

ECONOMÍA ORGANIZACIONES INNOVACIÓN ORGANIZACIONES
GESTIÓN HUMANA RESPONSABILIDAD SOCIAL INNOVACIÓN ORGANIZACIONES
FINANZAS TIC GESTIÓN HUMANA MERCADOS NEGOCIOS
ORGANIZACIONES MERCADOS RESPONSABILIDAD SOCIAL GESTIÓN HUMANA



Revista **GeON**



Gestión - Organizaciones - Negocios

ISSN 2346 - 3910 Volumen 01 Número 02 Julio Diciembre 2014

Revista Electrónica de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de los Llanos
VILLAVICENCIO - COLOMBIA



 /revistaGEON  @RevistaGeon

<http://revistageon.unillanos.edu.co>



UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS
*La Universidad de cara a la sociedad
por la acreditación institucional*

ECONOMÍA

Breve mirada al proceso de urbanización en el Meta y Villavicencio, desde la nueva presión económica y social.- Por Lilia Suarez

Lilia Suarez Puerto
 Mercadóloga A.I.
 Esp. Gerencia Estratégica de Mercadeo
 c Msc Gestión Ambiental Sostenible
 lilia.suarez@unillanos.edu.co
[@lilisu65](#)

RESUMEN

El proceso de urbanización requiere considerar tanto elementos de desarrollo económico, como los de desarrollo social, y los de conservación ambiental; pero sobre todo caracterizar los elementos del contexto cultural en armonía con las necesidades de uso del suelo, en la que garantice la participación de todos los actores y se generen proyectos y programas que obedezcan a intereses colectivos que no admitan sesgos, a la luz del desarrollo económico regional de inversionistas y desarrolladores urbanísticos; en los que se sigan trasladando los problemas de Bogotá a la región, debido a la significativa movilidad de población flotante con todas sus implicaciones y perjuicios para los habitantes regionales.

Palabras clave: urbanización, uso del suelo, sostenibilidad, actores locales, inversionistas.

ABSTRACT

The urbanization process requires consideration of both elements of economic development, such as social development, and environmental conservation; but mostly characterize elements of the cultural context in harmony with the needs of land use, which ensures the participation of all stakeholders and projects and programs that obey collective interests that do not support bias, in light of the development generated regional economic investors and urban developers; in the continued shifting problems from Bogota to the region, due to the significant mobility of floating population with all its implications and damages for regional inhabitants.

Key Words: urbanization, land use, sustainability, local actors, investors.

La urbanización como fenómeno de modernización del siglo XXI, se presenta como un proceso de congregación de la población, producto de cambios sociales, procesos de desarrollo económico, procesos de industrialización, crisis económica y social, desplazamientos voluntarios y forzados (conflicto armado); estos procesos a su vez influyen en el diseño, localización, tipología y características de las viviendas, disponibilidad de red vial, movilidad de las ciudades, conectividad de las ciudades, acceso a educación y salud, composición de núcleos familiares. Colombia en las últimas tres décadas ha presentado grandes transformaciones en lo que tiene que ver con sus políticas públicas, enmarcadas en los planes de desarrollo que se han propuesto por los diversos gobiernos a nivel Nacional, Departamental y local. Rodríguez y Prospero (2006).

Cabe entonces decir que el proceso de urbanización de Villavicencio, está presionado no solo por el crecimiento poblacional, producto del turismo, y la bonanza petrolera, sino además al generado por el crecimiento del uso y explotación del suelo rural y urbano, producto de la oferta de educación, la oferta de servicios de salud especializada, la oferta financiera, la incursión progresistas de centros comerciales e hipermercados de alta densidad, la construcción de soluciones de vivienda para estratos altos, medios y bajos; que a su vez incide en el incremento del parque automotor de la ciudad y contribuye notablemente con la presión a la movilidad de la ciudad.

Es importante preguntarse, ¿de qué manera el plan de desarrollo local podrá enfrentar los retos, de movilidad que le imponen los agentes sociales y económicos, que permitan hacer de Villavicencio una ciudad sostenible? Tal planteamiento amerita que a nivel local, se pueda examinar y discutir el panorama, y consecuencias de las problemáticas ambientales, de inmovilidad, que se vienen presentando en relación con proyectos de transporte y movilidad que se han desarrollado en otras ciudades y las APP (alianzas o asociaciones público privadas).

Tal como señala Figueroa (2005), los sistemas de transporte urbano, han presentado constantemente

una relativa crisis, explicada en inestabilidad del servicio público, aumento de tarifas, alta congestión y crecimiento del parque automotor vehicular particular entre otros. Para el caso de Villavicencio, presenta un precio relativamente bajo tanto en el sistema de buses con \$1600 y taxis \$ 4.500 la tarifa mínima, pero sin condiciones aceptables de seguridad, comodidad, o buen servicio, para que los usuarios prefieran tomar un transporte colectivo a su automóvil particular, con lo que se mejoraría la movilidad.

En lo que tiene que ver con los altos costos, por el desgaste constante de la malla vial, tanto por la alta densidad de tráfico por su intenso uso, como por el desgaste ocasionado por las condiciones climáticas y los vicios de la política de plan de desarrollo que favorece a los grandes inversionistas en la **altillanura**, a la que se le

han hecho inversiones, para modificar las características físico-bioquímicas del suelo para hacerlo apto y eficiente, pero modificando paisaje y ecosistemas y convertirlo en un escenario apto para la implantación de agroindustrias como la fazenda, y para el desarrollo intensivo de cultivos no propios de la región como el pino y el maíz o para desarrollo como corredor turístico. Particularmente Villavicencio con tendencia de metrópoli, dada sus ventajas comparativas de y ubicación estratégica, clima, y ventajas competitivas como centro de desarrollo comercial, financiero, en construcción, salud y educación, dada su potencialidad de grandes extensiones, la convierten en punta del iceberg para grandes inversionistas. Ver tabla 1

Tabla 1 Inversionistas en el Meta

INVERSIONISTA	EMPRESA	INVERSIÓN EN MILLONES DE U.S	No. Has	CULTIVO	SOCIO
ALEJANDRO SANTO DOMINGO	IVERMAC			MAÍZ Y SOYA	
LUIS CARLOS SARMIENTO ANGULO	PAJONALES	100	5000 A 10.000		MAVALLE
JAIME LIEVANO Y ARDILA LULE	ALIAR		13.000	SOYA MAÍZ	LA FASENDA
GERMAN EFROMOVICH		100		PIÑA CAFÉ PALMA AFRICANA	
COMERCIALIZADORA DEL META			7.000		
MÓNICA COLOMBIA	RICARDO CAMBRUZZI Y SERGIO FRANCISCO MARCHET		3.000 PUERTO GAITÁN A 12.000	MAÍZ SOYA, ARROZ	
	ENRIQUE MAZUERA		2.500	MAIZ, SOYA, ARROZ	
FINCA MEREARIS			1.000	AGROCOMBUSTIBLES	
INGENIO SICARARE	ARTURO SARMIENTO ANGULO		20.000	SOYA Y ARROZ CERCA A CARIMAGUA	
INVERSIONES MANUELITA		300	SAN CARLOS DE GUAROA-OROCUE 37.000	PALMA	

Fuente Datos Adaptados de revista Dinero en el 2010

Resulta oportuno contrastar los datos de crecimiento económico de la región sur oriente

a marzo de 2011 y 2012 y lo corrido a marzo de 2013, según la encuesta mensual de expectativas económicas (EMEE), del Banco de la república, que mide la opinión respecto al volumen de ventas Sur oriente, en cabeza de Villavicencio, se evidencia un balance negativo. Es conveniente describir, como ha sido el comportamiento particular por sectores, si se tiene en cuenta, que dicho comportamiento afecta notablemente los desarrollos urbanísticos, y el plan de ordenamiento territorial (POT).

En primer lugar las áreas que sobresalen son la financiera, con crecimientos notorios en captaciones por cuentas de ahorro corriente y colocaciones, gracias a las líneas comerciales y de consumo, además de los créditos otorgados por Finagro, dado en \$168 mm y la producción de petróleo, un 68% de la producción Nacional entre el Meta y Casanare, con un incremento del 23% con respecto al año anterior, específicamente en Campo Rubiales, jurisdicción de Puerto Gaitán, de 209.478 bpd con una producción, el Meta sigue liderando, por encima de Casanare. Villavicencio además siguió en el proceso desaceleración en las ventas de vehículos, ya que la ciudad hizo parte del grupo de ciudades en las que aumentó la tasa de desocupación, por encima del total ponderado.

En lo que tiene que ver con el sector de construcción e inmobiliario, el área aprobada para el primer trimestre del 2013, en el Meta fue de 61.878 metros cuadrados, un 27% menos a lo autorizado el año 2012 en el mismo trimestre, cuya explicación se da en atención a que la edificación de hoteles cayó de 12.571 metros cuadrados a 974 metros cuadrados. En cuanto al descenso del reglón de vivienda, el Meta paso de 55.700 metros cuadrados en el primer trimestre del 2012 a 54.636 metros cuadrados en el mismo trimestre del 2013, continua la prevalencia de licencias de construcción para estratos medio alto, que absorben el 94%, representado en 51.374 metros cuadrados y tan solo 3.262 metros cuadrados para las VIS. No obstante el descenso es significativo el hecho del sector que esta jalonando, por cuanto este estrato, además

de vivienda, usa créditos y demandan automóviles, lo que incide en la movilidad.

Finalmente, las licencias de construcción de hipermercados de altas superficie repuntaron en el periodo, ya que sumaron 4.720 metros cuadrados, frente a 911 metros cuadrados en mismo periodo en el año anterior, las adecuaciones para oficinas con 446 metros cuadrados, bodegas 357 y locaciones para servicios educacionales 414 metros cuadrados. El mercado inmobiliario para Villavicencio protocolizo 2.848 actos por ventas, con un descenso de 3,7% en el año anterior. Según el reporte, el transporte urbano de pasajeros, en Villavicencio, se redujo en un 6,2%, y el despacho de parque automotor intermunicipal paso de 101.412 a 6.736, que se justifica por la disminución de personas que viajaron de la capital de la república, por las obras de doble calzada, por temor a los retrasos y también el descenso hacia la segunda ciudad en importancia del Meta, como lo es Acacias. (Boletín económico, banco de la república, 2013).

Villavicencio, no es ajena al comportamiento de urbanización Nacional, en el marco de ciudad región; si se da una mirada a las cifras presentadas por el DANE, en el último censo y a los datos y argumentos presentados por Sardi (2005) se encuentra que el país paso de una concentración en la parte resto, a una concentración del 75% en los centros urbanos; el Meta está dentro de la categoría de concentración media alta en cabeceras con un 77,1% y Villavicencio a su vez engendra dicho comportamiento. Si se tiene en cuenta que la población en cifras aproximadas no oficiales ha crecido a cerca 650.000 habitantes, producto de desarrollos urbanísticos que atiendan la exigente demanda de suelo, proveniente principalmente de población de la capital del País, Bogotá, y de otras ciudades, quienes han trasladado sus problemas de congestión vehicular, y además reclaman para su estadía temporal o definitiva, los mayores beneficios de comodidad, en relación con los desarrollos urbanísticos.

El concepto de ciudad región aplica para el Meta y específicamente para Villavicencio, que año a año, viene adoptando esta figura, como tendencia global de las ciudades Latinoamericanas, y en lo que

respecta al país las ciudades intermedias, como opción de expansión para los inversionistas, especialmente firmas constructoras de alto impacto. Por otro lado la Ley orgánica de ordenamiento territorial, favorece este modelo, con el fin de hacer eficiente los recursos y aunar las capacidades e infraestructura, de las ciudades limítrofes. Cabe entonces señalar que:

Existe también una tendencia para proyectar el modelo de ciudad- región global En todos los lugares a lo largo del mundo, interpretando cualquier manifestación de especificidad territorial solo como una respuesta a la reestructuración global. Este modelo construido es así propagado y revendido a los líderes urbanos y regionales, como un modelo a emular, creando más material para los observadores. Así los expertos en vez de ser analistas independientes de la reestructuración política y económica, se convierten ellos mismos en agentes para la elaboración y difusión del modelo. Así uno tiene la obligación de preguntarse hasta qué punto este modelo es una interpretación del mundo y en qué medida es una mera construcción (Keating, 2005:51).

Todo lo anterior conduce a que el plan de ordenamiento territorial, enmarcado en un 40% de uso de suelo por fuera del plan de ordenamiento, como ocurre en el resto del país (Giménez,2013), por falta de una morfología estructurada, falta de cohesión, mala planeación de espacios públicos tenga incluidas líneas de acción para atender tal magnitud de desarrollo urbanístico, que aunque haya evidenciado un descenso en algunos de los sectores económicos de acuerdo a las cifras expuestas anteriormente, otros siguen repuntando y se requieren recursos, para afrontar no solo los desafíos, sino las problemáticas constantes de falta de vías, incapacidad del sistema de alcantarillado, el problema de legalización de terrenos, aunado al monopolio y presión que ejercen los desarrolladores, quienes presionan en los barrios e imponen en los bordes, modelos de desarrollo en los que si las comunidad no son organizadas, no tienen otro camino que salir.

Dentro de los desafíos del POT, en lo que tiene que ver con Villavicencio, está la implementación de un sistema de transporte masivo eficiente, tal como se hizo en Chile, que sirva como instrumento de transformación urbana y no sesgadamente , como un

plan de aprovisionamiento parcial de infraestructura, que dado el crecimiento demográfico, siempre será insuficiente; “se asume que lo que se modificará no solo serán las redes de transporte, sino la lógica misma del comportamiento de la forma urbana y los habitantes de la ciudad” (Bresciani, s.f) citado por movilidad urbana, que es en lo que se debe trabajar profundamente. A nivel Nacional se tiene el ejemplo del metro cable, “en el que no solo se trabajo el transporte y la movilidad, sino que durante el proyecto se planeo y trabajo en mejorar la calidad de vida de los habitantes, modernización de zonas de influencia, la situación de orden público y se convirtió en un punto atractivo para la inversión del sector público y privado” Metro de Medellín, citado por Arroyave (2010)

En tal sentido resulta importante revisar que tan oportuno y valiosas son las Alianzas o asociaciones, público privadas (APP), para atender los retos con respecto al requerimiento de recursos, insuficientes en el presupuesto tanto del departamento como del Municipio, si se revisa en primer lugar la Ley 1508 de 2012, se definen como un instrumento de inversión de capital privado, materializado en un contrato entre la entidad estatal y la persona jurídica o natural, para la provisión de viene públicos y servicios derivados, que involucra la retención y transferencia de riesgos, de las partes involucradas y mecanismos de pagos, disponibilidad y nivel deservicio de la infraestructura.

El plan de de desarrollo Municipal de Villavicencio, “en la estrategia, 3.1 Tránsito y transporte, en el programa construcción de la política pública de movilidad, subprograma, organización del transporte para lograr una movilidad rápida y eficiente, establece gestionar recursos para la implementación de la primera fase del sistema estratégico de transporte público, a través de las entidades del orden departamental, nacional, internacional y el sector privado, línea Base 0 Meta 3 gestiones incluyendo alianzas público privadas. Lo cual abre el espacio para que desarrolladores, empresarios urbanísticos, e inversionistas como agentes locales, favorezcan el desarrollo de urbanismo, desarrollo del plan vial y el plan maestro de alcantarillado, iniciando en pun tos estratégicos que le convienen más a los intereses de los privados que a los intereses de los colectivos, dejándose de lado problemáticas álgidas en sectores vulnerables.

Si se analizan las perspectivas de APP, con la incursión de los centros comerciales a Villavicencio,

caso puntual outlet único, en la vía a Puerto López, es un ejemplo de presión que se realiza en el urbanismo, por cuanto tiene alrededor de 100 locales comerciales, 600 parqueaderos gratuitos y cubiertos, 800 parqueaderos de motos, 100 de bicicletas, aire acondicionado, ascensores, zona bancaria, plazuela de comidas, zona de entretenimiento, jardines con senderos ecológicos, el Centro Comercial ÚNICO, ofrece a propios y visitantes nuevas experiencias en compras de productos, de las mejores marcas nacionales e internacionales con descuentos permanentes hasta del 70%, primer OUTLET del departamento del Meta. (Centro comercial Único 2013, <en línea>), que ha provocado nuevos usos del suelo.

Así mismo el centro comercial Viva Villavicencio se urbanizará en el mismo lugar donde está La Sabana, será una obra que al compararla tenemos que decir es 2 veces el tamaño de Unicentro, con 150 locales aumentando en 130, de lo que se tenía. Los almacenes ancla seguirán siendo el Éxito y la Librería Panamericana, pero tienen proyectados 5 locales de buena área y los otros variarán de tamaño, pensado en diferentes tipos de chequeras. Se generan expectativas en el Meta, por ser una región pujante y prospera entre los que están enterados del proyecto, porque probablemente marcas internacionales como la chilena Replay (Competencia de Falabella) y Hugo Boss, incursionen en la ciudad, así como salas de teatro, Cine Colombia, que serán competencia para las sillas que ofrecen Multiplex (Villacentro) y Procinál (Unicentro). Estos dos macroyectos y sus inversionistas, por mencionar algunos, como presionadores de urbanismo, serán quienes, no solo participen como actores, sino como agentes locales del ordenamiento territorial del Meta y de Villavicencio, aparte que son quienes ha direccionado el tipo de uso del suelo, por mencionar solo un ejemplo el parque de los fundadores, que perdió su esencia de punto de encuentro y se ha convertido en un espacio público sin carácter de inclusión, transformado para beneficio de los hipermercados y constructoras. (Centro comercial viva Villavicencio 2013, <en línea>).

CONCLUSIÓN

La calidad de los suelos y la distancia a los mercados son factores determinantes del uso suelo acuerdo con los planteamientos de Butler (1994); sin embargo el clima juega papel

preponderante, lo cual incide drásticamente, en los altos costos de urbanismo, para el caso del Meta y Villavicencio, que presenta, no solo condiciones adversas del clima, que es inmodificable, sino por los riesgos altos de remoción en masa, alto índice de sismicidad, alto riesgo de inundación, por lo cual se requiere un presupuesto con altos rubros para rehabilitación, mejoramiento, mantenimiento y expansión, lo que obliga a los gobiernos a gestionar modelos de planeamiento urbano racional, mediante las APP; sin embargo se puede decir que los privados son movidos por intereses particulares, un interés de lucro y de rentabilidad, lo que le confiere un matiz político económico, con las que las administraciones públicas pueden rellenar huecos, por falta de presupuesto, para atender supuestamente unos intereses colectivos.

Lo atractivo de estas alianzas es la inyección rápida de recursos por parte de los socios, en consecuencia a los intereses políticos gubernamentales departamentales y municipales por lo que se cambia el paradigma normativo y la forma de gobierno junto el sustantivo del deber ser en cuanto a necesidades y usos de suelo. Las decisiones políticas, que se toman supuestamente bajo el concepto de interés general, son decisiones alejadas de las concebidas desde las estructuras participativas que se gestaron en mesas y talleres de trabajo de acuerdo a la metodología que exige el OT, pero los agentes locales tercian las decisiones, por la presión de intereses de inversionistas que jalonan el desarrollo local y traen consigo la urbanización, más modernidad y menos sostenibilidad.

BIBLIOGRAFÍA

Arroyave Montoya Carolina, (2010), Movilidad Urbana y políticas Locales, Universidad Nacional de Colombia.

Alfonso R. O (2005) Ciudad Región Andina, Global y competitiva: elementos de análisis de las condiciones iniciales de la región económica y política Bogotá-Cundinamarca. Revista Controversia, segunda etapa, no.184. Bogotá. Centro de investigaciones y Educación popular CINEP.

Boletín económico de la región suroriente (2013), Banco de la República, primer trimestre 2013, meta, Casanare, Vichada, Guainía, Amazonas, Guaviare <on line>

Bresciani, Edda & Pisa: Giardini, (1985).studi en onore di Edda Bresciani/pubblicati una cura di Sf Bondi... [Et al.]. dispuesto en nove.nla.gov.au/work/11986605?selectedversion=NBD4896902

Departamento Nacional de Planeación (DNP) (2010). Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014: *Hacia una sola Colombia: camino a la prosperidad democrática.*

H. Giménez (comunicación personal, 13 de junio, 2013) establece que que la proporción de suelo por fuera de...

Keating, M. (2005). Gobernar las ciudades-región: política, economía y desarrollo. En Revista Cuadernos IPPUR – Universidad Federal do Rio de Janeiro, Vol. XVII, N.º 2, Río de Janeiro.

Manuel Ángel Rodríguez Jorge Próspero Roze Compiladores Ciudades Latinoamericanas III: Transformaciones, Identidades y siglo XXI. COLECCIÓN MEMORIA FUNDACIÓN IDEAS Universidad Autónoma de Guerrero Instituto de Estudios Ambientales y Sociales México - Argentina.

Sardi Perea, Edgar.(2005). Cambios sociodemograficos en Colombia, periodo 1993-2005. Revista virtual de la información básica. DANE. Consultado el 15 de junio de 2013 http://www.dane.gov.co/revista_ib/html_r4/articulo2_r4.htm,

Centro comercial único Villavicencio (2013). Dispuesto en [ww.web.unico.com.co/extra-view/](http://www.web.unico.com.co/extra-view/) consultado 15 junio de 2013.

Centro comercial Viva Villavicencio (2013). Dispuesto en www.inmobiliariaexito.co/index.php?...viva-Villavicencio, consultado febrero de 2014.