actos políticos y la congregación religiosa.

Si bien cada ciudad adaptó estos principios a su propio contexto y necesidades específicas, la influencia del urbanismo español sigue siendo un legado fundamental en la configuración urbana de América Latina, moldeando el paisaje urbano y la experiencia cotidiana de sus habitantes. En algunos casos, esto se refleja en la conservación de vestigios de la arquitectura colonial o republicana, características distintivas de la arquitectura colombiana, que enriquecen el patrimonio cultural y arquitectónico de la región (Portillo, 2017).

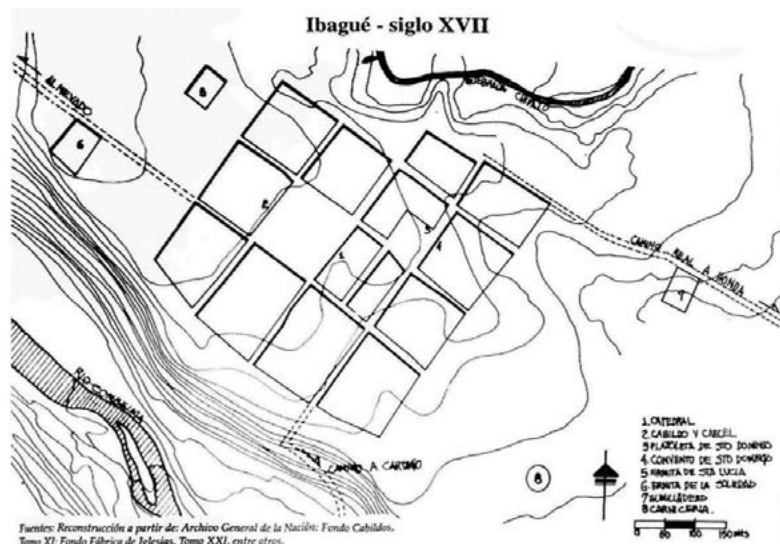


Figura 2. Ibagué en el siglo XVII. 14 cm x 21.5 cm. Escala gráfica indicada.
Fuente: Guzmán (1987).

En el caso de Ibagué, el modelo de planificación urbana que se basa en la tipología de damero puede considerarse un modelo fundacional elemental (figura 2), que fue imitado a partir de un reducido número de edificaciones y diseñado para una población limitada (Martínez, 2003).

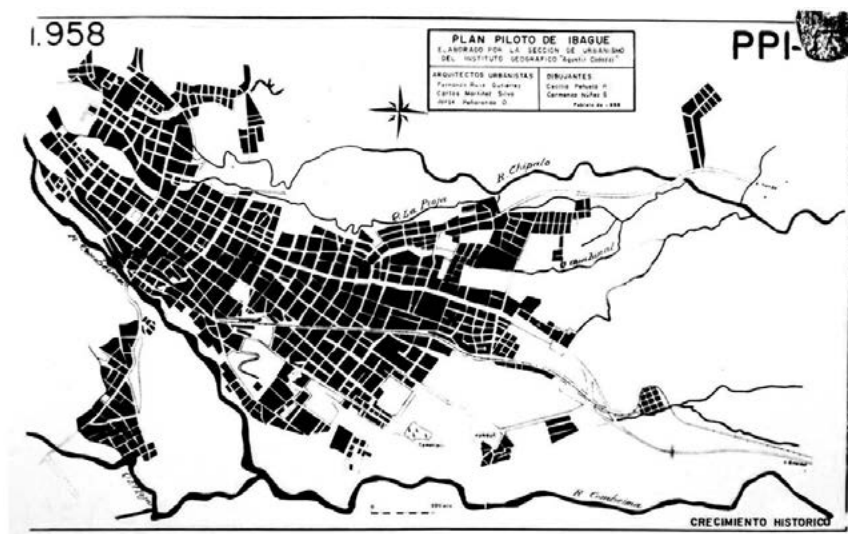


Figura 3. Ibagué en 1958.
Fuente: Plan Piloto de Ibagué (1966).

La adaptación continua de este modelo, considerando el crecimiento de actividades sociales como el comercio, el aumento de asentamientos y la incorporación de elementos esenciales de conexión, como vías y aceras, evidencia que el modelo urbano resultó insuficiente para atender las necesidades y demandas de una ciudad en constante transformación (figura 3).

CONTEXTO HISTÓRICO Y GEOGRÁFICO DE CIUDAD DE IBAGÜÉ

Ibagué, conocida como la «Ciudad Musical de Colombia», se distingue por su dinámica cultural en el departamento del Tolima. Ubicada en el centro-occidente de Colombia, entre el Cañón del Combeima y el Valle del Magdalena, en las cercanías del Nevado del Tolima, este municipio es la capital tolimese. Fundada el 14 de octubre de 1550 por el capitán español Andrés López de Galarza, Ibagué figura como una de las ciudades de paso por estar estratégicamente ubicada en todo el centro del país (Pardo, 2009).

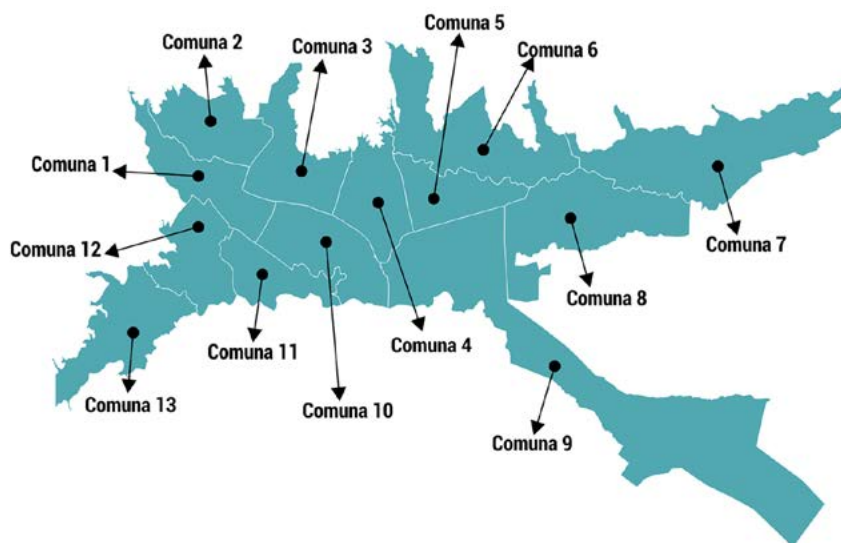


Figura 4. Mapa comunas, Ibagué.
Fuente: Infibagüé (2019).

El título de «Capital Musical de Colombia» le fue otorgado por el francés Conde de Gabriac en sus crónicas de viaje publicadas en Europa hacia 1886 al quedar impresionado

por la cultura musical, además los representativos murales del emblemático edificio del Conservatorio del Tolima, considerado una de las instituciones de música más destacadas del país. Desde 1959, la ciudad acoge el Festival Folclórico Colombiano celebrado en el mes de junio, una de las festividades culturales más importantes de Colombia. Es importante señalar que algunos monumentos conmemoran la historia del municipio y se encuentran en el espacio público, transmitiendo la tradición cultural mediante las historias y el legado de personajes ilustres de la ciudad (Cuartas, 1994).

Actualmente, Ibagué ha experimentado períodos de desarrollo lento y estancamiento, así como conflictos y desafíos socioeconómicos. Esto ha resultado en un desarrollo económico que no ha sido próspero, y se ha reflejado en la falta de avances significativos en materia de infraestructura, economía y política (Guarnizo, 2024). Esta situación ha empobrecido la calidad urbana de la ciudad, que se considera en la actualidad, una de las más desempleadas del país. El estancamiento en el desarrollo económico de Ibagué ha limitado las oportunidades de crecimiento y prosperidad para sus habitantes. La falta de inversión en infraestructura, tanto pública como privada, ha generado conflictos frente a la conservación de su patrimonio cultural y evolución de la ciudad (Guarnizo, 2024).

Esta situación, ha contribuido a la inestabilidad y la incertidumbre en el entorno urbano, obstaculizando el surgimiento de nuevos emprendimientos y la generación de empleo. La escasez de oportunidades laborales ha generado altos niveles de desempleo e informalidad laboral (DANE, 2022), lo que ha incidido directamente en la calidad y el bienestar de la población. La falta de empleo estable y bien remunerado ha creado un ambiente de incertidumbre económica para muchos habitantes de la ciudad, dificultando su acceso a servicios básicos y limitando sus opciones de desarrollo personal y profesional (figura 5).

Proporción de informalidad	Abril - Junio 2022	23 ciudades y A.M Abril - Junio 2021	Variación absoluta
Quibdó	65,0	59,2	5,8
Ibagué	52,8	47,5	5,3
Tunja	40,3	37,1	3,2
Montería	62,4	59,9	2,4
Popayán	54,1	52,5	1,6
Cali A.M	49,1	47,7	1,4
Santa Marta	65,1	63,8	1,3
Valledupar	66,5	65,8	0,7
Sincelejo	69,8	69,2	0,6
Riohacha	65,4	64,9	0,6
Florencia	60,6	60,8	-0,3
Pereira A.M	43,9	44,4	-0,5
Bogotá	37,1	38,3	-1,2
Neiva	45,1	46,6	-1,5
Bucaramanga A.M	48,6	50,3	-1,7
Total 23 ciudades	45,6	47,4	-1,8
Barranquilla A.M	55,5	57,4	-1,9
Total 13 ciudades	44,3	46,3	-1,9
Medellín A.M	40,1	42,2	-2,1
Cúcuta A.M	67,2	69,3	-2,2
Villavicencio	55,2	59,0	-3,8
Pasto	52,4	57,3	-4,9
Manizales A.M	36,2	41,4	-5,2
Cartagena	59,1	66,7	-7,6
Armenia	45,6	54,1	-8,5

Figura 5. Niveles de Informalidad municipal.
Fuente: DANE (2022).

Además, la insuficiente inversión en espacio público ha agravado aún más la situación. La falta de parques, plazas y zonas verdes han dejado a los ciudadanos con pocas opciones para actividades de esparcimiento. Esto contribuye a la percepción de que la ciudad carece de infraestructura para satisfacer las necesidades básicas de sus habitantes. La ausencia de espacio público en óptimas condiciones y equipados también repercute en la cohesión social y la calidad de vida en la comunidad. La falta de lugares de encuentro y convivencia dificulta la interacción, lo que puede conducir a un sentido de aislamiento y alienación entre los habitantes de la ciudad.

La carrera Tercera

La carrera Tercera de la ciudad de Ibagué, ubicada en el Centro Histórico, ha sido testigo de importantes transformaciones a lo largo de su historia. Inicialmente, fue una de las principales vías comerciales y residenciales, caracterizada por su arquitectura colonial y su activa vida cultural y económica. La calle del Comercio fue la denominación para la principal vía de acceso de mercancías en tiempos coloniales. Su destino era la plaza principal, hoy plaza de Bolívar, donde se realizaba el mercado agropecuario. Por esta razón, los establecimientos comerciales se concentraban alrededor de la plaza, no a lo largo de la vía (Francel, 2015).

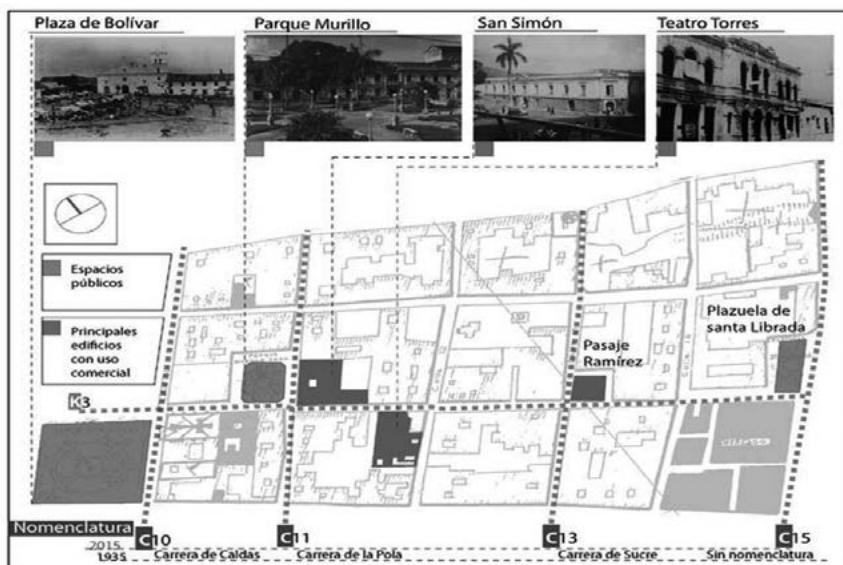


Figura 6. Carrera Tercera estructura urbana y edificaciones comerciales, 1940.
Fuente: Adaptado por Andrés Francel, IGAC (2015).

En la conformación de las primeras edificaciones en las cuales se acopló el uso comercial se encuentran el Colegio de San Simón (1893), el Pasaje Ramírez (1910) y el Teatro Torres (1915), todos ubicados a lo largo de la carrera Tercera (figura 6). En este apartado se abordan sus características principales, siguiendo su orden cronológico de creación. Posteriormente, se explica la estructura social y económica que condujo a su construcción, haciendo hincapié en el lento proceso de expansión comercial. Es necesario comprender que la transformación de la ciudad fundacional y la calle del Comercio evolucionan desde sus características arquitectónicas coloniales (Francel, 2013).

Deficiencias del urbanismo en la carrera tercera en la actualidad

La falta de mantenimiento de las infraestructuras en la carrera Tercera es una de las principales deficiencias urbanas en esta área de la ciudad. A lo largo de los años, la comunidad ha sido testigo del deterioro progresivo de las aceras y mobiliario urbano, lo que tiene un impacto negativo en la imagen de esta arteria peatonal. Esta situación refleja una deficiencia en la intervención y acciones puntuales, las cuales no han sido eficientes para abordar y solventar estos problemas del ordenamiento territorial (Ibagué, 2000).

El estado de deterioro de la aceras afecta significativamente la experiencia de quienes transitan por la carrera Tercera. Los baches, grietas y desniveles en el asfalto, también representan un riesgo para la seguridad de peatones y conductores, además de dificultar el acceso a personas con movilidad reducida. Asimismo, la falta de mantenimiento del mobiliario urbano, como bancos, papeleras y señalización, contribuye a una percepción de descuido y abandono del entorno urbano.

Esta situación también tiene un impacto en la funcionalidad de la arteria de la carrera Tercera. La falta de mantenimiento adecuado dificulta la circulación vehicular y peatonal, generando congestión y obstáculos en el flujo del tráfico. Además, la falta de señalización y elementos de seguridad vial aumenta el riesgo de accidentes. Además, la ausencia de zonas verdes agrava aún más esta situación. Otro aspecto importante para considerar son los obstáculos para las personas con movilidad reducida. La presencia de numerosos locales informales y estructuras improvisadas a lo largo del pasaje dificultan el acceso y la movilidad de personas con discapacidades físicas (figura 7).



Figura 7. Carrera Tercera, municipio de Ibagué.
Fuente: Alerta Tolima (2020).

La escasez de áreas arboladas y zonas naturales lo que limita el confort térmico. El predominio del concreto y asfalto, sin la amortización de la vegetación, no solo afecta la estética del lugar, sino que también disminuye la calidad del aire y aumenta la sensación de calor en el área, lo que afecta el bienestar de quienes transitan por la zona (figura 8).



Figura 8. Carrera Tercera, municipio de Ibagué.
Fuente: Ondas de Ibagué (2022).

Contaminación visual

Otra deficiencia importante que afecta la carrera Tercera de Ibagué es la contaminación visual y ambiental que se observa en el entorno. La presencia de publicidad no regulada, cables eléctricos expuestos y la acumulación de basura en la calle contribuyen a crear un ambiente poco atractivo para los habitantes y visitantes de la zona. Esta falta de mantenimiento urbano afecta negativamente la percepción e imagen del espacio público.

La falta de mobiliario urbano, desde canecas, hasta una adecuada iluminación, ha convertido la zona en un lugar deteriorado e inseguro durante las noches. La falta de seguridad, sumada a la escasa salubridad del sector, genera un aspecto visual desfavorable tanto para los residentes como para los visitantes. Esto contribuye a crear una sensación de abandono y malestar entre quienes transitan por el tramo de la carrera Tercera, creando una percepción y experiencia negativa del lugar (figura 9).



Figura 9. Carrera Tercera Parque Simón Bolívar, Ibagué.
Fuente: Diario El Nuevo Día (2000).

Inseguridad ciudadana

La inseguridad ciudadana representa otra situación que impacta sobre la carrera Tercera. La falta de una iluminación adecuada y la ausencia de vigilancia policial favorecen la comisión de delitos, tales como robos, agresiones y actos de vandalismo en la zona. Esta situación genera un clima de inseguridad entre los residentes y comerciantes que frecuentan el sector, lo que limita su movilidad y su participación en la vida urbana nocturna.

La escasez de iluminación adecuada por la tercera, especialmente durante las horas nocturnas, sobre la carrera Tercera, se convierten en lugares propicios para la actividad criminal. Esto no solo afecta la percepción de seguridad de los residentes y visitantes, sino que también disuade a las personas de transitar por la zona durante la noche, reduciendo la actividad comercial y social en el área. Además, la falta de presencia policial y de medidas de seguridad adecuadas en la carrera Tercera empeora esta situación. La ausencia de rondas policiales y de sistemas de respuesta inmediata deja a la zona vulnerable ante la delincuencia, lo que se traduce en una sensación de desamparo por parte de los habitantes y comerciantes (figura 10).

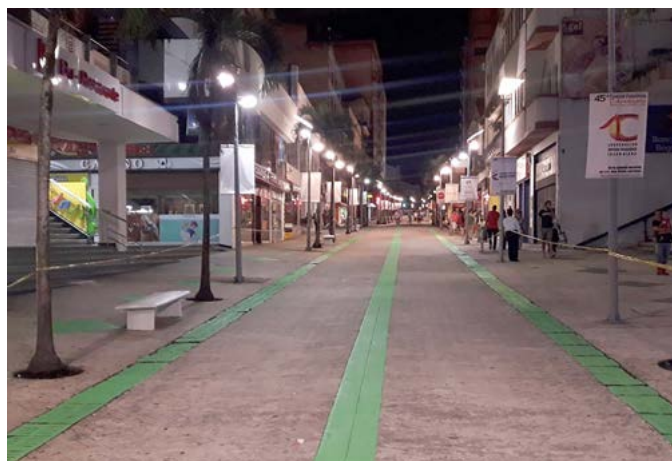


Figura 10. Carrera Tercera vista nocturna, Ibagué.
Fuente: Alerta Tolima (2017).

Causas y efectos de las deficiencias urbanas

La carrera Tercera, al ubicarse como un importante eje de la economía, con un profundo trasfondo histórico, hace que el sector sea acogedor para actividades de índole comercial. Sin embargo, la notoria presencia de actividades de comercio informales ha generado notables contrastes que afectan de manera considerable la calidad del espacio público en este sector. En primer lugar, el crecimiento desmesurado de este comercio informal ha contribuido al deterioro general del entorno, manifestándose en una proliferación caótica de establecimientos a lo largo del pasaje peatonal. Esta saturación de locales dificulta la movilidad de los peatones y también entorpece la apreciación del entorno, generando una sensación de agobio y desorden en la zona.

La falta de regulación y control sobre estas actividades informales ha facilitado la aparición de problemas ambientales, como la inadecuada segregación de residuos y la contaminación auditiva generada por el comercio informal, especialmente en la venta de música y otros productos. Esta mala gestión de desechos y el exceso de ruido han ocasionado el taponamiento del alcantarillado, la proliferación de roedores y alteraciones en el orden público.

Otro aspecto preocupante es el incremento de los problemas sociales que surgen cuando las autoridades policiales intervienen para desalojar los diversos locales informales. Estas acciones, lejos de resolver los inconvenientes, pueden desencadenar conflictos y tensiones entre los comerciantes informales y las fuerzas de seguridad, exacerbando así la percepción de inseguridad y desorden en la carrera Tercera. Además, estas intervenciones, por lo general, son temporales y no abordan las raíces subyacentes del comercio informal, lo que perpetúa el ciclo de deterioro del espacio público y la calidad de vida en la zona.

RECOMENDACIONES DESDE LA ARQUITECTURA Y EL URBANISMO PARA ABORDAR LAS DEFICIENCIAS EN LA CARRERA TERCERA DE IBAGUÉ

En el marco de las dinámicas urbanísticas, se han considerado diversos aspectos que, desde la arquitectura y el medio ambiente, contribuyen a que el desarrollo territorial sea sostenible. Esto implica tener en cuenta, las dinámicas urbanas como las necesidades humanas actuales. Estos conceptos abarcan no solo la planificación de espacios eficientes y funcionales, sino también la integración de prácticas sostenibles que favorezcan la convivencia armónica entre el entorno construido y el entorno natural:

Plan de Mantenimiento Integral de espacio público: Es fundamental desarrollar un plan de mantenimiento integral que abarque la reparación de acera y espacio público y la renovación del mobiliario urbano sobre la carrera Tercera. Este plan debe ser ejecutado de manera regular para garantizar la funcionalidad y estética adecuadas de la vía.

Mejora de la Iluminación: Se recomienda la instalación de luminarias apropiadas sobre la carrera Tercera, especialmente en áreas oscuras y poco transitadas. Una iluminación adecuada contribuirá a mejorar la seguridad y la visibilidad de los peatones y residentes, disuadiendo la delincuencia y promoviendo un ambiente más seguro durante las horas nocturnas.

Diseño de zonas Verdes: Es importante crear nuevos pulmones verdes y áreas de recreación en la carrera Tercera para fomentar la convivencia y apropiación del entorno urbano. Estas áreas pueden incluir áreas verdes, zonas de ocio y zonas de juego, proporcionando un pulmón verde en medio del paisaje urbano.

Incremento de la Vigilancia Policial: Se hace necesario aumentar la presencia policial en la zona, especialmente durante las horas de mayor afluencia de personas. Una mayor vigilancia policial puede retraer delitos y mejorar la percepción de seguridad entre los residentes y visitantes de la carrera Tercera, contribuyendo así a la revitalización del área y la reducción de la criminalidad.

Plan de movilidad: obre el centro urbano es muy relevante y propone una visión orientada hacia una movilidad sostenible que priorice el uso del espacio público para los peatones, en lugar de centrado en los vehículos motorizados. Estudiar los niveles de movilidad ecológica en el centro permitiría desarrollar mecanismos de amortiguación del tráfico, como peatonalización de ciertas áreas, uso de carriles para bicicletas, y sistemas de transporte público eficientes. Este tipo de planificación puede proporcionar varios beneficios, como la reducción de emisiones contaminantes, la disminución de la congestión vehicular y el fomento de espacios más seguros para los peatones (Ariza, 2022).

CONCLUSIONES

Las deficiencias del urbanismo en la carrera Tercera de Ibagué tienen diversas consecuencias negativas para la ciudad y sus habitantes. En primer lugar, estas deficiencias impactan negativamente en la imagen y el atractivo turístico de la zona, disminuyendo su potencial como destino cultural y comercial. La falta de mantenimiento de las infraestructuras y la presencia de desorden visual y ambiental pueden alejar a visitantes y potenciales inversionistas, afectando así el desarrollo económico y la proyección externa de la ciudad.

Además, el deterioro de las calles y aceras, así como la acumulación de basura y la falta de zonas verdes, contribuyen a la contaminación ambiental constante que pueden ser causa, incluso, de diversas enfermedades relacionadas con la falta de salubridad y el mal estado de las infraestructuras urbanas. Esto representa un riesgo para la salud y el bienestar de la población local.

Por último, las deficiencias del urbanismo en la carrera Tercera aumentan la percepción de inseguridad y la sensación de abandono entre los residentes. La falta de iluminación adecuada, el deterioro de las infraestructuras y la presencia de actividades informales pueden crear un entorno propicio para la delincuencia y el vandalismo, lo que afecta la calidad de vida de quienes viven y transitan por la zona. Esta sensación de inseguridad puede generar un círculo vicioso de deterioro urbano y social, dificultando aún más la implementación de soluciones efectivas.

Una opción que puede implementarse desde un enfoque integral a partir de los entes de planificación del municipio es establecer un modelo de usos y cargas del suelo, que posibilite un uso racional del espacio público a lo largo de la carrera Tercera. El rediseño de la imagen urbana sobre la carrera Tercera brinda una alternativa fundamental para mejorar las condiciones paisajísticas, incorporando soluciones ecológicas y eficientes que fomenten la sostenibilidad del sector. Además, permita revitalizar el concepto de pasaje comercial, transformándolo en una experiencia atractiva e integral para los visitantes.

REFERENCIAS

ArchDayli. (21 de septiembre de 2016). *Reactivación del Espacio Público en Ecuador: la experiencia de CUENCA RED*. <https://www.archdaily.co/co/795221/reactivacion-del-espacio-publico-en-ecuador-la-experiencia-de-cuenca-red>

Ariza, M F, y Guarnizo, N. A. (2022). Reflexiones sobre la estrategia de transporte del ayuntamiento de Melbourne city 2030. Ariza Rodríguez, M., & Guarnizo Sánchez, N. (2022). Reflexiones sobre la estrategia de transporte. *Revista M*, 19. <https://doi.org/https://doi.org/10.15332/rev.m.v19i0.3081>.

Burbano, A. M. (2014). La investigación sobre el espacio público en Colombia: su importancia para la gestión urbana. *Territorios* (31), 185-205. Doi: [dx.doi.org/10.12804/territ31.2014.08](https://doi.org/10.12804/territ31.2014.08).

Camarena, M., y. Portal, M. A. (2015). *Camarena, controversias sobre el espacio público en la ciudad de México*. UAM Iztapalapa: Biblioteca de Alteridades 36.

Castro, O. (2018). La indecencia del trabajo en Colombia. *Justicia* (33), 200-223.

Cebrián, F. (2020). *Dinámicas de urbanización en ciudades medias interiores: ¿hacia un urbanismo más urbano?* Tirant Lo Blanch.

Cortés, J. (2011). *Uso actual del espacio público en el centro de las ciudades intermedias: estudios de caso Santa Marta, Popayán y Manizales*. Maestría en Urbanismo, Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Artes. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/9917>.

Cuartas, A. (Febrero, 1994). *Ibagué, Ciudad Histórica*. Pijao Editores.

DANE. (2022). *Mercado Laboral. Nueva medición de informalidad laboral julio 2022*. DANE.

De Mattos, C. (2007). Modernización capitalista y revolución urbana en América Latina: cinco tendencias genéricas. En Geraiges de Lemos, A.I., Arrollo, M. y Silveira, M.L. América Latina: cidade, campo e turismo. CLACSO.

Ducci, M. (2009). Conceptos básicos de urbanismo: forma y estructura de la ciudad, la admiración de la ciudad, geografía urbana. Editorial Trillas.

El Olfato. (26 de abril de 2018). Alcaldía cesará a los artistas de la carrera Tercera de Ibagué para que puedan realizar sus presentaciones. <https://www.elolfato.com/alcaldia-censara-a-los-artistas-de-la-carrera-tercera-de-ibague-para-que-puedan-realizar-sus-presentaciones>

Francel, A. (2013). Cuatro décadas de arquitectura ibaguereña 1904-1940. Ediciones Unibagué.

Francel, A. (2015). La calle del comercio de Ibagué (Colombia), 1893-1950. Un estudio sobre las transformaciones arquitectónicas y conceptuales derivadas del modelo industrial en el tránsito de la Colonia a la República y las primeras manifestaciones del Art Deco. *DEARQ*, 17.

Guarnizo, N. A. (2024). Actualización del inventario de monumentos en espacios públicos en la ciudad de Ibagué, Colombia. *Revista de Investigación en Gestión Cultural*, 9(16). <https://doi.org/10.15332/rev.m.v19i0.3081>.

Guarnizo, N. A. (2024). Descubriendo la Esencia y significado del Patrimonio Mueble de Ibagué. Tolima. *Culturas. Revista de Gestión Cultural*, 11, 1-17. <https://doi.org/10.4995/cs.2024.21253>.

Guarnizo, N. A. (2024). Violencia y desarrollo urbano: Un análisis de La Cumbre, Floridablanca, Santander (Colombia). Guarnizo Sánchez, N. A., Ariza Rodríguez, M. F., y Perdomo Neiza, M. F. (2024). Violencia y desarrollo urbano: Un análisis de La Cumbre. *ARQUISUR Revista*, 14(25), 50-63. <https://doi.org/10.14409/ar.v14i25.13530>.

Guarnizo, N. A. (2024). Historia y evolución del entramado urbano en la época colonial, republicana y moderna en Ibagué. *Revista de Arquitectura Bogotá*, 26(1), 31-48. <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/4042/4989>.

Hernández-Araque, M. (2016). Urbanismo Participativo: construcción social del espacio urbano. *Revista de Arquitectura*, 18(1), 6-17. <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/96>.

Ibagué, C. M. (2000). Acuerdo Número 116 - Por medio del cual se adopta el plan de ordenamiento de Ibagué y se dictan otras disposiciones. El Honorable Concejo Municipal de Ibagué.

Infibagué. (15 de febrero de 2019). Licitación para modernizar el alumbrado de las comunas 12 y 13, cuenta con 9 proponentes. <https://www.infibague.gov.co/licitacion-para-modernizar-el-alumbrado-de-las-comunas-12-y-13-cuenta-con-9-proponen-tes/>

Llop, C. (2008). Paisajes metropolitanos: policentrismo, dilataciones, multiperiferias y microperiferias. Del paisaje cliché al paisaje. *Papers: el reto del paisaje en ámbitos*, n° 47, 65-66.

Martínez, C. (2003). Historia de la forma urbana de Ibagué. En *Compendio de historia de Ibagué*. Academia de Historia, Gobernación del Tolima.

Pardo, C. (2009). *Manual de Historia del Tolima*, Tomos I, II y III. 2007: Pijao Editores.

Portillo, A. (2017). *Transformaciones Urbanas y Dinámicas Espaciales, Significativas en el Tiempo*. Barranquilla: Universidad del Norte.

Salcedo, J. (1996). *Urbanismo hispanoamericano siglos XVI XVII Y XVIII. El modelo urbano aplicado a la América española, su génesis y su desarrollo teórico y práctico*. Salcedo, S. J. (1996). *Urbanismo hispanoamericano Siglos XVI XVII Y XVIII. El modelo urban*. PUPontificia Universidad Javeriana.

Tolima, A. (4 de febrero de 2021). ¿Ibagué puede dejar de ser la Capital Musical de Colombia? <https://www.alertatolima.com/noticias/tolima/ibague/ibague-puede-dejar-de-ser-la-capital-musical-de-colombia>

Villalta, M. (2013). ¿Es posible regular el espacio público? *Boletín Científico Sapiens Research*, 3(2), 40-45.

Zabala-Sandoval, J. D. (2020). La calle como campo. Caracterización de la situación de calle en Ibagué. *Indagare*, 8. <https://doi.org/10.35707/indagare/806>.

Zabala-Sandoval, J. D. P. (2021). Factores de vulnerabilidad cognitiva de la permanencia en calle: Desesperanza y derelicción. *Límite Revista Interdisciplinaria de Filosofía y Psicología*, 16(2). <https://www.revistalimite.cl/index.php/li>