



Sección. Investigación | **Section.** Research | **Seção.** Pesquisa

Artículo revisado por pares académicos.



Una mirada crítica al modelo de ocupación planteado por el Plan de Ordenamiento Territorial de Villavicencio

David Fernando Díaz Rincón. Arquitecto de la Corporación Universitaria del Meta, Villavicencio (Colombia).
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7974-0711>. Correo electrónico: davidiaz5129@gmail.com

Yecid Mauricio Reina Bravo. Arquitecto de la Corporación Universitaria del Meta, Villavicencio (Colombia).
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8596-5028>. Correo electrónico: yecidreina@gmail.com

Recibido: abril 24, 2020.

Aceptado: septiembre 08, 2020.

Publicado: enero 29, 2021.

Acceso abierto: Creative Commons: Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0), la cual permite a otros distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra, de modo no comercial, siempre y cuando den crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



Conflicto de intereses: el autor ha declarado que no existe conflicto de intereses.

Resumen

Desde su propósito y visión de ciudad, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Villavicencio (Acuerdo 287 de 2015) planteó un cambio en el modelo de ocupación: pasar de monocéntrico a policéntrico, con el fin de mejorar la capacidad, cobertura, tiempos de desplazamiento y transporte. La creación de centralidades alternas al centro histórico planteó la necesidad de proyectar una estructura urbana sustentada en la armonización con múltiples componentes de la ciudad, como la movilidad, los usos del suelo, la infraestructura de soporte urbano, los tratamientos urbanísticos, el componente ambiental y las nuevas centralidades.

El objetivo de la investigación fue evaluar el cambio de modelo de ocupación, la valoración y el reconocimiento de elementos que modifican la estructura urbana de Villavicencio, a partir de la revisión documental del Acuerdo 287 de 2015 y sus documentos técnicos de soporte, además del seguimiento a las acciones de la Administración Municipal en el primer cuatrienio de aplicación del cambio de modelo. Con base en el análisis documental, se abordaron fenómenos que, desde los enfoques de la sociología y la economía urbana, pueden modificar la estructura urbana, acotando los aspectos con aplicabilidad para Villavicencio. A partir de ello, con la interpretación de los resultados del diseño metodológico para reconocer las preferencias, frecuencias de desplazamiento y percepciones de accesibilidad, se estableció la evaluación y el reconocimiento de los elementos estructurantes que modifican y sustentan la estructura urbana.

Palabras clave: compacidad, dispersión, modelo de ocupación, monocentrismo, policentrismo.

A critical view at the occupation model proposed by the Villavicencio Land Management Plan

Uma visão crítica do modelo de ocupação proposto no Plano de Ordenamento Territorial de Villavicencio

Abstract

From its purpose and vision of city, the Land Management Plan (LMP) of Villavicencio (Agreement 287 of 2015) proposed a change in the occupation model: to move from monocentric to polycentric, in order to improve the capacity, coverage, travel times and transportation. The creation of alternative centralities different to the historical center raised the need to project an urban structure based on the harmonization among multiple components of the city, such as mobility, land uses, urban support infrastructure, urban treatments, environmental component and the new centralities.

The research objective was to evaluate the change of occupation model, the valuation and recognition of elements that modify the urban structure of Villavicencio, based on the documentary review of the Agreement 287 of 2015 and its supporting technical documents, besides the monitoring of the Municipal Administration actions during the first four years of application of the change of model. Based on the documentary analysis, it was dealt with phenomena which, from sociological and urban economy approaches, can modify the urban structure, limiting the aspects with applicability for Villavicencio. From this, with the results' interpretation of the methodological design to recognize the preferences, displacement frequencies and accessibility perceptions, the evaluation and recognition of the structuring elements that modify and support the urban structure were established.

Keywords: compactness, dispersión, occupation model, monocentrism, polycentrism.

Resumo

Com base em seu propósito e visão de cidade, o Plano de Ordenamento Territorial de Villavicencio (Acordo 287 de 2015) propôs uma mudança no modelo de ocupação: passar de monocêntrico a policêntrico, com o objetivo de melhorar a capacidade, a cobertura, os tempos de deslocamento e o transporte. A criação de centralidades alternativas ao centro histórico trouxe a necessidade de projetar uma estrutura urbana apoiada na harmonização com múltiplos componentes da cidade, como a mobilidade, os usos do solo, a infraestrutura de suporte urbano, os tratamentos urbanísticos, o componente ambiental e as novas centralidades. O objetivo desta pesquisa foi avaliar a mudança de modelo de ocupação, a valoração e o reconhecimento de elementos que modificam a estrutura urbana de Villavicencio, a partir da revisão documental do Acordo 287 de 2015 e seus documentos técnicos de apoio, além do seguimento das ações da Administração Municipal no primeiro quadriênio de aplicação da mudança de modelo. A partir da análise documental, foram abordados fenômenos que, sob as abordagens da sociologia e da economia urbana, podem modificar a estrutura urbana, delimitando os aspectos com aplicabilidade para Villavicencio. Com base nisso e com a interpretação dos resultados do desenho metodológico para reconhecer as preferências, as frequências de deslocamento e as percepções de acessibilidade, foram estabelecidos a avaliação e o reconhecimento dos elementos estruturantes que modificam e subsidiam a estrutura urbana.

Palavras-chave: compacidade, dispersão, modelo de ocupação, monocentrismo, policentrismo.

1. Introducción

El cambio en los modelos de ocupación en ciudades como Villavicencio genera una gran preocupación, por los cambios estructurales que pueden plantearse en el territorio. Al ser un punto de partida para la reconfiguración territorial de la ciudad, la presunción del cambio de modelo de ocupación (el paso de un modelo monocéntrico a uno policéntrico) y su armonización con el territorio planteó la necesidad de una revisión del soporte técnico y teórico de dicho cambio. Lo anterior, debido a que esta transformación tuvo que plantearse a partir del análisis, soporte y estudio minucioso de los posibles efectos y disfuncionalidades de estas nuevas centralidades y su contexto urbano.

Ante este cambio de modelo de ocupación planteado por el Acuerdo 287 de 2015, Plan de Ordenamiento Territorial de Villavicencio (POT), fue apremiante evaluar el cambio desde el planteamiento normativo y estudios en relación a dicho cambio, debido a la forma como se conceptualizó, la falta de políticas territoriales que construyeran una visión y modelo de ciudad desde la participación ciudadana y bases teóricas, su configuración espacial por la forma como se proyecta y ocupa la ciudad, el establecimiento de vocaciones, categorías, cargas, flujos y desplazamientos que plantea un cambio de modelo de la estructura urbana y todo lo que esto puede implicar en el desarrollo urbano, en su economía, su contexto, su funcionamiento y la forma de habitar el territorio.

A ello deben sumarse los cambios en el sistema social y la capacidad de adaptación de la población a modificaciones estructurales de la ciudad. Esto, debido a que el planteamiento de focos abstractos promueve proyecciones especulativas sobre la renta del suelo y las actividades supeditadas a supuestos desarrollos urbanísticos que desconocen su contexto.

Adicionalmente se revisó literatura que enmarca postulados teóricos en torno a la creación de centralidades. La revisión se hizo con el fin de establecer una base conceptual para la evaluación y el reconocimiento de los elementos estructurantes que modifican y fundamentan la estructura urbana.

Las principales limitaciones de esta investigación consistieron, en su mayoría, en el análisis, revisión, estudio y diagnóstico del Acuerdo 287 de 2015, sus Documentos Técnicos de Soporte (DTS) y anexos, debido a que son documentos crípticos, de estructura compleja, con múltiples y sustanciales errores en referencias de cuadros, imágenes, gráficos y citas no sustentadas. Además, bajo la indagación de elementos no argumentados en el POT, el ejercicio del derecho fundamental de petición con respuestas tangenciales o inconclusas fue vulnerado por la Administración Municipal de Villavicencio, por lo que fue necesario llegar a instancias jurídicas para poder acceder a información de carácter público. Igualmente, la Administración Municipal, ante las consultas dirigidas, las respuestas frecuentemente eran tangenciales, superficiales y parciales, lo que complejiza el entendimiento que, por falta de soporte, genera el POT de la ciudad.

2. Metodología

Debido al enfoque de la investigación, se realizó una confrontación, recopilación y análisis del Acuerdo 287 de 2015 y sus DTS. Además, se planteó un análisis de fuentes externas como el Plan de Acción Villavicencio 2016, elaborado por Findeter. También tuvo lugar una revisión de literatura que enmarca postulados teóricos sobre desarrollo territorial, estructura y dimensión urbana, impactos de aglomeración de economías urbanas, policentrismo en ciudades latinoamericanas, ciudad compacta y dispersa, ordenamiento territorial, modelos de ciudad y procesos de urbanización en Colombia, modelos territoriales, modelos de ocupación territorial monocéntrico y policéntrico, pensamiento sociológico y sociología urbana, modelos urbanos y sostenibilidad, antropología urbana, lugares de centralidad urbana, el derecho a la ciudad y la multidisciplinariedad en la sociología. También se analizaron informes de conferencias de las Naciones Unidas, la Nueva Agenda Urbana e informes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

La revisión bibliográfica estuvo enmarcada en el contenido de tesis, artículos de revistas científicas, libros, bases de datos, documentos web y normativas. Lo anterior, con el fin de realizar una valoración de Villavicencio, estableciendo una metodología de carácter no experimental.

El tipo de investigación fue transversal, ya que esta se enmarcó principalmente en el evento del cambio de modelo de ocupación propuesto por el Acuerdo 287 de 2015, con información recogida desde septiembre 17 de 2017 hasta octubre 29 de 2019. El enfoque de la investigación fue cualitativo, pues recolectó información sobre preferencias de la población a fin de establecer tendencias cuantificables.

La población de estudio se circunscribió a hombres y mujeres mayores de dieciocho años y el tipo de muestra fue aleatorio. Para el muestreo, se definieron previamente ocho zonas de análisis en la ciudad (delimitación establecida con base en los límites de las ocho comunas de la ciudad de Villavicencio), adhiriendo a estas zonas espacios donde el desarrollo urbanístico contemplaba densidades significativas. Dentro de tales zonas, se localizaron áreas específicas para la toma de la muestra.

Se programaron 1087 encuestas, distribuidas en dieciséis barrios dentro de las ocho zonas de análisis establecidas, donde el tamaño de la muestra es probabilístico de carácter infinito. La encuesta se compuso de preguntas cerradas y diferencial cerrado, con el fin de visualizar periodicidad y motivos en actividades como trabajo, compras, deporte, recreación, cultura y servicios administrativos, entre otros. Además, se incluyó una pregunta abierta, con el fin de marcar tendencias en torno al lugar donde la población realizaba las actividades mencionadas. También se planteó una pregunta dicotómica, para establecer el nivel de percepción sobre la participación ciudadana en la planificación de la ciudad.

Finalmente, se estableció la evaluación y el reconocimiento de los elementos estructurantes que modifican y soportan la estructura urbana de Villavicencio, primero, con el análisis

documental, a fin de analizar los fenómenos que, desde los enfoques de la sociología y la economía urbana, llegan a modificar estructuras urbanas; y, segundo, con base en los resultados y reconocimientos de preferencias, frecuencias de desplazamiento y percepciones de accesibilidad.

3. Resultados

3.1. Diagnóstico del modelo de ocupación planteado por el Acuerdo 287 de 2015

Para comprender el planteamiento del Modelo de Ordenamiento Territorial Policéntrico (MOTP) del Acuerdo 287 de 2015, se desglosó su proyección en once componentes esenciales: (1) propósito y visión de ciudad, (2) objetivo de funcionalidad, (3) clasificación del suelo, (4) usos del suelo, (5) áreas de actividad, (6) centralidad suburbana, (7) centros poblados, (8) equipamientos, (9) tratamientos urbanísticos, (10) áreas morfológicas homogéneas y (11) sistema de movilidad. Para entender a cabalidad lo planteado por el cuerpo normativo, fue necesario analizar cómo se llegó a dicha formulación, desde el abordaje del documento de la Memoria Justificativa y los DTS, en sus componentes, general, urbano y rural.

Las inexactitudes, complejidades y vacíos en el contenido del Acuerdo 287 de 2015, su Memoria Justificativa, DTS, anexos y planimetría, en relación con el cambio de MOTP propuesto, se circunscriben a un ejercicio de seguimiento y solicitud de información a las autoridades territoriales competentes y al análisis de empalme entre los diferentes documentos del cuerpo normativo.

Las proyecciones poblacionales del Dane, la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Villavicencio (EAAV) y el equipo formulador del POT no distan de manera sustancial en los cálculos hasta 2013. A partir de este año, las proyecciones del Dane en relación POT difieren en 470 916 habitantes para 2027 (Alcaldía de Villavicencio, 2015). Ante la falta de sustento

de las variables utilizadas en la proyección poblacional con el método Box Jenkins, utilizado por el equipo formulador del POT, mediante derecho de petición, se solicitó una aclaración que dejara claro cómo se cuantificaron las variables en los horizontes temporales. La Secretaría de Planeación informó que, una vez verificada la información, no fue posible establecer el soporte de las variables aplicadas, lo que deja en duda la rigurosidad y la validez de las proyecciones poblacionales del POT.

En cuanto a participación ciudadana, el cuerpo normativo expone que, para la etapa de formulación del POT, se convocó de manera abierta a los habitantes de la ciudad a que enviaran propuestas para la formulación: “Prueba de eso fueron las 143 propuestas allegadas a la Secretaría de Planeación, que abarcaron las diferentes temáticas y componentes que hacen parte integral de la formulación del POT”, según el DTS. Documento Síntesis (Alcaldía de Villavicencio, 2015, p. 4). Estas propuestas fueron solicitadas a la Secretaría de Planeación, dependencia que solo encontró 70 de las 143 enviadas. Cabe aclarar que las propuestas entregadas no exponían sugerencias capaces de incidir sobre el cambio de modelo de ocupación de la ciudad.

Como componente fundamental dentro de la proyección de ciudad, para determinar la delimitación de área futura requerida, con base en los principios rectores del POT (eficiencia, funcionalidad e inclusión), se desarrollaron cinco escenarios, donde se evaluaron catorce categorías con unas calificaciones que iban de 1 a 5, calificaciones que no se argumentaron ni están sustentadas en los DTS. Además de lo insustancial de estas ponderaciones frente a un eje estructural de desarrollo de la ciudad, se encuentra la falta de criterios para la elección de la metodología en relación con la escogencia, conceptualización y cantidad de escenarios espacializados en una serie de cartografías inentendibles.

El artículo 10 de “Visión regional”, capítulo 2 del POT, pone lo siguiente en la acción uno: “Promover la creación del área metropolitana

con los municipios vecinos como entidad administrativa y con autonomía propia” (Alcaldía de Villavicencio, 2015, p. 17). Este es el único postulado dentro del cuerpo normativo de este documento que plantea este concepto, pero no se desarrollaron acciones específicas ni en el Plan de Ejecución ni en sus DTS.

En la proyección de la nueva área de actividad intensiva requerida (o centralidades), se señala que estas áreas deben ser de 450 hectáreas aproximadamente. La verificación de la regla de tres simple que fue propuesta por el POT demuestra que la verdadera área necesaria es de 47.59 hectáreas. Al hacer una revisión cartográfica se logró comprobar que el error también se refleja en la planimetría del POT. Es decir, el área de centralidades propuesta está sobredimensionada nueve veces aproximadamente.

El POT planteó cinco modelos para determinar la ubicación de posibles centralidades y su relación con los ejes viales de la ciudad, con once categorías indistintamente evaluadas de 1 a 5. El modelo escogido, aparte de obtener bajas valoraciones en aspectos de sostenibilidad, no dejó explícito el sustento de las calificaciones. Adicionalmente, las nuevas áreas de actividad intensiva presentan particularidades en cuanto a su vocación en la ciudad, los usos principales y la competencia o complementariedad con la que se relacionan.

En la centralidad histórica, se concentra la mayoría de los servicios financieros y administrativos. Pero su régimen de uso plantea como actividad principal el comercio grupo II, es decir, oferta de bienes y servicios “no complementarios a la vivienda” y “medianamente compatibles con las áreas de actividad residencial, caracterizándose por ser actividades que pueden generar impactos que afectan la calidad de vida de los residentes” (Alcaldía de Villavicencio, 2015, p. 209). La disyuntiva planteada en la descripción del grupo comercial II se intensifica, teniendo en cuenta que el régimen de uso complementario para esta centralidad es la vivienda, lo que plantea una gran inconsistencia en lo establecido por el POT.

Las centralidades periféricas, según el POT, pretenden servir como polos de desarrollo alternativos a la centralidad histórica. Por su régimen de usos y alta edificabilidad, se proyecta como un destino principal de deseo de viaje; sus usos principales son comercio grupo II y equipamientos categoría 3; sus usos complementarios son vivienda, comercio grupo III y equipamientos categoría 2. Ello genera una gran posibilidad de usos, pero homogenizándolos para las tres centralidades.

La función principal de la centralidad lineal es servir como polo de desarrollo regional, su régimen de usos principales son comercio grupo III y equipamientos categoría 3, sus usos complementarios son comercio grupo II y equipamientos categoría 2. Esta centralidad, con esos regímenes de uso, se proyectó sobre el anillo vial y su apertura de actividades carece de tipificación de vocación y tiende a homogenizarla con las centralidades periféricas. La falta de sustento en el empalme de la conceptualización de las centralidades, con sus regímenes de uso, plantea una disyuntiva especulativa con respecto a la incidencia de estos polígonos en su articulación con el territorio.

Adicionalmente, desde 2014, Villavicencio ingresó al programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas de la Financiera de Desarrollo Territorial (Findeter). Como parte de este proceso de diagnóstico, se desarrollaron tres estudios a cargo de la firma consultora Idom, tomados como estudios de referencia en torno al cambio de MOTP. Dentro del diagnóstico, se enmarcó una proyección de las tasas de crecimiento poblacional desde 2005 hasta 2050 teniendo en cuenta que para Idom, la realidad de la época distaba de las proyecciones del Dane, exponiendo que

los valores obtenidos para el 2027 por Idom se diferencian en cerca de 349 000 habitantes con la proyección del POT, lo que se debe a la utilización de una curva asíntota. Para 2050, la proyección de la población realizada por Idom es similar a la proyectada por el POT para el 2027. (Findeter-Idom, 2016, p. 188)

3.2. Espacios e infraestructuras que modifican la estructura urbana de Villavicencio

La aplicabilidad teórica de los conceptos de ciudad, desde la compacidad, dispersión, elementos que modifican la estructura urbana, modelos de ocupación e identificación de centralidades o espacios con capacidad centralizadora, con los enfoques de la economía y la sociología urbana, fue necesaria al momento de valorar y analizar la ciudad de Villavicencio.

La pertinencia de evaluar la evolución de la huella urbana de la ciudad, con el fin de determinar su grado de dispersión o compacidad, fue de suma importancia, para poder configurar el modelo de ciudad aplicable como forma evolutiva.

Para poder abordar la caracterización del modelo de ocupación en Villavicencio, fue oportuno tener en cuenta las tres actuaciones planteadas por Naranjo (2016, p. 5): delimitar, identificar y diferenciar. Ello, a fin de reconocer los elementos, los hechos y las realidades de la estructura urbana, con elementos como componentes naturales, demarcaciones administrativas, áreas desarrolladas, malla vial, promedios de distancia y recorridos, áreas de interés patrimonial y cultural, y funciones e infraestructuras de alto impacto.

La identificación de los espacios con capacidad centralizadora se planteó con base en la manifestación de áreas concentradoras de actividades fuera del centro histórico. Esto se hizo teniendo en cuenta los planteamientos sobre creación de centros desde la economía urbana, bajo elementos conceptuales de Gordon y Richardson, Stahl, y Crowther y Echenique (citados por González, 2004, pp. 32-56), identificando las siguientes visiones:

1. Los centros de empleo, áreas que concentran mayores desplazamientos y empleos dentro de la ciudad.
2. Los centros de consumo y servicios, áreas donde se concentran las actividades de compra y consumo, teniendo en cuenta el tipo de economía que allí surge.

3. Los centros de interacción y atracción, polígonos cuya característica es la mayor concurrencia de población y flujos.

En esta visión se enmarcan tres tipos de centros:

1. Los gravitacionales, determinados por la distancia entre dos áreas concentradoras de población y el número de interacciones realizadas desde un punto de la ciudad.
2. Los centros de actividad que se reconocen por ser áreas concentradoras de población en actividades diferentes al empleo.
3. Los centros por motivos sociológicos y culturales, como polígonos en los que se expresan prácticas de conductas de diferentes comunidades o centros como espacios de consumo e identidad social.

Desde la sociología urbana, se entienden las funciones alternativas que generan estímulos, con los que pueden identificarse espacios que modifican el comportamiento de la población en la ciudad. Esto permite evidenciar las variables jerárquicas y funcionales de los espacios con capacidad centralizadora. Entre la interpretación de variables se encuentran: la clasificación de funciones y localización, los impactos, los roles y el relacionamiento en la ciudad, su vocación, cantidad de unidades habitacionales, radios y escalas de acción. Se evaluaron distintos tipos de funciones centrales, que aglutinan actividades de comercio, ocio y cultura. En este sistema heterogéneo, coexisten funciones centrales aisladas y demás elementos complejos de la estructura urbana (Paris, 2013, pp. 47-69). Estas funciones centrales (centros, nudos y polos) son definidas por Portas, Domingues y Cabral:

Esta nueva taxonomía permite demostrar que, en el territorio, se encuentran también ámbitos híbridos (que pueden ser centros, nudos y polos a la vez), donde algún carácter específico (la alta capacidad atractiva de alguna función, la profundidad del stock de los bienes, servicios y experiencias ofertas, etc.) o el contexto (la alta accesibilidad...) contribuyen a crear lugares de centralidad alternativos a aquellos conocidos hasta ahora.

Estos no solo son unas aglomeraciones de funciones, sino que son verdaderos lugares donde el hombre contemporáneo trabaja, viaja, compra y —en una palabra— vive, porque hace que estos espacios sean suyos. Estos lugares de centralidad son la referencia obligada para cualquier reflexión contemporánea sobre la ciudad y el territorio. Los lugares de centralidad no son solo el fruto de las recientes transformaciones del territorio, sino que representan, cada vez más, un agente dinamizador del cambio. (citados en Paris, 2013, pp. 49-50)

Con base en el análisis del crecimiento de la huella urbana de Villavicencio, pudo establecerse que, desde 1980, se evidencia la aparición de barrios y equipamientos aislados de la zona urbana, así como el auge de la construcción de vivienda campestre de densidades bajas. Ello implica desconocer aspectos esenciales de limitantes naturales. En 2019, la ciudad alcanzó un índice del 67.40% de dispersión, según el análisis cartográfico de la huella urbana. Incluso, a partir del ordenamiento territorial estructurado desde el 2000, con base en la Ley 388 de 1997, los planes de ordenamiento territorial de primera y segunda generación confeccionados para la ciudad de Villavicencio no han logrado prevenir y regularizar los grandes indicadores de dispersión, el desarrollo desbordado y disperso, fuera del suelo urbano consolidado, que tiene aproximadamente 3871 hectáreas.

El análisis de Villavicencio se abordó desde la premisa de la ciudad como objeto de estudio. Por este motivo, fue necesario identificar las infraestructuras dotacionales y comerciales que sustentan el funcionamiento de la estructura urbana; el POT enmarcó un orden de los equipamientos básicos, así como su tipificación, categorización y cobertura; además se actualizó el listado y la cartografía mediante reconocimiento espacial, con el fin de analizar, ponderar y evaluar un espectro más amplio de dichos elementos.

Sumado al reconocimiento espacial de estos elementos estructurantes, fue necesario medir sus efectos con base en la cobertura

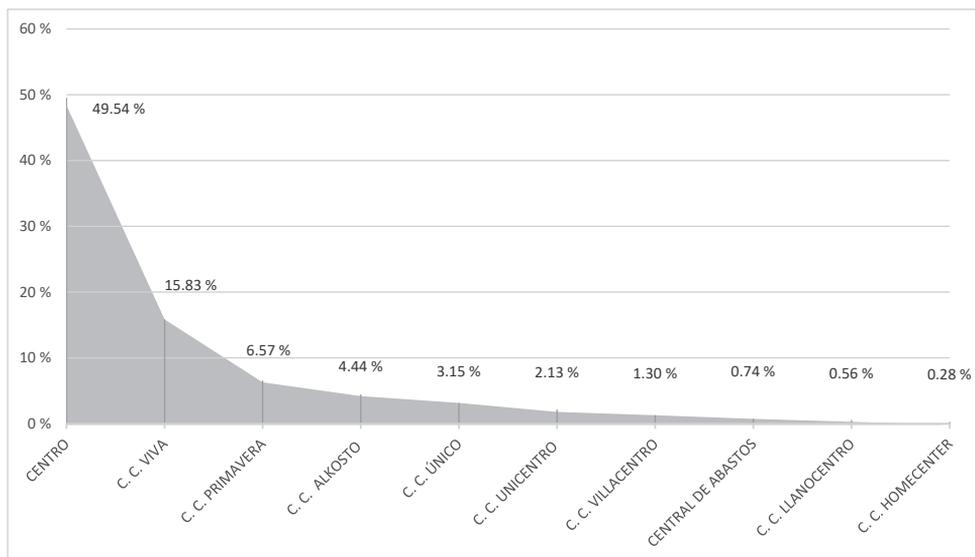
reconocida por los habitantes, con el fin de evidenciar la multiplicidad de actividades en infraestructuras específicas y su relacionamiento con la ciudad. Los resultados enmarcaron una serie de infraestructuras estructurantes, cuyas características de funcionamiento y cobertura trascienden del impacto local. Adicionalmente, dentro de las zonas que proyectan tales impactos se encuentran los equipamientos de soporte en salud y educación, teniendo en cuenta que los equipamientos de salud según un informe de gestión publicado en 2019 por la Empresa Social del Estado (ESE) del municipio de Villavicencio atienden 514 697 personas anualmente.

Con base en el informe *Sector comercio de Villavicencio. Análisis de factores que afectan el desempeño económico del comercio en el centro de Villavicencio, Meta*, elaborado por la Cámara de Comercio de

Villavicencio (2017, p. 11), se estableció que el 98.23% de la población desarrolla actividades, principalmente, en los sectores de comercio y servicios. Con base en esto, desde el desconocimiento de otros posibles desplazamientos en la concepción de los centros de empleo, la medición de impactos se enfocó en los centros de consumo, bienes, servicios, interacción y atracción.

Los centros de consumo se identificaron considerando la preferencia de los habitantes al realizar actividades de compras no cotidianas. Desde esta premisa, se encontraron, principalmente, los centros comerciales y la central de abastos, según se muestra en figura 1. Los porcentajes enmarcados allí obedecen a la selección de las infraestructuras con mayor preferencia en cuanto a compras no cotidianas, dentro de las ocho zonas de análisis.

Figura 1. Centros de consumo en Villavicencio (2019)



Fuente. Elaboración propia.

En los centros de interacción y atracción, se caracteriza la cantidad de flujos. Por ende, ponderan su capacidad de atracción a partir del número de interacciones. Así, los centros gra-

vitacionales en Villavicencio se identificaron a partir de la medición de flujos de preferencia de la población hacia determinadas infraestructuras, en torno a actividades de consumo,

culturales y recreativas. Desde este enfoque, se realizó la clasificación bajo tres premisas: (1) que la infraestructura fuera escogida como lugar de destino, (2) que se encontrara por fuera de la escala barrial y (3) que se incluyeran, en la categorización de deportivo-recreativo, centros

de comercio y centros de abastecimiento. La jerarquización se estructuró teniendo en cuenta la acumulación de actividades desarrolladas por una misma infraestructura o su impacto reconocido por la población (tabla 1).

Tabla 1. Clasificación de infraestructura en Villavicencio, según flujos de interacción (2019)

Infraestructura	Consumo	Cultura	Recreación
Centro histórico	49.54%	11.85%	5.28%
C.C. Viva	15.83%	3.89%	12.78%
C.C. Primavera	6.57%	-	0.37%
C.C. Alkosto	4.44%	-	-
C.C. Único	3.15%	-	1.11%
C.C. Villacentro	1.30%	-	2.87%
Parque Los Fundadores	-	1.48%	2.31%
C.C. Unicentro	2.13%	-	0.37%
B. Germán Arciniegas	-	1.94%	0.46%
Bioparque Los Ocarros	-	1.94%	0.37%
Villa Olímpica	-	0.28%	1.20%
Parque Esperanza	-	0.09%	0.93%
Malokas	-	2.31%	0.28%
Mirador turístico	-	1.67%	-
La Vóragine	-	1.48%	-
Parque Villa Bolívar	-	-	1.11%
Central de Abastos	0.74%	-	-
C.C. Llanocentro	0.56%	-	-
Parque Mi Llanura	-	0.19%	0.28%
Ciclovia	-	-	0.46%
C.C. Homecenter	0.28%	-	-
Club del Llano	-	-	0.28%
Vereda del Carmen	-	-	0.28%
Corculla	-	0.09%	-
Danzat	-	0.09%	-

Fuente. Elaboración propia.

Los centros emergentes, en cuanto unidad analítica, son áreas donde se desarrollan múltiples funciones; se encuentran fuera del área urbana densa (AUD) y sus actividades inciden en el ámbito social y cotidiano, pues promueven la apropiación del territorio. Antes de la identificación de múltiples funciones y actividades fuera del AUD, fue necesario espacializar el área, bajo la premisa fundamental de los bajos índices de vacíos urbanos que se presentan dentro de su perímetro, en relación con los indicadores de dispersión manifiestos fuera de él. De ese modo, se generó su seccionamiento a partir del eje del anillo vial, con base en una proyección del diseño de la malla vial nacional.

Para identificar los centros emergentes, se analizaron concentraciones de funciones, promedios de unidades habitacionales, preferencias en los desplazamientos y percepciones de cercanía a servicios. Lo anterior, con el fin de determinar su funcionamiento y relación con la ciudad, como posibles áreas de centros emergentes. Con base en el reconocimiento de los centros emergentes, debido a la multiplicidad de funciones territoriales y a los bajos índices de dependencia con el AUD, se determinó que el único centro emergente al sector es Porfía. En esta zona, se evidenció que las actividades recreacionales, culturales, de compras y casi la mitad de las actividades bancarias se realizan dentro del sector. Las movilizaciones al AUD se presentan por actividades educativas y por gestiones gubernamentales. Cabe destacar que este sector cuenta con equipamientos de soporte en educación, salud y Gobierno.

Los nudos fueron reconocidos en Villavicencio, a partir de la identificación de infraestructuras estructurantes, ubicadas de manera preferente con respecto a la malla vial, donde se realizan intercambios de modos de transporte. La multiplicidad de posibles puntos focales que podían denominarse nudos bajo la premisa de una función central sería de bajo impacto en la estructura urbana. Citando a Portas, Dominguez y Cabral, Paris (2013) argumenta:

Las dificultades de representación pueden hacer referencia a la gran variedad de situaciones posibles, por lo que el concepto de nudo no es ni estable ni fácilmente definible, pero tanto mayores son sus efectos cuantos más sistemas de transporte se cruzan o convergen en él. (p. 62)

Con base en esto, en Villavicencio, se identificaron solo las infraestructuras de alto impacto que cumplían las anteriores condiciones, aunque a lo largo de los ejes viales principales de la ciudad se evidenciaron puntos focales de cambios de modalidad en el transporte, como en los sectores Centro, Parque Los Fundadores, Villa Olímpica, La Grama; y en el Terminal de Transporte, donde los ascensos y descensos de pasajeros en el transporte público superaban los 1250. Pero, según el Informe 3 de actualización del componente técnico del diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) (SAIP-GGT, 2014, p. 24), en tales sectores, exceptuando el Terminal de Transporte, no se configuran infraestructuras de alto impacto.

Sobre el corredor denominado “anillo vial” se ubica el terminal de transporte, área que genera mayor impacto en cuanto a cambios modales de transporte urbano, intermunicipal e interdepartamental. En 2017, esta infraestructura “movilizó 1.9 millones de pasajeros, con un crecimiento anual 2.33%”, según el Acta Comité Técnico n.º 417. Terminal de Transportes de Villavicencio SA (Value & Risk Rating-Sociedad Calificadora de Valores, 2018, p. 2). Por estas razones, este terminal es reconocido como nudo. Aunque se visualiza el aeropuerto en el sector Vanguardia como un posible cambio modal de transporte, no fue reconocido como nudo, debido a que no se encuentra conexo a la malla vial principal de la ciudad y no repercute como carga a la estructura urbana.

Bajo los criterios de reconocimiento de polos como áreas de atracción y aglutinación de diversas actividades, fue necesario ponderar el impacto del centro histórico e infraestructuras estructurantes, a partir de las preferencias de la población en cuanto a las actividades enmarcadas dentro del análisis.

Con la premisa de que los polos son áreas potenciales de desarrollo de relaciones humanas, bajo la aglomeración de actividades, cuyo impacto compite con el centro histórico, los centros comerciales Viva, Primavera, Único y Unicentro aglutinan cuatro de las cinco actividades analizadas. Sin embargo, los porcentajes de capacidad de atracción fluctúan a partir del impacto en relación con las zonas de análisis. En particular, Viva presentó una capacidad de atracción del 32.31%; Primavera, 8.85%; Único, 4.38%; Unicentro, 1.32% y Villacentro, 0.74%. Ello marca una notable diferencia entre Viva y las otras infraestructuras.

Por lo anterior, solo el centro comercial Viva se estableció como polo, ya que es la única infraestructura que establece una competencia directa y significativa con el centro histórico. Ese centro comercial, con un área de 77078 metros cuadrados, atendía 959169 personas mensualmente, e ingresaban al lugar 244072 vehículos motorizados (Rayo Seguridad, 2019). En comparación, el centro histórico mantenía la mayor influencia centralizadora, con un 37.24% del total de la población.

El planteamiento de cambio de modelo de ocupación en Villavicencio por parte del Acuerdo 287 de 2015 ya diagnosticado normativa, técnica y referencialmente, bajo los postulados teóricos, planteados y analizados, evidenció que el empalme que podría hacerse entre las infraestructuras y los espacios estructurantes en la ciudad, reconocidos desde las perspectivas teóricas expuestas, no coincide espacial ni conceptualmente con los proyectados por el POT.

Ello se debe a que las centralidades periféricas planteadas se proyectan como desarrollos a largo plazo, y la centralidad lineal se enmarca como rezago de un área mal calculada. De ese modo, se proyectan como focos abstractos que solo desencadenan planteamientos especulativos sobre la renta del suelo y actividades supeditadas a supuestos desarrollos urbanísticos que desconocen el contexto. Incluso, si no se quisiera entroncar los fundamentos teóricos con la normativa, el POT no planteó tratamien-

tos ni áreas de actividad diferenciadas, teniendo en cuenta el gran impacto de los elementos analizados. Esto evidenció el desconocimiento por parte del equipo formulador del POT en aspectos básicos en torno a las interacciones y atracciones de dichas áreas y, categóricamente, se desconocieron las preferencias y percepciones de la población.

4. Discusión

4.1. La necesidad de una estrategia de ordenamiento territorial en Villavicencio

La visión de ciudad debe estructurarse a partir de una multiplicidad de ideas y propuestas de la ciudadanía. Las proyecciones normativas, base de soluciones estructurales en torno a problemas específicos, deben esgrimirse sobre elementos argumentativos técnicos y teóricos. El modelo de ciudad, aparte de estar construido por la ciudadanía, debe promover el desarrollo de una ciudad compacta, que regule y prevenga la dispersión, debido a las altas cargas que esta genera a la ciudad.

La movilidad debe conceptualizarse como elemento articulador de las funciones urbanas emergentes y no concentrar el desarrollo de los flujos en un mismo punto. Esto es uno de los principales motivos de congestión vehicular en las zonas céntricas de la ciudad. Los efectos de los equipamientos dotacionales deben evaluarse con regularidad, a fin de identificar deficiencias en cobertura. La ciudad debe estar en un constante proceso de pensamiento, a partir de la medición de sus eventos diferenciadores, ya que mantiene un proceso de transformación debido a los fenómenos multidimensionales que acontecen en ella.

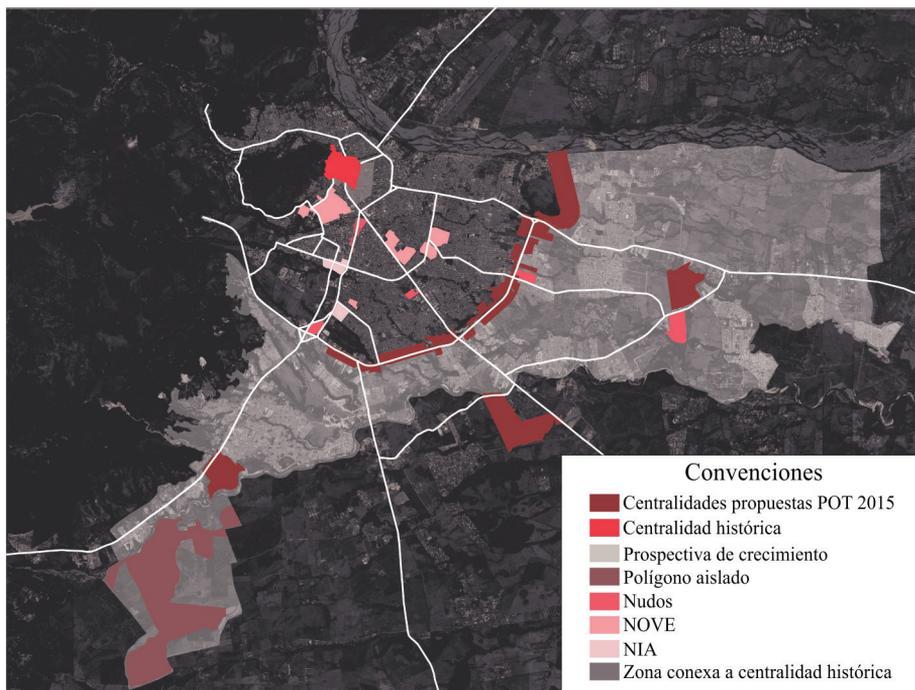
Desde esta mirada, es necesario establecer una nueva taxonomía ya que, las centralidades o elementos estructurantes, en cuanto generadores de cargas o beneficios en la ciudad por medio de sus habitantes y flujos o interacciones, deben tener un tratamiento diferenciado. De ese modo, es posible que incentiven,

dinamicen y ordenen su área inmediata de impacto, con el fin de potencializar estas zonas emergentes.

Con el objetivo de clasificar y categorizar de modo claro y preciso los elementos estructurantes y la forma en que interactúan con la

ciudad, debe configurarse una nueva taxonomía para Villavicencio (figura 2). Esta clasificación debe partir de la evidente singularidad de la ciudad como objeto de estudio, sus infraestructuras y espacios de impacto reconocidos anteriormente.

Figura 2. Centralidad histórica, centralidades propuestas por el POT de 2015 y taxonomía propuesta



Fuente. Elaboración propia.

Con base en la premisa de los múltiples “vicios” del lenguaje, que tergiversan los conceptos traídos desde diferentes posiciones teóricas, Lefebvre plantea que el problema fundamental y primario es el del lenguaje, pues a pesar de que “una terminología y unos conceptos comúnmente compartidos son la base del desarrollo científico”, “no siempre ocurre eso en el urbanismo multidisciplinar” (citado en Baigorri, 1995, p. 323). En muchas ocasiones, tales problemas del lenguaje transversalizan conceptos compartidos por múltiples discipli-

nas, por lo que es necesario considerar y dimensionar una nueva clasificación, planteando aspectos conceptuales de escala y vocación.

4.1.1. Centralidad histórica

A lo largo de la exploración teórica, se evidenciaron múltiples posiciones en torno al Distrito Central de Negocios (DCN). Cuando se habla de la centralidad primigenia, se ha argumentado que podría referenciarse desde el término “centros”, y cuando no, hablar de “subcentros”. Con lo anterior, la determinación

desde esta taxonomía es denominar al centro una centralidad histórica, ya que esta área es reconocida en Villavicencio, como en otras ciudades del mundo, porque se localiza el centro fundacional, por ser el polígono principal de atracción de flujos, por su concentración singular de albergar los entes gubernamentales, por la concentración de gran variedad de comercio y por la promoción de relaciones heterogéneas entre los habitantes. Su escala y cobertura son de carácter municipal y gran parte de los flujos que convergen allí se genera desde los puntos más alejados de la ciudad. Además, conexos a esta área, se concentran comercios de menor escala, con vocaciones específicas y equipamientos de carácter deportivo, cultural, recreacional y de justicia.

En Villavicencio, la centralidad histórica agrupa los principales equipamientos de carácter administrativo y gubernamental, con una mezcla de actividades comerciales que generan el nivel de atracción más alto de la ciudad. Además, convergen allí los principales ejes viales del área urbana. Su perímetro se establece con base en la delimitación del Plan Especial Centro (instrumento enmarcado por el POT), reconociendo además el sector El Pedregal, por ser parte del centro fundacional y por la memoria colectiva y patrimonial que aún conserva pese a los deficientes manejos administrativos.

La centralidad histórica genera una extensión sobre los sectores de Villa Julia y San Isidro de sus funciones comerciales, que se visualizan con una continuidad de actividades, por sus usos, horarios o interacciones. En los sectores de Porvenir y San Fernando, se localizan equipamientos de soporte urbano, de justicia, recreación, cultura y educación. Estas actividades son reconocidas por los habitantes y su impacto es equiparable a los de la zona céntrica de la ciudad.

4.1.2. Núcleos de impacto aglomerador (NIA)

En Villavicencio, se establecieron como áreas o infraestructuras en las que convergen múltiples actividades o grandes flujos de despla-

zamientos hacia ella. Su escala y cobertura es de carácter urbano y se localizan sobre la malla vial principal; su base teórica radica en el reconocimiento de centros de consumo, servicio, interacción y atracción y, bajo el concepto de polo, se pondera el impacto en relación con la centralidad histórica. Se proyectan dos núcleos de impacto aglomerador: el centro comercial Viva es el NIA 1, el cual, como se enmarcó a partir del reconocimiento de centros de consumo, interacción y atracción, y bajo la comparación de sus impactos con respecto a la centralidad histórica, es el de mayor jerarquía.

El NIA 2, está conformado por los centros comerciales Llanocentro, Villacetro y Primavera urbana, y los espacios entre ellos, localizados en los barrios Camoa y Villa María. La configuración como NIA se plantea con base en la cercanía entre las tres infraestructuras y, por su impacto, ya que aglutinan el 8.43% de preferencia como centro de consumo; el 3.24% en actividades recreativas y el 10.09%, para la realización de gestiones bancarias. Lo anterior se establece con base en las preferencias de la población.

4.1.3. Núcleos de vocación específica (NOVE)

Son áreas o equipamientos que desarrollan predominantemente vocaciones específicas que permiten la articulación con diferentes actividades de menor impacto; su escala y cobertura pueden ser de carácter urbano, pero sus flujos de interacción son menores que los de un NIA; su localización, generalmente, es sobre la malla vial principal de la ciudad. En Villavicencio se proyectan cuatro:

NOVE 1. Es el área cuya principal vocación y actividad especializada es la prestación de servicios de salud, ubicada en el sector del Barzal. El impacto de esta área es la atracción a escala municipal de más de 173 000 personas atendidas anualmente. Su tratamiento diferenciado radica en la armonización de sus múltiples interacciones de desplazamiento, por su cercanía a la centralidad histórica. Debido a su singularidad y mezcla de actividades, es necesario

promover un análisis específico acerca de los impactos de este polígono y las posibles formas de sinergia con la ciudad.

NOVE 2. Corresponde a la actividad de educación exclusivamente, ubicada sobre la carretera 33, y está conformado por los colegios Inem Luis López de Mesa, Instituto Técnico Industrial, Escuela Normal Superior, Antonio Ricaurte CASD, Nacionalizado Femenino y la universidad IDEAS. Su impacto es de más de diez mil estudiantes matriculados. Ante la importancia de este núcleo, es necesario un tratamiento que mitigue sus efectos sobre el espacio público en los periodos de mayor actividad.

NOVE 3. Su actividad principal es la recreación y la cultura. Específicamente, se compone de escenarios deportivos y áreas de esparcimiento, integrado por el Complejo Deportivo Villa Olímpica, el parque Sikuaní y el parque de la Llanura de la Memoria Histórica, sobre las carreras 18 y 19. Su impacto es de carácter urbano, debido a las diversas actividades que alberga. El 1.48% de la población reconoce este núcleo como el lugar de atracción para desarrollar actividades recreativas. Pero, considerando que el 40.6% de la población no reconoce espacios de recreación y cultura, este núcleo debe promover e incentivar dichas actividades como principal foco de estas.

NOVE 4. Está conformado por la biblioteca Germán Arciniegas y el Parque la Esperanza. Ambos son equipamientos de carácter cultural y recreativo reconocidos por el 3.43% de la población, para el desarrollo de estas actividades. Este núcleo tiene altos índices de movilidad peatonal, por lo que requiere mejorar su accesibilidad de flujos no motorizados, con el fin de incentivar sus interacciones ya que el 43.35% de la población no reconoce espacios culturales en la ciudad.

4.1.4. Nodos

Son áreas o infraestructuras que aglomeran múltiples actividades y flujos predominantes de desplazamientos hacia una vocación específica. Sin desconocer los viajes multipropósito que puedan albergar, dichos flujos son recono-

cidos, al igual que los de los NIA, a partir de la concepción de centros de consumo, centros de servicio, centros de interacción y atracción, pero los nodos tienden a proyectar coberturas entre lo comunal y lo urbano.

Como nodos se clasifican: el parque las Malokas, el parque Los Fundadores y el centro comercial Único. Estos son los de mayor incidencia, en relación con el reconocimiento de sus interacciones y atracciones en las actividades comerciales y recreativas. Lo mismo ocurre con el centro comercial Unicentro, en el que se plantea un tratamiento diferenciado por la proliferación de actividades bancarias y comerciales sobre el corredor de la Avenida 40 y por su relación de cercanía con el NIA 2.

Por otro lado, el Terminal de Transporte se establece también como nodo, teniendo en cuenta su reconocimiento e incidencia como nudo, ubicado sobre la calle 1 (anillo vial). Debido a su impacto como equipamiento, que estimula los cambios modales en el transporte, debe incentivarse su mejoramiento y su capacidad infraestructural.

4.1.5. Polígonos aislados

Son polígonos fuera del AUD, con concentración de funciones y actividades capaces de soportar su población residente, con bajos índices de dependencia del AUD, ya que poseen equipamientos de soporte educacional, de salud, recreativos, culturales y gubernamentales. Generalmente, son promovidos por su fácil accesibilidad ya que se encuentran conectados de manera directa con corredores viales principales.

Reconocido como el único centro emergente, se proyecta en esta nueva taxonomía el polígono aislado Porfía, compuesto y delimitado por los barrios La Madrid, Cámbulos, Villa Juliana, Alcaraván, Socotec, Pinares del Oriente, Villa del Ocoa, Ciudad Jardín, Ciudadela Cofrem, Brasília, El Darién, Charrascal y las urbanizaciones San Cipriano y Porfía. Este polígono se encuentra ubicado a 500 metros del corredor que va de Villavicencio a Acacias, con una distancia desde la centralidad histórica de 11.86 kilómetros.

De acuerdo con el análisis, se evidencia que las actividades recreacionales, culturales, de compras y casi la mitad de las actividades bancarias se realizan dentro de este polígono. En relación con las actividades gubernamentales, solo el 3.13% de la población reconoce dichas actividades dentro de este polígono. Este gran déficit radica en la falta de infraestructura que permita acceder a servicios gubernamentales. Sin embargo, allí se ubica una casa de justicia.

Aunque el porcentaje de reconocimiento de servicios educativos es solo del 18%, debido al déficit de infraestructuras en educación preescolar, básica, media, técnica, tecnológica y superior, las infraestructuras educativas de este polígono atienden a 8217 estudiantes (aproximadamente el 80% de estudiantes atendidos en el NOVE 2).

La existencia de este polígono y sus bajos indicadores de dependencia del AUD plantean la necesidad de consolidar su sustentabilidad en relación con coberturas administrativas y de movilidad.

Una dimensión morfológica que influye directamente en las dinámicas económicas y sociales es la gran concentración de elementos estructurantes sobre el corredor vial, que atraviesa la ciudad desde Acacias hacia Restrepo, distribuidos desde el parque Los Fundadores hasta la centralidad histórica. Ello evidencia una aglutinación de dichas actividades. Además, sobre la Avenida 40, se configura un corredor con vocación de consumo, debido a su acumulación de bienes y servicios, compuesto por el nodo Unicentro, el NIA 1 y el NIA 2, elementos estructurantes reconocidos por el 26.39% de la población como centros de consumo.

El índice de dispersión proyectado hacia vías de conexión intermunicipal es un indicador de gran incidencia de congestión vehicular y disfunciones urbanas; también el desarrollo disperso de viviendas de baja densidad fuera del AUD, más allá del río Ocoa. Por estas razones, teniendo en cuenta los componentes naturales, las áreas desarrolladas, la malla vial y la propuesta de los elementos estructurantes reconocidos, debe redefinirse la orientación

de desarrollo urbano de Villavicencio, con base en el reconocimiento de los elementos estructurantes, percepciones, preferencias y hechos que modifican la estructura urbana.

5. Conclusiones

En Villavicencio, desde el 2000, a través del Decreto 353 y el Acuerdo 021 de 2002, hasta 2015, con el Acuerdo 287, se han planteado modelos de ocupación no desarrollados que, por la falta de soporte técnico, teórico y seguimiento adecuado a sus políticas territoriales, han debilitado la estructura de ciudad y socavado el control de la expansión urbana, lo que ha llevado a la dispersión. La percepción de la ciudadanía de su inclusión en la planificación de ciudad arroja un índice negativo de 66.2%.

La construcción de visión de ciudad a partir de la participación ciudadana, en ciudades como Villavicencio, redundante en reuniones de socialización, formalización o una simple recolección de firmas que pretende validar las perspectivas gubernamentales. Entender el territorio con el fin de planificar ciudad, debe priorizarse a partir de la inclusión de los habitantes como actores de los espacios colectivos, pues, como plantea Glaeser (2011), “la prosperidad de muchas ciudades del mundo se debe a su capacidad de generar nuevas ideas” (p. 13).

Pensar la ciudad no solo tiene la finalidad de conocer y evaluar las realidades urbanas, sino que plantea un sentido de realización, viabilidad, reequilibrio, comprensión de hechos factuales e ideas y búsqueda de balance entre el territorio y quien lo habita y lo construye. En la forma como que se piensa el territorio y su multiplicidad de dinámicas radica, quizá, uno de los principales problemas de las ciudades: “En la existencia humana siempre hay un mundo por construir, el que se realiza diariamente y se piensa ocasionalmente” (Saldarriaga, 2010, p. 17).

Las múltiples complejidades, vacíos, imprecisiones e inexactitudes de la pretensión del cambio de modelo de ocupación, esgrimido por el Acuerdo 287 de 2015, así como la falta de soporte y argumentación que enmarca sus

drs y la Administración Municipal evidencian numerosos problemas estructurales, como el reconocimiento y el cálculo de la proyección poblacional, sin bases argumentativas sólidas para los indicadores plasmados en el POT, las cuales distan copiosamente de los cálculos del Dane. A esto se suman las incongruencias modulares en torno a la definición de áreas requeridas y escenarios tendenciales para el cambio de modelo de ocupación, cuyo racero final es simplemente el escenario de mayor promedio, sin apoyo en un análisis de impacto social, económico y cultural en la ciudad. Finalmente, el cálculo de área de actividad intensiva con un desfase de más de 400 hectáreas y los otros vacíos, complejidades e inexactitudes evidenciados en este análisis socavan, normativa, teórica y técnicamente, aquel cambio.

Referencias

- Alcaldía de Villavicencio. (2015a, 29 de diciembre). Acuerdo 287. Por medio del cual se adopta el nuevo plan de ordenamiento territorial de Villavicencio y se dictan otras disposiciones. *Concejo Municipal de Villavicencio*. Recuperado de <https://concejodevillavicencio.gov.co/normograma/category/152-plan-de-ordenamiento-territorial>
- Alcaldía de Villavicencio. Secretaría de Planeación (2015). *Documento técnico de soporte. Documento síntesis*. Villavicencio: autor. Recuperado de http://www.villavicencio.gov.co/Transparencia/PlaneacionGestionControl/POT_2015_Documento%20sintesis%20POT.pdf
- Baigorri, A. (1995). Del urbanismo multidisciplinario a la urbanística transdisciplinaria. *Ciudad y Territorio - Estudios Territoriales*, 3(104), 315-328.
- Cámara de Comercio de Villavicencio. (2017). *Sector comercio de Villavicencio. Análisis de factores que afectan el desempeño económico del comercio en el centro de Villavicencio, Meta* (informe). Villavicencio: autor.
- Congreso de Colombia. (1997, 18 de julio). Ley 388 de 1997. Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 3 de 1991 y se dictan otras disposiciones. *Diario Oficial*, 43091. Recuperado de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0388_1997.html
- Findeter-Idom. (2016). *Informe final Villavicencio. Módulo 3. Estudio de crecimiento urbano*. Bogotá: autor.
- Glaeser, E. (2011). *El triunfo de las ciudades*. Madrid: Taurus.
- González, G. M. (2004). *Del monocentrismo al policentrismo intraurbano. Un modelo explicativo del cambio en la estructura de centros en la zona conurbada Zacatecas-Guadalupe (1990-2000)* (tesis doctoral). El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, México.
- Paris, M. (2013). De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad. Una propuesta metodológica para su estudio. *Ciudades*, (16), 47-69.
- Rayo Seguridad. (2019). *Informe Centro Comercial Viva*. Villavicencio: autor.
- SAIP-GGT. (2014). *Actualización del diseño conceptual del sistema de transporte público de Villavicencio*. Villavicencio: autor.
- Saldarriaga, A. (2010). *Pensar la arquitectura: un mapa conceptual*. Bogotá: Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.
- Value & Risk Rating. Sociedad Calificadora de Valores (2018). *Terminal de transportes de Villavicencio. Value & Risk Rating*. Recuperado de http://www.vriskr.com/wp-content/uploads/2018/10/CI_TerVillavicencio_2018.pdf