

PLAN ESTRATÉGICO DE ARTICULACIÓN URBANÍSTICA PARA LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO SECTOR ANILLO VIAL.

Por: **Ingrid Vanessa Sandoval Espinosa**¹

¹Ingrid Vanessa Sandoval Espinosa egresada de la facultad de Arquitectura de la Corporación Universitaria del Meta, vanes0755@hotmail.com.

Resumen:

Este documento busca dar a conocer el proyecto de trabajo de grado “Plan Estratégico de Articulación Urbanística para la ciudad de Villavicencio sector Anillo Vial”, documento en el que se reflejan las directrices a seguir en articulación urbanística en el sector Anillo Vial, en la ciudad de Villavicencio. Esta por reconocerse como el límite, del suelo urbano y el suelo destinado para la expansión de la ciudad.

La elaboración de este plan ha tenido presente la investigación realizada por el semillero Llano sin Límites donde se identifican los fundamentos históricos de la evolución de la ciudad de Villavicencio en periodos desde el siglo XVII hasta el siglo XX. Así la investigación se divide en tres etapas: Etapa Análisis Información, Etapa Diagnostica y Etapa de formulación.

En la Etapa del Análisis de la Información se describen los hechos históricos que marcaron la evolución y conformación urbana de la ciudad, se realiza un estudio de la Normativa vigente para la aproximación a la formulación del proyecto y por último, se analizan los diferentes conceptos de un plan estratégico y la articulación urbana.

En la etapa diagnostica se observara y describirá los fenómenos por categorías y se calificara según el análisis en el sector Anillo Vial en su estado actual.

En la etapa de formulación se busca recomponer el fenómeno, proyectarlo, diseñarlo e implementar su gestión en seguridad, accesibilidad y movilidad para un sector puntual sobre el anillo vial de la ciudad.

Como alcance de la propuesta, se busca consolidar el sector mencionado como estratégico del desarrollo estructural organizado bajo parámetros del la articulación urbanística.

Palabras clave: Plan Estratégico, Articulación Urbanística, Suelo Urbano, Evolución, Diagnóstico y Fenómeno.

URBAN JOINT STRATEGIC PLAN FOR THE CITY OF VILLAVICENCIO AREA RING ROAD

Abstract

The development of this plan considered the investigation done by the research group “Llano sin Límites” and identifies the fundamentals of the historical evolution of the city of the Villavicencio in periods from the seventeenth to the twentieth century. In this way, the research is divided into three stages: Information Analysis Stage, Diagnosis Stage and Formulation Stage.

In the information analysis stage the historical events are described, which have marked the evolution and urban structure of the city, and a study of the normative in forth for the approach to project formulation is realized. Finally, different concepts of strategic plan and urban articulation will be analyzed. In the diagnose stage, the phenomena per category will be observed and described and qualified according to the analysis in the sector of “Anillo Vial” in its current stage.

The formulation stage intends to reconstruct the phenomenon and to project, design and implement its management in security, accessibility and mobility for a sector over the “Anillo Vial” of the city. As the scope of the proposal, it is intended to consolidate the referred sector as a strategy of the structural development organized under the joint urban settings.

Key words: Strategic Plan, Joint Urban, Urban Land, Evolution, Diagnosi, Phenomenon.

1. INTRODUCCIÓN

Como resultado de la investigación en la etapa de Análisis de Información se identificó una inestabilidad en la organización de la ciudad y una fragmentación en su trazado urbano donde no hay límites claros entre las diferentes zonas de la ciudad y sirven a diferentes propósitos debido a que no existe una identidad funcional definida dentro del conjunto de la ciudad y recogen aisladamente una mezcla de tales funciones.

Por este motivo, se considera pertinente el desarrollo de un plan estratégico de articulación urbanística que pretende ser una contribución para el proceso de planificación de la ciudad que aportara una visión de futuro en la perspectiva de los próximos años, pero que tendrá como novedad el conocimiento del surgir de la ciudad y su evolución por periodos históricos.

2. ETAPA ANÁLISIS DE INFORMACIÓN.

El nacimiento de la ciudad se inició con el cruce de caminos donde se estableció el asentamiento en un territorio colmado de riquezas naturales que atrajo diferentes pobladores en cada una de las etapas de la evolución histórica. Fue de suma importancia el papel que desempeñaron los clérigos, los cuales ayudaron en la organización de las tierras de Apiay, promovieron la cultura y el comercio en la ciudad.

La conformación urbana se dio luego de los hechos que marcaron el desarrollo del territorio hacia el siglo XIX; tales hechos como la expulsión de los Jesuitas y la guerra retrasaron el desarrollo y la organización de la región. Luego de la colonización se subdivide la Hacienda Apiay, se venden algunos terrenos e inician las grandes olas de migraciones. La trama urbana busca ideales de modernización así que se realiza una proyección de la retícula

ortogonal partiendo desde la plaza central. Las exportaciones de las actividades ganaderas y agrícolas promueven la consolidación de la estructura vial con comunicación a las poblaciones vecinas para el transporte de dicho comercio. Las vías de comunicación intermunicipal localizadas en la parte este, sur y oeste obligan al trazado a tomar forma de abanico, de allí que nazca el principio de los anillos viales con la avenida circunvalar que buscaba la conexión de estas vías. Para la época de 1980 a 1990 la situación económica de Colombia produce crecimiento de la ciudad que se concentra sobre estas vías de expansión originando así, la creación del anillo vial.

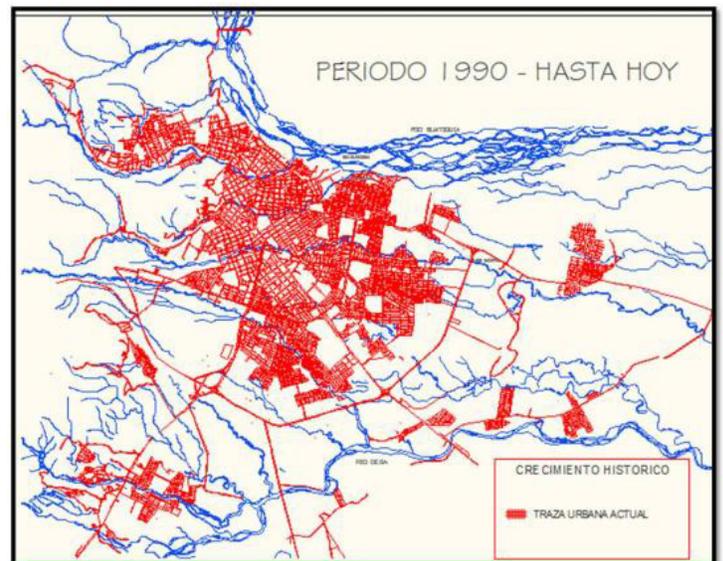


Figura 1: Periodo de Villavicencio de 1990 a Hoy. Tomado de evolución urbana de Villavicencio, 2003.

El Plan de Ordenamiento Territorial desde el año 2000 es consciente que la ciudad está en un proceso de expansión desarticulada y que debe buscar la localización y relocalización (en algunos casos) de actividades urbano-regionales y supramunicipales, pero sus políticas fijadas a largo plazo le están costando a la ciudad un desequilibrio en su estructura, una movilidad cada día más inestable y su concepto inicial de cruce de caminos

está desapareciendo con la mediana accesibilidad a la que se exponen los que transitan por la ciudad como paso obligado para su destino.

El anillo vial es el perímetro urbano de la ciudad y donde inicia la zona de expansión, de allí que por su vital importancia en el desarrollo sea identificado como Unidad Especial de Manejo Ambiental para efectos de planificación por medio de intervenciones y actuaciones urbanísticas. Ahora bien, el anillo vial es una vía Nacional Urbana que cumple la función de corredor intermunicipal e interregional. Cuando sea pertinente incluye la reserva de franjas de terrenos para ser utilizados para la recreación y prácticas deportivas de los habitantes y es necesaria la definición de nuevas intersecciones viales que harán parte de la formulación del Plan Vial Municipal.

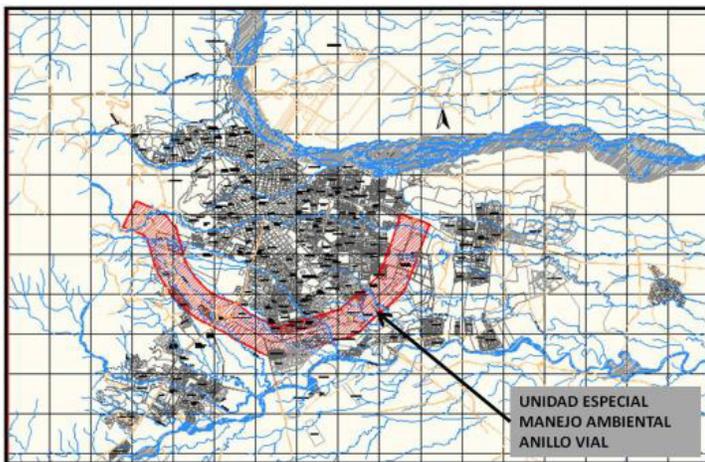


Figura 2: Plano Numero 6 POT. Unidades Especiales de Manejo Ambiental.

Teniendo claro el sector hacia donde es preciso crecer y actuar, solo se han modificado políticas para la inclusión de áreas de expansión al perímetro urbano y se inicio la construcción de la primera etapa de ampliación del anillo vial; es evidente que no se está trabajando por la proyección de una estructura de ciudad en su suelo de expansión y el proceso de crecimiento lleva un ritmo acelerado que de no planificarse estratégicamente provocara la desarticulación total de la ciudad.



Figura 3: Plano 3ª del POT. Clasificación del territorio en suelo urbano y de expansión urbana y suelo rural.

El estudio de la articulación urbanística que reconoce el hecho urbano como una compleja integración, evidencia la necesidad de una actuación inmediata frente al territorio. La ciudad presenta una inestabilidad en su organización que es el resultado de la falta de conocimiento del comportamiento mecánico y orgánico de sus componentes en el tiempo.

Aparece como imprescindible, la utilización de los métodos de análisis, diagnostico y formulación propias de un Plan Estratégico de Articulación Urbanística en este caso.

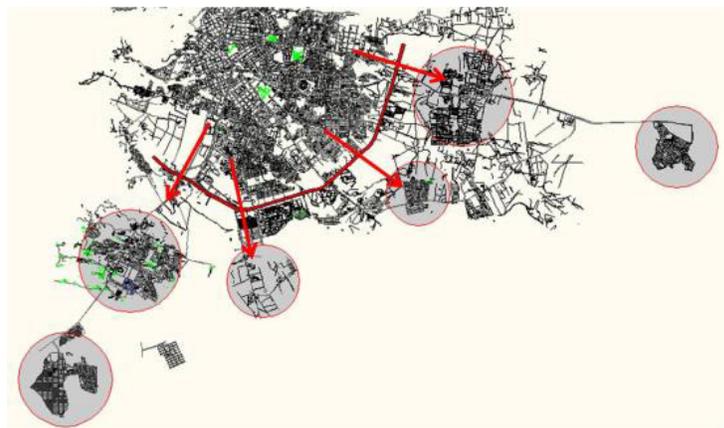


Figura 4: Fragmentación de ciudad. Sector Anillo Vial. Tomado del decreto 353 P.O.T. Villavicencio y modificación Propia.

Analizados los conceptos se entiende que el sector proyectado como expansión de la ciudad no es un todo orgánico, tiene varios niveles de agregación que no se interrelacionan entre sí ni se condicionan mutuamente. Adicional a esto no hay límites claros entre las diferentes zonas, no hay una identidad

funcional definida y se recogen aisladamente tales funciones.

3. MATERIALES Y MÉTODOS

Etapa de Diagnostico: En esta etapa se describieron los fenómenos del ámbito de estudio desde la perspectiva física-territorial, se idéntico una serie de patologías para cada caso y se sacaron tablas estadísticas para calificar su estado y definir su grado de importancia para la intervención. Se le denominaran patologías por ser un conjunto de alteraciones morfológicas, estructurales y funcionales presentadas en el sector.

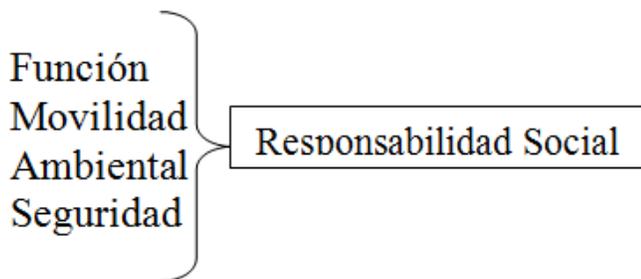


Figura 4: La Responsabilidad Social como direccionador de las estructuras. Elaboración propia.

Desde la responsabilidad social, la estructura función, de movilidad, de ambiental, y seguridad.



Figura 5: Las estructuras. Elaboración propia 2012.

Por ser área de expansión se encuentra un porcentaje alto de lotes vacíos, que aun no cuentan con servicios públicos ni tratamientos para su planificación, en este caso la normatividad vigente indica como plan de acción las actuaciones urbanísticas.

El porcentaje siguiente de uso que predomina es el industrial con actividades de agro y metal-

mecánicas que necesitan procesos de mejoramiento en accesibilidad y servicios. Es inaplazable la incentivación para la localización de otras industrias que procesen alimentos de la región con tecnología de punta.

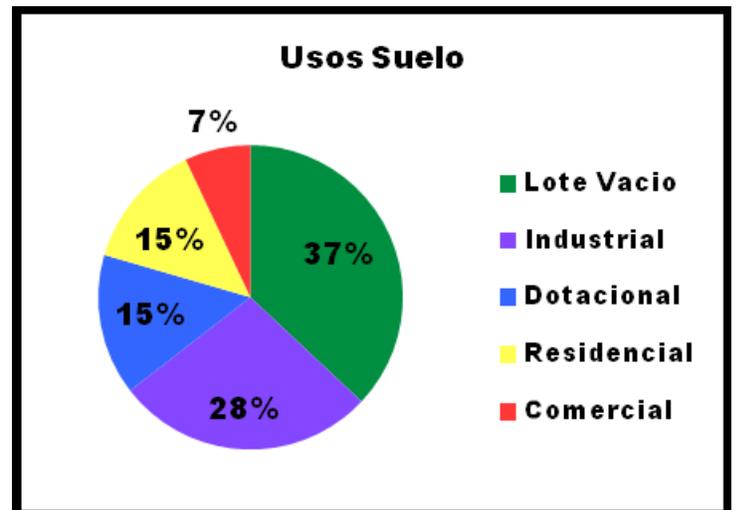
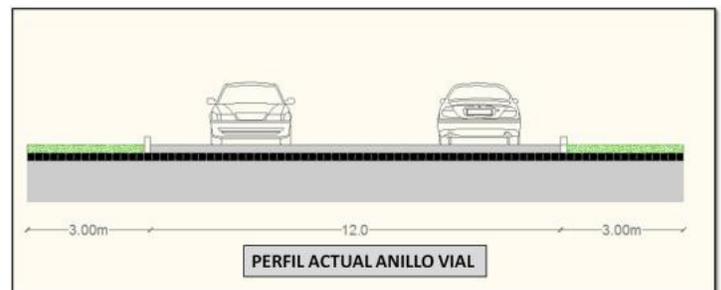


Figura 6: porcentajes de uso del suelo. Elaboración propia.

La movilidad peatonal es efímera en el anillo vial y su necesidad es prioritaria para los trabajadores y población que hacen uso de los equipamientos localizados en el sector.

Es obligatorio una conexión a la red municipal de ciclo ruta en la ciudad que se encuentra interrumpida en el anillo vial, existiendo dos remates de articulación, como lo son el parque fundadores y la avenida Catama.

El transporte público tiene deficiencia en algunos sectores del anillo vial y no hay una articulación con la red general del plan de movilidad, lo cual es una patología evidente y necesaria.



Plano 1. Perfil Vial Actual. Anillo Vial. Elaboración Propia 2012.

En el ámbito de estudio se identifican los 9 caños que transitan como límites naturales que, utilizados de manera estratégica permiten la estructuración de los diferentes niveles de agregación; pero en este análisis se encuentran estos límites con zonas de invasión y una gran afectación al soporte ambiental

del sector.



Fotografía 1. Caño Chucho. Elaboración Propia 2012.

No existen las franjas pertinentes de reserva que están destinadas a espacio público de los habitantes, por ser vía nacional.

El impacto generado por la localización de usos industriales y dotacional de servicios afecta directamente un pequeño porcentaje de uso residencial que está localizado sobre la ronda de algunos caños; es de suma importancia definir la relocalización de este uso residencial como vivienda de interés prioritario en una zona compatible para tal fin.

En el ámbito de estudio hay un alto déficit en seguridad, las condiciones no son las adecuadas para una tranquila movilidad peatonal, vehicular o cualquier otro medio. Se identifican zonas con falta de iluminación, sin señalización vial, con accesos limitados para ingresar a algún equipamiento, no se cuenta con espacios de contemplación y no hay espacios para depósito de basuras. Cada uno de estos factores afecta la imagen de este corredor que diariamente recibe visitantes y no reconocen la identidad cultural de la ciudad.

4. RESULTADOS

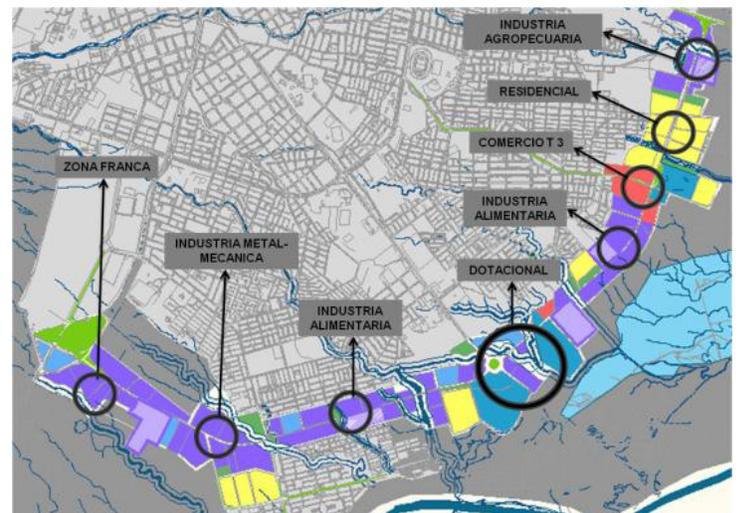
Analizadas las líneas de acción en el sector, se identifican las unidades paisajísticas para formular en una puntual el desarrollo del Plan.

En la línea de Función se proyecta promover la localización de industria alimentaria y agropecuaria que permita procesar los productos de la región y el contiguo acceso al corredor vial nacional facilita su transporte. La industria alimentaria encargada de procesos de transformación, preparación, conservación y envasado de los productos con la tecnología de punta.

El fondo Nacional de Regalías tiene proyectado unas inversiones para la región en proyectos de industria alimentaria y agropecuaria que se articulan a la propuesta generada del estudio, tales son: (Plano 20 Localización).

- Observatorio de mercados de la Orinoquía
- Centro de conservación y protección de manifestaciones y tradiciones en seguridad alimentaria.
- Centro de zootecnia y veterinaria.

Con el fin de atraer capitales y promover el desarrollo de la región se proyecta una zona franca que permita gozar de algunos beneficios tributarios, como la exención del pago de impuestos y derechos de importación de los productos procesados en las industrias del anillo.



Plano 2. Línea de Función. Sector Anillo Vial. Tomado del decreto 353 P.O.T. Villavicencio y modificación Propia.

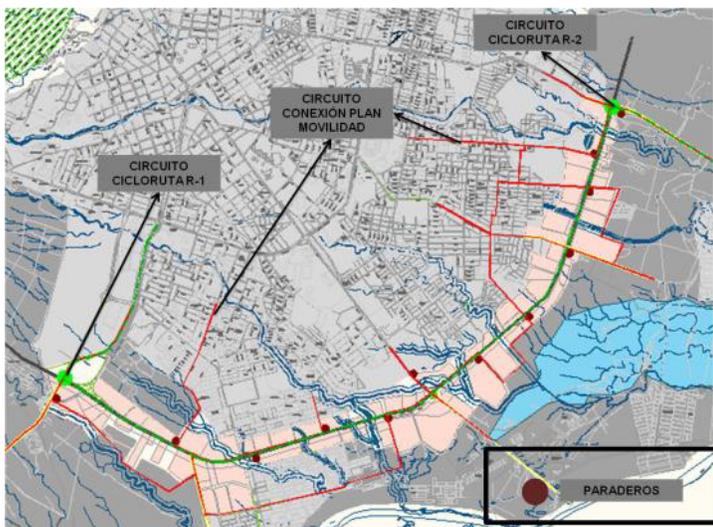
Como actividad compatible para la industria se encuentra el comercio tipo 3, que se refiere a instalaciones de gran magnitud que generan altos impactos, requieren una localización especial y su cobertura es de carácter municipal, regional

y nacional; deben contar con amplias zonas de estacionamiento y zonas especializadas de cargue y descargue. Por su cercanía al Terminal de Transporte es factible la venta de servicios tales como hoteles, oficinas de transporte y parqueaderos.

Con el análisis de las rutas de transporte público, se identifica que no existe un circuito, lo que genera zonas sin posibilidad de utilizar el transporte. Dentro del plan de movilidad hay unas rutas trazadas y la proyección de nuevas vías; a partir de estas metas se formulan rutas que abarquen todas las zonas y formen un circuito.

Para ello es necesario la formulación de paraderos, que localizados estratégicamente cada 500 metros, permiten a los usuarios tramos cortos de movilidad peatonal para acceder al servicio público.

Por último, el transporte realizado por bicicleta, es una propuesta que está en curso para tener en la ciudad un circuito completo que permita convertirse en un medio masivo de transporte, debido a sus beneficios para el medio ambiente y la salud de la población. Como línea de acción, se genera la conexión de la ruta que va sobre la avenida Catama hasta el Parque Fundadores, con dos remates en cada intersección y sus debidos espacios de hidratación, descanso y señalización.

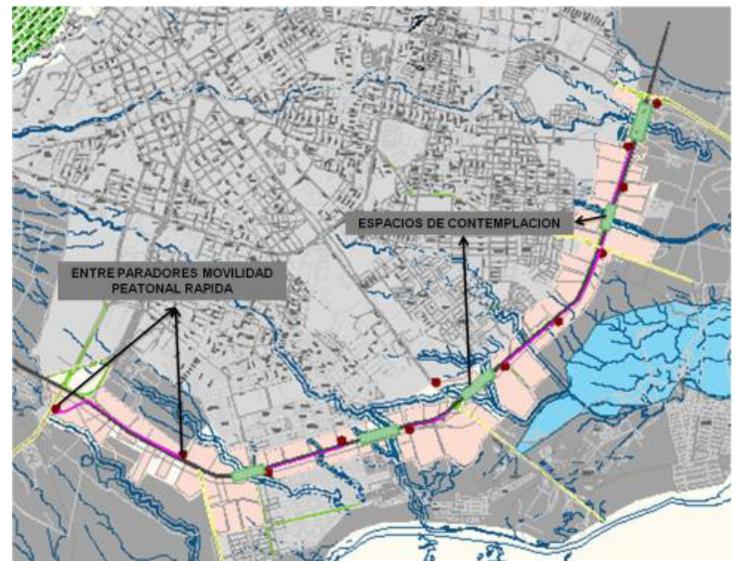


Plano 3. Línea Movilidad. Sector Anillo Vial. Tomado del decreto 353 P.O.T. Villavicencio y modificación Propia.

Los límites naturales representados en este caso como los 9 caños y sus respectivas rondas que transitan por el anillo vial son estratégicamente proyectados para una protección de las mismas y que sirvan como espacios públicos de contemplación que articulen cada uno de los niveles de agregación del sector.

La línea de seguridad establece políticas para el confort y la relación directa del espacio natural con el peatón. El ámbito de estudio es un corredor vial Nacional que permite una movilidad peatonal rápida para que no interfiera con las actividades de gran impacto que se desarrollan a lo largo del corredor.

La primera estrategia es proyectar la adecuación de estos senderos de movilidad rápida entre paraderos (localizados cada 500 metros estratégicamente), con espacios de contemplación aptos y seguros para la actividad rápida que genera el sector. Estos espacios de contemplación ubicados en los límites naturales de los caños, son adecuados con la arborización de la región y diseños de zonas verdes que generen identidad natural a la ciudad.

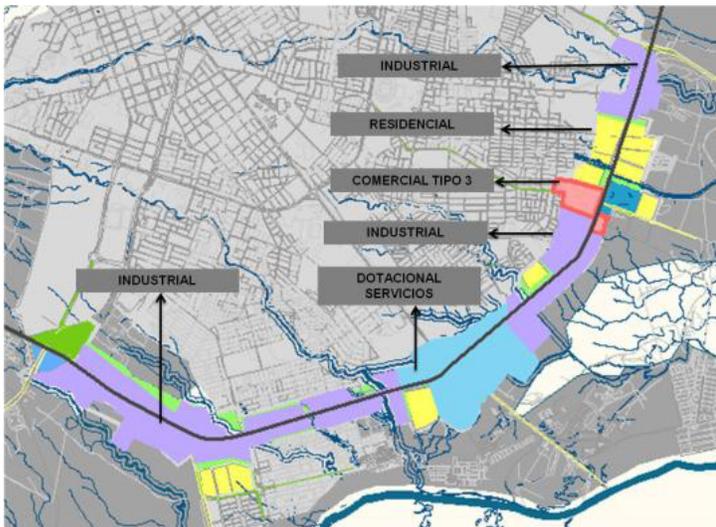


Plano 4. Línea de Seguridad. Sector Anillo Vial. Tomado del decreto 353 P.O.T. Villavicencio y modificación Propia.

La iluminación es un factor determinante a la hora de combatir la inseguridad, por esto se regulariza la colocación de cada luminaria pública (cada 25 metros) en los senderos peatonales, igualmente que las canecas de desechos públicos (cada 50 metros) para reducir las acumulaciones de basuras a lo largo del corredor.

Formulada la propuesta de las 4 líneas de acción se identificaron las siguientes unidades paisajísticas:

- Industrial. (Metal-mecánica, alimentaria y agropecuaria)
- Dotacional de servicios
- Comercial tipo 3
- Residencial.



Plano 5. Unidades Paisajísticas. Sector Anillo Vial. Tomado del decreto 353 P.O.T. Villavicencio y modificación Propia.

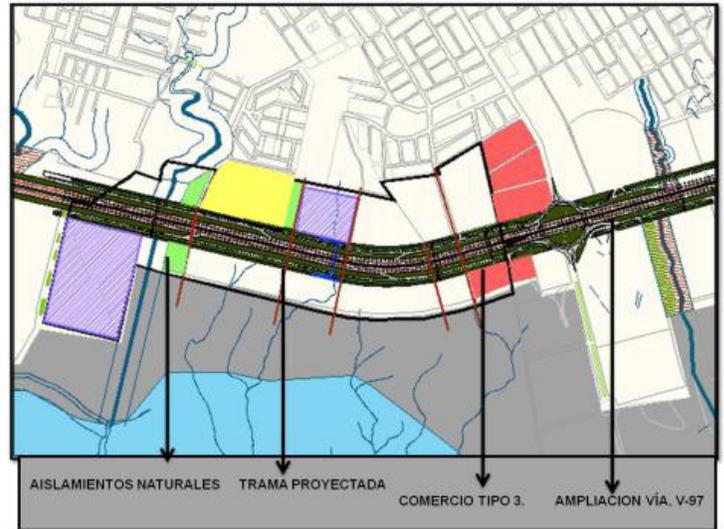
Definidas las unidades paisajísticas del corredor, se procede a proyectar las líneas de trabajo en uno puntual. La elección se realiza en una unidad industrial alimentaría por ser el uso prioritario y para formular la articulación de proyectos puntuales que desarrollen productos propios de la región.

El área de estudio comprende 29 Hectáreas, donde se tiene siete (7) lotes para proyección industrial, un lote ya consolidado como residencial estrato cuatro, como nodo de amarre 5 lotes de comercio tipo 3 y el transito del caño La Cuerera.

Dentro del ámbito de estudio se encuentra ya en desarrollo el proyecto de ALCENTRO, Almacenamiento logístico y Centro de Negocios de la Orinoquía, que es favorable para el uso que se formula en esta unidad paisajística. Según las normas del ministerio de Hacienda sobre la inversión de los recursos provenientes por Fondo Nacional de Regalías, existen una serie de proyectos para la región. Por la importancia y necesidad de desarrollo económico productivo se articula para esta unidad el proyecto de Observatorio de Mercados, que consiste en un espacio de gestión de información sobre los aspectos que pueden afectar o influir en el mercado donde participa la agricultura de la región.

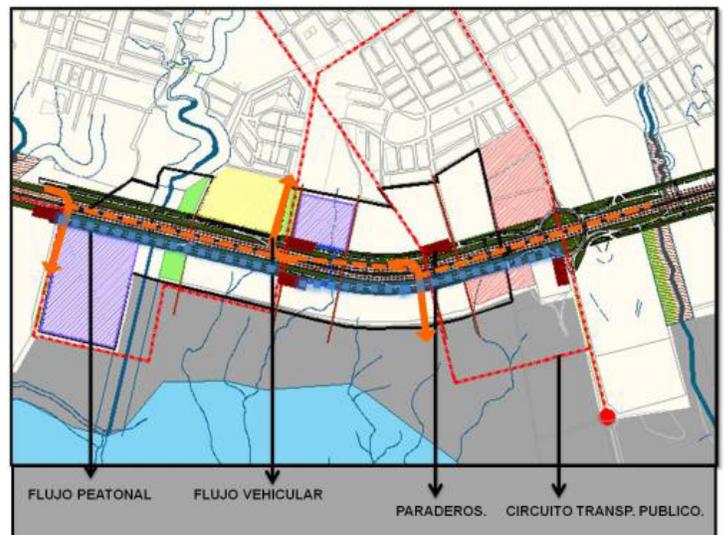
El desarrollo de la propuesta se realiza a partir de los diseños de ampliación del anillo vial a una V-97, así, se hacen las propuestas en la unidad paisajística de accesibilidad, aislamientos, seguridad y movilidad apropiados para tal proyecto. La trama se proyecta con la geometría reticular del área urbana, dejando disponibles las áreas con la magnitud que solicita cada proyecto para su operación. Se determina un uso de industria alimentaría que requiere espacios para procesos de transformación, preparación y conservación de los productos.

Este tipo de uso (industrial tipo 3), requiere áreas de aislamiento ambiental, patrones de producción limpios y sus respectivas licencias ambientales, aspectos que ayudan con la responsabilidad social del entorno.



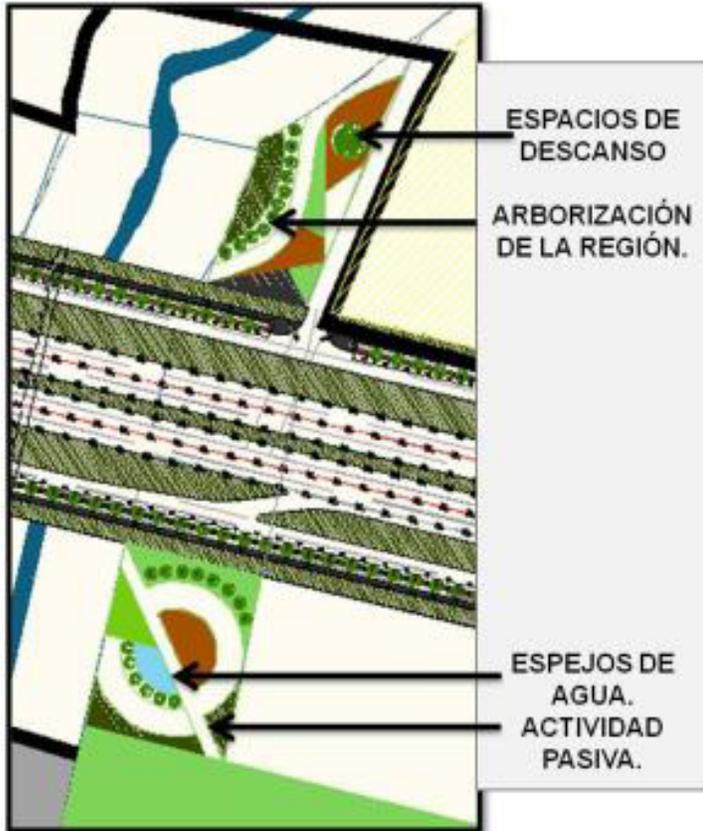
Plano 6. Propuesta de Función y líneas Trama. Industrial alimentaría. Tomado del decreto 353 P.O.T. Villavicencio y modificación Propia.

Los flujos peatonales, en esta unidad paisajística, son desarrollados a partir del espacio de contemplación en el límite - caño la Cuerera y que desarrollan tránsitos rápidos entre cada uno de los paraderos. Como responsabilidad social con el ambiente y entorno el uso industrial requiere de áreas de aislamiento natural para mitigar el impacto que generan sus procesos. Estos espacios formulados con estrategias de diseño sostenible presentan una imagen de identidad natural a la unidad y evaden ser un espacio verde sin tratamiento más en la ciudad, que solo promueve la inseguridad y la contaminación del medio natural.



Plano 7. Propuesta de Movilidad. Industrial alimentaría. Tomado del decreto 353 P.O.T. Villavicencio y modificación Propia.

Dentro de la unidad paisajística se encuentra un uso residencial de estrato cuatro, razón suficiente para proyectar un aislamiento verde que respete la funcionalidad de estos dos usos. En el costado sur de la unidad se localiza un área protegida declarada como humedal, así que se respeta su área de cesión obligatoria y además se incluye un borde verde que no lastime la imagen natural propia del humedal.



Plano 8. Propuesta Espacio Contemplación. Industrial alimentaria. Tomado del decreto 353 P.O.T. Villavicencio y modificación Propia.

Los senderos peatonales se formulan con un lenguaje de tránsitos rápidos pero que permitan la contemplación de la identidad funcional y natural que se busca representar en la ciudad. El espacio de contemplación está localizado en el tránsito del caño La Cuerera, donde se aprovecha este afluente hídrico para plantear un diseño sostenible y acorde a la identidad paisajística.



Figura 5. Propuesta Recorrido Peatonales. Industrial alimentaria. Tomado del decreto 353 P.O.T. Villavicencio y modificación Propia.

Cuando se reconoce la ciudad como una compleja integración, se demuestra que con el desarrollo del Plan, que estructura y reformula: espacio público, infraestructura adecuada, localización de equipamientos compatibles, seguridad y accesibilidad; se logra una integración social urbana con responsabilidad social hacia el ambiente y los afectados directos e indirectos.

5. DISCUSIÓN

El análisis de la evolución del territorio identifico que la ciudad de Villavicencio surgió a partir de un cruce de caminos por el transporte de ganado; ese asentamiento, con los años se fue desarrollando económicamente y explotando su riqueza hasta llegar a consolidarse como capital del Departamento del Meta. Con el auge económico del país en la década de los 80, inicio su consolidación urbana a partir de la estructura vial intermunicipal, factor determinante para la forma de abanico que toma el trazado urbano. La población concentra su expansión a lo largo de estas vías e inicia el principio de los anillos viales, hasta la creación del corredor vial Nacional que se reconoce como el perímetro urbano de la ciudad actualmente.

El anillo vial, está amparado bajo normas que facilitan su desarrollo, siendo identificado como una unidad especial de manejo ambiental se determinan los procesos para el aprovechamiento adecuado del suelo y definen las políticas y proyectos que se deben articular. El ministerio de Hacienda garantiza la inversión de recursos provenientes del Fondo Nacional de Regalías para proyectos que promuevan la industrialización de productos propios de la región.

El Plan Estratégico de Articulación Urbanística a través de este proceso de elaboración ha demostrado la importancia de aplicar programas de actuación donde se concreten decisiones para

la resolución de la problemática presentada. Por medio de las tres etapas establecidas (análisis, diagnóstico y formulación) se llegó a proyectar y diseñar un fenómeno de desarticulación de ciudad y falta de identidad funcional.

El Plan Estratégico, es el instrumento que permite entender la ciudad como un todo orgánico y mecánico, que con varios niveles de agregación y sistemas y elementos, puede interrelacionarse entre sí y condicionarse mutuamente.

Cuando se reconoce la ciudad como una compleja integración, se demostró con el desarrollo del Plan, que formulando espacio público, infraestructura adecuada, localización de equipamientos compatibles, seguridad y accesibilidad, se logra una integración social urbana, que tiene en cuenta la responsabilidad social con el ambiente y con cada uno de los afectados directos e indirectos por las acciones de la organización.

Villavicencio ha basado su desarrollo en el transporte de productos propios de la región a lo largo de sus vías; este es un concepto que permitió el nacimiento de la ciudad y que define la identidad cultural de Villavicencio. Motivo suficiente para justificar que el anillo vial se consolide como un corredor Nacional de procesos de transformación de los productos que ofrece la región, con las ventajas de contar con el producto interno bruto, los expertos en temas de transformación de alimentos y productos agropecuarios, la conexión intermunicipal y nacional para su exportación, la normatividad vigente que permite la localización de estos usos sobre el anillo vial y la articulación de ciudad por medio de una identidad funcional definida.

6. AGRADECIMIENTOS (OPCIONAL)

A la arquitecta Nella Camacho por su conocimiento, confianza y brindarme la oportunidad de aprender, a la Corporación Universitaria DEL Meta que apoyaron en su proceso.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Semillero LLANO SIN LÍMITES. Espacialización de la evolución urbana de Villavicencio. Fundamentos Históricos evolución Siglo XVII – XX. Inédito.

HERNANDEZ, Carlos A. El análisis de jerarquías como método de planificación en las ciencias sociales, Publicación semestral de la facultad de ingeniería. Bogotá, fundación cultural javeriana de

artes gráficas, No 2, 1998, Páginas 99 –110.

JARAMILLO, Samuel y Cuervo, MARTINEZ, Luis. La evolución de la dinámica espacial en Colombia (Esquema tentativo de interpretación), tres ensayos, Bogotá, Cede, 1983, Páginas 15-34.

LEY URBANISITICA Valenciana, 2005. Concepto según Art. 34, Anteriormente Art. 60 Ley Reguladora de la Actividad Urbanística, 1994.

MUNIZAGA Gustavo. Macroarquitectura “Tipologías y estrategias de desarrollo urbano”. 2da edición. Editorial ALFAOMEGA. Universidad católica de Chile. 2000.

----- . ESTRUCTURA Y CIUDAD. Editorial Universidad Católica de Santiago. 1975.

----- . ESTUDIO DE LA COMUNA de Santiago. E.C.S. 1989.

MURESP. Consorcio. Proyecto ampliación anillo vial ciudad de Villavicencio.

PEMB. Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona 2020. Castella. 2 de Noviembre de 2010.

PERGOLES Juan Carlos. Ciudad Fragmentada. PLAN Movilidad de Villavicencio 2010.

ROMERO, Martin Fernando. Presentación Banco Mundial. Stakeholders. MBA Centrum Católica.

ROSAS José. Apuntes sobre urbanismo y estructuración de las áreas metropolitanas. DIUC – EAUC. 1987

[2] C. Canudas de Wit, J. M. Ramírez Scarpetta, D. Georges NN, Système de régulation de moteur asynchrone par commande orientée champ, 1999, Patente: Diseño Industrial n.99410069.1-2207, Système de régulation de moteur asynchrone, 19 de Mayo de 1999 (depósito), 20 de Julio de 1999 (concesión).