

ACE 39

Electronic offprint

Separata electrónica

NUEVAS CENTRALIDADES URBANAS: DEFINICIÓN, TIPOLOGÍAS Y CONSOLIDACIÓN

Jhon William Pinedo López y Carmen Lora Ochoa

Cómo citar este artículo: PINEDO LÓPEZ, J. W. Y LORA OCHOA, C. *Nuevas centralidades urbanas: definición, tipologías y consolidación* [en línea] Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 13 (39): 105-128, 2019. DOI: <http://dx.doi.org/10.5821/ace.13.39.5420> ISSN: 1886-4805.

ACE

Architecture, City, and Environment
Arquitectura, Ciudad y Entorno

C

ACE 39

Electronic offprint

Separata electrónica

NEW URBAN CENTERS: DEFINITION, TYPOLOGIES AND CONSOLIDATION

Key words: shopping center; urban equipments; decentralization; Monteria

Structured abstract

Objective

New urban centers are dynamic places which contribute in the decentralization of traditional centers, and in many instances, are paramount in the marketing and identity processes of a city, mainly when cities are able to reach beyond national and international fields because of their environmental approach, architecture, volumetrics, functionality, ability to attract or create Jobs, among other aspects. The main goal of the current article is to establish the typologies of new urban centers in the city of Monteria, Colombia taking as a reference the six aspects mentioned above.

Methodology

The defined universe for this study is made up by the new urban centers identified in the city of Monteria. The study is based on an analytical-descriptive method since locations are analyzed and then describe both separately and collectively. Techniques used in the study are either documentary such as the revision of the city's land ordinance plan as well as of web publications or in-site such as participant observation and interviews.

Conclusions

The most representative centers do not only offer commercial, entertainment, banking, technological, transportation and educational activities, but also they do extend their activity range to municipality or state level activities that were traditionally linked to downtown areas since the 1900's such as taxation or notary public, among others.

Originality

Even though this topic has been under study in Colombia since 1992, it is a fact that Montería and the Caribbean Region have been scarcely researched and there is no evidence of similar Works which makes this article a pioneer in the study field.

ACE

Architecture, City, and Environment
Arquitectura, Ciudad y Entorno

C

NUEVAS CENTRALIDADES URBANAS: DEFINICIÓN, TIPOLOGÍAS Y CONSOLIDACIÓN

PINEDO LÓPEZ, Jhon William ¹

LORA OCHOA, Carmen ²

Palabras clave: centros comerciales; equipamientos urbanos; desconcentración; Montería

Resumen estructurado

Objetivo

Las nuevas centralidades urbanas son lugares dinámicos que aportan a la descentralización de los centros tradicionales, y en numerosos casos, contribuyen al marketing e identidad de una ciudad, principalmente cuando logran trascender nacional o internacionalmente por su naturaleza, arquitectura, volumetría, función, capacidad de atracción o generación de empleo, entre otros aspectos. El objetivo central del artículo es establecer tipologías de nuevas centralidades urbanas en la ciudad de Montería, Colombia a partir de los seis aspectos mencionados.

Metodología

El universo establecido son las nuevas centralidades urbanas identificadas en la ciudad de Montería y el método utilizado es el analítico-descriptivo, por cuanto se analizan escenarios y se describen separada y colectivamente. Las técnicas a las que se recurre son de tipo documental y de campo; entre las de campo se utiliza la observación participante y entrevista. La documental corresponde a revisión de publicaciones en la web y del plan de ordenamiento territorial de Montería.

Conclusiones

Las centralidades más representativas no sólo ofrecen actividades comerciales, recreativas, financieras, tecnológicas, transporte y educativas, sino que su oferta se amplió a servicios administrativos de instituciones municipales, departamentales y nacionales, en asuntos de hacienda, notariado y registro, los cuales fueron exclusividad del centro tradicional en el siglo pasado.

Originalidad

Si bien es cierto que en Colombia el tema se viene abordando desde 1992, también es cierto que en Montería y el Caribe colombiano es poco indagado, y no se encuentra una evidencia de trabajos similares, lo cual convierte a este artículo en pionero al respecto.

¹ Doctor en Urbanismo, Territorio y Sostenibilidad. Docente Investigador del Departamento de Investigaciones de la Universidad Cooperativa de Colombia, sede Montería. Correo electrónico: jhon.pinedol@campusucc.edu.co

² Abogada Constitucionalista. Investigadora de la Facultad de Derecho de la Universidad Cooperativa de Colombia. Correo electrónico: carmen.lora@campusucc.edu.co

1. Introducción

Las intensas dinámicas de la economía global a partir de los años setenta del siglo anterior, desataron importantes transformaciones en la estructura de las grandes ciudades de países en vías de desarrollo (Bellet, 2009). Estas transformaciones se reflejan principalmente en la descentralización de funciones como resultado de la disminución de importancia o alteración del rol del centro histórico y porque además éste sufre un proceso de degradación ambiental que lo convierte en ocasiones, en lugar de grupos sociales marginales y usos residuales, comercio al por mayor e incluso de economía informal (Olivares y González, 2004).

La expansión de los tejidos urbanos propicia la multiplicación de áreas de concentración de actividades comerciales y de servicios, tales como subcentros, hipermercados, centros comerciales y ejes especializados, que llevan a la transformación de la ciudad monocéntrica (Beltráo y Goes, 2015). En este sentido, se presenta una ruptura de la estructura espacial tradicional de la ciudad, la cual pasa de compacta y con un centro único a una organización espacial difusa y con más de un núcleo; es decir policéntrica (Rojas, Cuadrado-Roura y Fernández, 2005).

Las transformaciones ocasionadas en las estructuras urbanas por la dinámica de la economía global son actualmente visibles en grandes ciudades y en las denominadas “ciudades intermedias”, tanto de países desarrollados como de países en vía de desarrollo, a las cuales no escapan las ciudades colombianas, incluida Montería, capital del departamento de Córdoba, con 434.950 Habitantes (DANE, 2014), que ha visto alterada su morfología urbana, la oferta de bienes y servicios y los hábitos de consumo de sus residentes.

La alteración de la morfología urbana de Montería comienza en los años ochenta del siglo en mención con el surgimiento de nuevas centralidades urbanas, que permitieron la desconcentración de algunas funciones y la descentralización de actividades económicas, las cuales eran ofertadas exclusivamente desde el centro tradicional. Estos nuevos espacios de centralidad generaron cambios significativos para la ciudad y sus habitantes que aún no han sido suficientemente estudiados por los responsables de la administración municipal ni por las instituciones académicas.

El artículo tiene el propósito central de establecer tipologías de nuevas centralidades urbanas en la ciudad de Montería, Colombia a partir de aspectos relacionados con su naturaleza, arquitectura, volumetría, función, capacidad de atracción o generación de empleo, entre otros.

La estructura del artículo es la siguiente: en primer lugar, se presenta el marco referencial; seguidamente se expone la metodología a la que se recurre; el cuarto capítulo incluye clasificación y recorrido por las nuevas centralidades urbanas de diferentes contextos geográficos; el quinto muestra una clasificación de las nuevas centralidades de Montería; posteriormente se describen el impacto social y económico que éstas generan. Finalmente, se presentan las conclusiones más significativas.

2. Marco Referencial

El término de nueva centralidad urbana comienza a incorporarse al lenguaje del urbanismo y de la economía urbana en la década de los años setenta, principalmente en los Estados Unidos de Norteamérica y en Europa como consecuencia de la concentración de población en los núcleos urbanos, nuevas demandas colectivas, crecimiento de las ciudades, dispersión de las actividades urbanas, demandas espaciales para el desarrollo de grandes equipamientos urbanos y descentralización del empleo y (Muñiz, Galindo y García, 2005; Licnerski, 2007).

Las nuevas centralidades urbanas son consideradas subcentros o áreas de atracción que desarrollan funciones específicas y contribuyen a la desconcentración de actividades de la centralidad tradicional (Mignot, Aguilera y Blog, 2004). Esta desconcentración equivale a lo que, Gaja Díaz (2005) denomina descentralizaciones terciarias y cuaternarias, relacionadas respectivamente, con actividades comerciales y actividades productivas ligadas al conocimiento, fundamentalmente universidades, centros de investigación, sedes de empresas transnacionales y parques tecnológicos. Entre las descentralizaciones terciarias se encuentran las grandes superficies y ofertas de ocio y restauración (López *et al*, 1996). No obstante, resulta oportuno anotar que el surgimiento de las nuevas centralidades no obedece exclusivamente a la decisión de desconcentrar actividades de la centralidad tradicional, sino también como producto de un modelo urbano o en el marco de modelos territoriales globales (Beuf, 2016).

El estudio de las nuevas centralidades urbanas ha sido abordado en diferentes contextos geográficos y en distintos períodos, de manera directa o indirecta, por un representativo número de autores, entre los que se encuentran: Carrión (1987; 2008); Casariego (1988); Borja y Castells (1998); Borja (2003); Duhau y Giglia (2004); Olivares y González (2004); Peraza (2005); Rojas, Cuadrado-Roura y Fernández (2005); Licnerski (2007); Beuf (2009; 2011; 2016); Cuenin y Silva (2010); Vecslir (2011); Marmolejo Duarte, Chica Mejía y Masip Tresserra (2012); Beuf (2012); Campos y Abarca (2013); Bautista (2013); Scoppetta (2013); Paris (2013); Beltráo y Goes (2015); Marmolejo, Echavarría y Biere (2016) y Solís, Ureña y Mohíno (2018). Varios de ellos, además de establecer definiciones y analizarlas en contextos metropolitanos o regionales, presentan tipologías de acuerdo a específicas consideraciones, dentro de las cuales sobresalen: la escala, densidad, funciones, actividades, demandas, usos, jerarquía, prácticas ciudadanas y especialización. Sin embargo, no se evidencia entre los trabajos analizados alguno con el propósito central de establecer tipologías y presentar una clasificación detallada de éstas en una ciudad intermedia, con población cercana a 500.000 habitantes.

Entre las tipologías de nuevas centralidades establecidas se encuentran las centralidades de flujo y las centralidades de lugar (Borja y Castells, 1998). Las primeras las asocian a los flujos de bienes, servicios y capitales que se producen en la economía global, y las segundas las consideran como el producto de procesos locales de integración social y/o potenciación del territorio. Otras tipologías son: centralidades de mayor escala y menor escala, de acuerdo a objetivos de competitividad o equidad (Beuf, 2009 y 2016); centralidad lineal (Casariego, 1988), y centros comerciales y equipamientos urbanos no comerciales, tales como: centros financieros, parques temáticos, recintos feriales, centros de convenciones, escenarios deportivos, aeropuertos, estaciones ferroviarias, ciudadelas universitarias, infraestructuras viales, estaciones de metro y grandes vías urbanas (Licnerski, 2007).

Las nuevas centralidades también son el resultado de políticas de planeación sectorial o de planeación territorial, orientadas a la competitividad o a dar respuestas a demandas sociales insatisfechas (Beuf, 2009). Son consideradas una de las tres formas de hacer ciudad, junto a las actuaciones destinadas a recalificar suelos en barrios consolidados y a los programas de rehabilitación de viviendas (Borja y Muxi, 2003). Incluyen dimensiones económicas, sociales, espaciales y culturales y atraen los servicios más especializados y el comercio de alto nivel (Olivares y González, 2004). En oportunidades surgen por la necesidad de centro propio de barrios periféricos (Peraza, 2005) y en ocasiones logran suplir la ausencia de espacios públicos, al convertirse en lugares de encuentro para los habitantes del barrio (Duhau y Giglia, 2004).

Sea cual sea el origen de las nuevas centralidades, lo cierto es que, como toda obra, acción o proyecto, generan una serie de impactos, entendidos éstos como alteraciones, modificaciones o efectos, que suelen ser valorados desde diferentes perspectivas: social, económica y ambiental, principalmente. En la perspectiva social, Córdoba (2011) considera que el impacto de una intervención debe reflejarse en determinados beneficios que recibe una población: i) solución de necesidades básicas; ii) aumento de ingresos, y iii) mejoramiento de la calidad de vida.

Con respecto al impacto económico de una actuación, el mismo autor sostiene que debe traducirse en resultados asociados a: i) generación de empleos; ii) reactivación de la economía, y iii) aportes al producto interno bruto (PIB). En relación al impacto ambiental, Gómez Orea (1992) lo asocia a las alteraciones que genera la realización de un proyecto sobre factores físicos-químicos y/o socio-culturales. No obstante, independientemente de la perspectiva, el análisis de cualquier tipo de impacto requiere de unidades de medida, que deben ser ideadas por el investigador para determinar dicho impacto (Fontaine, 2008).

En este sentido, las unidades de medida para establecer los impactos de las nuevas centralidades son asociables a: modificaciones en las relaciones sociales (Borja, 2003); en la morfología urbana (Beuf, 2016), y en el empleo (Muñiz, Galindo y García, 2005). En lo referente a las relaciones sociales, las nuevas centralidades, ya sean áreas comerciales, equipamientos culturales o infraestructuras de comunicación, hacen parte de los espacios públicos de usos colectivos, que permiten paseos y encuentros, y junto a las calles y plazas son consideradas como ámbito físico de expresión colectiva y de diversidad social y cultural (Borja y Muxi, 2003).

En cuanto al empleo, este concepto es esencial en la definición de centralidades que realiza Molina (citado por Beuf, 2016), quien las define como "lugares de concentración de los empleos de mayor jerarquía". También es importante para Muñiz, Galindo y García (2005), quienes la definen como "el proceso mediante el cual una ciudad se aleja paulatinamente de una estructura espacial caracterizada por la existencia de un solo centro de empleo, dirigiéndose hacia una nueva donde coexisten varios centros de empleo del mismo o de diferente orden jerárquico" (pág.3).

Los antecedentes expuestos, aunque originados primordialmente en áreas metropolitanas, sirven de marco referencial para establecer las tipologías de las nuevas centralidades urbanas en Montería e intentar determinar sus impactos, principalmente en sus dimensiones sociales,

arquitectónicas, urbanísticas y económicas (empleo). Es decir, determinar su incidencia como escenarios dinámicos o “centros de convocatoria” (Alcaldía de Montería, 2002), que contribuyen a la revitalización de sectores, a mejorar el funcionamiento del conjunto de la ciudad y al mejoramiento de la calidad de vida; eso sí, sin dejar de reconocer aspectos desfavorables para algunos grupos sociales.

3. Metodología

El objeto de estudio es la ciudad de Montería y el universo establecido son las nuevas centralidades urbanas que se identifican, clasifican y describen a lo largo de esta investigación. En cuanto a la naturaleza de sus objetivos, la investigación es descriptiva (Sabino, 1990) y en lo referente a sus datos es cuantitativa (Hernández, Fernández-Collado y Baptista, 2006). El método utilizado es el analítico-descriptivo, ya que se analizan estos espacios por separado y se describen con detalles. Las técnicas a las que se recurre son de tipo documental y de campo; entre las de campo se utiliza en primer lugar, la observación participante, que permite obtener la información necesaria, el registro de los datos y su posterior análisis. En segundo lugar, la entrevista semiestructurada, realizada por un grupo de estudiantes a funcionarios, empleados y administradores de las nuevas centralidades.

Por su parte, la técnica documental se utiliza para la recopilación de datos y antecedentes, mediante la revisión de literatura sobre el tema de estudio, especialmente artículos, libros, registros, estadísticas publicadas y el plan de ordenamiento territorial de Montería (POT) 2002-2015. Esta técnica permite el acceso a la información requerida para establecer el marco teórico referencial y delimitar los aspectos a tener en cuenta para la autorreferencia y clasificación de las nuevas centralidades en el contexto internacional y local.

Para establecer categorías diferenciadoras entre las centralidades urbanas se recurre a indicadores, los cuales están asociados a superficie en metros cuadrados, número de visitantes o usuarios, beneficiarios, número de empleos generados y cantidad de empresas para el caso de los centros comerciales. Estos indicadores contribuyen a incorporar nuevas categorías de centralidades a las ya establecidas por autores como Carrión (2008), quien propone tres tipologías: i) centralidad fundacional; ii) centralidad funcional, y iii) centralidad temática. Los elementos diferenciadores que él considera son la función y el valor histórico de la centralidad. En una línea similar, Cuenin y Silva (2010) establecen una tipificación a partir de la escala, del grado de consolidación y de la localización de la centralidad. En cuanto a la escala, las clasifican en metropolitanas, zonales, sectoriales y barriales; en lo referente a grado de consolidación, las agrupan en existentes y en formación, y en relación a la localización, las clasificaron en urbanas y rurales.

Conforme a los aportes de estos dos autores y a las tipificaciones realizadas por Borja y Castells (1998); Casariego (1988); Licnerski (2007), y Beuf (2009), los criterios considerados para establecer tipologías de centralidades en el contexto geográfico de estudio son los siguientes:

- 1) Superficie. Tiene en cuenta el área de la centralidad y el número de visitantes, usuarios o población, estableciendo tres tamaños: i) grande, para áreas superiores a los 42.000 m² de construcción, y capacidad de atracción de hasta 20.000 personas diarias; ii) medianas,

- equivalentes a áreas construidas de 10.000 m² y 5.500 usuarios diarios; iii) pequeñas, las que promedian los 1.000 metros longitudinales y atraen a unos 2.000 compradores; se incluyen igualmente dentro de éstas, aquellas que superan los 10.000 m² de superficie, pero no superan los 3.000 usuarios diarios;
- 2) Función. Considera una función principal asociada al uso del suelo o a un servicio, y una función secundaria asociada específicamente a actividades comerciales complementarias a dicho uso o servicio;
 - 3) Morfología: tiene en cuenta la geometría de la centralidad en el plano urbano desde la perspectiva lineal;
 - 4) Planeación, califica a la centralidad a partir de la formalidad en el plan de ordenamiento territorial;
 - 5) Empleo: considera la población económicamente activa suministrada por el Departamento nacional de Estadística DANE (2016) para Montería y el número de empleos que define la Ley 905 de 2004 respecto al tamaño de las empresas, lo cual conduce a fijar tres rangos: i) impacto alto, correspondiente a las centralidades que generan más de 1.500 empleos; ii) impacto intermedio a entre 750 y 1.499 empleos; iii) impacto bajo a las generadoras de menos de 500 empleos directos.

Las fases desarrolladas con el apoyo de una Coinvestigadora y un grupo de estudiantes son en su orden: i) revisión de literatura; ii) identificación de las nuevas centralidades urbanas de la ciudad y selección del universo de estudio; iii) observación participante en 18 centralidades, incluido el centro histórico; iv) realización de entrevistas semiestructuradas; v) organización de datos y sistematización de información relevante; vi) análisis y categorización de centralidades, y vii) elaboración de informe de resultados.

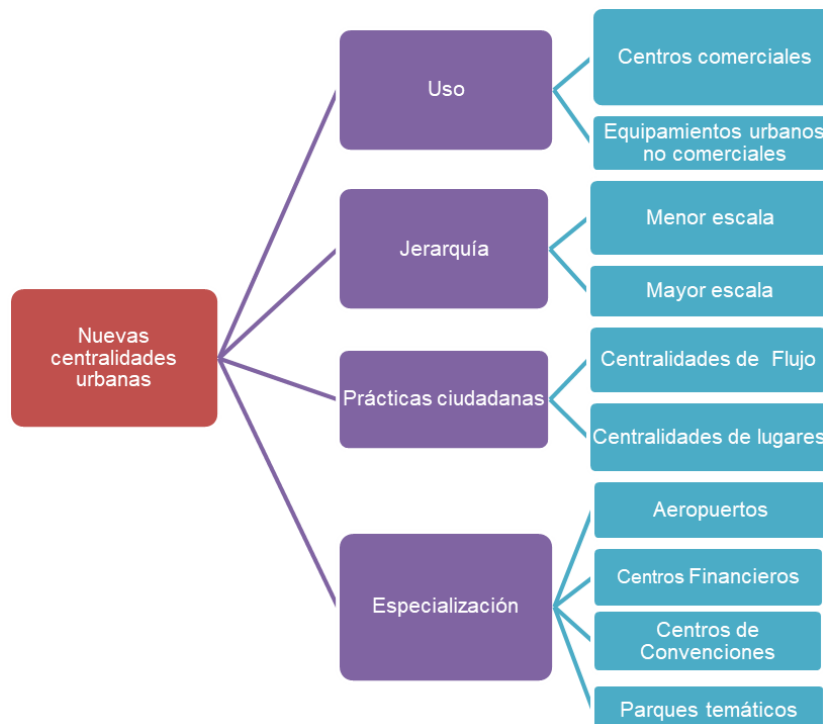
En cuanto al contexto geográfico de estudio, resaltamos que la ciudad de Montería, capital del departamento de Córdoba, está ubicada en la costa Caribe de la República de Colombia, pero en zona interior, a 100 kilómetros del mar Caribe, 750 Km de Bogotá, 400 Km de Medellín y a 300 Km de Cartagena. El perímetro urbano equivale a 4.900 hectáreas y administrativamente está distribuido en nueve (9) comunas, que suman 225 barrios, en un total de 4.583 manzanas. Cuenta con una población de 434.950 habitantes de los cuales 287.067 conforman la población en edad de trabajar PET (DANE, 2014).

4. Clasificación y recorrido por las nuevas centralidades urbanas

Como escenarios dinámicos, las nuevas centralidades urbanas adquieren características que las diferencian y dotan de impronta propia, generándose así una diversidad interesante de dichos escenarios. Esta diversidad ha sido analizada aisladamente por algunos autores (Borja y Castells, 1998; Licenski, 2007; Carrión, 2008; Beuf, 2009, y Cuenin y Silva, 2010), quienes toman en cuenta aspectos relacionados con la especialización, las prácticas ciudadanas, la jerarquía o el uso a que se destinan.

En la figura 1 se puede observar una clasificación de nuevas centralidades a partir de los cuatro aspectos mencionados.

Figura 1. Clasificación de nuevas centralidades urbanas



Fuente: elaboración propia a partir de Borja y Castells (1998), Licnerski (2007), Beuf (2009) y Cuenin y Silva (2010)

Esta clasificación incluye a los centros comerciales, los cuales han logrado difundirse a ciudades de países desarrollados y en vías de desarrollo, tanto en capitales de gran concentración como en ciudades intermedias que no superan el millón de habitantes. Dichos centros se han convertido en los entornos comerciales más comunes e influyen en la composición de las ciudades de todo el mundo (Coleman, 2006).

Los centros comerciales en la actualidad logran superficies cercanas o superiores a los quinientos mil metros cuadrados, como es el caso de Golden Resources Shopping Mall, localizado en Pekín y considerado uno de los más grandes en su tipo en el mundo; South China Mall, en el mismo país; West Edmonton Mall en la ciudad de Edmonton en Canadá; el Centro Comercial Leste Aricanduva en Sao Paulo; SM Megamall y SM City North EDSA en Filipinas; Berjaya Times Square en Malasia; Cevahir en Turquía; Mall of the Emirates y el Dubái Mall en Dubái; Tokio Centro Comercial Midtown en Japón; Mall of America en Minnesota y Grand Canal Shoppes en Las Vegas en EE.UU (FORBES, México; 2016). Además, sobresalen dentro de estas tipologías algunos referentes como los hipermercados del Corte Inglés en España y Carrefour en países de Europa, Asia y América Latina.

En Colombia son referentes los centros comerciales de las principales cinco ciudades: Unicentro, Santafé y Andino en Bogotá; El Tesoro en Medellín; Jardín Plaza y Unicentro en Cali; Buenavista en Barranquilla; El Cacique en Bucaramanga. En capitales intermedias sobresale el Caribe Plaza en Cartagena; Ventura Plaza en Cúcuta; Primavera Urbana en Villavicencio; Buenavista en Santa Marta; Fundadores en Manizales; La Estación en Ibagué; Unicentro en Armenia; Guatapurí Plaza en Valledupar, y Alamedas, Buenavista y Lo Nuestro en Montería.

La clasificación de nuevas centralidades urbanas también incluye a equipamientos urbanos no comerciales, sobre los cuales, Licnerski (2007) destaca, entre los años 1980 y 1990, los siguientes desarrollos: 1) centro de negocios, Potsdamer Platz en Berlín; 2) La Defense en París; 3) sector de actividades terciarias; Bicocca en Milán; 4) sector cultural-universitario y área industrial; Kop Van Zuid en Rotterdam, caracterizado por usos mixtos y área portuaria; 5) Docklands, centro de negocios y área portuaria en Dublín; 6) Foro de las Culturas en Barcelona, centralidad con usos mixtos cultural y terciario; 7) Exposición Universal 1998 en Lisboa, cultural, terciario; 8) Ciudad de las Artes y Ciencias en Valencia, España, espacio cultural de usos mixtos y zona portuaria; 9) centro de Negocios y usos mixtos Zuidas en Amsterdam; 10) Abandoibarra en Bilbao; 11) Euralille, en Lille; 12) el centro de negocios AZCA en Madrid; 13) Docklands-Canary Wharf en Londres, área portuaria y centro de negocios, y 14) Parque Tecnológico Cartuja 93 en Sevilla.

Además de los centros comerciales, equipamientos urbanos y servicios terciarios, igualmente se califican como espacios de nuevas centralidades a grandes aeropuertos, universidades y parques temáticos con capacidad de movilizar o convocar a decenas de millones de personas cada año. Entre los aeropuertos más transitados se destacan el Hartsfield-Jackson (ATL), en Atlanta (EE. UU.); Pekín (PEK) e Internacional de Shanghái-Pudong, (PVG) en China; Dubái DXB en Emiratos Árabes Unidos; Chicago O'Hare; Heathrow en Londres; Charles de Gaulle en París; el John F. Kennedy en New York; Barajas en Madrid y El Prat en Barcelona, España, los cuales movilizan entre cuarenta y cien millones de pasajeros por año (Airports Council International, 2015).

Entre tanto, las universidades de mayor convocatoria, que, por sus características y modalidad, constituyen espacios de nuevas centralidades, son las siguientes: Estatal de Nueva York; Anatolia en Turquía, Delhi, California, Autónoma de México, Buenos Aires y Córdoba en Argentina, Guadalajara, Phoenix, El Cairo, Texas, Londres, San Carlos en Guatemala, Roma y Bolonia en Italia, las cuales superan los cien mil estudiantes y cuentan con infraestructuras que las asemejan a verdaderas ciudadelas.

A los grandes aeropuertos y universidades se suma otra tipología de nuevas centralidades, la de los parques temáticos, principalmente aquellos que se convirtieron en referentes mundiales, a partir de su expansión en los Estados Unidos en la década de los setenta y en el resto del mundo en los ochenta, alcanzando cifras cercanas a novecientos parques temáticos en Estados Unidos; doscientos cincuenta en Europa; ciento cuarenta en Centro y Sudamérica; treinta y nueve en Próximo Oriente, treinta y seis en Extremo Oriente y seis en África (Ten, 1998).

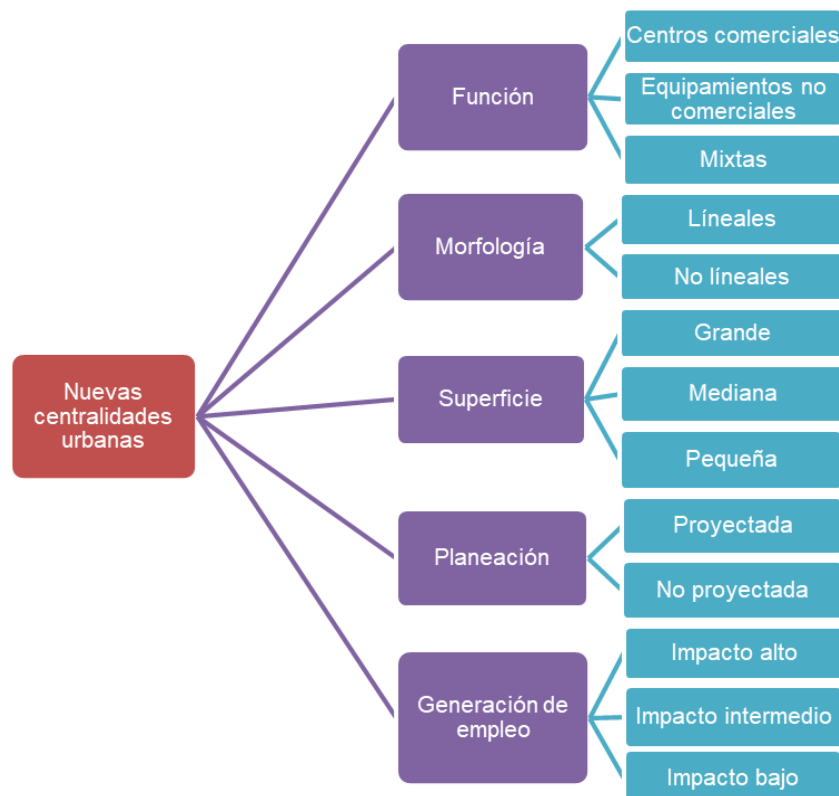
Entre los parques temáticos más importantes del mundo sobresalen el Magic Kingdom en Walt Disney World en Florida; Disneyland en California; Tokyo Disneyland; Europa Park en Alemania; Disneyland París; Walt Disney Studios en la misma ciudad; PortAventura, en Salou, España; Parque Warner Madrid; Thorpe Park en Londres; Tivoli en Copenhague, Dinamarca; Legolandia en Alemania, Dinamarca, Estados Unidos, y Reino Unido; Hangzhou Songcheng Park en Hangzhou, China; Ocean Park en Hong Kong, y Lotte World en Seúl, Corea del Sur. Estos 15 parques se encuentran entre los 25 más visitados del mundo y recibieron en el año 2015 a 235.568.000 visitantes, de los cuales 20.492.000 correspondieron a la centralidad Parque Magic Kingdom en Florida (Themed Entertainment Association, 2016).

En Latinoamérica se destacan los parques de diversiones y entretenimiento infantil Six Flags, Feria de Chapultepec Mágico, Parque Plaza Sésamo y Kidzania en México; Beto Carrero World y Hopi Hari en Brasil; Salitre Mágico, Parque Nacional del Café y Mundo Aventura en Colombia; Parque de la Costa en Argentina y Fantasilandia en Chile. Con la descripción de los principales parques de diversiones de este subcontinente se finaliza el recorrido por las nuevas centralidades urbanas más representativas en el contexto nacional e internacional.

5. Clasificación de las nuevas centralidades urbanas de Montería

El Plan de Ordenamiento Territorial de Montería 2002-2011, define a la centralidad como “centros de convocatoria” y reconoce las siguientes centralidades: 1) centro tradicional; 2) barrio La Granja; 3) Hospital Regional; 4) Parque Tacasuán, y 5) Ciudad Norte. Igualmente, considera como centralidades a las universidades, centros tecnológicos, centros de investigación, centros especiales con más de 5.000 estudiantes y a los centros de enseñanza secundaria y media con población entre 3.000 y 5.000 alumnos (Alcaldía de Montería, 2002). Teniendo en cuenta estos aspectos, al igual que la función, morfología, planeación y el número de empleos generados, se presenta en la figura 2, la clasificación de nuevas centralidades urbanas de Montería.

Figura 2. Clasificación de las nuevas centralidades urbanas de Montería



Fuente: elaboración propia

5.1 Función

En cuanto a la función de la centralidad, es decir la especialización, o servicio que presta, se establecen tres subcategorías: 1) centros comerciales; 2) equipamientos no comerciales, y 3) centralidades mixtas. Entre los primeros se identificaron Alamedas del Sinú, Buenavista, Lo Nuestro, Suricentro y Places Mall Recreo. Con excepción de Alamedas, que fue inaugurado en el año de 1996, los demás fueron construidos en el siglo XXI.

5.1.1 Centros comerciales

Los centros comerciales Alamedas del Sinú, Buenavista, Lo Nuestro, Suricentro y Places Mall Recreo, contribuyeron a que Montería avanzara de ciudad monocéntrica a ciudad policéntrica, e incorporara cambios notables en el diseño urbano y en la arquitectura, que hasta el año 1996, se caracterizaba por viviendas unifamiliares, zonas residenciales de baja densidad y por un centro que concentraba funciones administrativas, judiciales, comerciales, financieras y culturales.

El primer gran impacto para la ciudad se dio con la construcción del centro comercial Alamedas del Sinú, sobre una superficie de 42.000 m², en la cual se construyeron, en planta baja y primera altura, 193 locales comerciales, 5 salas de cines, una plazoleta para comidas y amplia zona de parqueadero. Esta nueva centralidad, ubicada en la avenida circunvalar con calle 44, fue ampliada en el año 2012, mediante la incorporación de 15.516 m², en los que se establecieron 20 nuevos locales comerciales, un hotel con 90 habitaciones y parqueaderos en altura, que suman seiscientos unidades³.

A la nueva centralidad de Alamedas del Sinú le siguió el centro comercial Buenavista, construido en la avenida circunvalar con calle 68 en el norte de la ciudad, sobre una superficie de 63.000 m² e inaugurado en el año 2013. Es una edificación conformada por parqueaderos subterráneos, planta baja y primera altura, en las que se ubican 160 empresas comerciales, 5 salas de cine, 20 restaurantes y espacios para aparcamiento de 733 automóviles⁴. Esta centralidad tuvo un significativo impacto sobre la morfología urbana, por cuanto se construyó en una finca dedicada a la ganadería hasta el año 2011, lo cual requirió de la construcción de vías de acceso y rediseño para el ingreso al barrio el Recreo a la altura de la calle 68 con circunvalar.

En el mes de octubre del año 2016 se sumó a los centros comercial Buenavista y Alamedas el Places Mall Recreo, ubicado en la avenida circunvalar con calle 66 en un área aproximada a 10.000 m², que está conformada por 60 oficinas, 67 locales comerciales, 281 parqueaderos y un hotel⁵. Se encuentra a solo 200 metros del centro comercial Buenavista; sin embargo, su diseño arquitectónico, ubicación, accesos y la oferta especial de algunos servicios lo hacen atractivo para diversos grupos sociales de esta ciudad y visitantes.

Un año después de la apertura del Places Mall Recreo, se inauguró el centro comercial Lo Nuestro, en una superficie de 58.000 m², que se distribuyen en 199 locales, 572 parqueaderos

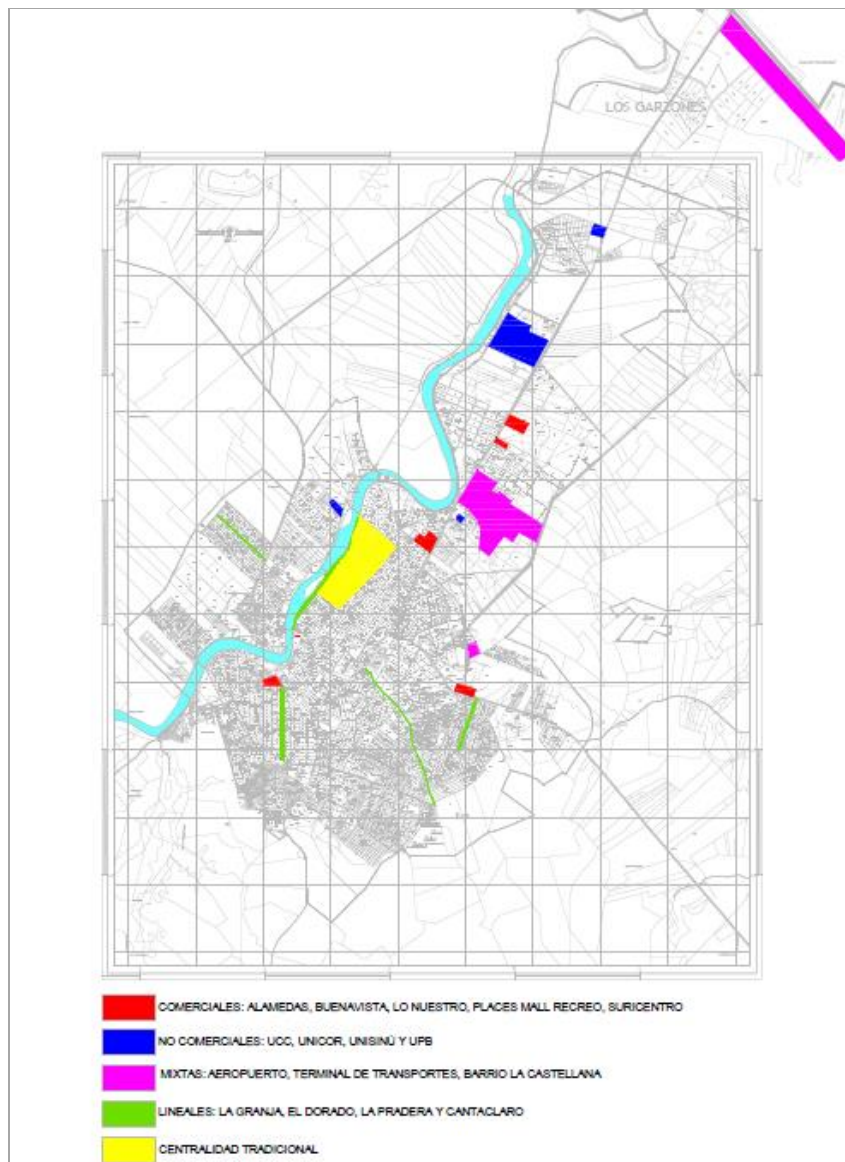
³ Esta información se encuentra disponible en https://es.wikipedia.org/wiki/Centro_Comercial_Alamedas

⁴ Información disponible en <https://ccbuenavistamonteria.com/>

⁵ Información obtenida de <https://places.com.co/#nuestra-marca> y corroborada a través de la observación participante

para vehículos, 80 para motocicletas y 5 salas de cine⁶. Esta nueva centralidad se ubica en el oriente de la ciudad, cerca del asentamiento de origen informal Cantaclaro, del barrio de promoción pública La Pradera y de los equipamientos educativos La Salle y el Colegio Nacional José María Córdoba. Su construcción tuvo un impacto muy favorable, porque logró dinamizar una zona con evidentes problemas sociales y sin una oferta organizada de bienes y servicios. Con estos cuatro centros comerciales la ciudad adquirió una nueva dinámica urbana y comercial, que se ve reflejada en el desdoblamiento de las zonas céntricas los fines de semana y la asistencia masiva a las nuevas centralidades. En la figura 3 se presenta la localización de las nuevas centralidades urbanas y sus respectivas tipologías.

Figura 3. Localización de las Nuevas centralidades urbanas de Montería



Fuente: elaboración propia

⁶ Información disponible en <http://aceis.com.co/portafolio/nuestro-monteria-2/>

La gráfica muestra que en la parte izquierda del río Sinú, occidente de la ciudad, se ubican solo dos centralidades: El Dorado (lineal) y la Universidad del Sinú (no comercial). En el segmento inferior del plano, por su parte, se evidencia la confluencia entre centralidades lineales y comerciales: por un lado, confluyen La Granja y Suricentro (lado izquierdo-inferior), y por el otro lado, confluyen Cantaclaro y Lo Nuestro (lado derecho del plano). La centralidad no comercial de menor superficie es la Universidad Cooperativa de Colombia (azul), ubicada entre La Castellana (fucsia) y el Centro Comercial Alamedas (rojo). En cambio, resaltan por su mayor superficie las centralidades de La Castellana (fucsia), Universidad de Córdoba (azul) y el Aeropuerto Los Garzones (fucsia) en la parte superior del plano.

5.1.2 Centralidades no comerciales

En lo referente a centralidades no comerciales se identificaron en Montería cuatro equipamientos educativos, que corresponden a las universidades de Córdoba, Cooperativa de Colombia, del Sinú y Pontificia Bolivariana. Estas universidades son consideradas como nuevas centralidades urbanas por cuanto su comunidad académica asciende a 25.000 miembros y porque sus instalaciones superan las 70 hectáreas en conjunto.

La Universidad de Córdoba se encuentra edificada en una superficie de 60 hectáreas, en la vía Montería – Cereté a la altura del Kilómetro 3, y cuenta con una comunidad académica de 15.517 estudiantes, 954 profesores y unos 568 empleados administrativos, quienes en su gran mayoría pertenecen a la sede Montería (Universidad de Córdoba, 2017). El acceso de vehículos a esta centralidad afecta significativamente la movilidad en la mencionada vía, principalmente entre las 7:00 AM y 8:00 AM y entre las 6:00 PM y 8:00 PM. La segunda centralidad educativa es la universidad del Sinú, fundada en el año 1974 y construida en un área aproximada a las 3 hectáreas en el occidente de la ciudad, paralela al río Sinú, en inmediaciones del barrio Juan XXIII, al que aporta gran dinámica, por cuanto en él se ubican muchas viviendas destinadas a residencias universitarias, locales comerciales, y una bahía de taxis y motocicletas que satisfacen la demanda de transporte de estudiantes y empleados, pero que afectan la movilidad por la avenida 1ª W. Su comunidad académica la conforman 8.605 miembros: 7.769 estudiantes; 484 profesores y 352 funcionarios administrativos (Universidad del Sinú, 2018).

En el norte de la ciudad, en la vía Montería – Sincelejo a la altura del barrio Mocarí se ubica la universidad Pontificia Bolivariana, que inició actividades en el año 1985 en las instalaciones del antiguo colegio La Presentación, que alberga a una comunidad académica de 2.866 miembros: 2.385 estudiantes, 296 profesores y 185 funcionarios administrativos (UPB, 2017). Al igual que los accesos de las universidades de Córdoba y Sinú, el acceso a la UPB afecta la movilidad en la vía Montería– Cereté, y convierten la zona en un lugar de alto riesgo y caos, principalmente por la invasión que hacen los mototaxistas al paradero de autobuses y zonas aledañas a la institución, obligando a los autobuses a dejar a los estudiantes en lugares no establecidos, que obstruyen la circulación del tráfico y dificultan el paso de peatones. Es oportuno manifestar que la situación no corresponde a mal diseño de accesos a la institución, sino a la falta de cultura ciudadana de mototaxistas y conductores del servicio público de transporte, así como a la incompetencia de la administración municipal.

La centralidad educativa más joven es la Universidad Cooperativa de Colombia, que inició sus actividades en Montería en el año 1997 en el centro tradicional y en el año 2012 se trasladó al edificio de 6 alturas construido en el norte de la ciudad, en zona deportiva aledaña a los estadios de béisbol y softbol, tal y como se puede apreciar en la figura 4. Esta universidad alberga una comunidad académica de 4.153 personas, que la conforman 3.852 estudiantes; 219 profesores y 82 funcionarios administrativos⁷.

Figura 4. Centralidad Universidad Cooperativa de Colombia



Fuente: <http://www.ucc.edu.co/monteria/Paginas/inicio.aspx>

Esta institución universitaria es una de las centralidades más dinámicas por su ubicación y cercanía a los estadios de béisbol, softbol, pista de patinaje, estadio de fútbol y estadio de béisbol para menores. Sin embargo, ni la zona deportiva ni la universidad cuentan con los accesos adecuados ni con los aparcamientos suficientes; su único acceso es utilizado en un solo sentido (sur-norte), afectando el flujo de estudiantes, deportistas y visitantes que residen en el norte de la ciudad.

5.1.3 Centralidades mixtas

Por centralidades mixtas definimos a aquellas que tienen una función principal, asociada al uso del suelo o a un servicio, y una función secundaria ligada específicamente a actividades comerciales complementarias a dicho uso o servicio. Entre éstas identificamos en el contexto monteriano el Aeropuerto Los Garzones; Terminal de Transporte; barrio La Castellana y la calle principal de los barrios La Granja; La Pradera; El Dorado y Cantaclaro.

El aeropuerto Los Garzones, ubicado en el kilómetro 10 de la vía Montería-Cartagena, cuenta con dos pistas de 2.300 metros de largo y 45 metros de ancho, en el que actualmente se realizan 30 operaciones de vuelos nacionales diarios, principalmente a las ciudades de Bogotá, Barranquilla, Medellín y Cartagena, movilizandando a unos 1.500 pasajeros diariamente. La superficie total asciende a unas 10 hectáreas, en la que se encuentra un área construida de 10.000 m², en dos alturas y con aparcamientos externos para 500 automóviles⁸. Otra centralidad mixta es la Terminal de Transportes, construida en el oriente de la ciudad en el año

⁷ Información suministrada por las oficinas de Planeación y Gestión Humana el día 29 de noviembre de 2018.

⁸ Información disponible en <http://www.aeropuertomonteria.co/>

2008, en un área de 5 hectáreas, en la que, de acuerdo a lo indagado, se ubican 54 empresas de servicios en 100 locales comerciales que atienden a un promedio diario de 3.000 pasajeros.

Las restantes centralidades mixtas corresponden a los cinco barrios residenciales mencionados, que adicionaron a su uso inicial, usos complementarios asociados a servicios. La mayor dinámica entre éstos, la presenta “La Castellana”, en el norte de la ciudad, con gran oferta de servicios comerciales, educativos, recreativos, hoteles, restaurantes, discotecas, hipermercados y administrativos como la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, la Dirección Departamental de Tránsito y Transporte y la Secretaría de Tránsito Municipal. Por su parte, La Granja, La Pradera, El Dorado y Cantaclaro se caracterizan por una fuerte dinámica comercial y de actividades económicas informales a menor escala, que impactan negativamente el espacio público, pero brindan oportunidades de ingreso a diferentes grupos sociales. En la tabla 1 se presenta la clasificación detallada de las centralidades urbanas de Montería.

Tabla 1. Clasificación de nuevas centralidades urbanas de Montería

| CENTRALIDAD | FUNCIÓN | MORFOLOGÍA | SUPERFICIE | PLAN | EMPLEO |
|------------------------|-----------|------------|------------|---------------|-----------------|
| Alamedas | Comercial | No lineal | Grande | Proyectada | Impacto alto |
| Buenavista | Comercial | No lineal | Grande | Proyectada | Imp. Intermedio |
| Lo Nuestro | Comercial | No lineal | Grande | Proyectada | Imp. Intermedio |
| Places Mallecreo | Comercial | No lineal | Pequeña | Proyectada | Impacto bajo |
| Suricentro | Comercial | No lineal | Pequeña | Proyectada | Impacto bajo |
| Unicooperatia | Educativa | No lineal | Mediana | Proyectada | Impacto bajo |
| Unicor | Educativa | No lineal | Grande | Proyectada | Impacto alto |
| Unisinú | Educativa | No lineal | Mediana | Proyectada | Imp. Intermedio |
| UPB | Educativa | No lineal | Mediana | Proyectada | Impacto bajo |
| Aeropuerto | Mixta | No lineal | Pequeña | Proyectada | Impacto bajo |
| Terminal de Transporte | Mixta | No lineal | Pequeña | Proyectada | Impacto bajo |
| Barrio La Castellana | Mixta | No lineal | Grande | No Proyectada | Impacto alto |
| Barrio La Granja | Mixta | Lineal | Pequeña | No Proyectada | Impacto bajo |
| Barrio La Pradera | Mixta | Lineal | Pequeña | No Proyectada | Impacto bajo |
| Barrio El Dorado | Mixta | Lineal | Pequeña | No Proyectada | Impacto bajo |
| Barrio Cantaclaro | Mixta | Lineal | Pequeña | No Proyectada | Impacto bajo |
| Ronda del Sinú | Mixta | Lineal | Grande | Proyectada | Impacto bajo |

Fuente: Elaboración propia

5.2 Morfología

En lo que respecta a su morfología se identificaron en Montería nuevas centralidades urbanas lineales y no lineales. Entre las primeras se encuentran el parque lineal ronda del Sinú a orillas del río Sinú y los ejes comerciales de los barrios La Granja, El Dorado, La Pradera y Cantaclaro, que por su dinámica se asemejan a los denominados centros comerciales a cielo abierto que se vienen promoviendo en otras ciudades de Colombia y Latinoamérica. La centralidad lineal más representativa de la ciudad es la ronda del Sinú, pues combina arquitectura y naturaleza, y en la época decembrina es el lugar de mayor concurrencia de monterianos y visitantes.

Entre las centralidades urbanas no lineales se encuentran los centros comerciales Alamedas del Sinú, Buenavista, Lo Nuestro, Places Mall Recreo y Suricentro, así como las universidades

de Córdoba, del Sinú, Cooperativa de Colombia y Pontificia Bolivariana. Entra en esta tipología el barrio La Castellana, que incluye un centro comercial, oficinas institucionales y varias calles y carreras con oferta comercial, de alojamiento, alimentación, servicios financieros y recreación. Tanto los centros comerciales como las universidades y La Castellana se caracterizan por sus edificaciones en altura y grandes espacios para aparcamientos y áreas verdes.

5.3 Superficie

En cuanto a la superficie de las nuevas centralidades en la ciudad de Montería, se establecieron tres tipologías: grande, mediana y pequeña. Para establecer el tamaño se tuvo en cuenta el área de la centralidad y el número de visitantes, usuarios o población. Entre las centralidades grandes se identificaron la Ronda del Sinú, Universidad de Córdoba, Centros Comerciales Alamedas, Lo Nuestro y Buenavista y el barrio La Castellana, con áreas que oscilan entre los 42.000 m² y 600.000 m² de construcción, y capacidad de atracción de hasta 20.000 personas diarias.

Como centralidades de superficie mediana fueron identificadas las universidades Cooperativa de Colombia, Pontificia Bolivariana y del Sinú en el norte y occidente de la ciudad, respectivamente. Esta tipología se caracteriza por áreas construidas cercanas a los 10.000 m² y por comunidades académicas conformadas por 4.300 personas en la Cooperativa, 2.866 en la UPB y 8.605 en Unisinú. Las tres centralidades contribuyeron a la dinamización de cada uno de sus entornos y logran atraer diariamente a estudiantes que provienen de los municipios de Cereté, Ciénaga de Oro, Sahagún, San Pelayo, Lórica y Planeta Rica, en el departamento de Córdoba.

Entre las centralidades pequeñas se encuentran el aeropuerto Los Garzones, la Terminal de Transporte, los centros comerciales Suricentro, Places Mall Recreo, y los ejes comerciales de los barrios La Granja, El Dorado, La Pradera y Cantaclaro. El aeropuerto y la terminal de transporte, aunque superan los 10.000 m² de superficie construida, solamente atraen diariamente a 1.500 y 3.000 personas respectivamente. Caso similar sucede con los ejes comerciales mencionados, que promedian los 1.000 metros longitudinales, pero que por lo indagado solo atraen a unos 2.000 compradores diarios.

5.4 Planeación

Con relación a la planeación hay que decir que de las centralidades identificadas en la ciudad de Montería algunas son proyectadas y otras no fueron proyectadas, sino el producto de surgimiento de actividades complementarias a los usos residenciales, y, por ende, la modificación en el uso inicial del suelo. Entre las centralidades proyectadas sobresalen el aeropuerto internacional Los Garzones, la Terminal de Transportes, los centros comerciales Alamedas, Buenavista, Lo Nuestro, Places Mall Recreo y Suricentro, al igual que las universidades de Córdoba, Cooperativa de Colombia, del Sinú y Pontificia Bolivariana.

Por su parte, las centralidades no planeadas son los ejes comerciales de los barrios residenciales La Castellana, El Dorado, La Granja, Cantaclaro y La Pradera. Esta tipología es denominada en otros contextos como “centralidades populares” (Beuf, 2011). La Granja, El Dorado y La Pradera son barrios residenciales de vivienda de promoción pública planeados y desarrollados por el Instituto de Crédito Territorial, mientras que La Castellana surgió por

iniciativa privada de fraccionamiento en el norte de la ciudad; Cantacclaro a su vez, surgió mediante la invasión colectiva de un lote de 87 hectáreas en el oriente de Montería.

Figura 5. Centralidad barrio La Granja



Fuente: Iván López

Estas centralidades no planeadas para tal, sino establecidas como barrios de vivienda unifamiliar, mantuvieron su vocación inicial hasta finales de la década de los 80, fecha en la que la mayoría de actividades económicas e institucionales se concentraban en el centro tradicional. En la figura 5 se observa como la vivienda unifamiliar de planta baja se transforma en edificaciones de 1 y 2 alturas y como el uso residencial dio paso a las actividades comerciales y de servicios variados, que atraen a consumidores y usuarios, quienes dinamizan las relaciones sociales en este sector del sur de la ciudad.

5.5 Empleo

Un aspecto muy positivo es el número de empleos que estas centralidades generan en una ciudad intermedia, con limitada oferta laboral como lo es Montería, con una población en Edad de Trabajar –PET- de 287.067, de los cuales 156.000 corresponden a población económicamente activa -PEA- (DANE, 2014). Conforme a dicha población activa y al número de empleos generados por las centralidades urbanas, se establecieron tres tipologías para éstas: 1) centralidades de impacto alto; 2) de impacto intermedio, y 3) de impacto bajo. El alto corresponde a las que generan más de 1.500 empleos; el intermedio a las que generan entre 750 y 1.499 puestos, y el bajo equivale a las generadoras de menos de 500 empleos directos.

Las centralidades de impacto alto en generación de empleo son La Castellana, el Centro Comercial Alamedas y la Universidad de Córdoba, con 1.800, 1.641, y 1.522 empleos directos, respectivamente. Éstos son el resultado de la ubicación de 7 equipamientos educativos, 2 administrativos institucionales y 326 empresas del orden local, nacional e internacional; de las

cuales, 192 se encuentran en Alamedas y 134 en La Castellana, que incluyen hipermercados, cines, hoteles y clínicas, entre las de mayor tamaño e impacto. La Universidad de Córdoba, por su parte, genera empleo directo a 954 profesores y a 568 funcionarios administrativos (Universidad de Córdoba, 2017).

Entre las centralidades de impacto intermedio se encuentran los centros comerciales Buenavista y Lo Nuestro, que contribuyen a la ciudad con 754 y 864 empleos, respectivamente, producto del establecimiento de 204 empresas en los dos centros, en las que sobresalen almacenes de cadena llegados recientemente a la región y de algunas franquicias nacionales e internacionales. En esta categoría también se incluye a la Universidad del Sinú con 836 empleos directos (Universidad del Sinú, 2018).

Finalmente, se identificaron entre la tipología de impacto bajo a las universidades Cooperativa de Colombia con 301 empleos y la Pontificia Bolivariana con 481 (Universidad Pontificia Bolivariana, 2017). Igualmente, fueron identificados dentro de esta tipología los ejes comerciales de los barrios La Granja, El Dorado, La Pradera y Cantaclaro, que, a pesar de contar con 402 microempresas, solamente generan 819 empleos, que se distribuyen de la siguiente manera: La Granja 300; Cantaclaro 238; La Pradera 180 y El Dorado 109. El carácter de Centralidad para estos cuatro ejes lo proporciona la ubicación de 183 microempresas identificadas en el primer eje; 102 en el segundo; 40 en el tercer, y 77 en el cuarto eje.

6. Impacto social y económico de las nuevas centralidades

El mayor impacto social y económico de las nuevas centralidades en esta ciudad lo generan los centros comerciales y los ejes de comercio establecidos en los barrios residenciales mencionados. Bien vale anotar que la construcción de los centros comerciales Alamedas del Sinú y Buenavista fue el punto de partida para nuevas intervenciones urbanas en sus respectivos entornos y la oferta de vivienda multifamiliar en edificaciones que alcanzan las 25 alturas. Igualmente, aumentó la demanda de vivienda y de suelo para edificios de oficina, hoteles y clínicas, incrementándose el precio del metro cuadrado construido en 300%, al pasar de US\$300 en los primeros años del siglo XXI a promedios de US\$ 900 en el 2018. Sin embargo, consideramos que la alta estratificación socioresidencial es el principal elemento explicativo de estos precios, por encima de la centralidad (Marmolejo Duarte, Echavarría Ochoa y Biere Arenas, 2016).

La aparición de los centros comerciales generó cambios en la demanda y consumo de algunos bienes y servicios, principalmente en servicios financieros, oferta de cine y forma de mercar de las familias. La actividad bancaria que estaba concentrada en el centro tradicional se trasladó a estas nuevas centralidades, favoreciendo a los usuarios de estos servicios, quienes por varias décadas fueron afectados por la concentración de la oferta en la oficina del sector central. En cuanto a la oferta de cine, los centros comerciales lograron el monopolio, al desaparecer las salas tradicionales del centro y de los barrios residenciales. En lo referente a la forma de mercar de las familias, también hubo cambios significativos, por cuanto ingresaron nuevos hipermercados, que afectaron las ventas de las tiendas populares y de la plaza de mercado tradicional, fundamentalmente, por las promociones, la forma de fidelizar y los sistemas de crédito ofrecidos.

Con respecto a los ejes comerciales de los barrios residenciales hay que destacar su evolución paulatina a partir de los años noventa y la transformación de las viviendas ubicadas en las calles correspondientes a dichos ejes. La configuración de cada eje inició con el establecimiento de algunas tiendas, farmacias y fruterías; posteriormente surgieron peluquerías, ferreterías, almacenes de ropa, calzado, electrodomésticos, restaurantes, concesionarios de motocicletas y casinos, hasta establecerse la dinámica de centros propios de los barrios a la cual se refiere Peraza (2005) en su análisis en otro contexto. Estas actividades de comercio en los barrios generaron modificaciones en la estructura de las viviendas y desplazaron a residentes, quienes se trasladaron o ampliaron la construcción a una, dos y hasta tres alturas.

Por otro lado, la construcción de la Universidad Cooperativa de Colombia en el norte de la ciudad como consecuencia de la reubicación de las instituciones universitarias establecida por el plan de ordenamiento territorial del 2002 se tradujo en una nueva centralidad, contribuyendo a la descongestión del centro tradicional y a la liberación de una comunidad educativa cercana a los 5.000 miembros. En la misma línea, contribuyó la reubicación de la terminal de transporte al nororiente de la ciudad y de algunas oficinas del gobierno departamental y nacional a las centralidades de Suricentro y La Castellana. Los efectos favorables de estas reubicaciones se reflejan en la ampliación de andenes y apertura de ciclovías en las avenidas primera y segunda del centro tradicional, mejorando así la movilidad del peatón y de los ciclistas.

Si bien es cierto que las centralidades de esta ciudad distan mucho de las dimensiones físicas, estructurales y arquitectónicas de las centralidades de otras partes de Colombia y del mundo, enunciadas en este trabajo, también es cierto que la aparición y consolidación de éstas, generan un impacto urbano significativo, principalmente porque muchas de ellas contribuyen a mejorar el paisaje urbano y a reducir el déficit de espacio público, y porque además se constituyen en lugares de encuentro y de paseo (Borja y Muxi 2003; Duhau y Giglia, 2004). Esta faceta de lugar de encuentro y paseo es aprovechada óptimamente por residentes de diversos puntos cardinales, por cuanto a todas ellas se accede mediante el transporte público colectivo.

Las nuevas centralidades comerciales y no comerciales impactan positivamente a la ciudad, al brindar alternativas diferentes para recreación, estudio y trabajo. Así mismo, contribuyen al mejoramiento de la calidad de vida en la ciudad, primordialmente por la seguridad que brindan, el confort, las temperaturas artificiales favorables y los aparcamientos que no ofrece actualmente el centro tradicional. Sin embargo, sus lugares de emplazamiento evidencian que en reiterados casos responden esencialmente a una planificación socioeconómica, proyectada con objetivos de competitividad y no de equidad territorial o social (Beuf, 2016). En la zona norte, sobre la circunvalación, principal eje vial de la ciudad, se emplazan ocho (8) centralidades: Alamedas; Universidad Cooperativa; La Castellana; Place Mall El Recreo; Buenavista; Universidad de Córdoba; UPB, y el Aeropuerto Los Garzones, ubicado fuera del perímetro urbano, tal y como se puede evidenciar en la figura 3 del capítulo 5.

7. Conclusiones

En la ciudad de Montería, la nueva centralidad urbana toma fuerza después de la construcción del centro comercial Alamedas del Sinú en el año 1996, pero es a partir del año 2000 cuando la ciudad deja de ser monocéntrica. En ese período se comienzan a descentralizar funciones, surgen ejes comerciales con gran dinámica en los barrios residenciales, son ampliadas las edificaciones universitarias y se construyen nuevos centros comerciales, que relegan significativamente al centro tradicional.

La aparición de nuevas centralidades urbanas en Montería es el producto de una multiplicidad de factores, entre los cuales sobresalen: i) desconcentración de funciones por saturación del centro tradicional como consecuencia de un cambio poblacional acelerado, que pasó de 242.515 habitantes en 1985 a 434.950 habitantes en 2014 (DANE, 2014); ii) Deterioro de algunos sectores centrales, entre ellos el terminal de transporte, y exceso de vendedores informales alrededor del mercado central, que dificultaban considerablemente la movilidad peatonal y vehicular; iii) la aprobación del plan de ordenamiento y las disposiciones para planificar en función de corregir conflictos urbanos e incentivar la inversión privada y el empleo; iv) la necesidad de centro propio de barrios periféricos, primordialmente La Granja, El Dorado, La Pradera y Cantaclaro; v) El interés de las últimas cuatro administraciones municipales por superar un déficit de equipamiento y espacio público, que no alcanzaba a promediar los 2 m² por habitante (Alcaldía de Montería, 2002).

En el surgimiento y consolidación de las nuevas centralidades es fundamental el papel del primer plan de ordenamiento territorial de Montería, aprobado en el año 2002, por cuanto logró, no solo incorporar el concepto de nueva centralidad, sino definirlo como “centros de convocatoria”. Igualmente, calificó como centralidad a centros especializados con capacidad de atraer a más de 3.000 personas y recalificó oportunamente suelos para equipamientos como la Terminal de Transporte, el Mercado de Oriente, Universidad Cooperativa y los centros comerciales Buenavista, Places Mall El Recreo y Lo Nuestro.

Las nuevas centralidades urbanas se convirtieron en un gran atractivo para la población monteriana y de los municipios del departamento de Córdoba, por su seguridad, confortabilidad y las oportunidades de aparcamiento que brindan a visitantes. Las centralidades más representativas no sólo ofrecen actividades comerciales, recreativas, financieras, tecnológicas, transporte y educativas, sino que su oferta se amplió a servicios administrativos de instituciones municipales, departamentales y nacionales, en asuntos de hacienda, movilidad, notariado y registro, los cuales fueron exclusividad del centro tradicional en el siglo pasado.

Si bien es claro que con la aparición de nuevas centralidades se lograron corregir algunos conflictos urbanos, oportunidades de empleo, recreación, seguridad y confortabilidad, también es claro que no se alcanza aún un adecuado equilibrio territorial urbano. Con excepción del surgimiento espontáneo de ejes comerciales dinámicos en los barrios del sur, occidente y suroriente, las demás centralidades se emplazaron en el norte y nororiente de la ciudad, a pesar de los esfuerzos de las administraciones por desarrollar el sur, occidente y suroriente, que son los sectores de menores ingresos. Bajo esta perspectiva, es pertinente resaltar que el emplazamiento de las nuevas centralidades de Montería se realizó en los sectores de mayor

ingreso, incluidos los tradicionales y aquellos que el POT potencializó con el fin de incentivar la inversión y atraer inversionistas nacionales y extranjeros que generaran empleos, lo cual se ha conseguido con cierto grado de satisfacción.

La clasificación de centralidades en este trabajo permitieron evidenciar, entre otros aspectos, los contrastes a partir de los niveles de ingresos: unas centralidades que surgen planificadas, con el fin de atraer grandes capitales como es el caso de los centros comerciales Alamedas, Buenavista, Place Mall El Recreo y Lo Nuestro; y otras, que surgen progresivamente en las periferias para dar respuestas a la marginalidad y con el propósito de satisfacer necesidades básicas relacionadas con el consumo de bienes y servicios o generar ingreso familiar. Estos contrastes, al igual que impactos asociados a densidad, conectividad y origen de la inversión se constituyen en posibles líneas a explorar en futuros estudios.

Agradecimientos

A la arquitecta María Elisa Osorio por sus aportes en AutoCAD y a los estudiantes auxiliares de investigación Iván López Regino y Blanca Acevedo Carmona por el trabajo disciplinado y perseverante que realizaron durante el año 2017 en cada una de las centralidades identificadas y analizadas en este trabajo.

Contribuciones de los autores: Los dos autores desarrollaron de manera conjunta cada uno de los apartados de este artículo.

Conflicto de Intereses: Los autores declaran que no hay conflicto de intereses.

Bibliografía

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL (ACI). *Los aeropuertos con más tráfico de pasajeros del mundo*. [En línea] 2016. [Fecha de consulta: 22 agosto 2017]. Disponible en: <http://www.abc.es/viajar/noticias/abci-aeropuertos-mas-trafico-pasajeros-mundo-201604042235_noticia.html>

ALCALDÍA DE MONTERÍA. *Plan de Ordenamiento Territorial 2002-2011*. Montería. Agosto 2002. 666 p.

BAUTISTA, M. *Nuevas centralidades del turismo cultural en Bogotá: el caso de Usaquén*. En: *Revista Cultura y Turismo* [en línea] 2013, 7 (3): 151-175. [Fecha de consulta: 22 agosto 2017]. Disponible en: <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5317258>>

BELLET, C. *Del concepto de ciudad Media al de ciudad Intermedia*. En: BELLET, C. y BELTRÃO, M. (Eds.) *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado*. Lleida, Universidad de Lleida, 2009, pp. 21-40.

BELTRÁO, M. y GOES, E. *Grandes grupos económicos, consumo y redefinición de centralidades urbanas en ciudades medias*. En: BELLETT, C., MELAZZO, E., BELTRÁO, M. y LLOPP, J. (Eds.) Urbanización, producción y consumo en ciudades medias/intermedias. Lleida, Universidad de Lleida, 2015, pp. 107-132.

BEUF, A. *Centralidad tradicional y nueva centralidad: La recomposición de la nueva centralidad en Bogotá*. En: Seminario Patrimonio y Ciudad. (Departamento Administrativo de Planeación Municipal, Medellín,). Medellín, Colombia, 2009, pp. 959-970.

BEUF, A. *Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas*. En: Bulletin de l'Institut français d'études andines, 40 (1): 147-178, 2011.

BEUF, A. *Las centralidades urbanas como espacios concebidos: referentes técnicos e ideológicos de los modelos territoriales del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá (Colombia)*. Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía [en línea] 2016, 25 (2): 199-219. [Fecha de consulta: 22 agosto 2017]. Disponible en: <<https://revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/article/view/54776>>

BORJA, J. y CASTELLS, M. *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid, Taurus, 1998. 420 p.

BORJA, J. Ciudad y planificación: la urbanística para las ciudades de América Latina. En: BALBO, M; JORDÁN, R. y SIMIONE, D. (Eds.) La ciudad inclusiva. Cuadernos de la CEPAL N° 88, Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Cooperación Italiana, 2003, pp. 81-104.

BORJA, J. y MUXI, Z. *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona, Electa, 2003. 415 p.

CAMPOS, F. y ABARCA, F. *Viejas y nuevas centralidades en las ciudades medias andaluzas: evolución y estrategias urbanas*. En: Ciudades, 16 (1): 145-165, 2013.

CARRIÓN, F. *Quito: crisis y política urbana*. Quito, El Conejo, 1987. 235 p.

CARRIÓN, F. *Policentralidad: esencia de la ciudad plural*. En: Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos [en línea] 2008, 2: 7-9. [Fecha de consulta: 23 noviembre 2018]. Disponible en: <<http://www.revistacentro-h.org/pdf/20.pdf>>

CASARIEGO, J. *Los Ángeles. La construcción de la post-periferia*. En: Urban, 2: 59-77, 1998.

COLEMAN, P. *Shopping Environments: evolution, planning and design*. New York, Architectural Press, 2006. 488 p.

CÓRDOBA, M. *Formulación y evaluación de proyectos*. Bogotá, Ecoe, 2011, 331 p.

CUENIN, F. y SILVA, M. Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas. El Caso de Quito. BID, Notas Técnicas IDB-TN-156 [en línea] 2010. [Fecha de consulta: 24 noviembre 2018]. Disponible

en: <https://flacso.edu.ec/cite/media/2016/02/Cuenin_F_et_al_2010_Identificacion_y_fortalecimiento_de_centralidades_urbanas._El_caso_de_Quito1.pdf>

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE). *Mercado laboral, empleo y desempleo*. [en línea] 2014 [Fecha de consulta: 19 enero 2018]. Disponible en: <<http://www.dane.gov.co/index.php/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>>

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE). *Informe de Coyuntura Económica Regional*. [en línea] 2016 [Fecha de consulta: 19 enero 2018]. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/files/icer/2015/ICER_Cordoba2015.pdf>

DUHAU, E. y GIGLIA, A. *Espacio público y nuevas centralidades: Dimensión local y urbanidad en las colonias populares de la Ciudad de México*. En: *Papeles de población*, 10 (41): 167-194, 2004.

FONTAINE, E. *Evaluación social de proyectos*. México, Pearson, 2008, 620 p.

FORBES MÉXICO *Los centros comerciales más impactantes del mundo* [en línea] 2016. [Fecha de consulta: 22 de noviembre 2018]. Disponible en <<https://www.forbes.com.mx/forbes-life/los-centros-comerciales-mas-impactantes-del-mundo/>>

GAJA DÍAZ, F. *Revolución Informacional, Crisis Ecológica y Urbanismo*. Valencia, Universidad Politécnica de Valencia, 2005, 184 p.

GÓMEZ OREA, D. *Evaluación de Impacto Ambiental*. Madrid, Editorial Agrícola, 1992, 224 p.

HERNÁNDEZ, R.; FERNÁNDEZ-COLLADO, C. y BAPTISTA, P. *Metodología de la Investigación*. México, D.F., McGraw-Hill, 2006, 600 p.

LICNERSKI, J. *Las Grandes Intervenciones Urbanas como Espacio de Centralidad*. [Fecha de consulta: 17 de septiembre de 2016]. Disponible en: <http://www.ciccp.es/biblio_digital/Urbanismo_Icongreso/pdf/050102.pdf>.2007

LÓPEZ, R. y OTROS. *Centros urbanos frente a las nuevas centralidades comerciales. Un análisis del sur metropolitano de Madrid*. Madrid, Instituto Juan de Herrera, 1996, 49 p.

MARMOLEJO DUARTE, C. CHICA MEJÍA, E. y MASIP TRESSERRA, J. *¿Hacia un sistema de metrópolis españolas policéntricas?: Evolución de la influencia de los subcentros en la distribución de la población*. En: *ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno* [en línea] 2012, 6 (18): 163-190. [Fecha de consulta: 19 julio 2018] DOI: <<http://dx.doi.org/10.5821/ace.v6i18.2548>> Disponible en: <<http://hdl.handle.net/2099/11685>> ISSN: 1886-4805.

MARMOLEJO DUARTE, C., ECHAVARRÍA OCHOA, C. y BIERE ARENAS, R. *El valor de la centralidad: un análisis para la Barcelona metropolitana*. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno [en línea] octubre 2016, 11 (32): 95-112. [Fecha de consulta: 02 marzo 2018] DOI: <<http://dx.doi.org/10.5821/ace.11.32.4834>> Disponible en: <<http://hdl.handle.net/2117/91359>> ISSN: 1886-4805.

MIGNOT, D., AGUILERA, A. y BLOG, D. *Subcentros en las Metrópolis Francesas: Identificación e impacto sobre la movilidad*. [En línea] 2004. [Fecha de consulta: 20 noviembre 2016]. Disponible en: <<http://www.cepeige.org>>

MUÑIZ, I. GALINDO, A. y GARCÍA, M. A. *Descentralización, integración y policentrismo en Barcelona*. En: Document de Treball, 2005, 05. 05. Universidad Autónoma de Barcelona. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Barcelona.

OLIVARES, A. y GONZÁLEZ, D. *Nuevos territorios urbanos: consideraciones de la espacialidad contemporánea*. En: Urbano [en línea] 2004, 9 (7): 48-57. [Fecha de consulta: 02 marzo 2018] Disponible en: <<http://revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/article/view/542>>

PARIS, M. *De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad: una propuesta metodológica para su estudio*. En: Ciudades, 16 (1): 47-61, 2013.

PERAZA, M. *Espacios de Identidad: La centralidad urbana y el espacio colectivo en el desarrollo histórico de Yucatán*. Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán, 2005. 569 p.

ROJAS, E., CUADRADO-ROURA, J. y FERNÁNDEZ, J. (Eds.). *Gobernar las metrópolis*. Washington DC., Banco Interamericano de Desarrollo y Universidad Alcalá de Henares, 2005. 558 p.

SABINO, C. *El proceso de investigación*. Bogotá, El Cid, 1990. 262 p.

SCOPPETTA, C. *centralità multidimensionali e più ampi processi di rescaling*. En: Ciudades, 16 (1): 93-109, 2013.

SOLÍS, E.; UREÑA, J. M. y MOHÍNO, I. *Centralidad territorial y especialización funcional como guía para la intervención en municipios con conjunto histórico. El caso de la Región Urbana Madrileña*. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno [en línea] Julio 2018, 13 (37): 99-132. [Fecha de consulta: 19 Julio 2018]. DOI: <<http://dx.doi.org/10.5821/ace.13.37.4904>> Disponible en: <<http://hdl.handle.net/2117/118768>> ISSN: 1886-4805.

UNIVERSIDAD DE CÓRDOBA (2017). *Boletín Estadístico*. [Fecha de consulta: 19 de enero de 2018]. Disponible en: <<http://unicordoba.edu.co/files/BOLETN-ESTADSTICO-05-2017.pdf>>. 2017.

UNIVERSIDAD DEL SINÚ. *Síntesis informe de autoevaluación con fines de acreditación institucional*.

UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA. *Estadísticas UPB*. [En línea] 2017. [Fecha de consulta: 21 noviembre 2018]. Disponible en <<https://www.upb.edu.co/es/estadisticas>>

TEN, A. *Los nuevos paraísos. Historia y evolución de los parques temáticos*. En: *Arbor*, 629: 109-131, 1998.

THEMED ENTERTAINMENT ASSOCIATION. *Informe global de asistencia a atracciones 2015*. [En línea] 2016 [Fecha de consulta: 6 octubre 2017]. Disponible en: <http://www.aecom.com/content/wpcontent/uploads/2016/05/2015_Theme_Index_Museum_Ind ex.pdf>

VECSLIR, L. *Nuevas centralidades del ocio y el consumo: ámbitos, modalidades e instrumentos de regulación de las grandes superficies comerciales en la región metropolitana de Buenos Aires*. En *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 5: 31-44, 2011.