

COMPONENTE URBANO¹

¹ Preparado por Ana Juvinao C.

ESTRUCTURA URBANA.

Evolución y Características.

La ciudad de Ciénaga es una urbe costera. Su origen físico moderno tuvo lugar alrededor del Parque Centenario.

El mar Caribe, la Ciénaga Grande y los playones del sur (Guacoca) constituyen el espacio natural que sirve de límite y entorno al crecimiento de la ciudad.

La ciudad de Ciénaga es la que le confiere al municipio su condición de centro de relevo en el sistema urbano regional del Caribe.

La ciudad basa su importancia en el valor patrimonial de su área histórica (centro y área de influencia), en la localización ventajosa en una esquina litoral del corredor urbano (que le permite integrar la oferta y demanda de las áreas rurales y enlazar a la región con el interior del país) y en el potencial ambiental que representa los ecosistemas en que está enclavada: mar Caribe, Ciénaga Grande, playones de Guacoca y Sierra Nevada.

La estructura presenta tres características muy marcadas:

- El Parque Centenario le imprimió un sentido rectangular a la organización de la trama urbana. Los barrios estructurados a partir del centro tienen una configuración rectangular.
- En el sector nororiental la disposición de las manzanas captura las condiciones físicas de desarrollo que impuso el Canal Maracaibo y grandes construcciones rectangulares como el Estadio de Béisbol, el Hospital San Cristóbal, y el Colegio San Juan del Córdoba.
- La Troncal del Caribe, además de partir la ciudad en dos, configura una trama de tipo rectangular, dispuesta en sentido este-oeste, cuyos límites en el sur están marcados por la Ciénaga Grande y los playones de Guacoca. La estructuración de los barrios de esta parte de la ciudad está influenciada igualmente por el eje vial (destapado) que permite la conexión del casco urbano con el corregimiento de Sevillano: un área agrícola de mucha importancia en la historia económica local. Sevillano fue, a mediados del siglo XIX, un centro agrícola de cultivos de cacao para la exportación. Esta ruta luego sería uno de los puntos de penetración hacia los antiguos corregimientos bananeros del municipio. Es utilizada intensamente por los habitantes del sur que poseen parcelas en Sevillano o laboran en las fincas bananeras.

La estructura vial, siguiendo el carácter centrípeto del Centro Histórico, tuvo un desarrollo radial. La Troncal del Caribe, en la última mitad del siglo pasado,

cambió la organización espacial de la ciudad. La intensificación de las relaciones comerciales de Ciénaga con Santa Marta y Barranquilla no sólo trasladó el eje de actividad comercial y de transporte, sino que vertebró el avance lineal de la ciudad hacia el nororiente.

El crecimiento físico de la ciudad ha sido un proceso espontáneo que, una vez cubiertas las zonas bajas en las inmediaciones de la Ciénaga y en los límites de los playones de Guacoca, va en busca de integrar los terrenos no urbanizables del nororiente.

Esta tendencia ha sido jalonada en el pasado reciente (años 70, 80 y 90) por tres focos de movilidad y estructuración: el traslado de la Estación del Ferrocarril (en inmediaciones de la Yé), la consolidación del sector comercial conocido como La Frutera (a lado y lado de la Troncal Caribe) y el desarrollo en la Yé de la zona industrial.

Igualmente puede señalarse que la zona litoral costera ha tenido en las dos últimas décadas un crecimiento importante. Este avance ha estado vinculado a las actividades agrícolas y pesqueras en el área de influencia del antiguo camino colonial y el río Córdoba, a la apertura del Balneario Costa Verde y la fundación del desaparecido colegio de los Padres Salesianos. Es un proceso no consolidado. La inseguridad en el área, la falta de servicios públicos y la barrera de algunas fincas han impedido la integración más rápida de estos barrios con el Balneario de Costa Verde. La zona tiene un inmenso potencial de desarrollo urbano y es el área más atractiva que tiene la ciudad para estructurar un oferta de turismo social y recreativo.

En general, el crecimiento de la ciudad ha estado caracterizado por la invasión de áreas de protección y de riesgo, primando una ocupación un tanto dispersa que deja lotes sin llenar (sur de la ciudad y nororiente) y que no facilita la prestación eficiente de los servicios básicos.

La Dinámica Urbana.

El avance de la estructura espacial ha estado señalado por elementos que explican la actual dinámica de la ciudad. Estos elementos organizadores del espacio han sido en el tiempo el centro histórico, el mar, el puerto de la Ciénaga (puerto de Las Mercedes), la estación de transporte (antes del Ferrocarril), el hospital San Cristóbal, el colegio San Juan del Córdoba, el Mercado Público, el Matadero Municipal (camino a Sevillano en el sur de la ciudad), la Troncal del Caribe, el Balneario Costa Verde, la Estación del Ferrocarril y la zona industrial en la Yé.

La conexión entre estos distintos puntos ha estado marcada por altibajos y rezagos en la provisión de vías y los servicios básicos. El rezago y la calidad de la provisión de la infraestructura ha configurado una estructura espacial desarticulada y segregacionista.

Potenciales de la Dinámica Urbana.

El avance más reciente de la mancha urbana, al nororiente, aunque falto de control y conflictivo (invasiones), encierra elementos potenciales para revertir tendencias del pasado que contribuyeron a invadir áreas de protección en la línea lagunar y el sur de la ciudad.

La Troncal del Caribe, si bien a su paso por Ciénaga es conflictivo y segrega, ha ayudado a reforzar la expansión de la ciudad hacia el nororiente.

La vía le otorga a Ciénaga un posicionamiento estratégico muy atractivo alrededor del la Yé, en la zona industrial.

Esta localización bien aprovechada puede marcar el rumbo de un proceso llamado a consolidar a Ciénaga en el mediano plazo como un centro de relevo de primer orden en el corredor urbano del Caribe.

Tal tendencia, bien favorecida, aprovisionada de vías estructurantes y equipamientos, pueden ser, a su vez, un punto para hacer de Ciénaga, en el largo plazo, un centro de localizaciones industriales y de servicios orientadas a la exportación.

Debilidades y Retos Relevantes de la Estructura Urbana.

En la estructuración y dinámica de la ciudad son sobresalientes las siguientes debilidades:

- Espontáneo proceso de expansión que no usa bien el espacio (predominio de vacantes) y afecta el ambiente (invasión y deterioro de áreas de protección en ecosistemas valiosos de playas, playones y márgenes de caños y ciénagas)
- Espacio público construido deficiente y sufre un proceso acelerado de invasión. El espacio público natural se usa menos intensamente debido a

la falta de infraestructura acompañante, dotación y vigilancia. Esta situación explica que los ríos, las estribaciones de la sierra, las playas y las ciénagas sea poco frecuentadas tanto por residentes como por visitantes. El estado del espacio público no sólo afecta la calidad de vida de los habitantes sino que constituye un freno a la promoción y explotación del turismo.

- El estado de los equipamientos y vías de la ciudad no permiten que el municipio haga un mayor aprovechamiento de sus potenciales y limita la competitividad del territorio local. La ciudad tampoco está preparada para recibir la fuerte inmigración procedentes de las áreas rurales vecinas, estimuladas por el conflicto armado. Tampoco existe una estrategia de promoción orientada a atraer la inversión privada.
- La situación de la vivienda en la ciudad es crítica. No existen programas definidos para atender la demanda actual y absorber la presión de un mayor crecimiento urbano.
- Las principales áreas de la ciudad padecen de serios conflictos funcionales (Centro Histórico, Estación, Troncal del Caribe, avenida San Cristóbal, Zona Costera). El predominio del Centro Histórico en la jerarquía funcional de la ciudad explica su invasión y la pérdida paulatina de su valor patrimonial. Su capacidad de atracción tiende a concentrar actividades y estimula el cambio de usos del suelo urbano en el área de influencia. El principal cambio es la sustitución del uso residencial por el comercial en sus inmediaciones.

- Las principales áreas de riesgo de la ciudad están invadidas. La mayor parte de los barrios ubicados en estas áreas no cuentan con todos los servicios básicos. La proliferación de aguas servidas y la disposición de basura a cielo abierto constituyen las principales factores que afectan el ambiente y la salud de los asentamientos localizados hacia el occidente y el sur de la ciudad. La disposición de basura a cielo abierto en los playones de Guacoca, en los alrededores del Matadero (infraestructura en deterioro y no dotada para el sacrificio de ganado), en los límites de la Ciénaga Grande y en el área de influencia de la Laguna de Oxidación es sumamente diciente del estado de amenaza que viven estos sectores. La reciente ola invernal (octubre 99-enero del 2000) puso de manifiesto, además, la vulnerabilidad de los barrios localizados en el área de influencia de la Ciénaga Grande. Las aguas alcanzaron alturas promedios de 70 centímetros.
- Los suelos urbanos han sufrido también un proceso de deterioro por actividades económicas. En el área de influencia de la urbanización Simón Bolívar, la Estación del Ferrocarril y la Zona Industrial, los suelos han sido tradicionalmente empleados en la producción de barro con destino a las ladrilleras. En la zona existen una actividad todavía significativa. Los chircales agotados y en uso representan una limitación a la expansión de la ciudad. Estos suelos fueron incorporados al perímetro urbano hace menos de 5 años. Ninguna medida se ha tomado para revertir o controlar su uso.
- La ciudad cuenta, a raíz de la ampliación autorizada de su perímetro urbano (dic de 1995) de suficientes áreas para atender la demandas de

crecimiento físico de la población. La limitación radica en que no existe una política municipal de desarrollo y control de la dinámica de la estructura urbana. La capacidad operativa de la administración local para controlar y orientar el desarrollo es muy limitada.

El modelo territorial propuesto en la parte general encuentra en la limitación de la gestión institucional urbana su más serio reto. No existe una política de gestión que aproveche el potencial de localización de la ciudad, que integre el tejido urbano y articule más efectivamente las áreas rurales a la dinámica de la estructura urbana.

En estas condiciones el desarrollo de la infraestructura vial y la estructuración de una oferta de equipamiento público es un reto fundamental a superar con miras a generar un nuevo modelo urbano que mejore la calidad de vida de los habitantes, integre sus áreas funcionales y potencie la competitividad del territorio local.

MODELO URBANO PROPUESTO

La estructuración de una nueva ciudad es una apuesta fuerte del modelo territorial general. La apuesta de una nueva ciudad pretende hacer del municipio de Ciénaga un territorio estratégico en el sistema urbano regional del Caribe. La apuesta tiene dos momentos.

Primer momento (mediano plazo) en donde Ciénaga consolida su papel de centro de relevo en la subregión norte del Magdalena.

Segundo momento (largo plazo) que prepara a Ciénaga para transformarse en un centro estratégico de exportación.

La adecuación de la estructura urbana de Ciénaga es uno de los elementos centrales del modelo territorial.

Este propósito requiere un proceso administrativo abierto y un modelo de gestión urbana activo que asuma el control del desarrollo territorial de la ciudad.

Impulsar la integración del tejido urbano, favorecer las tendencias de crecimiento físico hacia el nororiente , revertir los usos no deseables del suelo urbano (sur y noroccidente) y proveer condiciones ambientales óptimas (oferta de infraestructura y equipamientos públicos) son las directrices de política más importante para impulsar el modelo de ciudad en el mediano y largo plazo.

Estructura del Modelo

El modelo propone una nueva estructura de ciudad que tome como referencia el desarrollo y la integración de los siguientes ejes urbanos:

- Área Urbana Tradicional
- Sur de la Ciudad
- Zona Costera del Litoral

- Área de Crecimiento Urbano (Nororient e de la Ciudad).

La propuesta del modelo apunta a hacer un máximo aprovechamiento de las vocaciones y los potencialidades de cada segmento o ejes de la ciudad actual y la proyectada.

- Área Urbana Tradicional: Esta área concentra la oferta de servicios institucionales y comerciales. Abarca la mayor parte de los barrios de las comunas Mar Caribe y San Juan del Córdoba. A esta área pertenece el Centro Histórico de Ciénaga. La mayoría de barrios de esta área califican como de desarrollo urbano. Al norte y occidente existen barrios localizados en sectores degradados que tienen una oferta deficiente de servicios públicos. Este segmento es la base de la estructura urbana. El centro histórico es un sector de enorme valor patrimonial por el estilo arquitectónico de sus inmuebles. La falta de cultura ciudadana incide en la degradación de este importante centro patrimonial de Ciénaga. La invasión del espacio público, la contaminación visual, la alternación de fachadas y los cambios de usos representan los mayores peligros o amenazas detectados en el área.
- Zona Costera Urbana. Es la zona norte de la ciudad comprendida entre el Balneario de Costa Verde y los playones de Brisas del Mar (área de interés especial) en límites con el municipio de Pueblo Viejo. ****

Es una zona que combina usos residenciales, agrícolas, institucionales y turísticos. Fue integrada al perímetro urbano en 1995. Presenta muchos espacios vacíos y las áreas agrícolas a lado y lado de la vía a Costa Verde no permite un

desarrollo urbano continuo. Además no existe una adecuada integración en su oferta de espacio público construido y natural. Al desarrollo fragmentado de la zona se suma la existencia de una oferta turística de baja calidad.

Es prioritario integrar el área al tejido urbano de la ciudad y dotarla de infraestructura que facilite la consolidación del desarrollo urbano y permita el aprovechamiento del paisaje marino.

El área puede integrarse al resto de la ciudad mediante una vía perimetral y al corredor urbano a través de la rehabilitación (paralela al mar) del camino que conduce al Volcán. Esta vía sería de mucha importancia para la incorporación del área de Costa Verde a la oferta de turismo en el corredor urbano.

- Zona Sur: Comprende los barrios de las comunas localizados a partir de la Troncal del Caribe. Es un área que concentra la mayor población urbana. Las coberturas de servicios públicos son relativamente bajas y la oferta de servicios institucionales es limitada. La mayor parte de los barrios vecinos de la Ciénaga y de los playones de Guacoca están localizados en zonas de riesgo. Su articulación funcional al resto del perímetro urbano – Centro , Zona Litoral, Nororiente- está seriamente limitada por la vía Troncal del Caribe. La malla vial en esta área es deficiente. El diseño de las vías no favorece la rápida evacuación de las aguas lluvias, que corren en sentido este oeste y este sur. Las inundaciones por aguas lluvias y desbordamiento de la Ciénaga Grande explican el avanzado deterioro de las vías (en pavimento y en tierra). Esta situación limita en época de invierno el servicio de transporte y la movilización de los habitantes del sector.

La estructuración de un sistema de vías y transporte, el mejoramiento de la infraestructura domiciliar y social, el aumento de la oferta de espacios públicos, la reducción del déficit de vivienda y la reubicación de asentamientos en áreas de riesgo son acciones que reclaman una atención de corto y mediano plazo. La precariedad de las condiciones de vida de los habitantes del sur amerita un tratamiento preferencial en el marco de las políticas públicas urbanas. La oferta de infraestructura y servicios en el sur es esencial para asegurar una mayor movilidad e integración entre Ciénaga y el corregimiento de Sevillano. La oferta de espacio público comprende, además de mejorar y ampliar el espacio construido, la incorporación del espacio natural correspondiente a las áreas de interés especial (litoral lagunar, caño y playones de Guacoca).

- Comprende, básicamente, las extensiones del perímetro urbano sin desarrollar a partir de las áreas de influencia de Costa Verde, el Estadio de Béisbol, la Urbanización La Floresta, el Mercado Nuevo y la Troncal del Caribe. Esta área posee las partes más altas de la ciudad y sus terrenos son aptos para el desarrollo residencial e institucional. Los precios relativamente bajos en el área favorece la oferta de terrenos destinados al desarrollo de programas de vivienda de interés social y a la reubicación de asentamientos subnormales. El área ha tenido un desarrollo espontáneo, disperso e ilegal. La falta de vías interna adecuadas que conecten con el centro y norte de la ciudad y la deficiencia de los servicios domiciliarios e institucionales están contribuyendo a la marginalización y limitan la expansión ordenada de este segmento. Este segmento encierra las mayores posibilidades de

desarrollo de la ciudad y de su integración más eficiente a la oferta de servicios y actividades en el subcorredor Ciénaga Santa Marta. La provisión de vías, de espacios públicos y servicios básicos son acciones imprescindibles de una política encaminada a desconcentrar la ciudad y generar nuevos polos de crecimiento institucional e industrial. La oferta de terrenos para VIS, el control sobre la ocupación del suelo, la adecuación de espacios institucionales sociales (concentraciones escolares, campo universitario, centros de salud, polideportivo, sedes administrativas alternas) y la provisión eficiente y de calidad de servicios públicos son los ingredientes principales de una política llamada a elevar la calidad de vida, proyectar la ciudad y mejorar las condiciones de competitividad del territorio urbano.

POLÍTICAS A CORTO , MEDIANO Y LARGO PLAZO PARA EL DESARROLLO DEL MODELO URBANO.

El propósito del modelo apunta a la adecuación, el desarrollo y la articulación de los ejes de ciudad propuestos mediante el aprovechamiento de sus vocaciones y potencialidades.

Políticas a Corto Plazo.

- Provisión de las infraestructuras de servicios públicos para las áreas de desarrollo.
- Implementación de un plan vial que facilite el acceso y la articulación de los diferentes segmentos de la ciudad.

- Estructuración de un sistema de transporte que garantice las movilizaciones entre las áreas tradicionales y las áreas urbanas proyectadas.
- Incorporación al desarrollo urbano de los vacantes significativos para atender las demandas por vivienda de interés social.
- Adopción de una zonificación que permita la ocupación y el desarrollo adecuados de las áreas o segmentos de ciudad.
- Consolidación de una oferta equitativa de espacio público construido.

Políticas de Mediano y Largo Plazo.

- Incorporación de las áreas de interés especial del territorio urbano a la oferta de espacio público (línea lagunar, caño, playa y playones de Guacoca).
- Estructuración de un sistema vial perimetral que permita una fácil integración de la ciudad al eje de la Troncal del Caribe.
- Reubicación de los asentamientos en áreas de riesgo o vulnerabilidad.
- Recuperación de la zona costera para su incorporación al desarrollo urbano y turístico.

- Consolidación del centro histórico de la ciudad y su área de influencia.
- Desarrollo de las áreas de expansión del nororiente de la ciudad mediante la provisión de infraestructura, el desarrollo de programas de vivienda y el ordenamiento y regulación de los usos.
- Incorporación de los suelos de expansión urbano una vez sean desarrolladas las áreas urbanizables del perímetro actual.