

**DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y
PORTUARIO
DE BARRANQUILLA**

***PLAN DE ORDENAMIENTO
TERRITORIAL DEL
DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y
PORTUARIO DE BARRANQUILLA***
(Ley 388 de 1997)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION
DISTRITAL
2000

TOMO I

ASPECTOS GENERALES

ALCALDÍA MAYOR DEL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA

BERNARDO HOYOS MONTOYA
Alcalde

1998 - 2000

**DEPARTAMENTO
ADMINISTRATIVO DE
PLANEACIÓN DISTRITAL DE
BARRANQUILLA
(DAPD)**

CECILIA PÁEZ CORREA
Directora

BARRANQUILLA
2000

GABINETE DISTRITAL (Secretarías, Departamentos y Empresas Mixtas)

- Secretario General
- Gobierno
- Hacienda
- Educación
- Gerente Proyectos de Inversión
- Prevención y Desastres
- Distrisalud
- Participación Ciudadana y Desarrollo Comunitario
- Instituto Distrital de Cultura - IDC -
- Oficina de la Mujer
- Instituto Distrital de Recreación y Deporte
- Fondo de Vivienda de Interés Social — FONVISOCIAL
- Departamento Administrativo del Medio Ambiente — DADIMA.
- Área Metropolitana
- Empresa de Desarrollo Urbano de Barranquilla — EDUBAR
- Instituto Distrital de Transportes y Tránsito
- Servicios Administrativos
- Control Urbano
- Relaciones Humanas
- Control Interno
- Gerente Protocolo
- Comunicaciones
- Gerente Hospital General de Barranquilla
- Gerente Hospital Pediátrico
- Gerente Hospital Nazareth
- Gerente Hospital La Manga

ANTONIO BAYONA MENDOZA
CARLOS ALTAMAR ARIAS
FABIO GUERRERO SALGADO
ROSMAN CARRILLO
ANTONIO PEÑALOZA NÚÑEZ.
CLAUDIO LUGO SALAS.
ALFONSO LUQUE.

FREDY PATERNINA MADERA
VÍCTOR GONZALEZ SOLANO
GLORIA ULLOA ALVARADO

ALFONSO GÓMEZ BAUTISTA

FRANCISCO COGOLLO GÁLVEZ

MANUEL HERRERA.
ARMANDO GUIJARRO DAZA.

CARLOS ESCRIG SAIEH

Coronel HUGO F. RAMÍREZ VÁSQUEZ
BETTY MARTINEZ
LUIS C. FERNÁNDEZ SIADO.
ANTONIO BOHORQUEZ
BLANCA FRANCO DE CASTRO
NAYIBE GARCÍA ESPINOZA
DINA ROVIRA FERNÁNDEZ
NADIM NARVÁEZ.
ALBERTO MARTÍNEZ CHARRIS
AGUSTÍN PÉREZ PÉREZ
JUAN ZAPATA YÉPEZ

EQUIPO DE TRABAJO

CECILIA PÁEZ CORREA

Arquitecto

EDGARDO J. PANZA MEJÍA

Arquitecto

Especialista en Planificación Regional y Urbana

MANUEL TORRES POLO

Licenciado en Ciencias Sociales y Económicas

Especialista en Planificación Regional y Urbana

PEDRO DE LA ROSA REINALES

Directora General de los estudios del POT.

Asesor externo

Coordinador General

Asesor Externo

Profesional Especializado

Profesionales:

Virginia Rocha Jiménez

Arquitecto

Iván Verdugo Lindado

Arquitecto

Jenny de la Cruz Mengual

Arquitecto

Juan Carlos Pérez

Arquitecto

Irina Rivero

Asistente General

Asistente Sistemas

Profesional Auxiliar

Profesional Auxiliar

Dibujantes:

Eunice Mantilla Torres

Adriana Torres Quiroga

Katiuska Pérez Vanegas

Katherine Beltrán Jiménez

ASESORES

Mario Hernández Sánchez

Anselmo Hernández Peña

Ruben D. Martínez

Juan Burgos

Carlos Altamar Arias

Helena Cárdenas Ramírez

Arquitecto – Planificación Urbana

Ingeniero Civil - Suelos

Economista – Especialista en

Proyectos de Desarrollo

Asesor Especialista en Geografía y

Ordenamiento Territorial

Abogado

Abogada

PLANEACIÓN DISTRITAL

Freddy Pulido Gómez	Arquitecto Especialista en Planificación Regional y Urbana Jefe División de Infraestructura
Porfirio Ospino Contreras	Arquitecto Especialista en Gestión y Planificación Del Desarrollo Urbano Y Regional
Boris González Lastra	Ingeniero Civil - Vías Profesional C.

DISTRISALUD

Domingo Cuello Acosta	Arquitecto Planeación Distrisalud
-----------------------	--------------------------------------

DADIMA

Gisela Montoya Acosta	Arquitecta Jefe Unidad de Planeación y Política Ambiental.
Roberto Salcedo Martínez	Ingeniero Químico Especialista en Gestión y Planifi- cación del Desarrollo Urbano y Regional.

ALCALDÍA MAYOR DEL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA

DECRETO NUMERO 0154

SEPTIEMBRE 6 DEL 20

CONTENIDO GENERAL

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

POT

TOMO I

ASPECTOS GENERALES

ANTECEDENTES	15
PRESENTACIÓN GENERAL	16
INTRODUCCIÓN	18
- Justificación.	18
- Consideraciones Básicas.	25
- Fundamentos Conceptuales.	27
- Alcances del Plan de Ordenamiento Territorial	30
- De la Estructura General del Plan de Ordenamiento.	32
- Consideraciones Metodológicas.	33
1. Dimensión Ambiental del Distrito.	36
1.1 Características del Medio Físico.	37
1.1.1 Aspectos Geográficos.	37
- Hidrología	39
- Geología y Geomorfología	43
- Zonas de Riesgo por Deslizamiento	48
- Suelos y expansión urbana	49
1.1.2 Otras consideraciones ambientales.	50
- Clima	50
- Brillo Solar (Heliofanía)	51
- Vientos	51
- Humedad Relativa	51
- Precipitaciones	51
1.1.3 Consideraciones Bióticas	52
- Bosques	52

- Aspectos faunísticos	55
1.1.4 Consideraciones Ambientales Urbanas	57
2. Desarrollo Urbano.	66
2.1 Una perspectiva histórica.	67
2.1.1 Dinámica Histórica y Crecimiento Físico	85
2.2 La Dimensión Cultural de Barranquilla	90
3 Estructura Urbana	94
3.1 Características del Actual Patrón de Desarrollo Urbano	95
3.2 Componentes de la Estructura de Usos del Suelo	99
3.2.1 Industria	101
3.2.2 Comercio	104
3.2.3 Vivienda	105
3.2.4 Institucional	109
3.2.4.1 Educación	112
3.2.4.2 Salud	113
3.2.5 Áreas Libres.	115
3.3 Análisis Territorial del Distrito	118
3.3.1 Zona Sur — occidental	119
3.3.2 Ciénaga de Mallorquín	139
3.3.3 Ribera del Río Magdalena	145
3.3.4 Distrito Central de Barranquilla	149
3.3.5 Zona Sur —oriental	153
3.3.6 Otros Componentes	155
3.4 El Territorio Distrital en el Contexto Metropolitano	159
3.5 El Territorio Distrital en el Contexto Regional	162
3.6 La Administración del Territorio Distrital y Metropolitano	164
4. Sistema Vial y de Transporte.	169
4.1 Sistema Vial	170
4.1.1 Antecedentes	170
4.1.2 Situación Actual	180
4.2 Transporte	189
5. Servicios Públicos.	193

5.1.	Breves Antecedentes	194
5.2	Estado Actual	195
6	Características Generales de la Zona Rural del Distrito de Barranquilla.	207
7	Referente Demográfico (Dinámica Poblacional).	215
7.1	Población	216
7.2	Densidades	221
7.3	Características Generales de la Población.	223
7.4	Estratificación Socio-económica.	226
8	Aspectos Económicos.	228
8.1	El Contexto Económico de Barranquilla	229
8.2	Producción Departamental por Sectores de la Economía	231
8.3	Proyecciones del Producto Interno Bruto — PIB.	236
8.4	Empleo	238
8.5	Dinámica Económica de Barranquilla.	241
8.6	La Ciudad en el Contexto de la Apertura	244
8.7	La Estrategia Territorial para el Desarrollo Económico	246
	BIBLIOGRAFIA	245
	ANEXOS	249
	Anexo No. 1 Flujograma Simplificado Esquema Desarrollo Metodológico	250
	Anexo No. 2 Evolución del Tamaño Poblacional de Barranquilla	253
	Anexo No. 3 Inventario Centros Asistenciales del Distrito.	255
	Anexo No. 4 Inventario Parques y Zonas Verdes	258
	Anexo No. 5 Cronología de Reuniones de Trabajo	264
	Anexo No. 6 Plano Zonas de Riego del Distrito	278

LISTADO DE PLANOS

-	PLANO No. 1	Límites del Distrito de Barranquilla y drenaje pluvial urbano.	38
-	PLANO No. 2	Zonificación Geotécnica	44
-	PLANO No. 3	Barranquilla, año 1897	76
-	PLANO No. 4	Barranquilla, año 1905	77
-	PLANO No. 5	Crecimiento Histórico de la Ciudad	88
-	PLANO No. 6	Patrón Territorial de Crecimiento	96
-	PLANO No. 7	Usos del Suelo	100
-	PLANO No. 8	Centros Educativos	110
-	PLANO No. 9	Inventario Sector Salud	111
-	PLANO No. 10	Inventario Áreas Verdes	116
-	PLANO No. 11	Zona Sur — occidental	120
-	PLANO No. 12	Usos del Suelo Zona Sur — occidental	123
-	PLANO No. 13	Inventario Vial Sur — occidente	127
-	PLANO No. 14	Centros Educativos Sur — occidente	129
-	PLANO No. 15	Centros de Salud Sur - occidente	130
-	PLANO No. 16	Área de influencia y EDAR Suroccidente	132
-	PLANO No. 17	Redes de Alcantarillado	133
-	PLANO No. 18	Redes de Acueducto	134
-	PLANO No. 19	Acueducto: zonas de Proyectos	135
-	PLANO No. 20	Zonas de recolección de basuras	137
-	PLANO No. 21	Ciénaga de Mallorquín	140
-	PLANO No. 22	Zona Ribera del Río	146
-	PLANO No. 23	Zona Distrito Central de Barranquilla	150
-	PLANO No. 24	Zona Sur — Oriental	154
-	PLANO No. 25	Otros componentes	156
-	PLANO No. 26	Sistema Vial Actual y Proyectado	171
-	PLANO No. 27	Infraestructura Acueducto: distribución.	196
-	PLANO No. 28	Infraestructura Acueducto (proyectos)	198
-	PLANO No. 29	Alcantarillado	200
-	PLANO No. 30	Subestaciones Eléctricas	203

-	PLANO No. 31	Localización zona rural Distrital	209
-	PLANO No. 32.	Suelos zona rural Distrital	210
-	PLANO No. 33	Límites de Expansión por Fases	220
-	PLANO No. 34.	Estratificación Socioeconómica	227

LISTADO DE TABLAS

-	TABLA No. 1	Distribución de Usos del Suelo	101
-	TABLA No. 2	Densidades Habitacionales y Poblacionales	108
-	TABLA No. 3	Incrementos Poblacionales intercensales	217
-	TABLA No. 4	Evolución Población de Barranquilla 1998 — 2020	219
-	TABLA No. 5	Nivel de Equipamiento	221
-	TABLA No. 6	Densidad	222
-	TABLA No. 7	PIB — Tasa de crecimiento	229
-	TABLA No. 8	Participación Porcentual de los Dptos. En el PIB nacional	230
-	TABLA No. 9	Producto Interno Bruto a precios constantes de 1985 en Colombia	231
-	TABLA No. 10	PIB — Dpto. del Atlántico	232
-	TABLA No. 11	Proyección del PIB	237
-	TABLA No. 12	Estimación empleo por sectores Área Metropolitana de Barranquilla.	238
-	TABLA No. 13	Caracterización laboral de la población de Barranquilla	239

LISTADO DE GRÁFICOS

-	GRÁFICO No. 1	Distribución de Usos del Suelo	102
-	GRÁFICO No. 2	Usos del Suelo	102
-	GRÁFICO No. 3	Incrementos Poblacionales Intercensales	218

FUENTES DE INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

- | | |
|--|--------------------|
| - Instituto Geográfico Agustín Codazzi | IGAC. |
| - Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas | DANE |
| - Empresa de Desarrollo Urbano de Barranquilla | EDUBAR |
| - Área Metropolitana de Barranquilla | |
| - Departamento Administrativo Distrital del Medio Ambiente | DADIMA |
| - Departamento Administrativo Distrital de Salud | DISTRISALUD |
| - Empresa de Servicios de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Barranquilla | TRIPLE A |
| - Universidad del Atlántico (Arquitectura) | |
| - Cámara de Comercio de Barranquilla | |
| - Mesa Coordinadora de Trabajo del Sur — occidente de Barranquilla. | |

ANTECEDENTES

PRESENTACIÓN GENERAL

Es común hoy en día la expresión de "aldea global" del mundo contemporáneo como término que recoge la visión de un sistema integrado de países y ciudades así presenten patrones sociales, políticos y económicos muchas veces diferenciados ideológicamente. Es obvio que los eventos asociados con el desarrollo económico actual trascienden las fronteras que las caracterizan, evidenciando el afán por ampliar los vínculos de asociación o integración que resultan indispensables para garantizar la supervivencia colectiva e individual de quienes conforman esta "aldea global". Es en esta perspectiva donde cobra vigencia la configuración de hegemonías geopolíticas y económicas actuales, dentro de las que caben ser destacadas la Comunidad Económica Europea, el Grupo de los Tres, los Dragones del Oriente, Alemania reunificada, Japón y Estados Unidos, entre otras, las que generan un proceso de redistribución territorial de escala mundial del que no escapa la América Latina. Sus resultados se expresan a través de la configuración de bloques económicos como Mercosur, Grupo Andino, el Mercado Común Centroamericano (MCCA), el NAFTA, etc..

Ningún país es ajeno a esta imperiosa necesidad contemporánea, circunstancia que obliga, a todos aquellos que presentan restricciones para vincularse con mayor fortaleza a este proceso de integración, como es el caso de América Latina, y Colombia en particular, a definir acciones muy ágiles y dinámicas mediante reformas, radicales algunas veces, que les permitan alcanzar tales fines. Dichas reformas ponen especial énfasis en cambios en las estructuras estatales, modernización de las economías, apertura de las fronteras a todos los países, fortalecimiento de las comunicaciones, privatizaciones, incremento de los niveles de educación especializada y re-orientación de los modelos de desarrollo, por señalar sólo algunas de las más importantes.

Para el caso de Colombia, es preciso reconocer los esfuerzos que en ese sentido vienen adelantándose desde los cuatro últimos gobiernos, tornándose común el manejo de conceptos como modernización, descentralización, reforma a la Constitución, ajustes fiscales y políticos, privatización, y reordenamiento territorial, constituyendo todos ellos partes esenciales del proceso de

recomposición del Estado, consideradas indispensables para las metas de integración ya enunciadas.

En este contexto de situaciones se destaca el rol de las ciudades como elemento fundamental para los procesos de integración, pues su configuración a partir de diferentes tipos de actividades y mercados constituye una importante base de productividad, infraestructura, innovación tecnológica, desarrollo social y fortalecimiento de los niveles de calidad de vida. Todos ellos, sin embargo, presentan contrastes muy significativos entre las ciudades colombianas, generalmente distanciadas de estos factores esenciales para el desarrollo del país. Curiosamente, la tradición que en materia de legislación presenta Colombia en áreas como la planificación y organización espacial urbana, la cual data de la década de los cuarenta del presente siglo, son desalentadores, pues los procesos observados permiten concluir que muchas de las leyes, normas y decretos asociados con este aspecto, no encuentran escenarios propicios para su implantación.

Pese a ello, persiste la noción de la importancia de los procesos de planificación como instrumento para regular y organizar la expansión de las ciudades, como puede concluirse de la visión que de Barranquilla expresan tanto el Programa de Gobierno del Alcalde Padre Bernardo Hoyos Montoya, como el Plan de Desarrollo, cuando en estos se afirma que a través de *un equilibrado ordenamiento territorial que integre física y socialmente todos sus sectores urbanos* se pueden alcanzar objetivos y metas de desarrollo social y económico. En esta perspectiva cobra vigencia la naturaleza del Plan de Ordenamiento no sólo como mecanismo de organización del territorio sino de instrumento de gestión, administración y control de todos aquellos eventos que ligados al desarrollo físico local potencien y posibiliten un desarrollo sostenible en el corto, mediano y largo plazo para beneficio de la ciudad y el país, así como, mediante este, se atiendan todos los requerimientos normativos recientemente expedidos por el Gobierno Nacional para direccionar tales propósitos, algunos de los cuales se describirán más adelante.

INTRODUCCIÓN

El proceso de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla constituye, luego del Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Barranquilla — PIDAM - de 1982 y los estudios del Plan Maestro de Transporte elaborados por la Misión Japonesa — JICA -, el evento más importante en materia de planificación urbana de fines del presente siglo, pues mediante su elaboración y posterior implantación se busca fortalecer toda la estructura social y económica de la ciudad, en lo que constituye un hecho no aislado de la realidad de la misma ciudad y del país, puesto que, a través de este importante mecanismo de planificación se pretende potenciar su dinámica colectiva, pretendiendo insertarla con mayor intensidad en el proceso de apertura y globalización en que se encuentra empeñado el Gobierno Nacional y reafirmar su carácter y rol de ciudad — región dentro del sistema urbano de la Costa Atlántica.

Es en este contexto donde surge el Plan de Ordenamiento Territorial - POT - como una respuesta destinada no sólo a la atención de contenidos normativos nacionales y necesidades de actualización de estudios anteriores, sino como un esfuerzo real de construcción de una ciudad más armónica y equilibrada ambientalmente y dispuesta convenientemente para la localización de actividades económicas, sociales, recreativas y culturales.

Justificación.

Lo anterior pone en evidencia la existencia de múltiples factores que justifican la elaboración del POT, dentro de los cuales pueden señalarse los siguientes:

- En primer lugar, el POT, como factor de contribución sustancial al fortalecimiento de las políticas de desarrollo integral del país mediante el impulso de políticas urbanas específicas en materia territorial, social y económica.

- En segundo lugar, el proceso de implantación del POT, como factor de contribución para la búsqueda de mayores niveles de equidad en el desarrollo de los diferentes grupos poblacionales locales, dados los profundos desequilibrios territoriales que se presentan en el interior de la ciudad, generalmente expresados en porciones de territorios desorganizados espacialmente por ausencia de planificación, carencia de acceso a la infraestructura de servicios públicos y comunitarios y desarticulaciones funcionales con respecto a sectores de mayores índices de desarrollo.

- Un tercer factor a considerar, es el que se refiere a la necesidad de conferirle una mejor "funcionalidad" a la ciudad, fundamentada en la equilibrada distribución de las actividades urbanas, los componentes viales y los diferentes niveles de equipamiento urbano, todos ellos elementos estructurantes de la ciudad. Este primordial aspecto del POT será considerado bajo una estrategia centrada en el mejoramiento de las conexiones intraurbanas y de ellas con las sub-urbanas y rurales.

- En cuarto lugar es preciso considerar la necesidad de compatibilizar el desarrollo urbano con el medio ambiente natural, procurando armonizar su expansión con las características propias de los recursos existentes en el territorio municipal (suelos, cuerpos de agua, recursos paisajísticos, flora y fauna, ecosistemas, etc.). De esta forma se espera que el POT, como instrumento, contribuya a mitigar y prevenir el deterioro ambiental causado a partir del acelerado proceso de urbanización. En este aspecto, la estrategia se centrará en la búsqueda de un desarrollo urbano — ambiental sostenible en el mediano y largo plazo.

- En quinto lugar, el POT constituye un escenario mediante el cual se propicia la participación de todos los actores de la sociedad en torno a la construcción de un proyecto colectivo de ciudad, con miras a la atención de las necesidades futuras de la sociedad local como resultado de un amplio consenso ciudadano.

- En último término se encuentran los soportes legales del POT, cuyos fundamentos parten de la Constitución Nacional de Colombia en la que al considerarse al municipio como una *entidad territorial fundamental*, se genera un concepto que permite caracterizarlo como un organismo de Derecho Público, dotado de competencias y funciones a desarrollar de acuerdo con el grado de autonomía que la misma Carta Política le asigna. Dentro de los artículos pertinentes al ordenamiento territorial en la **Constitución Política** se identifican los siguientes:

- El artículo **80**, que versa sobre la planificación, manejo y aprovechamiento de los recursos naturales; mientras los artículos **103** y **106** establecen las formas de participación comunitaria en las decisiones que son de su interés.

- El **311**, en el que se establece un conjunto de fines básicos que deben ser logrados por los municipios, dentro de los cuales se destacan los siguientes: prestación de servicios públicos, construcción de obras para el desarrollo local, **ordenamiento del territorio**, promoción de la participación ciudadana, promoción del mejoramiento social y cultural de sus habitantes, entre otros.

- El **313** concede facultades a los Concejos Municipales para reglamentar el uso del suelo, vigilar y controlar las actividades relacionadas con la construcción, preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural municipal.

- El **339** define la necesidad de desarrollar estrategias y orientaciones de política económica, social y ambiental para asegurar la acción de las entidades territoriales.

Este articulado Constitucional condujo posteriormente al desarrollo de leyes y decretos mediante los cuales se han fijado parámetros aún más específicos para la planeación urbana, la planeación económica y social y el ordenamiento territorial. De estos es preciso señalar los siguientes:

- **Ley 3ª. de 1991.** A través de ésta se organiza todo lo relacionado con la Vivienda de Interés Social (VIS), se crea el Sistema Nacional de Vivienda de Interés Social y se definen los aspectos inherentes a su ejecución, asistencia técnica y financiación. De acuerdo con la ley, todo municipio o Distrito es responsable dentro de su respectivo territorio de coordinar todo lo relacionado con el Sistema Nacional de Vivienda, lo cual los compromete a ejecutar directamente este tipo de soluciones de vivienda. Con tal fin se crearon los fondos municipales o distritales que, como en el caso de Barranquilla, se denominó FONVISOCIAL o Fondo de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana. Se concluye que los planes de Ordenamiento Territorial deberán poner especial atención hacia las áreas actuales y futuras determinadas como provisión de áreas para viviendas de interés social destinadas al desarrollo de programas específicos de vivienda de esta naturaleza.

- **Ley 99 de 1993.** Mediante esta ley se creó el Ministerio del Medio Ambiente y se organizó el Sistema Nacional Ambiental (SINA), lo cual permitió, para el caso del Distrito, la creación del Departamento Administrativo del Medio Ambiente (DADIMA), con competencias en las áreas de la planificación, regulación y control del medio ambiente urbano en la ciudad de Barranquilla. La ley, en su artículo 65 señala: *Dictar, dentro de los límites establecidos por la Ley, los reglamentos y las disposiciones superiores, las normas de ORDENAMIENTO TERRITORIAL y las regulaciones sobre el uso del suelo*¹.

- **Ley 128 de 1994.** Conocida como Ley Orgánica de las Áreas Metropolitanas, permite ubicar a la ciudad en el ámbito metropolitano, el cual representa un elemento obligatorio para el POT, sobre todo, si se tiene en cuenta que la ciudad es el núcleo estructural de su configuración territorial, por lo que las medidas urbanísticas que se tomen tienen un gran impacto sobre el resto de los municipios que la conforman.

¹ Artículo 64 de la Ley 99 de 1993.

- **Ley 134 de 1994.** Precisa los mecanismos de participación ciudadana y las normas fundamentales a partir de las cuales se rige la participación democrática de las organizaciones civiles.
- **Ley 136 de 1994.** Define los principios generales sobre la organización y funcionamiento de los municipios, precisando que uno de los principales es el de *ordenar el desarrollo de su territorio y construir las obras que demande el progreso municipal*².
- **Ley 142 de 1994.** Conocida como Ley del Régimen de los Servicios Públicos Domiciliarios, regula la prestación de los servicios de acueducto, alcantarillado, aseo, energía eléctrica, distribución de gas combustible, telefonía pública básica conmutada y la telefonía local móvil en el sector rural, entre otros, vitales para el desarrollo de las comunidades urbanas y rurales.
- **Ley 152 de 1994.** Mediante esta ley el Gobierno Nacional expidió el Estatuto Orgánico del Plan de Desarrollo, estableciendo los procedimientos y mecanismos para su elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control, siendo aplicable a la Nación, las entidades territoriales y organismos públicos de todo orden. Fija herramientas y mecanismos que viabilizan y facilitan procesos de planeación, fijando claramente competencias y responsabilidades.
- **Ley 388 de 1997.** Considerada como la Nueva Reforma Urbana, señala, dentro de sus objetivos lo siguiente: *Establecer los mecanismos que permitan al municipio, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural*³... Seguidamente define los principios que fundamentan el Ordenamiento Territorial: *1º. La función social y ecológica de la propiedad; 2º. La prevalencia del interés general sobre el particular y, 3º. La distribución equitativa de las cargas y los beneficios*⁴.

² Ley 136 de 1994, Artículo 3º, numeral 2.

³ y ⁴ Ley 388 de 1997, Artículo 1º., numeral 2º y Artículo 2º.

En el Capítulo II de la Ley se especifica el concepto de Ordenamiento Territorial, entendiéndolo como un *conjunto de acciones político - administrativas y de planificación concertadas*, que complementan la planificación económica y social con la dimensión territorial de los centros urbanos.

- **Decreto 879 de 1998.** Reglamenta disposiciones referentes al ordenamiento del territorio municipal y distrital y profundiza los aspectos metodológicos y de contenido relacionados con el POT. Además, establece como fecha tope* para su presentación y aprobación el día 24 de enero de 1999, fecha a partir de la cual las licencias de construcción o urbanización deberán expedirse de conformidad con lo previsto en los respectivos planes de ordenamiento territorial. Precisa igualmente aspectos asociados con trámites de orden procedimental, los cuales deben cumplirse para la aprobación por parte de los respectivos Concejos Municipales o Distritales.
- **Decreto 1052 del 10 de Junio de 1998.** Reglamenta las disposiciones referentes a licencias de construcción y urbanismo, al ejercicio de la curaduría urbana, y las sanciones urbanísticas.
- **Decreto 1420 del 24 de julio de 1998.** Está orientado a señalar las normas, procedimientos, parámetros y criterios para la elaboración de los avalúos destinados a precisar los valores comerciales de los bienes inmuebles. Establece los conceptos de zona o subzonas geoeconómicas homogéneas, áreas morfológicas homogéneas para la delimitación de las unidades de actuación urbanística; establece que para el cálculo de la plusvalía (artículos 75, 76, 77 y 80 de la Ley 388 de 1997) a partir del primer plan de ordenamiento, el precio o valor comercial de los inmuebles antes de la acción urbanística generadora del efecto de plusvalía será el correspondiente al 24 de julio de 1997.
- **Decreto 1504 del 4 de agosto de 1998.** Contiene un conjunto de directrices asociadas con el manejo del espacio público en los planes de

* El Decreto 150 del 21 de enero de 1999 de la Presidencia de la República prorrogó en un año (Artículo 2º) la presentación y entrada en vigencia del POT.

ordenamiento territorial, cuyo texto facilita la adopción de políticas sobre este importante aspecto en el Distrito.

- **Decreto 1507 del 4 de agosto de 1998.** Establece disposiciones encaminadas a reglamentar la formulación de los Planes Parciales y las Unidades de Actuación Urbanística contenidos en la Ley 388 de 1997.
- **Decreto 1599 del 6 de agosto de 1998.** Desarrolla aspectos asociados con disposiciones referentes a la participación por plusvalía de que trata la Ley 388 de 1997.

Finalmente, se tendrán en cuenta las Resoluciones números 0588 del 23 de septiembre de 1997 del Ministerio de Transporte y 1254 del 23 de diciembre de 1997, del Ministerio del Medio Ambiente, relacionadas con las concesiones portuarias para el sector de Bocas de Ceniza.

Visto el POT desde esta perspectiva normativa es preciso concluir que constituye un instrumento a través del cual no sólo se pretende obtener una mejor organización espacial de la ciudad tanto en sus componentes actuales como los previstos para el futuro, sino como fundamento para generar una cultura de planeación al interior de la Administración Distrital, de más largo plazo, con sentido y visión integrales, es decir, como complemento sustancial de la planificación económica y social de la ciudad (Art. 6º, Ley 388 de 1997).

A partir de estas consideraciones, la Administración Distrital de Barranquilla determinó revisar el contenido del Plan de Ordenamiento Físico Territorial (POFT) con el fin de adecuar su estructura a los términos y requerimientos establecidos en la Ley 388 de 1997, los Decretos 879, 1420, 1504, 1507 y 1599 de 1998 y el Plan de Desarrollo Distrital aprobado por el Concejo mediante el Acuerdo No. 007 de 1998. Para tales efectos constituyó un equipo de trabajo interdisciplinario cuya coordinación general fue asignada a la Dirección del Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

Consideraciones Básicas.

El artículo 3° de la Ley 388 de 1997 establece el proceso de orientación del desarrollo urbano como una función pública que deriva de una política de Estado y se concretiza en un instrumento de planificación (POT), lo que permite determinar un conjunto de lineamientos generales para su elaboración como los siguientes:

- El Plan de Ordenamiento Territorial - POT, como fuente de organización espacial, social, ambiental, económica y cultural de la ciudad.
- El POT, como base para una apropiada promoción de la ciudad en el marco de un amplio proceso de competitividad del conjunto de centros urbanos nacionales.
- El POT, como instrumento para armonizar las políticas urbanas nacionales con las locales, facilitando la concurrencia de acciones y actividades entre las primeras y las instancias territoriales.
- El POT, como mecanismo de orientación para acciones destinadas a elevar el nivel de vida de la población a través de la aplicación de criterios de participación, solidaridad y sustentabilidad, entre otros.

Estos principios básicos permiten establecer un conjunto de lineamientos generales a través de los cuales se precisan directrices importantes para el desarrollo urbano de Barranquilla hacia el futuro, los que en sentido general expresan:

1. Definición de la estructura general de los usos del suelo tanto en su componente urbano como en el rural, buscando optimizar la interdependencia de los factores funcionales para, en esa medida, potenciar los recursos territoriales.

2. Definición de las directrices que sobre funcionalidad e interdependencia se generen a partir de Barranquilla como núcleo base del Área Metropolitana.
3. Establecimiento de las orientaciones territoriales necesarias para integrar urbanísticamente la ciudad con el río Magdalena.
4. Determinación de las zonas de riesgo dentro de la ciudad e identificación de aquellas que surjan durante el proceso de expansión urbana como mecanismo de prevención de efectos nocivos sobre la población y el territorio.
5. Determinación del conjunto de acciones asociadas con la preservación del patrimonio histórico, arquitectónico, social, cultural, etc..
6. Definición del conjunto de acciones sobre preservación del medio ambiente en concordancia con lo dispuesto por las normas y leyes respectivas.
7. Definición del conjunto de requerimientos de infraestructura de servicios públicos para las nuevas áreas de expansión y aquellas destinadas a la optimización de las existentes.
8. Formulación de los requerimientos en materia de servicios comunitarios (equipamiento social) para las nuevas áreas de expansión, así como la estimación de las necesidades actuales como producto del déficit existente.
9. Estimación de los requerimientos viales en general, orientados a la optimización de la malla vial interna y de ésta con la metropolitana, departamental, regional y nacional.

10. Determinación de sectores alternativos para la expansión industrial de la ciudad, así como las áreas de transición entre éstas y las correspondientes al uso residencial.
11. Definición de un plan de inversiones elaborado a partir de las prioridades establecidas durante el desarrollo de los trabajos.
12. Determinación del conjunto de déficit existentes en el sector de las instituciones sociales (salud, educación, recreación, áreas libres y de recreación, deportivas, etc.), con el fin de estimar sus requerimientos inmediatos, mediatos y de largo plazo desde el punto de vista territorial.
13. Institucionalización del POT, como fuente de gestión de la Administración para el desarrollo territorial del Distrito de Barranquilla, de manera integrada con el desarrollo de las potencialidades económicas y sociales de la ciudad y su región metropolitana, garantizando su seguimiento y control técnico así como el logro de procesos de retroalimentación permanente que faciliten ajustes periódicos.
14. Articulación del Plan de Desarrollo Distrital 1998 - 2000 a la estructura General del POT para el de corto plazo.

Fundamentos Conceptuales*

El Plan de Ordenamiento Territorial se concibe como un instrumento a través del cual, en ejercicio de su función pública, el Gobierno Distrital ordena espacialmente el territorio, racionalizando las intervenciones públicas y privadas sobre el mismo, mediante la definición de acciones dirigidas a determinar usos y actividades y definir infraestructuras de servicios públicos sociales y equipamientos de uso colectivo, y la destinación de inversiones que optimicen las condiciones de vida de la comunidad, en armonía con el desarrollo

* Plan de Ordenamiento Físico Territorial - POFT, 1997.

económico y social, el medio ambiente, la protección de la naturaleza y del patrimonio histórico y cultural, ejecutando para tal fin acciones y proyectos estratégicos y prioritarios.

Tanto su elaboración como implantación requieren de la interpretación de la ciudad como una síntesis que aglutina, en una misma fuente de territorio, elementos económicos, culturales y sociales, ambientales, de equipamiento, transporte, servicios públicos, conservación del patrimonio arquitectónico y el financiamiento y la modernización institucional, asociada con el desarrollo urbano.

Lo señalado permite considerar que el proceso así institucionalizado posibilita avanzar hacia una concepción de la planificación que trascienda el problema físico y espacial y vaya más allá, detrás de los espacios, a las relaciones y comunicabilidad productivas, familiares, de amistad o autoridad de la población, de manera que el ordenamiento urbano apunte a crear espacios propicios a la participación, a estimular la integración social y a mejorar las condiciones de vida de todos los sectores de la población, con una imagen cierta de futuro.

Por ello se persigue concretar una ciudad socialmente sostenible, que impulse aquellas expresiones especiales y adecuadas, como la tolerancia, propias de una ciudad abierta y dispuesta al desarrollo. El plan entonces potencia las relaciones que se establecen entre los habitantes y entre estos y su entorno, en la búsqueda de creación de escenarios para diálogos, favorables para el progreso y la convivencia ciudadana.

La concepción de integralidad que el Plan busca darle a la ciudad, tiene como propósito colocarlo al servicio del bienestar y la realización de todos los habitantes de la ciudad individualmente considerados, y al desarrollo económico y social de toda la ciudad, pues ordenar la ciudad también significa ser creativos con ella, de tal manera que la vivencia tanto individual como colectiva no resulten segmentadas, incomunicadas, generadoras de violencia y situaciones de conflictos para la Administración Distrital.

De esta manera el Plan se ajusta a las últimas tendencias de desarrollo culturales y políticas, donde la convivencia es el eje fundamental de la configuración de la ciudad. Hoy en día, al pensar en la construcción de cada localidad en el mundo, se indaga por la ciudad como el espacio elegido para vivir, de manera que la conceptualización sobre la ciudad deseada, se encuentra en estos momentos en el punto de discusión más importante en el mundo.

La ciudad, vivencia diaria, debe preocuparse por su sanidad y por su carácter saludable, también, allí, la creación de espacios convenientes y de una comunicabilidad adecuada con la naturaleza, son el soporte esencial para el ejercicio democrático de la ciudadanía, y para poder facilitar los grandes proyectos de desarrollo que generen empleo y sostenibilidad adecuada de la población.

Debe pensarse en Barranquilla, en su concepción integral; superando la problemática moderna que evidenció errores en las ciudades latinoamericanas, es decir, al definir las ciudades solamente desde la órbita económica, sin atender la necesidad de espacios para la comunicación interhumana. Teniendo en cuenta que uno de los mayores atractivos del hombre barranquillero es su calidez, su carácter cosmopolita, su humanismo y demás valores culturales, no era posible pensar un ordenamiento urbano que no consolidara y potenciara aún más estas importantes ventajas, que la hacen única y definitiva para el progreso no sólo propio, sino regional, nacional e internacional.

Es necesario continuar en la búsqueda de la construcción permanente de una ciudad que influya positivamente en los barranquilleros, en su forma de pensar, sentir, actuar, descansar, divertirse, imaginar y relacionarse con la naturaleza, donde los entornos físicos que se creen contribuyan de manera armoniosa a una sana convivencia ciudadana.

Alcances del Plan de Ordenamiento Territorial.

Con fundamento en el conjunto de lineamientos y políticas antes señalados se determinan los siguientes alcances del POT, descritos de la siguiente forma:

- a) Para el corto plazo se consideran los términos previstos en la ley, cuando ella expresa la necesidad de articular las acciones territoriales, previstas en el Plan de Desarrollo, a los procesos operativos y de inversión del POT.
- b) Para el mediano plazo se define al período considerado entre el cuarto y el noveno año del POT.
- c) Para el largo plazo se consideran aquellas acciones cuyos efectos se proyecten mas allá del período definido por ley para el POT, previéndose como límites temporales y físicos los años 2010 (primer límite del perímetro urbano,) y 2020 (segundo límite del perímetro urbano). Los límites correspondientes a los perímetros propuestos se especifican en los planos correspondientes al Componente Urbano y Rural del POT.

Además de los señalados, el proceso de revisión se enmarca igualmente en alcances como los siguientes:

1°. En los aspectos históricos. Dentro del proceso de revisión del POT, se denomina *DESARROLLO URBANO: Una perspectiva histórica*, a la descripción del proceso de formación y estructuración de la ciudad, que tiene como fundamento central el suministro de elementos de juicio relacionados con las posibles tendencias de crecimiento manifestadas sobre el territorio distrital. Tanto su caracterización como análisis permitirán señalar las acciones y actuaciones urbanísticas que la ciudad requiera para su adecuado desarrollo territorial en el futuro.

2°. En los aspectos de población. Comprende la revisión y complementación del análisis asociado con el comportamiento demográfico local, así como los estimativos acerca del crecimiento de la población y su estructura en el corto, mediano y largo plazo. Este importante aspecto permitirá señalar los

requerimientos que en materia de ocupación de territorio y provisión de servicios y equipamiento requerirá la población futura.

3°. En los aspectos socio-económicos. Se precisan los siguientes:

- Estimar las demandas existentes y futuras, a nivel territorial, en aspectos como: salud, educación, recreación y deporte, cultura, etc..
- Determinar las características y estructura del empleo y desempleo en la ciudad.
- Precisar las condiciones básicas de financiación del POT.

4°. En términos de la Estructura General de los Usos del Suelo.

- Establecer los componentes urbanos que estructuran la ciudad a partir de sus características intrínsecas.
- Formular los usos del suelo generales y particulares para la vigencia en la que se formula el POT.
- Precisar las acciones asociadas con la preservación del medio ambiente en el territorio de la ciudad.
- Definir la estructura general del sistema vial en concordancia con los lineamientos existentes en el nivel territorial metropolitano.
- Establecer los criterios generales para la formulación de planes parciales como mecanismo para definir las acciones urbanísticas, programas y proyectos en áreas urbanas específicas.

5°. En los aspectos asociados con la Gestión del POT.

- Formular un esquema de desarrollo institucional para el Departamento Administrativo de Planeación Distrital destinado a conferirle la capacidad de planificación técnica, operativa, administrativa y de control que requiere el POT.

- Establecer los mecanismos de cooperación con los sectores privado y gubernamental regionales, departamentales y nacionales.
- Estructurar los aspectos normativos requeridos por el POT.

De la Estructura General del Plan de Ordenamiento.

Los resultados del proceso de ajuste del POFT de 1997 se consignan en tres grandes componentes, determinados a partir del contenido normativo de la Ley 388 de 1997, los cuales se describen a continuación:

1°. COMPONENTE GENERAL. Contiene los fundamentos conceptuales asociados con la formulación de objetivos, estrategias y políticas de desarrollo territorial, a partir de los cuales sustentar y definir las características estructurales generales de los usos del suelo del Distrito y su clasificación, lo que permite establecer las bases para organizarlo espacialmente. En sentido general, contiene los factores estructurantes de la ciudad que conducen a la formulación de acciones territoriales previsivas para el corto, mediano y largo plazo, por lo tanto, expresan la *identificación y localización de las acciones sobre el territorio que posibiliten organizarlo y adecuarlo para el aprovechamiento de las ventajas comparativas*⁵ del Distrito.

Este componente incluye el análisis territorial de áreas específicas de la ciudad identificadas previamente en razón de sus características urbanas internas, como son el Distrito Central y Barranquillita, la Ciénaga de Mallorquín, la Zona del Río, la Zona Sur-occidental, entre otras, proceso que facilita la identificación y localización de acciones de carácter estratégico que permitirán la consecución de los objetivos de desarrollo económico y social implícitos en el POT y el Plan de Desarrollo Distrital. Incluye igualmente consideraciones acerca del sistema vial general, el cual comprende las vías de carácter principal que articulan las áreas urbanas con la rural y con los respectivos sistemas de vías regionales.

⁵ Ley 388 de 1997, Artículo 12ª.

2°. COMPONENTES URBANO Y RURAL. Comprende el conjunto de tratamientos y actuaciones urbanísticas para cada una de estas categorías territoriales, elaborados a partir del Componente General y en estrecha armonía con sus principales postulados. Incluye los esquemas de localización y dimensiones de vías; las provisiones de servicios públicos y de equipamientos, así como los requerimientos en materia de espacios libres y zonas verdes públicas de escala urbana y zonal; áreas destinadas a vivienda de interés social; macroproyectos y definición de criterios generales para los planes locales.

3°. COMPONENTE NORMATIVO. Su elaboración comprende la revisión del Estatuto Urbanístico vigente, lo cual tendrá efecto bajo las premisas contempladas en el Artículo 15° de la Ley 388 de 1997.

Consideraciones Metodológicas.

A partir de la decisión de la Administración Central Distrital de Barranquilla de adelantar un proceso de ajuste de los estudios del POFT existentes a la fecha, se determinó, como fundamento operativo, establecer un criterio básico para su orientación, cuyo liderazgo, en cuanto a su organización, proceso y control, fue confiado al Departamento Administrativo de Planeación Distrital, para lo cual se fijaron parámetros básicos propios de un plan de trabajo en los que, en sentido general, se establecieron los siguientes eventos:

1. Recolección de la información elaborada sobre el POFT en su primera versión. Esta fase incluyó un análisis sobre los elementos de contenido y de estructura del documento existente, lo cual permitió concluir lo siguiente:

- a) Desde el punto de vista del **contenido** de fuentes estadísticas y tratamiento de la información se estimó conveniente mantener buena parte de la misma, introduciendo modificaciones allí donde el grupo de trabajo lo llegase a considerar pertinente.
- b) Con respecto al **tratamiento y disposición** de la información se consideró conveniente su reorganización total con fundamento en los

lineamientos expresados en la Ley 388 de 1997 y sus decretos reglamentarios, desarrollándola a partir de la elaboración de un diagnóstico territorial de la ciudad como factor articulador de la estructura del documento. Con base en esta decisión se estimó conveniente concentrar la atención en tres elementos básicos a saber: la elaboración de un Componente General del Plan como elemento de configuración de la estructura general de usos del suelo de la ciudad; el desarrollo específico de los Componentes Urbano y Rural y, finalmente, el desarrollo del Componente Normativo, todos ellos descritos con anterioridad.

2. Definición de etapas de trabajo, elaboradas a partir de las consideraciones indicadas en el numeral anterior. Comprenden lo siguiente:

- a) Revisión y ampliación de fuentes, bibliográfica y cartográfica, apoyadas en actividades de campo y registros fotográficos aéreos. Consignación en planos de las variables de orden físico territorial: hidrografía (cuencas hidrográficas), topografía, suelos, recursos naturales, etc.. Consignación en planos de variables asociadas con equipamientos comunitarios y servicios públicos; sistema vial primario. Elaboración de planos de sectores específicos de la ciudad como: Zona Sur-occidental, Ciénaga de Mallorquín, Ribera del río Magdalena, entre otros.
- b) Revisión de los aspectos asociados con la dinámica poblacional con apoyo del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas- DANE.
- c) Formulación de una hipótesis básica de Ordenamiento Territorial del área del Distrito.

- d) Consultas* generales con los órganos de concertación previstos en la Ley 388 de 1997 y la comunidad mediante charlas, conferencias, foros, seminarios, audiencias, grupos de trabajo, etc..
- e) Formalización del POT como resultado de los procesos de consultas generales.
- f) Presentación del POT ante el Concejo Distrital para estudio y aprobación por parte de esta Corporación.

3. Tomando en cuenta el principio de "proceso de planificación" en que se inscribe el POT, se considera prudente la elaboración detallada de los planes parciales previstos en la ley y sus decretos reglamentarios, de manera posterior a la formulación del Componente General, del Urbano - Rural y del Normativo, teniendo en cuenta que sus fuentes de identificación, elaboración y ejecución pueden provenir tanto de la Administración Central Distrital como de los sectores comunitario y privado. **Se pretende con ello abrir el espacio necesario para que los actores - usuarios de la ciudad puedan expresar sus propósitos de intervención sobre el territorio, siempre y cuando sus propuestas y actuaciones se manifiesten de manera armónica con las disposiciones normativas pertinentes, los postulados fundamentales del Plan de Ordenamiento Territorial — POT, y las directrices de la Oficina de Planeación local.**

* Los eventos efectuados por el DAPD y la comunidad para los fines de concertación del POT pueden consultarse en el Anexo No. 5 del presente documento.

1

DIMENSIÓN AMBIENTAL DEL DISTRITO

1.1 Características del Medio Físico.

1.1.1 Aspectos Geográficos.

El Distrito de Barranquilla se localiza en la esquina nor-oriental del Departamento del Atlántico sobre la desembocadura del Río Magdalena. Con este río limita por el oriente y con el Mar Caribe por el Norte. Hacia el occidente con los municipios de Puerto Colombia y Galapa y por el sur con este mismo municipio y Soledad (Ver Plano No. 1). Se ubica geográficamente en las coordenadas 10° 53' de Latitud Norte y 74° 47' de Latitud Oeste.

Dista de los Distritos de Cartagena y Santa Marta (Distritos capitales de los Departamentos de Bolívar y Magdalena respectivamente) 135 y 102 kilómetros en igual orden, comunicándose con éstas mediante un excelente sistema de carreteras sobre las cuales se configura un importante corredor urbano en el norte del país.

Su temperatura media es de 28° centígrados, para un clima semiárido, y su humedad relativa es de 76%. Los niveles de precipitación se ubican en 76 cms³ por año. La vegetación se clasifica como semidesértica, prevaleciendo el tipo arbustivo.

Desde el punto de vista morfológico, está constituida por una zona de planicie que parte de la orilla oeste del río Magdalena, ascendiendo con suave pendiente hacia el occidente donde alcanza una altura máxima de 150 metros sobre el nivel del mar, drenando hacia la planicie anterior en lo que constituye la vertiente oriental, mientras las corrientes que bajan a partir de esta altura hacia el occidente vierten sus aguas en el Mar Caribe, al norte de la ciudad.

Plano No. 1. Características Físicas y Límites.

Sus componentes físicos presentan las siguientes características:

Hidrología⁶

El Departamento Administrativo del Medio Ambiente — DADIMA, sostiene lo siguiente:

El sistema hidrológico del Distrito de Barranquilla hace parte de la cuenca baja del río Magdalena el cual recoge las aguas a través de caños como La Ahuyama, Arriba, Los Tramosos y Las Compañías; así como numerosos arroyos los cuales se encuentran en su gran mayoría en la parte urbana y son: Platanal, El Salado, Don Juan, Carreras 8 - 15 y 19, Rebolo, Hospital, La Paz, Bolívar, Carrera 51, Carrera 53, Felicidad, Carrera 65, Coltabaco, Carrera 58, Carrera 71, Country, Siape, Calle 92, Santo Domingo, Del Bosque, El Salado 2, estos últimos tributan por intermedio de las ciénagas de la margen izquierda.

El Río Magdalena, principal cuenca hidrográfica del país que bordea a la ciudad de Barranquilla en una longitud aproximada de 19.5 kilómetros, presenta pendientes de 0.39 a 0.40%. Así mismo su velocidad promedio está entre 0.4 y 2.2 mts/s Sus caudales (según registros en Calamar 1971 — 1993) presentan el siguiente comportamiento: octubre, noviembre y diciembre muestran los mayores niveles con 636; 718 y 695 cms. respectivamente mientras que los menores se dan en febrero y marzo con valores de 336 y 312 cms. respectivamente.

Las condiciones actuales del Río son precarias en lo que respecta al tramo "urbanizado", por cuanto los desechos sólidos de Soledad, Barranquilla y en general del país son vertidos directamente en su fuente, así como aquellas industrias ubicadas en su orilla que lo utilizan para su sistema productivo o medio de eliminación de desperdicios sin tratar. Por estas circunstancias, el tratamiento de las aguas del Magdalena para consumo doméstico implica costos significativos mientras no se disponga de plantas de tratamiento de residuos sólidos y tratamientos especiales de los vertimientos por parte de las industrias allí localizadas.

Por otro lado, el DADIMA señala:

El Distrito de Barranquilla está enmarcado en uno de los ecosistemas más importantes del Caribe colombiano: el delta del río Magdalena. Ésta contiene una multitud de grandes masas y pequeñas

⁶ DADIMA. Plan de Gestión Ambiental del Distrito de Barranquilla. DINÁMICA Y DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DEL DISTRITO DE BARRANQUILLA. Vol. 1. Barranquilla, 1997. Pág. 93 - 107.

aguas costeras, extendidas a lado y lado de la desembocadura con una característica común: la de ser interfase entre las aguas continentales y las marinas, jugando un definitivo papel en la productividad de las regiones tropicales costeras al servir como refugio y criadero a innumerables especies marinas y propias de estos medios, que son explotadas económicamente por el hombre, como también son poseedoras de una gran variedad biológica que sustentan la red trófica de la vida tanto marina como terrestre costera. Dentro de dicho sistema se encuentran la Ciénaga de Mallorquín y el Parque Nacional Isla de Salamanca (Dpto. del Magdalena) principalmente.

Aparte de estas consideraciones incluidas en el estudio de Diagnóstico Ambiental del DADIMA, el área del Distrito presenta una importante vertiente hacia el occidente de la ciudad, cuyos principales cuerpos de agua están constituido por los arroyos Grande y León, presentando corrientes de aguas sólo en períodos lluviosos. El documento citado señala lo siguiente respecto del arroyo León:

El área de drenaje de su cuenca es de 247 kms², la longitud de la corriente principal desde la divisoria de aguas hasta su desembocadura es de 37 kms. Pertenece a la vertiente de la costa y limita con los Cerros de Barranquilla al este y el Cerro Pan de Azúcar al oeste, al norte con un cordón de Dunas y al sur con la terraza de Galapa.

Sobre la naturaleza de este ecosistema y su sistema de drenaje asociado es importante que las autoridades ambientales inicien un análisis detallado de sus principales características estructurales (topográficas y de suelos), con el propósito de prever las acciones requeridas para su adecuación física futura, de tal forma que los elementos de expansión urbana no generen afectaciones que estimulen riesgos para la comunidad.

Otro de los ecosistemas destacados en el territorio distrital, señalado en el documento, está constituido por la Ciénaga de Mallorquín, estructura natural construida durante miles de millones de años que está permanentemente sometida a intervención, *consciente o inconscientemente, por la ejecución de planes y proyectos de desarrollo regional que causan su degeneración, empobrecimiento y hasta su desaparición en el transcurso de muy pocos años.*

En lo que respecta a las características ecológicas actuales de la Ciénaga señala:

La Ciénaga de Mallorquín actualmente es un cuerpo de agua somera de 1200 Ha. aproximadamente, comunicada con el mar esporádicamente en períodos en que natural o artificialmente abren una o varias bocas sobre la barra que la separa del mar. H. Brasvelt la describe como "Lagunas Costeras al noroeste de Barranquilla" construidas por formaciones del terciario superior que junto con otras, como la de Puerto Colombia, son irregularidades cenagosas con barras divisorias formadas en diferentes etapas sucesivas.

Con la construcción del Tajamar Occidental en Bocas de Ceniza en 1925 - 1935 la ciénaga adquiere su actual configuración, ya que anteriormente era una ciénaga de tipo estuario-deltaico que reunía un sistema comprendido por las ciénagas de Cantagallo, Mallorquín, La Playa, Manatíes con varias bocas. Las obras de bocas de ceniza trajeron como consecuencia un retroceso de la línea de playa al oeste de tajamar occidental.

La profundidad de la ciénaga no supera el metro, la salinidad varía según se presente o no la apertura de la boca. En su condición serrada la salinidad supera los 75 ppmil, después de un largo período de evaporación. En condiciones abiertas varía de 16 a 35 ppmil, sufriendo una fuerte dilución cuando se presentan las lluvias.

Este cuerpo de agua está revestido de importante significado para sus pobladores y el Distrito en cuanto reserva ecológica y paisajística, siempre y cuando no se sigan arrojando desperdicios sólidos y líquidos, no recepcionen lixiviados generados por el antiguo basurero, se evite la tala de manglares, así como rellenos para adecuar tierras para viviendas y se controlen las pretensiones de posesión por parte de particulares.

La estructura hidrológica descrita presenta problemas diferenciados generados a partir de la expansión de Barranquilla, constituyendo el principal de ellos su poca vinculación a la ciudad desde el punto de vista de los valores paisajísticos y como elemento de generación y articulación de espacios públicos para la ciudad, incluyendo las condiciones propias como recurso y reserva natural. En general presentan manifestaciones que incluyen: interrupción de los flujos de aguas y consecuente represamiento de las mismas (caños del mercado, Ciénaga de Mallorquín), sedimentación, ocupación de rondas para actividades urbanas, sitios destinados al vertimiento de residuos sólidos y líquidos, depósito de basuras, focos de contaminación, entre otros factores.

El sistema de caños en la zona central de la ciudad presenta severos procesos de deterioro ambiental motivados por años de abandono, tratamientos urbanos inadecuados, vertimientos de residuos sólidos, escasa recirculación del agua, entre otros. Al respecto, la Empresa de Desarrollo Urbano de Barranquilla – EDUBAR, viene haciendo esfuerzos importantes para su recuperación e integración al paisaje urbano del sector, esperando se culminen los proyectos que con tales fines se han formulado, restando las acciones necesarias para los tramos restantes adyacentes a la recién abierta calle 30.

El Río Magdalena constituye el recurso hídrico más importante de la ciudad, y el país, no sólo como medio de transporte sino como fuente y garantía de abastecimiento de agua para la ciudad. Los procesos de adecuación física realizados en su cauce para posibilitar la navegación hasta el puerto de Barranquilla han generado efectos sobre la ribera occidental del tramo urbanizado de Barranquilla, ocasionando la total aniquilación de la oferta natural del río y la ausencia de explotación como recurso pesquero en dicho sector, en la constitución de su cauce como depósito de residuos sólidos y líquidos tanto de los sectores residenciales como de los industriales y en fuente de conflictos asociados con los baldíos surgidos como consecuencia de la expansión de la sedimentación depositada en la orilla. Adicionalmente, no existe un sentido de pertenencia de este recurso en la ciudadanía como elemento urbanístico inherente al paisaje de la ciudad, proceso que requerirá de un acercamiento progresivo mediante “aperturas” puntuales que faciliten dicho encuentro. Actualmente, CORMAGDALENA, organismo destinado a la atención de este importante Río, promueve la elaboración de un plan para la recuperación de su cuenca, con una visión integral que incluye:

- Recuperación de la navegación y la actividad portuaria desde Puerto Salgar – La Dorada hasta Barranquilla y Cartagena.
- Conservación, restauración y reforestación de la cuenca del Río
- Descontaminación del río y sus afluentes desde su nacimiento hasta la desembocadura en el Mar Caribe.
- Restauración de la oferta natural del Río y la adecuada explotación del recurso pesquero

- Minimización del impacto del Río sobre el Mar Caribe
- Apoyo a la elaboración de los planes de ordenamiento de los municipio de la ribera del Río.

El sistema hidrográfico del occidente de la ciudad presenta dos componentes: el correspondiente al sector suroccidental, severamente afectado por la ocupación indiscriminada del territorio por numerosos pobladores que conformaron barrios originados por procesos de invasión y el correspondiente a la zona rural del Distrito, el cual debe ser objeto de un cuidadoso tratamiento en la escala metropolitana pues varios de los arroyos allí ubicados presentan coberturas supramunicipales, como en el caso del Arroyo Grande, cuyo curso ataviesa los municipios de Galapa, el Distrito de Barranquilla y Puerto Colombia.

En lo que a la Ciénaga de Mallorquín se refiere, está será objeto de un detallado análisis como componente estructural del entorno urbano de Barranquilla en un capítulo desarrollado más adelante.

Geología y Geomorfología.

Para 1983, el Ingeniero Arnaldo Sabbagh⁷ describió la disposición geológica de los estratos que conforman el suelo de Barranquilla de la siguiente forma (Ver Plano No. 2): *Calizas arenosas, margosas y margas (roca caliza — arcillosa — caliche), rocas coralinas, conformadas por materiales de sedimento génesis marina pleistocénica. De color amarillo y blanco, forman la Fundación Barranquilla; es una costra resistente conocida en la localidad como caliche y es un excelente material de fundación. Su espesor medio es de 12 metros y aparece superficialmente o cubierto por un depósito de arena limpia amarilla rojiza de 5 a 7 metros de espesor, también de origen sedimentario.*

En las riberas del río, la caliza se sumerge hasta alcanzar profundidades de 12 a 17 metros, estando cubiertas por blandos sedimentos fluviales limo arenosos de color gris oscuro. También hacia la parte norte se pueden ver estos depósitos en cercanías del río, cubiertos por alrededor de 15 metros de médanos, que son arenas uniformes de grano fino, de color gris, de origen eólico.

⁷ SABBAGH, Arnaldo. Fisiografía y Geotecnia de Barranquilla. Barranquilla, Noviembre de 1983.

Plano No. 2. Geología y Geomorfología.

ESTRATIGRAFÍA

(Plano No. 2)



ZONA 1. Arenas Amarillas (sedimentarias) entre 5 y 7 metros de espesor. Debajo de estas Caliza Amarilla o Marga (Caliche) y Roca Coralina sedimentaria marina Pleistocénica de 12 metros de espesor.

Resistencia: 2 — 6 Kg/cm²



ZONA 2. Médano (arena uniforme de grano fino) de origen eólico, de 15 metros de profundidad aproximadamente.

Resistencia: 0.5 — 1 Kg/cm²



ZONA 3. Limos arenosos entre 12 y 17 metros que cubren la roca coralina. Nivel freático alto, con profundidades entre 0.5 y 1 metro de profundidad.

Resistencia: 0.5 Kg/cm²



ZONA 4. Arena Arcillosa (Gris y Amarilla), material cementante, carbonato de calcio (sedimentario).

Resistencia: 2 - 3 Kg/cm²



ZONA 5. Arcilla Gris, con comportamiento expansivo cuando aflora. Debajo de las calizas y areniscas o aflorando en el sur, las Arcillas Azules de Barranquilla, sedimentos marinos del período Terciario, cuyo espesor puede superar los 1500 metros.

Resistencia: 2 - 3 Kg/cm²

Debajo de las calizas y areniscas o aflorando en el área sur, se encuentran las arcillas azules de Barranquilla, las cuales corresponden a la formación Las Perdices. Son sedimentos marinos del período terciario; su consistencia dura está afectada por fisuras, originadas por fenómenos tectónicos y orogénicos, durante su proceso de formación y emersión.

El espesor de la arcilla, no determinado aún, según investigaciones para la búsqueda de yacimientos petrolíferos, indican que pueden superar 1.5 kilómetros.

Estas arcillas aparecen hacia el sur, en algunos sectores cubiertos por areniscas en matriz arcillosa y cementos calcáreos; son muy compactas y de espesores hasta de 5 metros. Cuando aflora es de comportamiento expansivo.

Anota el Ingeniero Sabbagh el carácter expansivo de las arcillas de la zona sur de Barranquilla, anticipando con ello los problemas generados en las construcciones ejecutadas sin las adecuadas especificaciones técnicas, como en efecto ocurre en la zona sur — occidental, ocasionando agrietamientos y fallas estructurales en las viviendas; muchas de ellas resultan destruidas, especialmente en los períodos más lluviosos.

Por otra parte, el DADIMA⁸, a través del Plan de Gestión Ambiental establecido en el Volumen I (Dinámica y Diagnóstico Ambiental del Distrito de Barranquilla) considera las siguientes unidades geológicas: Arcillolitas de Sibarco, Calizas Arrecifales del Popa, Depósitos aluviales, Depósitos de Playa y Depósitos Eólicos Recientes, describiendo cada uno de ellos de la siguiente manera:

- **Arcillolitas de Sibarco.** *Con el nombre de Arcillolitas de Sibarco se denomina a una serie de arcillolitas, limolitas y lodolitas, con intercalaciones rítmicas, de arenisca arcillosa que conforma el núcleo del anticlinal de Sibarco y el flanco occidental de Tubará.*

La unidad arcillolítica de Sibarco consta esencialmente de una secuencia de arcillolitas grises, las cuales hacia la base presentan laminación (Shales), con intercalaciones de arenisca arcillosa parda de grano grueso, fiabiles, con estratificación cruzada. Ocasionalmente las areniscas presentan niveles fosilíferos de hasta 20 cms. de espesor hacia la parte media de la unidad, aumenta el espesor de las

⁸ DADIMA. Plan de Gestión Ambiental del Distrito de Barranquilla. DINÁMICA Y DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DEL DISTRITO DE BARRANQUILLA. Vol. 1. Barranquilla, 1997. Pág. 83 - 85.

anteriores intercalaciones al orden de 20 y 30 cms, caracterizándose por presentar abundantes horizontes ferruginosos. Hacia el techo disminuyen las intercalaciones arcillosas aumentando de 1 a 4 mts el espesor de las capas de arenisca arcillosa que conserva su granulometría fina. En algunos sectores, las capas superiores presentan intercalaciones discontinuas de 10 a 15 cms de espesor de arenisca ferruginosa de grano medio a grueso. Se considera a esta unidad del mioceno.

- **Calizas Arrecifales del Popa.** INGEOMINAS describe a esta unidad con el nombre informal de calizas arrecifales de la popa, conformada hacia la base por arcilla de color gris oscura a gris verdosa y arena calcárea de color blanco amarillento y hacia el techo por una caliza porosa arrecifal de color crema amarillento, con muchos moldes de moluscos y esqueletos coralinos en una estructura rígida, de 25 a 30 mts de espesor, frecuentemente con intercalaciones hasta de 15 cms de una especie de lodo calcáreo endurecido de color amarillento. Es común la disolución de moldes que originan la estructura porosa de la roca, la estratificación entrecruzada y el relleno de poros con drusas de calcita. Se considera a esta unidad como pleistocénica.

- **Depósitos Aluviales.** Se componen de sedimentos inconsolidados de tamaño lodo, arena y grava con algún contenido de cinchas gasterópodos recientes y retrabajados. Su color general es amarillo tenue y cubre discordantemente las distintas unidades. En general el espesor varió de 5 a 10 mts.

La morfología de estos depósitos es de planicies aluviales. Realmente la composición litológica es dependiente de las unidades erosionadas. Esta unidad pertenece al pleistoceno — holeoceno.

- **Depósitos de Playa.** Está constituida esencialmente por arenas de grano medio bien seleccionadas, color amarillo pálido a gris amarillento, con algunas gravas redondeadas de limolita silícea pardo rojizo y negro, diseminadas a lo largo de la línea de costa junto con conchas de bivalvos y gasterópodos perfectamente conservados. Esta unidad tiene edad reciente.

- **Depósitos Eólicos Recientes.** Se encuentran relacionados al sureste de Barranquilla los cuales en general son acumulaciones de arena en forma de dunas activas de dirección nordeste — sureste, sentido predominante en el cual sopla actualmente el viento. Las acumulaciones varían en altura desde algunas decenas de centímetros como ocurre en alrededores del Country Club de la ciudad de Barranquilla, hasta 2 metros.

La unidad está constituida por arenas cuarzosa de color blanco, de grano medio, bien seleccionadas, con algo de mica. Presentan estructuras sedimentarias denominadas ondulitas causadas por la acción del viento.

Zonas de Riesgo por Deslizamiento.

Además de lo anterior, existe otro conjunto de factores ambientales asociados con la disposición de suelos para actividades urbanas, cuyas características estructurales representan peligros para quienes los ocupan. El principal de ellos está relacionado con suelos sujetos a procesos erosivos, geomorfológicamente entendido como el arranque de materiales (suelos, formaciones superficiales y hasta roca), el transporte de los mismos, generalmente por aguas corrientes, y su posterior deposición en otros lugares; de allí que los agentes más comunes sean la gravedad (agente que obliga al agua a desplazarse hacia abajo), el agua y el viento. Los factores que potencian los procesos erosivos son: físicos y la pendiente, la cual, al ser mayor, facilita el arrastre de volúmenes más altos de materiales.

La Zona sur — occidental de la ciudad presenta problemas asociados con procesos erosivos, pues se encuentra sobre suelos de colina y relieve fuertemente quebrados, de cimas irregulares y pendientes fuertes y largas. En general son suelos superficiales, excesivamente drenados y poco evolucionados, características edafotécnicas que la clasifican como una zona de alta susceptibilidad a la erosión, al romperse el ecosistema natural y no existir medidas técnicas necesarias de mitigación. Unos 25 barrios en la zona se encuentran sujetos a éste tipo de problema, agravado por la inexistencia de un apropiado sistema de alcantarillado. La disposición de las aguas servidas por sépticas o vertimientos directos al terreno natural aumenta el factor de riesgo por erosión, dentro de los que se encuentran Me Quejo, Carlos Meisel, Cuchilla de Villate, La Manga, entre otros (Las manchas de zonas de riesgos se identifican en el Plano No. 1).

También se presentan, en esta misma zona, problemas relacionados con la ocupación de terrenos adyacentes a los cauces de los arroyos que la cruzan, los cuales son utilizados como depósitos de basuras, de aguas servidas o desechos, ocasionando, en períodos de lluvia, represamientos de agua. Como consecuencia de esta situación, se producen desbordamientos, inundaciones y problemas de

salud, especialmente en la población infantil, incrementando los índices de mortalidad.

Desde el punto de vista Geomorfológico el documento el DADIMA describe lo siguiente:

Barranquilla presenta dos sistemas, el primero de ellos es el de paisaje montañoso y el segundo de paisaje plano.

- **Sistema de paisaje montañoso.** *Región deformada de rocas calcáreo — arenosas. En inmediaciones de Barranquilla, se localizan arrecifales y areniscas calcáreas y conglomeráticas, las cuales dan a la topografía una morfología de serranías bajas.*

- **Sistema de paisaje plano.** *Morfología de llanuras aluviales y ciénagas. Se localiza en áreas cercanas al río Magdalena también en las regiones aledañas a las ciénagas. Forma una zona plana que se extiende desde la ciénaga del Guájaro, al sur del Departamento del Atlántico, hasta la ciénaga del Totumo en los límites con el Departamento de Bolívar.*

Suelos y expansión urbana.

Los suelos con más alta resistencia ubicados hacia el centro, norte y noroccidente de la ciudad fueron progresivamente ocupados en actividades residenciales, comerciales e institucionales cuyos usos se mantienen en términos generales, localizándose en ellos edificaciones con alturas promedios de 4 a 10 pisos que no han requerido ningún tratamiento especial de cimentación (por ejemplo: pilotajes). Los factores de riesgo en estas zonas son bajos, aun cuando en períodos de lluvias es frecuente el arrastre de tierras por efecto de los arroyos urbanos que afectan particularmente las estructuras viales.

Hacia la orilla occidental del Río Magdalena en toda la franja urbanizada se presentan suelos de origen eólico de baja resistencia, los cuales demandan procesos especiales de tratamiento para las edificaciones que allí se ubiquen (pilotajes, tablestacado para compactación, etc.), lo cual eleva los costos en los procesos de construcción. Esta franja ha sido ocupada con usos industriales, usuarios con capacidad y niveles de inversión que permiten adecuaciones del

terreno y consecuentemente la habilitación de suelos para tales fines y en algunos sectores con viviendas, cuya ubicación representa riesgos asociados con inundaciones (Las Flores, Villanueva, El Ferry, entre otros barrios). La fragilidad de los suelos demanda la elaboración de estudios específicos para el proceso de ocupación, por lo que es recomendable su destinación a usos asociados con espacios abiertos, zonas de protección natural, conservación y usos recreativos allí donde sea viable, factores que son considerados en la propuesta de nuevos usos del suelo.

Hacia el sur, especialmente el suroccidente, los suelos arcillosos (de comportamiento expansivo) fueron progresivamente ocupados por sectores residenciales de estratos bajos, cuyas precarias condiciones socio – económicas no permitían la destinación de inversiones en procesos constructivos técnicamente recomendables para la naturaleza del suelo. Como consecuencia de ello, allí se presentan reiteradamente problemas en las construcciones, ocasionando la declaratoria de zonas de riesgo en los sectores más vulnerables. Los estudios adelantados por INGEOMINAS para este amplio sector urbano recomiendan la necesidad de ejecutar obras de estabilización de los suelos con el propósito de evitar se expandan las condiciones de riesgo y en aquellas donde las condiciones de los suelos no permitan ningún tipo de construcción destinarlas a zonas verdes y espacios recreativos pasivos. Contrariamente a lo que en materia de edificaciones en altura se encuentran en el norte, la zona sur no sobrepasa los cuatro pisos y la sur occidental los 2 pisos.

1.1.2 Otras consideraciones ambientales.

Clima⁹.

Respecto al régimen climático, se tiene que las temperaturas máximas superan siempre los 33.3 grados centígrados, mientras las mínimas están por encima de

⁹ DADIMA, Op cit. Pág. 85.

los 21.4 grados centígrados hasta los 22.6 grados centígrados. El tipo de clima es seco, con gran déficit de agua, y cálido.

Brillo Solar (Heliofanía)¹⁰

Los promedios mayores de brillo se presentan en los meses de diciembre y enero con 225.5 y 280.0 horas/mes respectivamente, mientras que los meses con menos brillo solar son septiembre y octubre con 164.2 y 163.9 horas/mes; el resto del año oscila entre 183.8 y 245.5 horas/mes. Se presentan valores máximos de 302.3 y 115.8 horas/mes.

Vientos¹¹.

En Barranquilla predominan dos flujos con direcciones noreste (42.7%) y norte (25%), con predominio de vientos moderados cuyas velocidades medias oscilan entre 3.4 y 7.9 mts/seg. También se presentan frecuencias relativas al Este, Sudeste y Sur, con 5.8%, 6.1% y 6.1% de observaciones, respectivamente.

Humedad relativa¹².

Al igual que la temperatura, es muy constante, por lo tanto, la media anual varía entre el 77% y el 82%; en forma general se aprecia que la humedad relativa no baja del 72% ni supera el 87% a lo largo del año.

Precipitaciones¹³.

Presenta un período muy definido que va del mes de mayo al de octubre, con lluvias que oscilan entre 60 y 173 mm/mes, constituyéndose este último como el de más altos índices de pluviosidad. El período seco transcurre entre los

¹⁰ DADIMA, Op cit. Pág. 85

¹¹ DADIMA, Op cit. Pág. 86

¹² DADIMA, Op cit. Pág. 90

¹³ DADIMA, Op cit. Pág. 91

meses de diciembre hasta abril, con promedios entre 1.0 y 22.0 mm/mes. Así mismo, el número de días con precipitación oscila a lo largo del año entre 0.0 y 14.0 días, mientras que la precipitación máxima en 24 horas durante el año presenta valores entre 1.0 y 47.8 mm.

Durante el período de precipitaciones de mayor intensidad el sistema vial de la ciudad transforma sus componentes (calles) en "canales" de drenaje por los cuales se evacuan las aguas lluvias, cuyos efectos restrictivos sobre la circulación vehicular son particularmente notorios. Durante estos cortos pero intensos períodos de lluvia, las actividades urbanas se paralizan totalmente. Adicionalmente, el depósito de basuras en los arroyos urbanos para que sean arrastradas por la corriente da lugar a taponamientos que incrementan el volumen de agua y ocasionan inundaciones en determinados sectores, como también, luego de bajar el nivel de las aguas, estas se esparcen sobre las vías por efecto de la pérdida de la capacidad de arrastre de las aguas, propiciando suciedad y deterioro ambiental de la ciudad.

1.1.3 Consideraciones Bióticas.

Bosques¹⁴

El estudio del DADIMA señala sobre el área rural del Distrito lo siguiente:

Se encuentran sin vegetación arbórea, porque han sufrido alteraciones considerables debido a las talas, quemas y adecuación de tierras para dedicarlas a actividades agropecuarias. Actualmente predomina una vegetación de matorrales o rastrojos, aunque se observan aún reductos de bosque intervenido dentro del cual se presentan especies tales como chivato (Cassia emarginata), calabazuelo (Morisonia cordata), balsamito (Mycrospermum fruticosum), ceiba de leche (Ceiba sp), roble amarillo (Tabebuia chrysantha), majagua (Ceiba sp), baranoa (Tabebuia sp), caracolí (Anacardium excelsum), quebracho (Astronium graveolens), higuierón (Ficus radula), guayacán (Bulnesia arborea), trupillo (Prosopis juliflora), guamacho (Pereskia colombiana), ceiba colorada (Bombacopsis sp), uvito (Cordia alba), coralibe (Tabebuia billbergii), matarratón (Glyricidia sepium) y otras. Incluye también la vegetación de la zona anegadiza a lo largo de la margen oriental del río

¹⁴ DADIMA, Op cit. Pág. 116 y siguientes.

Magdalena, encontrándose entre otras especies, las siguientes: taruya (*Eichornia azurea* k.), enea (*Typha angustifolia*), bijao (*Heliconia spp*), buchón de agua (*Eichornia crassipes*), palma de corozo (*Bactris mayor*), caracolí (*Macaridum excelsum*), campano (*Samanea samán*), roble morado (*Tabebuia entaphylla*), suan (*Ficus dentrocida*), higuerón (*Ficua radula*) y olla de mono (*Lecythis minor*).

Respecto a las características de Fisonomía y Estructura de la Vegetación Natural anota:

De acuerdo con algunos estudios realizados en la zona rural del Municipio de Barranquilla y algunos Municipios vecinos se determinó que la reseña de la vegetación comprende vegetación ruderal, que se encuentra en la zona fuertemente intervenida y vegetación natural, propia de la formación vegetal en la cual se encuentra ubicado el Municipio.

En la vegetación ruderal se observan diferentes etapas en el proceso de sucesión, principalmente dominada por la presencia de la *Leucaena leucocephalla*, *Ricinus comunis*, *Typha*, *Jathopha gossypifolia* y *Ochroma lagopus*.

La vegetación natural esta tipificada por la presencia de árboles propios de matorral espinoso y de la formación bosque seco tropical, como *Acacia farnesiana*, *Prosopis juliflora*, *Randia aculeata* de un lado y *Pseudobombax septenatum*, *Bursera simaruba*, *Bursera tomentosa*, *Spondias mombin*, *Tabebuia chrysantha* *Astronium graveolens* y *Platymiscium pinnatum* de la otra.

Destaca la Composición florística de la siguiente manera:

En el área rural del Municipio, es evidente la destrucción de la vegetación natural debido a las talas, quemadas y adecuación de tierras para dedicarlas a actividades agropecuarias, la cual ha dado paso a un bosque secundario. En el cual actualmente predomina una vegetación de matorrales o rastrojos que cubren las praderas naturales y mejoradas. Se presentan especies como:

FAMILIA	ESPECIE
<i>Acanthaceae</i>	(<i>Ruellia tuberosa</i>)
<i>Amaranthaceae</i>	(<i>Celosia</i>)
<i>Anacardiaceae</i>	(<i>Astronium graveolens</i>)
<i>Anacardiaceae</i>	(<i>Spondias mombin</i>)
<i>Apocynaceae</i>	(<i>Plumeria alba</i>)
<i>Asclepiadaceae</i>	(<i>Calotropis procera</i>)
<i>Asclepiadaceae</i>	(<i>Sarcostema glaucum</i>)
<i>Bignoniaceae</i>	(<i>Adenocalymma orbiculatum</i>)
<i>Bignoniaceae</i>	(<i>Crescentia cujete</i>)
<i>Bignoniaceae</i>	(<i>Tabebuia billbergii</i>)
<i>Bombacaceae</i>	(<i>Bombacopsis quinatum</i>)
<i>Bombacaceae</i>	(<i>Pseudobaombax septenatum</i>)
<i>Boraginaceae</i>	(<i>Cordia dentata</i>)
<i>Boraginaceae</i>	(<i>Cordia globosa</i>)

<i>Boraginaceae</i>	<i>(Tournefortia volubilis)</i>
<i>Burseraceae</i>	<i>(Bursera simaruba)</i>
<i>Cactaceae</i>	<i>(Opuntia wentiana)</i>
<i>Cactaceae</i>	<i>(Pereskia colombiana)</i>
<i>Caesalpiniaceae</i>	<i>(Cassia spectabilis)</i>
<i>Capparidaceae</i>	<i>(Capparis frondosa)</i>
<i>Capparidaceae</i>	<i>(Capparis indica)</i>
<i>Capparidaceae</i>	<i>(Crataeva tapia)</i>
<i>Compositae</i>	<i>(Bidens pilosa)</i>
<i>Convolvulaceae</i>	<i>(Ipomoea)</i>
<i>Euphorbiaceae</i>	<i>(Cndoscolus urens)</i>
<i>Euphorbiaceae</i>	<i>(Croton)</i>
<i>Euphorbiaceae</i>	<i>(Croton niveus)</i>
<i>Euphorbiaceae</i>	<i>(Euphorbia tithymaloides)</i>
<i>Euphorbiaceae</i>	<i>(Euphorbia)</i>
<i>Euphorbiaceae</i>	<i>(Huras crepitans)</i>
<i>Euphorbiaceae</i>	<i>(Jathopha gossypifolia)</i>
<i>Euphorbiaceae</i>	<i>(Manihot carthagenensis)</i>
<i>Euphorbiaceae</i>	<i>(Ricinus communis)</i>
<i>Fabaceae</i>	<i>(Gliricidia sepium)</i>
<i>Fabaceae</i>	<i>(Indigifera suffruticosa)</i>
<i>Fabaceae</i>	<i>(Platymiscium pinnatum)</i>
<i>Fabaceae</i>	<i>(Pterocarpus violaceus)</i>
<i>Fabaceae</i>	<i>(Zornia)</i>
<i>Hippocrateaceae</i>	<i>(Hippocratea volubilis)</i>
<i>Loranthaceae</i>	<i>(Oryctanthus)</i>
<i>Malpighiaceae</i>	<i>(Stygmaphyllon)</i>
<i>Malvaceae</i>	<i>(Malachra alceifolia)</i>
<i>Malvaceae</i>	<i>(Sida rhombifolia)</i>
<i>Mimosaceae</i>	<i>(Acacia farnesiana)</i>
<i>Mimosaceae</i>	<i>(Leucaena leucocephala)</i>
<i>Mimosaceae</i>	<i>(Prosopis juliflora)</i>
<i>Rhamnaceae</i>	<i>(Ziziphus mauritanus)</i>
<i>Rubiaceae</i>	<i>(Borreria acymmoides)</i>
<i>Sapindaceae</i>	<i>(Paullinia turbacensis)</i>
<i>Teopharastaceae</i>	<i>(Jacquinia armillaris)</i>
<i>Vitaceae</i>	<i>(Cissus sycioides)</i>

En el campo de la flora ornamental anota:

En concordancia con algunos estudios realizados de la vegetación arbórea de Barranquilla, a continuación se hace una descripción de algunos abolles que conforman la flora ornamental:

<i>NOMBRE COMÚN</i>	<i>NOMBRE CIENTÍFICO</i>
<i>Astromelia grande, reina de las flores</i>	<i>Astromelia speciosa</i>
<i>Huevo vegetal, seso vegetal, akee tree</i>	<i>Blighia sapida</i>
<i>Palo María</i>	<i>Calophyllum mariae</i>
<i>Olivo</i>	<i>Capparis indica</i>

<i>Lluvia de Oro</i>	<i>Cassia fistula</i>
<i>Areca, Palma Areca</i>	<i>Chrysalidocarpus lutescens</i>
<i>Coco, Cocotero, Palma de Coco</i>	<i>Cocos nucifera</i>
<i>Acacia, acacia roja</i>	<i>Delonix regia</i>
<i>Caraqueño</i>	<i>Erythina variegata</i>
<i>Laurel</i>	<i>Ficus benamina</i>
<i>Pivijay, Laurel</i>	<i>Ficus retusa</i>
<i>Matarratón, Mata-ratón</i>	<i>Gliricidia sepium</i>
<i>Guayacán</i>	<i>Guaiaicum officinale</i>
<i>Coralillo</i>	<i>Ixora coccinea</i>
<i>Mango</i>	<i>Mangifera indica</i>
<i>Flor de la Habana, Oleander</i>	<i>Nerium oleander</i>
<i>Trébol</i>	<i>Platymiscium pinnatum</i>
<i>Flor de Playa, Frangipani, Azuceno</i>	<i>Plumeria alba</i>
<i>Flor de Playa, frangipani, azuceno</i>	<i>Plumeria rubra</i>
<i>Palma real</i>	<i>Roystonea regia</i>
<i>Roble</i>	<i>Tabebuia rosea</i>
<i>Almendro</i>	<i>Terminalia catappa</i>
<i>Veitchia, merrilli, palma botella</i>	<i>Veitchia merrillii</i>

Además de la flora ornamental del Distrito de Barranquilla localizada en las zonas peatonales y antejardines, es importante resaltar que la ciudad cuenta con zonas verdes que en alguna medida oxigenan el Distrito desde el punto de vista ambiental y recreativo, ya que dentro de estas zonas hay parques, clubes, estadios deportivos, polideportivos y el zoológico. Así mismo es importante resaltar que el número de pobladores del Distrito es alto para las zonas verdes existentes, motivo por el cual se hace necesario implementar, ampliar y mejorar dichas zonas con el fin de mejorar la recreación de sus pobladores y de esta manera contribuir a elevar su calidad de vida.

En los aspectos faunísticos el estudio (Pág. 128) presenta lo siguiente:

La fauna acuática y terrestre se ha visto seriamente afectada, pues sus hábitats están destruidos o desplazados y la caza ilegal ha aumentado como medio de subsistencia, disminuyendo notablemente la diversidad. Aunque no se conocen estadísticas de densidad de población para la fauna silvestre, lo que si es claro es que cada vez hay menos fauna para cazar, pescar y vender, según información de los habitantes.

De lo contrario se concluye que la disminución de la fauna silvestre obedece a un deterioro general de los bosques, y a la consecuente reducción del número de hábitat adecuado para el desarrollo y subsistencia de los animales. De igual manera la influencia sobre la fauna son las fumigaciones con pesticidas. Estas sustancias usadas en forma indiscriminada causan graves problemas en la fauna silvestre.

La expansión de la frontera agrícola y el crecimiento urbano entre otros, significa un cambio radical en el hábitat de los animales y en la reducción de la supervivencia para muchos; la caza indiscriminada redujo las poblaciones de mamíferos a tal punto que les impidió su recuperación.

La composición y distribución faunística del municipio esta relacionada con factores bióticos y abióticos.

Es importante que los habitantes conozcan en entorno tanto biótico como abiótico del municipio para que de esta forma le den la importancia que se merecen, y que se apropien racionalmente del recurso e intervengan en programas de recuperación de algunas especies en peligro de extinción, para obtener un mejor aprovechamiento del recurso.

De acuerdo con la información obtenida a continuación se presentan los listados de los diferentes organismos de vida silvestre presentados en el municipio. Pero es conveniente corroborar la información aquí presentada.

REPTILES

Kinosternon scorpioides
Tupinanbis ambar
Micrurus dissoleucus nigrirostris
Crotalus durissus terrificus
Liophis lineatus
Bothrops atrox
Bothrops lambergi
Boa constrictor
Thecadactylus rapicaudas
Cnemidophorus lemniscatus
Basiliscus basiliscus
Iguana iguana
Anolis aurata

AVES

Coragyps atratus
Cormerodias albus
Troglodites aedon
Oceterus chrysater
Columba cayenensis
Columba minuta
Odentophorus guaranensis
Pitangus sulfuratus
Tyrannus melancolicus
Cordeiles acutepennis
Cathartes aura
Milvago chimachima
Sturnella magna

ANFIBIOS

Bufo marinus
Hyla crepitans

MAMIFEROS

Sylgilagus brasilienses
Dacypus novencintus
Didelphis marsupialis
Potos flavus
Mus lauchas
Mustela frenata

INSECTOS

Familia Muscidae
Familia Phormicidas

1.1.4 Consideraciones Ambientales Urbanas.

Perfil histórico - ambiental del Distrito de Barranquilla.

El Departamento Administrativo del Medio Ambiente — DADIMA — formula, dentro del proceso de elaboración del Diagnóstico Ambiental¹⁵ del Distrito de Barranquilla, el siguiente perfil ambiental de la ciudad:

En el siglo pasado Barranquilla y su entorno rural contaba con una gran variedad de riquezas de diferentes orígenes, gran variedad de fauna y flora que pronto se vería agotada por la forma irracional con la cual fueron explotados estos recursos, en muchas ocasiones con la lógica del agotamiento y sin tener en cuenta la posibilidad de recuperar y preservar.

Las llanuras aluviales presentaban una zona de contención formada por meandros, ciénagas y caños que se caracterizaban por inundaciones en buena parte del año, condiciones que propiciaban el equilibrio en la oferta ambiental de los ecosistemas urbano — regionales de la ciudad y el departamento y que posteriormente serían alterados por los taponamientos, desecamientos y demás acciones antrópicas que en muchos casos fueron muy bien planificadas pero que en otros ocasionaron desastres ambientales como el ocurrido sobre los caños del mercado de Barranquilla. Los caños fueron vitales en los comienzos de la urbe, tanto para su desarrollo como para su crecimiento. Por ellos se hacía en gran parte el movimiento comercial con ciudades como Cartagena y Santa Marta y hoy son focos de contaminación e inseguridad ambiental.

¹⁵ DADIMA, Op cit. Pág. 57 - 59

La problemática ambiental que hoy vive la ciudad de Barranquilla está marcada desde sus inicios por los distintos elementos que entraron a conjugarse en su desarrollo tanto en el ámbito social, económico como cultural. Aquí cabe señalar el legado colonial republicano que ha dejado a la ciudad una relación con el entorno en términos de explotación. También, se debe anotar aquí el carácter híbrido de la idiosincrasia barranquillera, que en muchos casos resulta positivo — manifestaciones folclóricas — y en otros no tanto, porque existe una indiferencia y una actitud de desarraigo en todo lo que tiene que ver con la problemática de lo público, que la ciudad vive una gran paradoja frente a su "carácter anfíbio".

Si hacemos un inventario de las potencialidades de la ciudad en recursos naturales, lo primero que hay que recuperar es el río Magdalena, recuperar su historia cultural y ambiental, porque el río es vital para el desarrollo de Barranquilla desde cualquier perspectiva que se le mire, esto implica partir del reconocimiento de que en lo cotidiano, el barranquillero vive de espaldas a los problemas que afectan sus ecosistemas estratégicos llámese caños, arroyos o río (*).

Las referencias que la ciudad tiene del río Magdalena en la actualidad se relacionan con su futuro comercial, pero en los otros aspectos como lo cultural, lo ambiental, no se le ha dado la suficiente importancia y los esfuerzos por recuperar, que no negamos que existan, son pocos e insuficientes. En ellos se debe involucrar a la comunidad, de allí la importancia que el Distrito tenga un Plan de Gestión Ambiental que oriente sus futuros planes de desarrollo.

Volver al río, a los caños y a las ciénagas es reinterpretar la historia social, cultural y por ende económico de Barranquilla, no desde un punto de vista de añoranza sobre el pasado, sino desde una perspectiva actual que permita vislumbrar nuevos horizontes a la problemática ambiental de la ciudad.

Este perfil establece señalamientos muy concretos acerca del comportamiento cultural del habitante de la ciudad con relación al uso y disposición de su propio medio natural, caracterizándolo en general como un proceso de "indiferencia" y

(*) Subrayado nuestro.

de "desarraigo" respecto de todo lo relacionado con lo "público", aspecto particularmente crítico en sectores de la ciudad como el Distrito Central y sus zonas aledañas, la zona sur-occidental, la zona sur e incluso áreas de mejor desarrollo urbano hacia el norte y nor-occidente. Como consecuencia de lo anterior, es preciso reorientar la atención ciudadana hacia estos temas mediante procesos educativos urbanos destinados a incrementar una cultura del "uso" de la ciudad que tome como punto de partida la comprensión de su naturaleza como lugar común para las actividades de sus habitantes, de tal manera que

encuentren sentido las estrategias que se implementen con base en las potencialidades ambientales también identificadas en el documento, especialmente aquella relacionada con el propósito de "volver al río, a los caños y a las ciénagas" y la adecuada y racional utilización de las áreas libres, los espacios abiertos, los parques, los escenarios deportivos, etc..

El proceso de ocupación territorial ha generado impactos ambientales que se caracterizan por:

1. Generación de zonas de riesgos por ocupación de suelos sujetos a deslizamientos, ubicadas en la zona sur — occidental de Barranquilla (ver plano No. 1).
2. Riesgos por inundaciones en zonas bajas de la ciudad por represamiento de arroyos, ocupación de los cauces en las zonas sur —oriente y sur — occidental y desbordamientos periódicos del Río Magdalena (como en efecto se presentaron en los años 1972, 1986 y el actual).
3. Ocupación de servidumbres para tendido de redes de alta tensión en zonas densamente pobladas, contraviniendo normas explícitamente formuladas en la Ley eléctrica (Ley 56).
4. Inexistencia de zonas de protección entre zonas residenciales e industriales, dando lugar a efectos contaminantes específicos.
5. Riesgos tecnológicos asociados con estaciones de servicio para automotores y combustibles sin las precauciones debidas al interior de la ciudad.
6. El incremento del parque automotor desde mediados de la década de los ochenta ha sobrepasado la capacidad de diseño de las principales vías de la ciudad, lo cual contribuye a generar usos intensivos de las mismas, congestiones en cruces de vías arteriales y principales y por consiguiente, aumento del consumo de gasolina, aumento del tiempo de desplazamiento residencia/trabajo, contaminación por ruido, problemas adicionales de salud por contaminación del aire y estrés, disminución de la productividad económica por mal uso del tiempo, etc.
7. En las zonas comerciales del centro y norte de la ciudad se aprecian severos procesos de deforestación que afectan el microclima, factor que contribuye a elevar significativamente la temperatura en estos sectores urbanos.

8. La ciudadanía carece de una adecuada educación en lo que respecta al medio ambiente y a la necesidad de preservarlo para el normal transcurrir de la vida en comunidad y armonía con el medio natural.
9. El vertimiento de residuos sólidos en el río y los caños del mercado generan problemas ambientales que requieren atención y solución inmediata.
10. Persisten problemas ambientales en zonas de cauces de arroyo por el vertimiento de toda clase de basuras, factor que propicia enfermedades en la población infantil.
11. No existe en la ciudad el servicio de dotación de baños públicos.
12. En muchos sectores de la ciudad es precaria la recolección de basuras y el vertimiento incontrolado de agua sobre las vías afecta, deteriora el paisaje y mantiene una imagen local de permanente suciedad.
13. Propagación de enfermedades como resultado de los procesos condicionantes de la expansión urbana de Barranquilla, dentro de las que se destacan las enfermedades crónicas como: cardiovasculares, bronquitis, enfisema y asma, tumores malignos; enfermedades infecciosas: respiratoria aguda, zoonóticas (brucelosis, leishmaniasis, la rabia, toxoplasmosis); enfermedades congénitas: mutaciones de genes o anomalías de los cromosomas derivados de compuestos órgano mercuriales, compuestos organoclorados y desfoliantes químicos; enfermedades relacionadas con el agua: amebiasis, disentería bacilar, enteritis campilobacteriana, cólera, enfermedades diarreicas, diarrea por *Escherichia coli*; enfermedades por virus: Hepatitis A, diarreas virales, giardiasis, salmonelosis, fiebre tifoidea; enfermedades relacionadas con la higiene: enfermedades de la piel, entericas, enfermedades transmitidas por piojos como el tifus epidémico; enfermedades ocasionadas por vectores mosquito: fiebre amarilla, dengue y dengue hemorrágico y malaria.

En síntesis, los pobladores de la ciudad han generado intervenciones (antrópicas) en sus diferentes ecosistemas (Ribera del río Magdalena, Ciénaga de Mallorquín, Sistema de Caños del Mercado, Sistemas hidrográfico occidente, suroccidente y oriente – estos últimos correspondientes a sectores urbanizados -), cuyas características principales se resumen en los siguientes cuadros.

ECOSISTEMAS AMBIENTALES ÁREA DEL DISTRITO DE BARRANQUILLA

COMPONENTE	DENOMINACIÓN	CARACTERÍSTICAS DE USO
Ecosistemas estratégicos en el Área del Distrito de Barranquilla	Río Magdalena	Usos urbanos Diversificados e intensivos, especialmente industriales. Uso poco articulado a la malla urbana de Barranquilla desde el punto de vista recreativo, cultural, paisajístico, educativo. Inestabilidad de laderas por la dinámica hidráulica del río. Irracionalidad en el uso de los suelos. Desprotección de la ribera occidental en los términos previstos en el literal “d” del Artículo 83 del Decreto 2811 de 1974 (Código de Recursos Naturales). Alta sedimentación Alta concentración de desechos sólidos Contaminación atmosférica
	Ciénaga de Mallorca	Uso urbano y extractivo en sus alrededores. Paisajísticamente sub-valorada. Afectación de la reserva pesquera Sedimentación Pérdida de profundidad Inestabilidad de la barra separadora del mar. Dificultades para el intercambio de aguas con el río Magdalena
	Caños del Mercado	Uso urbano comercial intensivo. Vertimiento de desechos y residuos sólidos Afectación paisajística Deterioro ambiental severo

	Cuenca hidrográfica del sur – occidente (sistema de arroyos que vierten hacia el norte).	Uso urbano residencial intensivo Proceso de ocupación de las cuencas con ausencia de planificación Vertimiento de desechos sólidos Intervenciones en los cauces que ocasionan represamientos y consecuentemente inundaciones
	Cuenca hidrográfica del occidente (Arroyo Grande – León y afluentes)	Zona Rural del Distrito Quemas, deforestación.
	Vertiente oriental de Barranquilla (sistema de arroyos urbanos)	Zona altamente urbanizada del Distrito que ocasiona: Parálisis transitoria de la ciudad en períodos de lluvias intensas Vertimiento de basuras Daños materiales a las edificaciones Situaciones de riesgo para la población Inundaciones sectoriales

Frente a estas características ambientales, el estudio del DADIMA¹⁶ reconoce la existencia de una problemática ambiental urbana y metropolitana, de índole y características distintas a los problemas ambientales derivados del deterioro y afectación directa de los recursos naturales. Esta problemática no sólo es la resultante de procesos de afectación de áreas naturales o la consecuencia del efecto producido por fuentes de riesgo y contaminación (de suelo, agua y aire); aquella reúne los problemas derivados de las formas de uso y manejo del espacio público, de la ausencia de espacios para la convivencia y la sociabilidad que se relacionan con las condiciones urbanas existentes para la habitabilidad; con los mecanismos, procesos y productos utilizados para la satisfacción de las necesidades de la población.

Lo ambiental se encuentra en el espacio de relación de los sistemas naturales y sociocultural y expresa las manifestaciones de una concepción instrumentalizada de la naturaleza. “La ciudades por lo demás, el lugar para vivir en sociedad, lo cual nos plantea un diálogo como ejercicio de reflexión sobre su acontecer histórico y nos propone la aplicación de una filosofía política que ofrezca rumbos éticos y propositivos a la ciudad y al conjunto de la sociedad”¹⁷

Bajo ésta concepción de la ciudad como una obra cultural en permanente construcción, el planteamiento básico que se requiere resaltar se refiere a “la condición humana de la ciudad”, la cual está mediada por las posibilidad de habitabilidad y de mejoramiento de la calidad de vida de la población.

La Calidad de Vida, dependerá de las posibilidades que tengan las personas de satisfacer adecuadamente sus necesidades humanas fundamentales, (referidas a las necesidades del ser, el tener y el hacer)¹⁸, por lo tanto, su significado está en relación con el sistema total de la vida que soporta el planeta y ha permitido la existencia humana.

Según el modelo de la Cepal para América Latina, sobre sustentabilidad del desarrollo, la calidad de vida es un concepto integrador que reúne diversos significados los cuales se interceptan y relacionan mutuamente, configurándose en indicadores de bienestar humano. Así tenemos:

- *El Nivel de Vida, está referido a los índices de ingreso y de productividad de un país, a las condiciones materiales de la población.*

¹⁶ DADIMA, Op cit. Pág. 26 - 29

¹⁷ Cita del texto referida a Giraldo F., Viviescas F., “Pensar la Ciudad”. Santafé de Bogotá, 1996.

¹⁸ Cita del texto referida a Max Neef M, “El Desarrollo a Escala humana”. Santiago de Chile, 1986.

- *Las Condiciones de Vida, se refieren a la satisfacción adecuada de los servicios públicos de una población, a las posibilidades reales de participar y de tomar parte en las decisiones que tienen que ver con su vida y su futuro.*

- *El Medio de Vida, relaciona la calidad ambiental del medio en que está inserta una población, la conservación de áreas naturales para el conocimiento y disfrute de la población.*

El esquema planteado de calidad de vida ofrece, a su vez, una correspondencia de significados de la siguiente manera:

1. *Nivel de vida con crecimiento económico;*
2. *Condiciones de vida con equidad social;*
3. *Medio de vida con sustentabilidad ambiental.*

Bajo éste enfoque, la calidad de vida es la expresión del desarrollo ambiental o desarrollo sustentable, el cual se plantea la necesidad de conciliar, relaciones de sostenibilidad y aprovechamiento de los recursos del medio natural, con relaciones de participación y oportunidad ciudadana en los procesos de producción y distribución, y en los diferentes espacios de decisión sobre el desarrollo¹⁹.

Los procesos de planificación y gestión del desarrollo comunal, distrital y metropolitano, en la perspectiva de construir un desarrollo ambiental, están enmarcados en dos grandes enfoques: las relaciones de equidad entre los seres humanos y las relaciones de sostenibilidad con el medio ambiente.

Es importante entonces considerar varios aspectos como orientación del “desarrollo ambiental”, en el ámbito Distrital y el área metropolitana de Barranquilla:

- *La atención del conjunto de las necesidades humanas debe estar en primer lugar, comprendidos los satisfactores de estas necesidades entre ellos la alimentación, la vivienda, la educación, la salud, el transporte, la recreación y todos los demás.*

- *Los intereses locales de cada población en el área Metropolitana, a corto, mediano y largo plazo, deben ser la premisa básica de todo desarrollo.*

¹⁹ Cita del texto referida a Teorías del Desarrollo con Énfasis en la Autogestión, Gonzalez Carlos A., Editorial UNISUR, Santafé de Bogotá, Noviembre de 1995.

- *La organización social y la tecnología deben ser orientadas a crear condiciones de desarrollo económico, conservando la base natural que contenga el municipio.*

La participación ciudadana y la comunidad en general, deben garantizarse en la toma de decisiones sobre su propio desarrollo.

El fortalecimiento del gobierno y las instituciones locales, tanto político, como institucional y financieramente, es imperativo para que se puedan asumir las nuevas tareas del desarrollo y la protección del medio ambiente.

2

DESARROLLO URBANO

2.1 Una perspectiva histórica

Uno de los aspectos importantes a considerar dentro del Plan de Ordenamiento Territorial es el concerniente al desarrollo físico de la Ciudad, determinante de la forma como ésta ha definido su localización, los parámetros esenciales de su crecimiento urbano y la trama urbana resultante, que es nuestro objeto de trabajo.

No existe duda acerca de que el poblado de Barranquilla, en las Barrancas denominadas de San Nicolás, inició su desarrollo a orillas del llamado Caño de las Compañías, en una zona anegadiza, con casas de bahareque y techo de paja y enea²⁰; según algunos autores, la ciudad no presentaba un aspecto lleno o compacto en el uso de sus manzanas, con viviendas u otro tipo de construcciones, pues gran número de cuadras, estaban vacías o apenas ocupadas²¹.

Los fundamentos del desarrollo comercial se presentan a través de la actividad fluvial que desde el Puerto de la Hacienda San Nicolás comenzó a realizarse. La apertura del Canal del Dique en 1650, dio aún más auge al papel que jugaba esta Hacienda, embrión de la actual Barranquilla²². En los archivos históricos de 1981, citados por José Agustín Blanco, ya no hablan de la Hacienda San Nicolás, sino del sitio San Nicolás de Tolentino.

Para 1710, Barranquilla suplanta a Malamboviejo como centro de transporte portuario, desarrollando un activo comercio con Ciénaga, Tenerife y Mompox.

Ya en 1777, Barranquilla contaba con 2.600 habitantes, año en el cual se efectúa un censo o padrón en el Virreinato, que ha sido conservado y que nos facilita el

²⁰ BLANCO B., José Agustín. El Norte de Tierradentro y los Orígenes de Barranquilla. Banco de la República. Bogotá, 1987. Págs. 27 y ss.

²¹ NICHOLS, Theodoro. El Surgimiento de Barranquilla en el Caribe Colombiano. Selección de Textos Históricos. Ediciones Uninorte, Barranquilla. 1988. Pág. 200.

²² BLANCO B., José Agustín. Atlántico y Barranquilla en la Época de la Colonial. Ediciones Gobernación del Atlántico. Barranquilla, 1994. Pág. 112.

análisis del desarrollo de nuestra urbe; en este censo se identifica a Barranquilla como: *sitio y feligresía de San Nicolás de Barranquilla, situación (sic) a orillas del Río Magdalena, 30 leguas distantes de la Capital Cartagena*. Laboraban aquí, 15 mercaderes y/o traficantes, 28 navegantes y bogas, 49 artesanos de distintos oficios en el que predominaban los zapateros (24) y carpinteros (15), lo cual nos muestra el tipo de labores que predominaban en la incipiente ciudad. Las operaciones comerciales eran muy activas, siendo ejercidas por: 12 traficantes y 3 mercaderes (comerciantes minoristas). Otro aspecto que atestigua la vocación de la ciudad, en estos primeros años formativos, es la existencia de prestamistas (negociantes con dinero a interés). El contrabando, por otra parte, no era ajeno a Barranquilla, así lo demuestra José Agustín Blanco, citando documentos de la época en los que se señala el interés de la Administración por reprimir esta actividad ilícita, sin embargo, pese a no estar documentado por razones obvias y no contar con datos estadísticos, puede señalarse que este hecho fue significativo en el área del desarrollo comercial. Desde el punto de vista urbanístico, la ciudad se desarrolla a partir de la zona aledaña al Caño de las Compañías, en el área comprendida entre la carrera 46 y la Plaza de San Nicolás. Hallazgos arqueológicos efectuados por el Ingeniero Luis Armentanos señalan que desde la época prehispánica, este sitio, por su privilegiada posición, era el escogido por comunidades indígenas para su asentamiento. Esta hipótesis se apoya en el testimonio de historiadores como Antonio Ibot León, en su Historia del Río Magdalena, quien resalta el papel de las Barrancas en las orillas de los caños, las cuales eran lugares de embarque y desembarque de mercancías camino a Cartagena, es decir, básicamente servían como atracaderos de canoas con depósitos para mercancías²³.

La hipótesis se sustenta en que, debido a la cercanía que tiene Barranquilla con relación a la desembocadura del Río Magdalena, era necesario fundar aquí otro punto de atraque de embarcaciones diferente a la más importante y citada por todos los cronistas como es la Barranca de Malamboviejo. Néstor Madrid Malo cita al jesuita italiano Felipe Gilit, quien en su ensayo de Historia americana dice, al enunciar las poblaciones del patio de Tierradentro, lo siguiente: *La*

²³ VERGARA, José Ramón y BAENA, Fernando. Barranquilla, su pasado y su presente. Taller Tipográfico del Banco Dugand. Barranquilla, 1922. Pág. 16.

*Barranquilla que creo la llaman así para distinguirla de la Barranca (Malambo) se encuentra a cuatro leguas del mar y dicen que tiene más de mil almas²⁴. Sobre este particular, considerada acertadamente, por ir en la misma dirección, la posición de Miguel Camacho Sánchez, quien sostiene: *Quede bien claro que no se llama jamás “Barranca de San Nicolás” y que no tuvo raíces pastoriles, porque los ganaderos y agricultores no precisan de poblados, sino de eras y potreros. La villa tuvo su núcleo original en un lugar de embarque y tráfico comercial, porque quienes almacenan, custodian y trafican con bienes posibles de comercio, si necesitan de un recinto urbano²⁵. Con todos estos argumentos queda resuelta la vocación portuaria y comercial de la ciudad, estableciéndose así desde los momentos mismos de su poblamiento original²⁶.**

Sobre el sitio de Barranquilla, reseñado en el citado censo de 1777, Madrid Malo manifiesta una evocación de lo que podría haber sido urbanísticamente la ciudad: *Como el número total de almas era de 2.653 y las casas eran 389, se tiene que el término medio de personas por casa es de 6.5. Por otra parte, estimado que cada manzana tuviera unas 25 casas se tendría que quizá aquel pequeño “sitio” podría contar con unas 21 manzanas, que ocuparían, sin incluir calles y plazas, más o menos igual número de hectáreas. Como quien dice, tres calles de siete cuadras de largo por tres de ancho o cuatro calles de cinco cuadras de largo por cuatro de ancho²⁷.*

De la época de la Independencia es poca la información de tipo urbanístico que existe sobre la ciudad, o de otro tipo, de la cual se pudiese inferir alguna clase de desarrollo urbano, pues está demostrado que su papel no fue de primer orden para ese período, dependiendo política y administrativamente de Cartagena (Bolívar).

Pero, ya en 1823, por Barranquilla pasaban los productos de exportación de la época, tales como el algodón y los tintes, y las mercancías de importación como textiles y maquinarias, y donde los champanes cargaban los productos que iban hacia el interior y descargaban las exportaciones²⁸.

²⁴ NICHOLS, Theodoro. Op cit., Pág. 201.

²⁵ RODRÍGUEZ B., Manuel y RESTREPO, Jorge. Los Empresarios Extranjeros en Barranquilla. 1820-1900 en el Caribe Colombiano. Selección de Textos Históricos. Ediciones Uninorte. Barranquilla, 1998. Pág. 139.

²⁶ BLANCO B., José Agustín. Op cit. Pág. 113.

²⁷ MADRID MALO, Néstor. Barranquilla. El Alba de una Ciudad. Editorial Kelly. Bogotá, 1986. Pág. 14

²⁸ MADRID MALO, Néstor. Op cit. Pág. 16.

Por las dificultades de calado en el Río, Sabanilla fue utilizado como puerto satélite, aún cuando algunos autores hablan de que Barranquilla y Sabanilla podrían haber sido una sola colonización²⁹, lo que refuerza nuestra posición sobre el poblamiento inicial.

Los estudios efectuados sobre la ciudad y en las indagaciones realizadas para estos mismos, tomadas de relatos de viajeros, informes oficiales de cónsules y los estudios efectuados sobre la ciudad y en las indagaciones realizadas para estos mismos, tomadas de relatos de viajeros, informes oficiales de cónsules y agentes viajeros concuerdan en resaltar el papel de ciudad comercial y portuaria. Eduardo Posada Carbó cita a Eliseo Reclus, quien dijo de Barranquilla ser la *verdadera capital comercial del Estado de Bolívar*³⁰, y el mismo Reclus, en su recuento del viaje realizado a la Sierra Nevada de Santa Marta, el cual dio lugar a una publicación en París en 1861, señala: *Barranquilla puede decirse que sólo data de ayer; su progreso sin embargo es comparable por su rapidez al de una ciudad de los Estados Unidos; no se ve más que andamios, ladrillo y argamaza.*

Las llamadas “reformas de medio siglo” acabaron en el país con las trabas económicas heredadas de la ominosa época colonial, que no habían podido ser erradicadas por los diversos gobiernos republicanos, y eran un obstáculo para las posibilidades de desarrollo comercial. Estas medidas favorecieron el libremercado, siendo muy importantes para el despegue de la ciudad por cuanto se favoreció su vocación comercial ante las innegables ventajas comparativas que presentaba frente a otros puertos del país.

En 1857, Barranquilla es declarada ciudad, y poco a poco va apoderándose del papel comercial que tenía Cartagena. Por efecto de la aplicación del vapor a la navegación y el desarrollo de ésta en el Río Magdalena más su favorable localización en la desembocadura, se establece aquí el centro de operaciones de la primera empresa de navegación creada en la era republicana, y un aserradero a vapor, que también fue el primero en el país; luego de la construcción y puesta

²⁹ CAMACHO S., Miguel. De la Barranca de San Nicolás al Puerto de Barranquilla. Boletín Historial de la Academia de Historia de Cartagena. 1989. No. 153., Pág. 10.

³⁰ POSADA C., Eduardo. Una invitación a la Historia de Barranquilla. CEREC – Cámara de Comercio. Barranquilla, 1987. Pág. 14.

en marcha del ferrocarril que unía a Barranquilla con Puerto Colombia, la ciudad se consolida como primer centro comercial del país.

El desarrollo del núcleo urbano de Barranquilla no halló barreras en la topografía del suelo para su expansión, debido a la llanura arcillosa constituida por terrenos de escasa pendiente donde está ubicada, lo que le permitió extenderse por ella a partir de las márgenes del sistema de caños que la comunican con el Río.

Luego de la inauguración del ferrocarril de Barranquilla a Puerto Colombia, esta ciudad pasó a dominar plenamente el comercio con el exterior del país, al relegar definitivamente a Santa Marta; lo cual originó que la Aduana, que estaba en Sabanilla, fuese trasladada a Salgar y posteriormente a Barranquilla.

Elías P. Pellet, ciudadano norteamericano residente en Barranquilla, propietario de una de las imprentas de esta ciudad y editor de un periódico en inglés (factor que fortalece aún más la hipótesis del protagónico papel de los extranjeros en el desarrollo espectacular de esta ciudad), elabora un recuento de su estadía en la ciudad desde 1886 hasta 1892. Ésta es la fisonomía urbana que observó: *hemos visto desaparecer en calles enteras, que eran antes casas pajizas reemplazadas por edificios sólidos de ladrillo... Creemos igualmente que ninguna ciudad de Sud-América, haya tenido un progreso tan señalado*³¹. Pellet encontró mejora en la navegación a través del Río gracias al dragado de éste, a la reglamentación del tráfico de vapores, a la mejora en el servicio de correos (la agencia postal pasó de estar ubicada en una humilde choza pajiza a un moderno y cómodo local), pero la mejor ventaja que encuentra el autor es el Acueducto, pues antes de su construcción en 1880 el abastecimiento de agua se hacía a través de burros, y el agua, no de muy buena calidad, se vendía por las calles; cuenta, además, la existencia de lo que él denomina *un soberbio mercado*, una fábrica de hielo a vapor (establecida en 1884), un Hospital de Caridad público, igualmente ya se había fundado el Cementerio Universal, la ciudad contaba con telégrafo, teléfono y alumbrado eléctrico, fuentes de soda, teatros (el Emiliano fue construido por el sistema de

³¹ PELLET P., Elías. Cosas que hemos visto en Barranquilla ó el Panorama de un cuarto de siglo. Imprenta Americana. Barranquilla, 1982. Págs. 3 y 4.

suscripción), y clubes (Club Barranquilla, por ejemplo), entre otros. El panorama que presenta Pellet, y que más adelante se verá más detallado de la mano de otros observadores locales, es realmente promisorio, y demuestra la pujanza de esta urbe.

A partir de este momento se mejora notoriamente la información sobre la urbe, ya existen imprentas, periódicos y una serie de escritores locales que han dejado semblanzas extensas sobre su situación en todos los órdenes; algunos con un gran nivel de minuciosidad, lo cual ha permitido acercarse más a una imagen de la que ocurría en la Barranquilla del siglo pasado e inicios del siglo XX.

En 1896, Eusebio Grau elabora un documento valioso que da una idea clara y precisa de la ciudad: *es el puerto principal del Río Magdalena y por consiguiente la estación obligada de los vapores que surcan este río. En la ciudad existen valiosos edificios, talleres, muelles, etc., que son indispensables para el servicio fluvial. Barranquilla es al mismo tiempo puerto de mar, pues está unida a éste (Puerto Colombia) por una línea férrea³²; como puede verse, éste es el aspecto que el historiador encuentra destacable de la ciudad, para poder explicar el progreso que encuentra en ella.*

Calcula Grau el área de Barranquilla en una y tres cuartos de millas cuadradas y presenta la siguiente descripción de ella: *Está subdividida por 30 grandes calles y 24 callejones (calles en general un poco más angostas que las primeras) formando aproximadamente trescientas dieciocho manzanas de varias dimensiones, pues las hay de mucho más de ochenta metros y otras mucho menores, en las cuales hay edificadas 4.120 casas. Su población se estima en 40.000 ó 45.000 habitantes³³.*

Enfatiza Grau la significativa presencia de los extranjeros en Barranquilla y su gran aporte al desarrollo de la ciudad, lo mismo que la presencia de familias notables procedentes de Santa Marta y Cartagena.

Una de las propuestas que hace Grau en su libro es la necesidad de arreglar calles y andenes y acometer la nomenclatura de calles y callejones (carreras) y la numeración de las casas, para una mejor orientación e identificación, lo cual muestra que el crecimiento sostenido de la ciudad, hacía necesario adoptar formas más modernas para la circulación dentro de ella,

³² GRAU, Eusebio. La Ciudad de Barranquilla en 1896. Imprenta de la Luz. Bogotá, 1896. Pág. 4.

³³ Ibid, pág. 6.

al superar las condiciones de simple villorrio, donde todo mundo se conoce y sabe dónde viven los demás.

Existía ya el Mercado Público (que tanto admiró Pellet) con una superficie de 4.640 metros cuadrados de construcción, dividido en galerías y espaciosos patios, situado en la orilla del caño que pone la ciudad en comunicación con el Río Magdalena, lo cual era de imperiosa necesidad, pues aquí vienen por agua casi todos los artículos que se expenden³⁴. Este edificio fue ejecutado por concesión otorgada en esa época al señor Esteban Márquez.

Grau destaca que las familias más pudientes se dan cuenta de que deben alejarse del centro y comienzan a construir en lo que él denomina en ese momento zonas altas de la ciudad, las cuales, de acuerdo con los planos, no sobrepasarían la actual zona del barrio El Prado en su parte baja; se construyen viviendas que reciben el nombre de quintas; habla también de que la ciudad cuenta con un moderno acueducto, con alumbrado eléctrico público incandescente, del cual carecía incluso la capital de la República, y pertenecía a una sociedad anónima; presenta una descripción interesante del tranvía de la cual se extraen apartes que merecen ser destacadas en el estudio: tiene dos líneas con rieles de 35 libras de peso por yarda para la prestación del servicio de tranvía, la primera línea llamada “San Blas” conectaba la zona de la Aduana con la plaza del Mercado, atravesando por la actual calle San Blas, donde se hallaba la mayoría de los principales hoteles de Barranquilla en la época, realizando un recorrido de 15 cuadras; la segunda línea llamada “La Floresta” recorría 27 cuadras desde la parte alta de la ciudad pasando por las quintas, tomaba la plaza de San Nicolás y llegaba a una cuadra del mercado, siendo utilizado por unos 1.300 ó 1.500 pasajeros diariamente y el equipo de trabajo estaba constituido por 6 carros para 12 pasajeros cada uno, contando con 42 magníficas mulas; funcionaba igualmente el ferrocarril de Bolívar, que conectaba a la ciudad con Puerto Colombia, saliendo de la Estación Montoya; laboraban dos compañías de transporte dedicadas a la navegación a vapor: la Compañía Colombiana de Transportes con unos 25 botes y con 7 buques la Compañía de Navegación del Dique. Existía, como se ha mencionado con anterioridad, una fábrica de hielo, 2 fábricas de tela, 14 fábricas de ladrillo, 12 establecimientos dedicados a producción de cal, 9 fábricas artesanales de calzado, cuatro fábricas de jabón, 6 sastrerías, 3 curtiembres, 2 talleres con hornos de fundición dedicados a la reparación de vapores y locomotoras, había en uso 300 teléfonos y una oficina de telégrafos, se habían radicado 24 abogados y 17 médicos, estaban establecidas 12 farmacias o boticas, 17 consulados, 5 aseguradores y transitaban 65 coches públicos y 30 particulares.

Se encuentran desde este momento herramientas auxiliares que permiten acercarse al estudio del Desarrollo Urbano de la ciudad, contando para ello con planos elaborados por

³⁴ Ibid, pág. 35

personajes de la ciudad; es así como puede conocerse un plano levantado en 1897 por Cayetano Moreno y David Granados (Ver Plano No. 3) en donde se observa la misma ciudad de que hablan Grau y Pellet, una ciudad que comenzaba a expandirse a partir de su núcleo básico a orillas de los caños hacia el occidente. En este punto es preciso señalar un aspecto de singular importancia histórica sobre la base de lo que se investiga y observa en los planos, pues el desarrollo real de la ciudad que se presenta gracias a su localización a orillas del Río Grande de la Magdalena se manifiesta, en una primera fase, y desde el punto de vista físico, sobre los caños y no sobre aquél, y es a través de ellos que la ciudad logra comunicarse con el río. Este hecho es de gran importancia, pues permite sacar algunas conclusiones, siendo la más destacada la inexistencia en la ciudad de una cultura urbana hacia y de frente al río, por el contrario, pese al carácter de ciudad portuaria, no es éste un elemento de peso dentro de la idiosincrasia local, lo que ha conducido al abandono de nuestra relación directa con el río y al posterior abandono de nuestra conexión urbana y cultural con los caños.

De 1905 data otro plano interesante (No. 4), en el cual se aprecia cómo la ciudad establece sus límites hacia el barrio Abajo, la carrera 30, el caño del Mercado y el Cementerio Universal (calle 50), constituyendo más o menos el perímetro de la ciudad, es decir, las zonas altas de que habla Grau debían estar en los límites de Murillo y la sede antigua de la Universidad del Atlántico (carrera 43 entre calles 50 y 51). Ésta era la ciudad cruzada por dos líneas de tranvías, la cual seguía estando exclusivamente a orillas del caño; como se observa, no se ha producido ningún desarrollo en la amplia zona comprendida entre estos y la orilla occidental del Río Magdalena, encontrándose totalmente vacía, lo cual refleja la hipótesis de este equipo de trabajo en cuanto a la conexión Barranquilla – Caño – Río.

Plano No. 3

Plano No. 4

En 1905, la ciudad contaba con 40.115 habitantes. Desde la época comenzaron a presentarse pequeños desarrollos industriales: *en 1906 una compañía europea producía ladrillos de arena y cal con maquinaria alemana; en la misma época había fabricantes de anzuelos y de tejidos de algodón, de harina, maderas, calzados, velas, jabones, agua mineral, cerveza y hielo*³⁵, la ciudad seguía teniendo una vocación comercial pese a que ofrecía pocos atractivos turísticos a los visitantes: los hoteles no eran de buena calidad y las calles estaban en mal estado.

El proceso de desarrollo industrial comenzó en el país por la industria textil. José Antonio Ocampo y Santiago Montenegro³⁶, lo mismo que Luis Ospina Vásquez, destacan que en 1910, al mismo momento que en Antioquia y Santander, se fundaba en Barranquilla la Fábrica de Tejidos Obregón, iniciándose así una importante función industrial que cumpliría Barranquilla desde 1905, que la impulsaría a crecer demográfica y urbanísticamente.

Véanse los cambios urbanísticos que se produjeron en Barranquilla guiados por la mano maestra de Theodoro Nichols³⁷: Barranquilla en 1905, según el censo de ese año contaba con 40.115 habitantes, era una ciudad que gravitaba entre su función portuaria y fluvial, posibilitándola para lanzarla al proceso de modernización.

En esta primera década del siglo XX se funda la compañía encargada de realizar la apertura de Bocas de Ceniza y la construcción de un puerto marítimo para acabar con la dependencia de Puerto Colombia.

En la segunda década del siglo que avanzaba, la ciudad tiene un gran desarrollo pues aparecen nuevas fábricas: de cigarrillos, baúles, hilo y telas de algodón. En 1912 Barranquilla llegó a contar con 48.907 habitantes, y sólo 6 años después contenía 64.543. Para este período surge un acontecimiento importante, el cual constituye un hito en el desarrollo urbano de Barranquilla y es que a partir de

³⁵ NICHOLS, Theodore. Tres Puertos de Colombia. Bogotá, Banco Popular. 1973. Pág. 262.

³⁶ OCAMPO, José A. y MONTENEGRO, Santiago. Crisis Mundial, Protección e Industrialización. Editorial CEREC, 1973. Pág. 144.

³⁷ NICHOLS, Theodore. Op cit. Págs. 261 – 263.

1918 comenzó a germinar la idea de *construir un barrio de residencias escogidas, con amplios jardines y comodidades modernas*³⁸.

El 12 de marzo de 1920 se constituía formalmente la Urbanizadora El Prado, la cual presentó al Honorable Concejo Municipal, como lo recuerdan muy bien Karl Calvin Parrish y Manuel De la Rosa, *todos sus planos y especificaciones, y además como una patente demostración, la primera cuadra de la proyectada urbanización, debidamente pavimentada con cunetas y andenes, tal como debería quedar el resto del proyecto*³⁹, lo que muestra cómo para los sectores más adinerados de la ciudad, el centro de ésta y lo que se denominaban zonas altas, debían ser reemplazadas, el acierto de Parrish o, mejor, su gran capacidad de prospección estuvo en saber ubicar un sitio que consideró ideal para desarrollar urbanísticamente la ciudad, con todos los elementos avanzados de la época, dado que sus destinatarios eran sectores económicamente poderosos que podían sufragar los costos de este nuevo proceso de urbanización inducido en la ciudad. El proyecto implicaba mejoras en los servicios públicos, por lo que la ampliación del acueducto constituyó uno de los aspectos más urgentes a resolver en la ciudad, es entonces cuando se comienza a gestionar el primer empréstito para esta tarea, apareciendo la Central Trust Company, quienes lo realizan y fundan lo que son las fenecidas Empresas Públicas Municipales de Barranquilla.

Se establece, apoyado en el grupo que gerenciaba la Urbanizadora El Prado, y una compañía constructora, la General Construction Company, lo cual indica las necesidades constructoras que la nueva realidad de la ciudad imponía.

El barrio El Prado surge como determinante para la localización de los estratos socio-económicos altos, pues a partir de allí comienza, hacia el norte, el desarrollo de barrios de características afines; por otro lado, en los restantes sectores de la ciudad, el proceso de urbanización, como lo reseña Sergio Paolo Solano, en *La Modernización de Barranquilla, 1905 – 1930, la actividad económica empresarial por lo general sólo se realizaba a través de la venta de solares y delimitación de los espacios comunes, pero sin incluir los servicios públicos; era tal el desorden que una*

³⁸ PARRISH, Karl Calvin y DE LA ROSA, Manuel. 60 años de Parrish vinculado al progreso de Barranquilla. EL HERALDO, 1980. Pag. 10C.

³⁹ PARRISH, Karl Calvin. Op cit. Pág. 10C

*publicación de la época se quejaba: con excepción de El Prado y Las Delicias, en donde los señores Salzedo están preocupados bastante en dirigir debidamente la urbanización, en otros barrios todo es irregular y abandono por parte de los propietarios quienes únicamente se han detenido a cobrar el valor de los solares vendidos, sin pensar en más nada que pueda favorecer a los compradores de terreno*⁴⁰. Grandes núcleos de población de zonas cercanas, por diversas calamidades, comienzan a emigrar a Barranquilla y fundan barrios de invasión que poco a poco fueron legalizándose. El barrio Montecristo, por citar sólo un ejemplo, surgió a partir de la ocupación desordenada de tierras no urbanizadas por damnificados de pueblos ribereños del Magdalena quienes por fuerza de las circunstancias requerían de algún tipo de alojamiento; sin embargo, hoy día ya no puede considerársele como tugurial, ante el mejoramiento de la vivienda y el entorno. Por lo general los barrios tuguriales se localizaron hacia el sur de la ciudad, ratificándose la hipótesis del papel de dique de contención que jugó el barrio El Prado por su localización. El autor antes citado nos dice que existía: *una combinación de urbanización empresarial e invasiones por parte de los destechados, lo cual comenzó a otorgarle a la ciudad una especie de doble carácter, pues al lado de la ciudad moderna que surgía al noroccidente (Prado, Boston, Bellavista, Recreo, Las Delicias, etc.), también existía otra con elementos de la tradición urbana del agro costeño, con sus connotaciones de “enea, madera, barro”, la que también reflejaba la supervivencia del siglo XIX.*

El crecimiento del número de viviendas fue importante de 1896 a 1927, cuando se pasó de 4.120 a 13.897 casas, y el perímetro urbano también cambió sensiblemente, pasando de 50 hectáreas en 1891 a 590 en los años veinte del presente siglo. Para 1928, la población ya se había duplicado, contando la ciudad con 140.000 habitantes.

En 1929, el perímetro urbano contaba con una buena cobertura en materia de electrificación y se podía ir por una regular carretera a Cartagena; además, el parque automotor era el siguiente: 1.691 automóviles, 344 camiones y 118 buses y el Distrito Central estaba pavimentado.

En estos importantes momentos de industrialización del país, comienza a perfilarse un proceso de urbanización que definió niveles de primacía urbana para Colombia, apoyado en cuatro grandes ciudades: Bogotá, Medellín y Cali

⁴⁰ SOLANO, Sergio Paolo. La Modernización de Barranquilla: 1905 – 1930, en Historia General de Barranquilla. TOMO I. Academia de Historia de Barranquilla. Barranquilla. Pág. 93.

(Triángulo de Oro) y Barranquilla, el puerto por excelencia, cada una de ellas constituida como epicentro de sus respectivas regiones. Este proceso, sin embargo, fue, al interior de ellas, muy desigual, acusando la coexistencia de dos ciudades: la moderna y la deprimida o tradicional, que en el caso de Barranquilla está representada por los sectores del sur – occidente, donde se manifiesta la ausencia de condiciones urbanas aceptables para el bienestar y calidad de vida de las comunidades allí asentadas. Se impone, por lo tanto, la necesidad de lograr una mayor articulación funcional de este sector con el resto de la ciudad para generar un proceso de cambio urbanístico capaz de generar modificaciones sustanciales en los aspectos urbanísticos y consecuentemente sociales y económicos.

Hacia la década de los 30 y 40 del presente siglo, la ciudad inicia el proceso de ocupación, a partir del núcleo base de crecimiento constituido por el centro de la ciudad, hacia la margen occidental del río Magdalena, con urbanizaciones localizadas hacia el sector de Barranquillita y las zonas adyacentes con actividades portuarias. El Terminal Marítimo y Fluvial constituyó, por lo tanto, un importante polo de desarrollo para la localización de gran cantidad de empresas en sus alrededores, las cuales buscaban ventajas notorias en materia de reducción de costos de transporte. Este importante factor, asociado a los bajos precios de la tierra de los sectores adyacentes al río Magdalena, contribuyeron significativamente a potenciar la localización de industrias sobre lo que con posterioridad se denominó La Vía 40, hoy convertido en el sector industrial, por excelencia, de la ciudad.

Por otro lado, surgen barrios como Las Nieves, Simón Bolívar, La Unión, Montes, que van dando respuesta paulatina a los graves problemas de vivienda que comienza a afrontar la ciudad, dejando atrás a barrios que se hallan ligados a los orígenes de la ciudad, como los barrios Abajo, Rebolo y La Luz, en lo que se refiere al sur de la ciudad y localizados relativamente cerca del Centro, a una distancia temporal no mayor de 15 a 20 minutos; de estratos un poco mayor surgen San José, Cevillar, El Carmen, donde comienza a habitar un sector obrero con cierta capacidad adquisitiva, marcándose así la necesidad de establecer rutas que conecten estos barrios, ya no sólo con el centro de la ciudad,

sino con la zona industrial. Es este el origen de rutas como María Modelo y Caldas Recreo, para citar algunas de las más conocidas y antiguas de ellas.

Pero todo esto se presenta de una manera espontánea, sin planificación; la ciudad comienza a extenderse desde el punto de vista urbanístico, desarrollándose con virulencia el fenómeno de la invasión de predios, motivada no sólo por la necesidad de vivienda, sino, como en ciertos momentos se señaló, por la existencia de “invasores profesionales”, quienes invadían con el propósito de vender más adelante el inmueble y luego volver a invadir, o cuando los mismos dirigentes políticos, en afanes electorales, impulsaban estas invasiones para captar votos. Todo esto no hizo sino sumir a la ciudad, desde el punto de vista urbanístico, en un terrible caos.

La planeación estaba, pues, ausente, en la teoría y en la práctica, de nuestra ciudad. Es sólo hacia fines de 1958, cuando se elabora el primer Plan; es el denominado Plan Regulador, fundamentado en la Ley 88 de 1947, la cual, en su Artículo 7°, definía que todo municipio con más de 200.000 pesos de presupuesto, debía tener un Plan Regulador. Éste se ejecutó en la ciudad, con un horizonte de tiempo de 25 años y fue realmente el orientador, durante largo tiempo, del desarrollo físico de la ciudad, pues una de las características principales en la que más enfatizó el documento fue en la parte territorial, pese a esto, no fue totalmente prospectivo y no contempló con claridad las posibilidades de desarrollo urbano de la ciudad, lo que explica la ausencia de un trazado debidamente organizado de los nuevos sectores urbanos, en particular los ubicados hacia el sur –occidente.

El Plan Regulador se enmarca en los planes típicos de la época, o sea que, desde este punto de vista, la ciudad constituye una de las primeras del país en acercarse a procesos de planeación urbana.

En la práctica, los lineamientos que trazó el Plan Regulador se fueron diluyendo, en tanto que los instrumentos que proponía no fueron implementados en su totalidad. Sólo se implantó la Oficina del Plan Regulador, organismo administrador del Plan, la cual fue transformada en Oficina de Planeación Municipal más adelante, pero con el correr del tiempo fue eliminada como Secretaría de Despacho y, mediante Acuerdo Municipal, convertida en una simple dependencia de la Secretaría de Obras Públicas Municipales, cercenándose su actividad planificadora y quedando relegada a la autorización de alineamientos y expedición de las licencias de construcción. Durante este período la ciudad sigue sumida en el caos urbanístico, no hay control en las edificaciones, ni en las urbanizaciones. No hay respeto a ninguna normatividad.

El Plan Regulador que estableció una clasificación interesante de las vías urbanas de Barranquilla – retomada y mejorada posteriormente por la Misión Japonesa – diseñó un plan de inversiones para la ciudad en el que especificó la necesidad de impulsar políticas de Renovación Urbana en el Distrito Central, proponiendo el caso específico del proyecto urbanístico para el Barrio Abajo, tema recurrente desde ese momento hasta nuestro Plan Territorial.

El Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Barranquilla, más conocido como PIDAMB, continúa cronológicamente al Plan Regulador. En agosto de 1982, la Administración Municipal de entonces recibe este documento, del que casi se ha cumplido el horizonte de tiempo previsto en su formulación.

El PIDAMB se elabora a partir de los parámetros fijados por el Decreto 1306 de 1980, el cual estableció la obligatoriedad de ejecución, para todos los municipios con población superior a 20.000 habitantes, de Planes Integrales de Desarrollo. El mismo plantea nuevos enfoques sobre la lectura que hay que hacer de la ciudad, la cual es vista desde este momento no como una ciudad aislada, sino que es ubicada dentro del CONTEXTO REGIONAL, definiendo su carácter de METRÓPOLI REGIONAL, siendo éste uno de los aportes esenciales del nuevo documento. La población, la economía urbana, la industria (tratada genéricamente), el comercio (al cual se le señalan políticas de

regulación más que de incentivos), la construcción, el empleo urbano, el sector público, el aspecto vial, el medio ambiente, los servicios públicos, también son objeto de análisis. Se retoma el tema de la Renovación Urbana del Distrito Central, el cual trasciende al Barrio Abajo y se extiende al Mercado Público y Barranquillita.

El PIDAMB propuso un conjunto diferenciado de acciones urbanas: redesarrollo, rehabilitación, desarrollo y conservación. Abordó todos los aspectos relacionados con el Desarrollo Urbano de la ciudad, pero no presentó un análisis a fondo del desarrollo económico de Barranquilla que permitiera fijarle derroteros claros que orientaran el desarrollo social y urbanístico de la ciudad, quedando sin respuesta aspectos como la definición de una función o vocación de la ciudad en actividades como el comercio, la industria o los servicios.

Otro aspecto en el que falló el PIDAMB fue en el de su aplicación, pues se presentó un grave error por parte del equipo que adelantó el estudio, consistente en el descuido total de las relaciones con la clase política local, no produciéndose ningún proceso de concertación con el Concejo Municipal, sino sólo al final cuando se requería de su aprobación, lo cual ocurrió con cierta demora. El PIDAMB, pese a todo, ha sido una herramienta real de trabajo para la planificación de la ciudad, porque aún con las limitaciones que se le puedan señalar, el documento presenta un panorama importante para el desarrollo de Barranquilla, sobre todo si se tiene en cuenta que por primera vez el estudio de la ciudad se hace no sólo desde la óptica del municipio, sino como un área Metropolitana, lo que permitió estudiar los problemas generados a partir de las distintas conurbaciones con los otros municipios que la conforman, y presentar una propuesta de desarrollo territorial de alcance metropolitano que incluía a Puerto Colombia, Soledad, Malambo y Galapa, cuyos planteamientos fueron acogidos por el Departamento Nacional de Planeación – DNP, del que inexplicablemente, esta entidad excluye a este último municipio.

Luego de estos planes, continúan los estudios de la llamada Misión Japonesa –JICA -, la cual elabora dos: el Plan Maestro de Transporte para el Area Metropolitana de Barranquilla y el estudio de Factibilidad para el Distrito Central de Barranquilla. Un poco después, por

intermedio la misma Misión, otro equipo de expertos elaboró un detenido estudio sobre el problema de los arroyos en la ciudad. Los dos primeros planes son, tal vez, pese a su carácter sectorial o parcial, los que se sitúan más cerca de nuestra realidad urbana; son los más citados y en cierta forma ejecutados, pero de manera puntual, perdiéndose así el efecto que, desde el punto de vista urbanístico, deberán haber tenido.

No se hará más referencia, en este acápite, a ellos, en tanto son elementos obligados de este estudio y, en diferentes momentos, se tendrá la oportunidad de volver sobre éstos *in extenso*.

2.1.1 Dinámica histórica y Crecimiento Físico.

De la dinámica histórica antes expuesta contrastada con las evidencias cartográficas existentes y conocidas desde el año de 1897 (Plano No. 3), se desprenden algunos aspectos conclusivos referentes a la configuración de la estructura urbana de Barranquilla, como los siguientes:

1° La incidencia e influencia de los caños (particularmente el Caño de las Compañías) y el río como recursos hídricos para las actividades de intercambio comercial determinaron una base urbana configurada por calles y carreras donde las primeras fueron dispuestas, sin lugar a dudas de manera espontánea y natural, siguiendo el curso de los caños, y las segundas de manera perpendicular, estructura territorial que permitió establecer cuadrículas o manzanas regulares, comunes a todas las ciudades. Surgió de esta manera un pequeño núcleo urbano que con el tiempo asume una importante función comercial, hoy convertido en un sector que mantiene la misma vocación, conformando el Centro Histórico de Barranquilla en el Distrito Central.

2° No es posible distinguir, dentro de los rasgos históricos, manifestación de alguna intención de diseño urbano o planificación de la ciudad, por lo que los elementos dinámicos asociados con el desarrollo del comercio y sus demandas

de espacios urbanos para atender los requerimientos de localización marcaron la pauta para el proceso de expansión urbana a partir del núcleo antes señalado.

3° La retícula rectangular resultante dispuesta sobre un terreno sin mayores dificultades topográficas facilitó el posterior proceso de expansión urbana hacia el sur, el oeste y el norte, tendencia que se ha mantenido hasta el presente. La ciudad se expande hacia el este, buscando la orilla occidental del Río, solo a partir de la entrada en funcionamiento del Puerto Marítimo y Fluvial y no se expande hacia la orilla oriental del mismo Río por las dificultades de superación como barrera geográfica.

4° La vocación portuaria ratificada por el significativo movimiento comercial de la ciudad hacia el interior y exterior del país propició el surgimiento de una importante base de industrialización y de servicios que preferenció su ubicación sobre la ribera occidental del río, de tal manera que el resto de la ciudad es separada de este como recurso urbano paisajístico, cultural y recreativo. De allí la expresión “una ciudad de espaldas al Río”. Además, permite señalar que el gran período de desarrollo que la caracterizó y generó el término de “Puerta de Oro de Colombia” (considerado por algunos como un verdadera proyecto de ciudad) no se extendió hacia la construcción de una ciudad con mejores características físicas y espaciales.

5° Los componentes urbanos dispuestos de acuerdo con los diferentes períodos de expansión mostrados en el Plano No. 5, señalan una tendencia de crecimiento inicial radiocéntrica que se modifica ligeramente desde la década de los años cuarenta en el siglo XX, dando lugar a un conjunto urbano resultado de la superposición de “manchas” o “áreas” sucesivas, sin ningún concepto básico de planificación o pretensiones de organización espacial con mayores criterios de armonía ciudad – naturaleza. La poca disposición de áreas verdes, parques, vías con senderos arborizados, escasa ornamentación urbana, ausencia de plazas significativas, encuentran en estas circunstancias las principales causas. En igual forma, el patrón de desarrollo vial acentúa las disfuncionalidades urbanas.

6° La ubicación hacia el noroccidente de la ciudad de urbanizaciones tipo “ciudad jardín” marcó igualmente una importante pauta urbana para la localización de los estratos socioeconómicos altos, siguiendo la ruta hacia el Municipio de Puerto Colombia, y propiciando la ubicación de actividades comerciales de apoyo. De esta forma llegan a concentrarse en este sector la totalidad de las actividades económicas de Barranquilla, como puede observarse en el plano de Usos del Suelo (No. 8).

7° Los sectores medios y populares de la población, excepto los asentamientos urbanos de Las Flores, Siape y La Playa, se ubicaron hacia el sur y sur-centro de la ciudad.

8° Las décadas de los años cuarenta y cincuenta marcan un hito importante en el desarrollo del país, en tanto se inicia el proceso de industrialización (sustitución de importaciones) y la consolidación de un mercado nacional mediante la integración de las diferentes regiones, a través de la construcción de grandes carreteras troncales. Los énfasis puestos en las políticas para el desarrollo industrial, el desestímulo a las actividades del campo y factores políticos que propiciaron la violencia en Colombia, generaron desplazamientos significativos de población del campo a las ciudades, causando un acelerado proceso de expansión de las ciudades que aún se mantiene. Barranquilla no escapó de esta nueva realidad social cuyos resultados, desde el punto de vista urbano, dieron lugar a los asentamientos o barrios de invasión denominados comúnmente “subnormales”, cuyo máximo auge de crecimiento correspondió a las décadas de los años 60 y 70 del siglo XX. Como consecuencia de la no planificación o previsión para la organización territorial de estos nuevos barrios, la ciudad pierde la configuración regular que venía presentando, manifestándose una enorme segmentación social que permitió acuñar el término de “dos ciudades en una”, la ciudad moderna del norte y la tradicional y atrasada del sur. Hoy aún persisten evidencias de dicha segmentación, particularmente en aquellos sectores ubicados hacia el suroccidente.

8° La ausencia teórica y práctica de la planeación en la ciudad se manifestó significativamente hasta fines de la década de los años 50, período en el que se

elabora el primer Plan, denominado Plan Regulador, fundamentado en la Ley 88 de 1947. Luego, al inicio de la década de los años ochenta (20 años después del primer Plan), es elaborado el Plan Integral de Desarrollo en la escala Metropolitana y posteriormente, el Plan Maestro de Transporte, igualmente en la escala metropolitana. Todos ellos han manifestado dificultades de implementación no necesariamente atribuibles a los mismos, sino a la poca disposición administrativa y política para hacerlos efectivos. El tránsito del Plan a los hechos que lo concreten, para beneficio de la ciudad, no ha sido posible a lo largo de la experiencia con que cuenta en materia de planeación, por lo que sigue manteniendo las características aleatorias de su crecimiento físico, haciendo más difíciles los esfuerzos por encauzarlo en ambientes tan competitivos como el actual.

2.2 La Dimensión Cultural de Barranquilla.

El proceso de construcción de la ciudad, que no termina, es el resultado de comportamientos culturales que permiten adaptar un determinado territorio a objetivos sociales y económicos de muy largo plazo, manifestados sobre un espacio en el cual se produce una significativa concentración de personas, de objetos materiales y un denso tejido que progresivamente va expandiéndose y haciendo más complejo. En esta perspectiva, la ciudad constituye, por esencia, un proyecto cultural que se manifiesta *a través del diseño, la configuración, el color, las señales que la hacen diferenciable una de otra, las prácticas que esos espacios suscitan. La arquitectura como hecho cultural, significa la construcción de una espacialidad para su dignificación o trascendencia de la existencia humana*⁴¹.

Bajo tales premisas es necesario también considerar la noción antropológica de cultura como aquella que señala que *es un conjunto de elementos materiales e inmateriales (lengua, ciencias, técnicas, instituciones, normas tradicionales, valores y símbolos, modelos de comportamiento socialmente transmitidos y asimilados, etc.) que caracterizan a un determinado grupo humano en relación a otros*⁴². Vista la comunidad local en esta perspectiva se concluye que la configuración cultural del barranquillero ha sido construida sobre la base de diferentes raíces étnicas y, por consiguiente, culturales, los que han moldeado un habitante abierto, desprevenido, intrascendente con frecuencia, conversador y poco inclinado a la violencia. La mezcla, por lo tanto, de culturas tan diversas como las indígenas, criollas y extranjeras han generado un mestizaje rico en expresiones y manifestaciones “materiales e inmateriales” donde se destacan la tradición oral y

⁴¹ DADIMA, Op cit. Pág. 21.

⁴² Enciclopedia SALVAT Diccionario. Barcelona, Salvat Editores S.A. 1972. TOMO 4, Pág. 940

la vocación conversadora como una de sus principales características⁴³. Este particular y especial comportamiento origina una concepción del mundo y en especial de su entorno social y político como extrovertido, *proyectado hacia fuera, como si quisiera ofrecer pródigamente su intimidad*⁴⁴.

La ciudad del presente mantiene vivas estas expresiones y otras propias de las grandes ciudades como la pintura, la literatura, la música, el baile, generando corrientes estilísticas y de pensamiento propios que, sin lugar a dudas, han contribuido a cimentar los valores culturales locales y aportado elementos significativos al desarrollo cultural de Colombia.

Ya para 1888 se construye el Teatro Emiliano, por haber sido su promotor el ciudadano Emiliano Vengoechea, donde se efectuaban presentaciones de compañías de Teatro, de Opera y Zarzuela, así como otros, no menos importantes, en los inicios del presente siglo; gracias a importantes personajes de la ciudad se fundó el Conservatorio de Música del Atlántico⁴⁵ principio y origen de lo que más tarde fue la Escuela de Música de Bellas Artes, hoy adscrita a la Universidad del Atlántico. Cuenta igualmente con el Teatro Amira de la Rosa, centro cultural por excelencia de la ciudad, así como las Universidades cuentan con infraestructura para diferentes actividades de apoyo al estímulo cultural y las Cajas de Compensación promueven bibliotecas, cinematecas, salas de conferencias y galerías abiertas al público en general.

Pese a este importante conjunto de elementos de infraestructura para el desarrollo y expresiones culturales en la ciudad, muchos sectores carecen de ella, particularmente aquellos ubicados hacia el sur, donde por razones atribuidas a procesos caóticos de ocupación del suelo y la persistente ausencia del Estado, no se han visto favorecidas con instalaciones apropiadas para el estímulo de estos importantes aspectos.

⁴³ FUNDACIÓN SOCIAL. Barranquilla: en busca de una segunda oportunidad sobre la tierra. Octubre de 1998. Pág. 55.

⁴⁴ Ibid, pág. 56.

⁴⁵ DE LA ESPRIELLA, Alfredo. Imagen Temporal de Barranquilla. Rotary Intenational. (Sin fecha).

La expresión cultural que mejor resume el comportamiento del barranquillero se expresa a través de su festival o CARNAVAL, motivo de diversión popular de enorme tradición. Al respecto, Javier Hernandez Garcia⁴⁶ sostiene:

En la historia republicana de la Costa Atlántica, Barranquilla ha sido el centro urbano de más rápido proceso de cruce y consolidación de pueblos, modos de vida, culturas e intereses. A este puerto fluvial y marítimo llegaron grupos de migrantes del interior y del exterior del país para vincularse a su crecimiento comercial e industrial; pero más que nada, se asentaron gentes de todas las subregiones de la Costa Caribe Colombiana, y en medida importante, pobladores de las riberas del río Magdalena, con sus bártulos, sus expectativas de trabajo o sus mercaderías. Y con sus tradiciones.

El Carnaval es, ante todo, una expresión cultural urbana, que tiene en el espacio público el escenario propicio para su expresión. Por supuesto ha evolucionado, pasando por etapas claramente diferenciadas desde el punto de vista social y urbano, las cuales transitan desde los lazos familiares, barriales y comunales hasta llegar a la ciudad, cuyo proceso inevitable de expansión urbana ha contribuido a configurar otras particulares características. Nuevamente Hernandez⁴⁷ expresa:

En un principio y por décadas las comunidades de migrantes mantuvieron cierta cohesión espacial, y persistieron entre ellas vínculos sociales tradicionales como los de la familiaridad, el pasado común y, adicionalmente, el hecho de la vecindad física, a pesar de la progresiva urbanización de la ciudad y de sus pobladores. Ello incide en que la sobrevivencia de los festejos de Carnaval a la usanza y con el sentido rural de “fiesta de pueblo”, llegó a transformarse en festejo de barrio (amigos, conocidos, parientes, generalmente, pero no solamente, de la misma localidad de origen). La organicidad espacial urbana va configurando nuevas unidades sociales de vida, los barrios, que se van a convertir entonces en la nueva unidad de vida del Carnaval: aparece el Carnaval de barrio.

Hoy, el Carnaval se concibe esencialmente como el Carnaval de la Ciudad, en donde la tradición del Carnaval de barrio fue sustituida progresivamente por la paulatina pérdida de cohesión social de sus principales actores y/o la dispersión de sus integrantes, típico del proceso de urbanización. Surge el Carnaval – Empresa, cuyo escenario es la ciudad, lo cual intrínsecamente no es malo, pero cuya principal consecuencia puede ser la pérdida de identidad de las festividades a nivel de las localidades o barrios. Es preciso, entonces, rescatar el Carnaval del barrio como la base del encuentro y expresión comunitarias.

⁴⁶ Guía para leer a Joselito Carnaval. EL HERALDO Dominical. 21 de febrero de 1999. Pág. 8.

⁴⁷ Ibid, pág. 8.

El Carnaval, sin embargo y como hecho urbano, dispone sus espacios para la expresión de grupos folclóricos de otros pueblos vecinos, permitiéndoles manifestarse públicamente y con ello generar circunstancias que mantienen vivos hechos tradicionales que de otra manera resultarían difíciles de conocer por parte de las nuevas generaciones locales.

Finalmente, el CARNAVAL no puede abstraerse a los vientos de cambio impuesto por la vida moderna, por lo que, sin perder su enorme sentido popular, debe pensar en estimular la creación de una red de sitios específicos a través de los cuales la comunidad pueda disponer de espacios permanentes para esta importante manifestación cultural.

En otra esfera del desarrollo cultural, la implantación del Plan de Ordenamiento Territorial debe servir para canalizar, orientar y fortalecer la construcción de una pedagogía urbana, que estimule en el ciudadano no sólo el sentido de participación en las decisiones sobre su propio hábitat, sino el sentido de pertenencia y arraigo a la misma. En esta perspectiva, para el pedagogo Mario Gennari⁴⁸, la ciudad debe servir de escenario para la dignificación del hombre mediante la constitución de un proyecto reeducativo de largo plazo, que debe conducir a una ciudad más “educada”, proceso que, naturalmente, incluye la educación política, entendida en el sentido etimológico de educación para la ciudad y para su mejor gestión.

⁴⁸ GENNARI, Mario. Semántica de la Ciudad y Educación. Pedagogía de la Ciudad. Editorial Helder, S.A., Barcelona. 1998. Pág. 52.

3

ESTRUCTURA URBANA

3.1 Características del actual Patrón de Desarrollo Urbano.

En el Plano No. 5 se destacan las sucesivas etapas o fases de ocupación del territorio distrital generadas a partir de la dinámica del crecimiento histórico de Barranquilla, mostrando un proceso dispuesto en semicírculos que toma como punto de partida el núcleo central de la ciudad, y en donde la disposición geográfica del río Magdalena representa un límite – barrera de mucha consideración para la configuración estructural del patrón actual, tal como se observa en el Plano No. 6.

La expansión semicircular de la ciudad es apoyada por la disposición radial de las principales vías de acceso, tales como las calles 30, 45, 47 (Cordialidad), y las carreras 38, 46 y 51B, a través de las cuales se comunica con Soledad, Malambo, Sabanagrande y otras poblaciones ribereñas; Galapa; Tubará, Juan Mina y Juan de Acosta y con el corredor institucional de Barranquilla.

En este proceso, los usos del suelo comercial e industrial adoptaron características de localización muy particulares, por cuanto el carácter marcadamente mercantil de la ciudad impulsó la rápida ocupación de zonas estratégicas adyacentes al sistema de caños y al río Magdalena, cuyos motivos están asociados con sus especiales condiciones para el transporte marítimo y fluvial. A partir de allí se expandieron, la primera hacia el noroccidente, y la segunda hacia el norte siguiendo el eje de la actual Vía 40. Tal localización resultó ambientalmente inapropiada para la ciudad puesto que los vientos alisios, que soplan del nor-este al sur-este, arrastran los elementos vertidos al aire por las industrias, afectando grandes sectores residenciales.

El uso residencial se expande hacia el occidente, mostrando marcadas diferenciaciones social entre clases altas, que toman rumbo hacia el noroccidente y, en sentido sur, las clases medias y baja, distribución socioeconómica que se mantiene hasta el presente.

Plano No. 6. Patrón referencial de crecimiento territorial.

En la escala metropolitana (ver plano anterior) el patrón se integra a una configuración lineal que, partiendo de Malambo, toma como eje la carretera oriental, pasa por el Municipio de Soledad a través de la calle 30, penetra por ésta al centro de Barranquilla y, desde allí, se extiende hasta Puerto Colombia por las carreras 46 y 51B, hacia el occidente del Distrito. Esta configuración requerirá de una detallada evaluación ante la adscripción de Galapa al territorio del Área Metropolitana de Barranquilla.

Dentro de las factores que caracterizan el patrón descrito se cuentan los siguientes:

1. Generación de problemas ambientales ocasionados por la acelerada ocupación de ecosistemas locales frágiles y vulnerables en el área del Distrito de Barranquilla.
2. Disposición territorial muy concentrada de las actividades económicas de la ciudad, especialmente hacia el norte, con escasas ramificaciones hacia el sur.
3. Dispersión territorial de las zonas residenciales, generando una ciudad extendida que ocasiona grandes inversiones en vías y servicios públicos.
4. Disposición vial desarticulada entre el norte y el sur.
5. Débil conciencia de la ciudadanía frente a los recursos hídricos de la ciudad y de su importancia como elementos geográficos estructurantes de la malla urbanística .
6. Privilegio del automotor sobre el peatón
7. Escaso sentido de pertenencia del ciudadano frente a la ciudad.
8. Baja cultura de participación ciudadana
9. Espacio público caótico y usado intensivamente.
10. Acentuada centralización de la administración local, lo que ocasiona escasa presencia del Estado en áreas periféricas de la ciudad.
11. El uso intensivo del suelo urbano derivado de las actividades comerciales, industriales y residenciales ha restringido la disposición de zonas verdes, espacios abiertos y áreas recreativas, los que en conjunto presentan indicadores muy por debajo de los establecidos por entidades del gobierno e internacionales.
12. Profundas diferencias sociales entre el norte y el sur de la ciudad.

13. Invasión de actividades comerciales en zonas residenciales.

14. Problemas de saturación en la circulación vehicular por restricciones de la malla vial.

Estos factores corresponden a un sistema de evolución física que refleja un alto grado de complejidad urbana, producto de sucesivas superposiciones de usos derivados de la propia dinámica de crecimiento de la ciudad. En tal sentido, constituye un sistema basado en yuxtaposiciones no ordenadas en su conjunto, que propicia un crecimiento aleatorio, generador de disfunciones y efectos inerciales difíciles de superar en el corto plazo. Además, el sistema genera conflictos, tensiones, enmarañamiento urbano, crecimientos opuestos y desordenados que ocasionan muchas dificultades para la organización del espacio en sus diferentes niveles y escalas.

Como consecuencia de lo anterior, la actual ciudad muestra:

- Debilidad estructural de la plataforma físico urbana de la ciudad.
- Severas diferenciaciones sociales territoriales.
- Ausencia de planificación.
- Deterioro de la calidad de vida de amplios sectores urbanos.
- Las debilidades estructurales urbanas generan restricciones para alcanzar mayores niveles de competitividad, limitando las posibilidades de interactuar en un mundo cada vez más globalizado.
- Generación de un clima físico-urbano poco propicio para impulsar actividades que propendan por la “captura” de nuevas empresas o servicios.

3.2 Componentes de la Estructura de Usos del Suelo.

Con fundamento en la descripción y caracterización del actual patrón de desarrollo urbano del Distrito se detallan a continuación los principales componentes de su estructura, cuyos elementos se aprecian en el Plano No. 7.

Según el documento Monografía del Departamento del Atlántico del IGAC (1975), el municipio de Barranquilla cuenta con una extensión de 154 kms² que equivalen al 5.75% del área total del Departamento del Atlántico. En hectáreas representan 15.400, repartidas en áreas urbanizadas, por urbanizar (hasta cubrir la línea de perímetro urbano al año 2000) y no urbanizadas (zonas de reserva y rurales). Como resultado de la Ordenanza 00021 de 1999 emanada de la Asamblea del Departamento, el área total del Distrito se redujo a 14.450 hectáreas. La distribución absoluta y porcentual de los diferentes componentes de los usos del suelo en el Distrito, dentro de los que se evidencian el uso residencial en sus diferentes categorías sociales como dominante, pueden apreciarse en la tabla y gráficos siguientes, los que expresan la ocupación del territorio Distrital resultante de los procesos efectuados a través de la historia social y económica de la ciudad y cuyo patrón de asentamiento puede observarse en el Plano No. 5.

Es importante destacar la existencia de una porción territorial de carácter rural que, aunque débilmente explotada, representa una reserva adecuada para atender los requerimientos de expansión urbana de la ciudad en un futuro, procurando que esto ocurra en un marco de un sano equilibrio con los elementos de la naturaleza.

Los componentes especificados en la tabla presentan las siguientes características territoriales:

Plano No. 7. Usos del Suelo.

TABLA No. 1
DISTRIBUCIÓN DE USOS DEL SUELO
 (Hectáreas)

			%	%
1) Área total municipal	14.450			
2) Área urbanizada	8.566			59.0
Áreas libres	1.722			
Áreas otros usos	6.844			
- Residencial	4.100	59.9		
- Comercial	850	12.4		
- Industrial	1.380	20.1		
- Institucional	514	7.6		
3) Áreas por ocupar (Perímetro año 2000)	2.586			18.0
4) Zona rural y de reserva	3.298			23.0

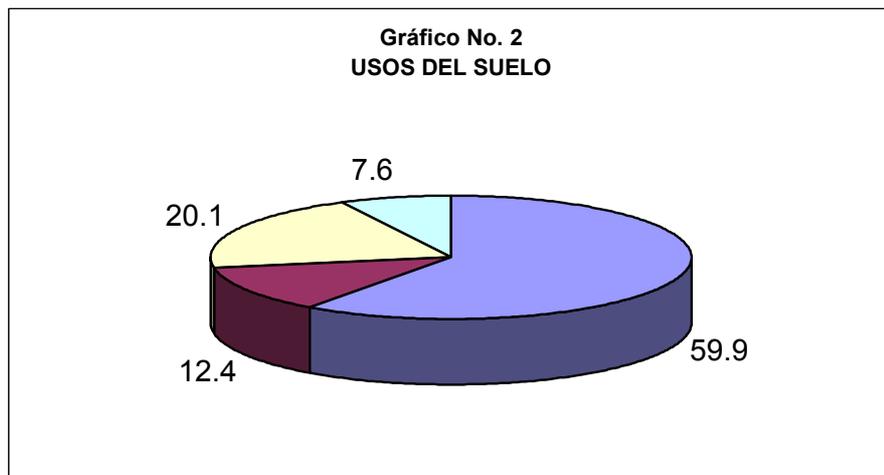
FUENTE: - IGAC. Monografía del Departamento del Atlántico. 1975. (Este documento, en el Cuadro No. 13, reconoce una superficie de 154 kilómetros - 15.400 hectáreas – a las cuales se les ha descontado las 950 hectáreas derivadas de la Ordenanza 00021 de 1999).
 - Arq. Porfirio Ospino. Funcionario DADP. 1997.
 - Estimativos DAPD – POT a partir de información cartográfica del IGAC. 1998.

3.2.1 Industria.

De acuerdo con el Diagnóstico Ambiental del Sector Industrial de Barranquilla del Departamento Administrativo del Medio Ambiente – DADIMA⁴⁹, la ciudad cuenta con 425 establecimientos (entendiéndose por ellos aquellas unidades productivas con más de 10 empleados) identificados por

* CIU = Código Industrial Internacional Uniforme.

⁴⁹ DADIMA, Op cit. Pág. 3.



el DANE en la última Encuesta Anual Manufacturera, correspondientes a cuatro ramas industriales: alimentos y bebidas (sectores CIIU* 311, 312 y 313); productos químicos (sectores CIIU 351 y 352); industria de la madera (sectores CIIU 331) y otros productos de minerales no metálicos (CIIU 369). El mismo documento señala que, según destino, *la industria manufacturera de Barranquilla se concentra en bienes de productos de minerales no metálicos (CIIU 369)*. El mismo documento señala que, según destino, *la industria de Barranquilla se concentra en bienes de consumo final y en bienes intermedios y reconoce que es poca la participación de los bienes de capital en esta actividad*.

Desde el punto de vista histórico, El Río Magdalena se constituyó, con su sistema de caños adyacente a los sectores de Barranquillita y el Distrito Central, en factor condicionante para la ubicación, en su área de influencia, de actividades asociadas con transporte, industria y comercio. Las evidencias históricas no muestran disposición para el establecimiento de áreas residenciales, las que, por la diversidad de aquéllas, fueron impulsadas a localizarse en sectores periféricos del occidente, norte y sur de la ciudad. Con ello se niega cualquier posibilidad de localización alternativa de vivienda u otros usos - recreativos o culturales - sobre la margen occidental del río Magdalena.

Aún hoy, el corredor urbano constituido a través de la Vía 40, mantiene su sólida condición de sector industrial complementado hacia el sur por las instalaciones portuarias y la Zona Franca, un corredor adicional constituido sobre el eje de la calle 30 (Calle de Las Vacas) hasta las inmediaciones del acceso al Aeropuerto Ernesto Cortizos, y por la ubicación, durante los últimos años, de parques industriales, pequeñas industrias y actividades de servicios industriales sobre el eje de la Vía Circunvalar entre las carreras 38 y la intersección con la carretera de La Cordialidad, como resultado del agotamiento de la disponibilidad de tierras para uso industrial en los sectores antes indicados. De todas formas, se destaca un relativo debilitamiento industrial de la ciudad que se manifiesta por la no utilización de grandes instalaciones y la poca dinámica en cuanto a localización de nuevas empresas. Con todo, las expectativas sobre los sectores urbanos industriales no son inferiores a las

posibilidades de relocalización que pueden generarse a partir de los procesos de globalización y la vocación portuaria de la ciudad.

Es preciso destacar que la actividad industrial en la ciudad, pese a su decaimiento temporal, mantiene condiciones de liderazgo regional compartido con la ciudad de Cartagena, las cuales concentran el 90% del sector en lo que respecta a la Costa Atlántica. De mantenerse esta tendencia, la estrategia de relocalización originada a partir de los procesos de Apertura, se espera genere necesidades de espacios disponibles para nuevas instalaciones industriales en ambas ciudades, requiriéndose del POT respuestas específicas sobre este importante tópico.

3.2.2 Comercio.

De manera paralela al fortalecimiento industrial y de servicio de la ciudad a lo largo de los sectores territoriales descritos, la actividad comercial definió inicialmente su área de influencia hacia la zona históricamente conocida como “Camellón Abello” o “Paseo de Bolívar”, hoy en día denominado simplemente “Paseo Bolívar”. A medida que la ciudad expandía su base poblacional, se generó así mismo el proceso de crecimiento comercial hacia el occidente mediante la conformación de “corredores comerciales” sobre las carreras 38 (antiguo Callejón de Igualdad, también llamada 13 de Junio y hoy Avenida de los Estudiantes), 43 (antes Callejón de California y hoy Veinte de Julio), 44 (Cuartel), 45 (Líbano), 46 (antes Callejón del Rosario y hoy Avenida Olaya Herrera). Como resultado de este proceso se conformaron ejes comerciales longitudinales dominantes en sentido este – oeste en la ciudad, que contribuyeron a la configuración de un nuevo núcleo comercial localizado entre las calles 70 a 84 y carreras 46 a 53, apreciado en el Plano de Usos del Suelo No. 5. Es importante resaltar el alto grado de concentración de la actividad comercial en los ejes y núcleos descritos, situación que contrasta con la debilidad mostrada por la actividad hacia las zonas sur y sur – occidental de Barranquilla, donde sólo los ejes viales troncales (Calle 45 o Calle Murillo; Calle 47 o Cordialidad; Calle 30 o Calle de Las Vacas, entre otras) presentan

importantes actividades comerciales. Sobre estos sectores no se localizan NÚCLEOS comerciales como los anteriormente señalados.

La concentración territorial de las actividades comerciales mantiene un altísimo grado de atracción sobre el conjunto de la población no sólo de Barranquilla sino de los restantes municipios del Departamento, lo cual explica, por lo menos para el caso del Distrito Central, su problemática en materia de ocupación indiscriminada del espacio público por parte de vendedores estacionarios y ambulantes, insuficiencia vial y deterioro de su estructura física, disfuncionalidad del sistema de transporte, inexistencia de apropiadas áreas de parqueo, severo deterioro ambiental, bajos niveles de inversión, afectaciones al patrimonio urbano y arquitectónico y del paisaje urbano, expulsión de residentes; mientras el recientemente conformado núcleo comercial del nor-occidente presenta ya evidentes deficiencias en materia de vías, concentración de transporte en determinadas calles, ausencia de parqueos, entre otros aspectos.

3.2.3 Vivienda.

Los desarrollos residenciales (vivienda) de la ciudad presentan como característica principal en materia de ocupación territorial, tres claras direcciones: en sentido norte, con restricciones para su crecimiento generadas a partir de la existencia de la zona industrial y la Ciénaga de Mallorquín; en sentido sur y sur – oriental hasta conurbarse con las zonas residenciales de Soledad, lo cual también impide su expansión y, finalmente, el sentido occidental y sur - occidental, que presenta posibilidades para el desarrollo de nuevos sectores residenciales siempre y cuando se preserven sus particularidades geográficas (recursos naturales, hidrografía, paisaje natural, etc.) y se atienda el adecuado suministro de infraestructura de servicios, los cuales deben ser considerados durante el proceso de organización territorial de la ciudad.

El estudio *Plan de Vivienda de Interés Social para el Distrito de Barranquilla, 1994 – 2000*⁵⁰, establece, para éste último año, un total de 236.328 viviendas en el área del Distrito de Barranquilla, incrementándose al año 2005 a 270.877; al año 2010 a 299.891; al 2015 a 327.871 y al 2020 a 356.704⁵¹, año en el cual el déficit de vivienda, siempre y cuando no sea convenientemente atendido durante el período 1998 – 2020, ascenderá a 43.000 viviendas.

La distribución actual de la vivienda en el territorio distrital, a partir de sus características socio - económicas (estratificación), presenta igualmente importantes particularidades. Los sectores residenciales altos y medios – altos marcaron territorialmente sus preferencias a partir de la conformación del núcleo urbanístico conformado por los barrios El Prado y Altos del Prado, continuando dicha tendencia hacia el occidente y nor – occidente con barrios como El Golf, Ciudad Jardín, El Poblado, Altos del Limón, Altamira, Santa Mónica, Riomar, Villa Country, Villa Santos, entre otros. Esta tendencia se consolida con el surgimiento de la urbanización Villa Campestre, en inmediaciones de la Ciénaga de Mallorquín y con desarrollos residenciales costeros hacia el Municipio de Puerto Colombia.

En cuanto a los sectores residenciales de estratos medios y medios - bajos, estos se localizan en diferentes áreas de la ciudad, unos adyacentes a la zona industrial de la Vía 40, donde se encuentran barrios como Modelo, Santa Ana, Montecristo, Paraíso, La Floresta, Las Tres Avemarías, San Salvador, mientras hacia la zona centro y occidente se ubican barrios como: Boston, Recreo, Delicias, Las Mercedes, Betania, Olaya Herrera, Los Pinos, Los Andes, Lucero, Chiquinquirá, por señalar sólo algunos de ellos, y para el sur los siguientes: El Carmen, Cevillar, San José, La Victoria, Montes, San Roque, Los Trupillos, El Campito, La Alboraya, La Unión, Las Palmas, Limón, etc.

Los sectores residenciales de estratos socio – económicos bajos se ubican hacia el sur y sur – occidente de la ciudad y algunos hacia el norte (La Playa, Siape y

⁵⁰ FONVISOCIAL. Plan de Vivienda de Interés Social para el Distrito de Barranquilla. 1994-2000. Barranquilla. Pág. 51.

⁵¹ Estimativos elaborados a partir de las proyecciones de población (Ver Anexo No. 2) y el promedio de habitantes por vivienda establecido en el documento de FONVISOCIAL antes citado.

Las Flores), constituido por unos 60 barrios. De estos, 41 pertenecen a la zona sur – occidental, con una población que se aproxima a los 380.000 habitantes, ubicados en 65.500 viviendas, que equivalen al 28% del total de viviendas del Distrito.

En este segmento residencial se presentan los problemas más agudos de la ciudad, generalmente expresados por: bajas coberturas en materia de servicios públicos, bajos índices de calidad de la vivienda, niveles de escolaridad precarios, insuficiente cobertura en el área de la salud pública, empleo caracterizado por la informalidad, entre otros. Basta señalar, a manera de ejemplo, que un altísimo porcentaje de la población ubicada allí cuenta con menos de 3.00 m² de techo por persona, mientras en otros sectores existen familias con 200 m² por persona.

Por otro lado, un alto número de viviendas del sector se ubican en “zonas de riesgo”, esto es, sobre terrenos geológicamente inestables (sujetos a deslizamientos), inundables o aquellas ubicadas en áreas de servidumbre destinada a la localización de torres de energía eléctrica (establecidas por la Ley 56 de septiembre 1° de 1981 para obras públicas de generación y transmisión de energía eléctrica). Según estudios efectuados por el Fondo de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana del Distrito – FONVISOCIAL, el número de viviendas existentes en estas “zonas de riesgo” alcanza las 7.555⁵² unidades, las que sumadas al déficit cuantitativo de vivienda del mismo sector (4.775) arrojan un déficit de 12.330 viviendas al año 2000, cifra ajustada a la fecha por la misma entidad a 18.331 viviendas, de acuerdo con el *Plan de Desarrollo Sectorial de Vivienda de Interés Social 1998 – 2000 (numeral 2)*. Adicionalmente, y según este mismo documento, un alto porcentaje de viviendas correspondiente a este estrato requieren mejoramientos estructurales en magnitudes significativas, pues se estiman en 46.000 las viviendas que demandan este tipo de acciones.

⁵² FONVISOCIAL, Op cit. Pág. 53, Cuadro No. 3.

No sólo en este sector se presenta déficit de vivienda, pues para los estratos 2 y 3, de acuerdo con el *Plan Sectorial de Vivienda*, señala un déficit de 15.389 y 17.534 viviendas para cada uno de ellos.

Adicionalmente se presentan problemas generados por población desplazada de otros departamentos de la Costa y el interior del país, quienes por efectos de la incapacidad del Estado por mitigar sus necesidades de alojamiento optan por “invadir” terrenos de particulares, de instituciones del estado (TELECOM en la zona de La Playa) o de zonas de reserva ecológica, como es el caso de los ubicados en la Ciénaga de Mallorquín, en el barrio Las Flores.

En cuanto a densidades, Barranquilla muestra niveles bajos con relación a otras ciudades, notándose, únicamente en barrios específicos, como en el caso de Villa Country, densidades altas. La siguiente Tabla refleja la estructura de densidades por vivienda y habitantes, mostrando, para ambos casos, densidades medias y bajas del orden del 95% entre los niveles bajos y medios.

TABLA No. 2
DENSIDADES HABITACIONALES Y POBLACIONALES
(Viviendas/hectáreas – habitantes/hectáreas)

DENSIDADES	VIVIENDAS	PORCENTAJE	DENSIDADES	POBLACION	PORCENTAJE
BAJA	0 – 25	43.60%	BAJA	0 – 120	37.60%
MEDIA	26 – 50	52.20%	MEDIA	121 – 280	58.60%
ALTA	51 – 75	4.20%	ALTA	281 – 400	3.80%

FUENTE: POFT, 1977

Las bajas densidades locales son el resultado del proceso de ocupación territorial basado en soluciones individuales intensivas (unifamiliares) y de edificaciones de poca altura (dos o tres pisos) en grandes lotes, generando una ciudad “extendida”

sobre el territorio, cuyas consecuencias se manifiestan en altos costos de

suministro de servicios públicos, construcción y mantenimiento de vías, equipamiento urbano, etc..

Como consecuencia de lo anterior, la ciudad debe iniciar un proceso de redensificación que optimice y racionalice el uso del suelo urbano, evitando la progresiva “dispersión” de sus componentes y utilizando, de manera apropiada, el conjunto de infraestructura con que cuenta.

3.2.4 Institucional.

Corresponde a todas aquellas actividades de servicio (público o privado) destinadas a la satisfacción de las necesidades de la comunidad en diferentes áreas: educación, salud, servicios gubernamentales, protección a la comunidad, seguridad ciudadana y centros recreativos, excepto áreas de parques y zonas verdes y libres urbanas.

Su principal característica es la “dispersión” en todo el territorio del Distrito de Barranquilla, como en efecto puede constatarse en los planos específicos de equipamiento educativo y de salud (Nos. 8 y 9), circunstancia que puede considerarse apropiada ante la necesidad de distribuirlos convenientemente hacia todos los sectores de la ciudad. No obstante, se destaca que muchas de estas localizaciones no obedecen a procesos debidamente planificados sino a crecimientos espontáneos o producto de exigencias de grupos locales, concentrándose en ciertos sectores varias instituciones de las mismas características mientras en otros es notoria su ausencia, hecho particularmente significativo en el área de la salud (ver Plano respectivo), así la administración se esfuerce por corregirlos.

Plano No. 8. Centros Educativos (Sector público).

Plano No. 9. Centros Asistenciales (Sector público).

3.2.4.1 Educación.

De acuerdo con la información consignada en el Plan de Ordenamiento Físico Territorial - POFT de 1997, *la ciudad presenta una capacidad instalada educativa (área de construcción) de 781.187 m² (Cuadro No. 12 del Documento Central, pág. 39) que equivalen a 78.1 hectáreas y áreas libres asociadas al sector por 931.705 m², equivalentes a 93.1 hectáreas, totalizando 171.2 hectáreas.* Correlacionada esta información con el número de habitantes de la ciudad a 1998, se obtiene un promedio de 1.40 m² por habitante, inferior en 6.45 m²/hab con respecto a los estándares definidos para el sector educativo, que es

de 7.85 m²/hab. El déficit así considerado incluye todos los niveles educativos (pre-escolar, básica primaria, educación media, etc.) de la ciudad.

La distribución territorial de los planteles educativos – particularmente los del sector público - no obedece a un proceso convenientemente planificado, encontrándose unos muy cercanos entre sí, generando concentraciones en determinados sectores mientras otros carecen de las mínimas instalaciones. No existe, igualmente, una adecuada distribución espacial de la población escolar respecto a cada unidad - primaria y media vocacional -, encontrándose casos de niños que para llegar a una de éstas deben recorrer distancias equivalentes a 30 o 45 o más minutos de recorrido, lo cual genera desperdicio de tiempo y disminución del rendimiento y productividad escolar.

Respecto al déficit, fuentes del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas - DANE -, señalan que para el año de 1985 la población de 5 a 17 años alfabetizada y en capacidad de asistir a la escuela se elevaba a 252.383, de los cuales, 53.174 no presentaba ningún nivel de asistencia escolar. Para 1993, este último indicador bajó a 41.731, leve reducción asociada con la ampliación de cupos y redistribución de jornadas escolares. Este alto déficit manifiesta la incapacidad del Distrito (y el Estado en general) para la atención de todo el universo de población escolar, en especial aquella ubicada en los barrios del sur – occidente y sur – oriente. Efectos colaterales de esta situación se manifiestan en delincuencia juvenil (pandillismo), inserción en el campo laboral en edades muy tempranas, deserción y desintegración familiar, etc. De continuar esta tendencia, hacia el año 2010 la población escolar sin asistencia puede alcanzar una cifra cercana a los 53.415 personas.

Por otro lado, existen factores estructurales que debilitan la calidad educativa en el sector, especialmente aquel asociado con la precariedad presupuestal que origina paros sucesivos en el año por parte del cuerpo de profesores, cambios permanentes en la legislación que igualmente generan conflictos Estado – educadores, bajo nivel de preparación (a nivel de post-grado) del profesorado, métodos de enseñanza obsoletos, ausencia de apoyo y recursos logísticos, por señalar solo algunos de ellos.

3.2.4.2 Salud.

En el sector de la Salud (POFT, 1997, pág. 36 del Documento Central), expresa lo siguiente:

Barranquilla se constituye en el principal centro de oferta privada de servicios en salud con que cuenta el Caribe colombiano, no sólo en infraestructura sino también en la calidad y concentración del recurso humano. Se destaca la movilización de poblaciones de la región para utilizar los servicios médicos y de salud que ofrece el Distrito, el cual ha venido atendiendo una población que antes se trasladaba a ciudades como Medellín y Bogotá para utilizar estos servicios.

En relación con la infraestructura de salud, Barranquilla concentra un poco más del 50% de salud existente en el Caribe Colombiano y un 82% con la que cuenta el Departamento.

En estos dos últimos años, se destaca el crecimiento de la infraestructura privada, del orden del 34% sobre la existente. No obstante sus niveles de atención están dirigidos a la población de mayores ingresos. La población de menores recursos no accede a estos servicios.

CUADRO 11

Distribución de la infraestructura de salud por comuna

Comunas	Población	Área	Déficit o superávit Centros de Salud	Establecimientos de Salud
1	80.875	497.9	-3.4	4
2	84.291	476.1	-7	7
3	70.747	254.6	-9	2
4	51.005	363.4	-6.5	3
5	49.669	284.7	-6	3
6	52.969	621.8	-4.8	4
7	55.607	219.1	-6.2	3
8	61.81	308.9	-8.3	5
9	66.178	277	-9.0*	2
10	33.333	321.4	-4.5	4
11	58.536	265.1	-8.7	1
12	40.567	698	-2.7	4

13	36.779	228.3	-4.12	2
14	68.829	259.4	-10.47*	4
15	67.58	331	-9.26	3
16	223.662	365.6	-9.26	3
17	59.883	463.8	9.9*	20
18	38.651	374.3	-6.44	12
19	57.527	765.5	-9.58	9

Fuente: DISTRISALUD 1996

El crecimiento de las IPS y las EPS a raíz de Ley 100 ha traído consigo problemas de tráfico al no contar con espacios suficientes para parqueaderos en los centros médicos, acercamiento a los niveles de colmatación en la carga de prestación de servicios públicos en especial energía eléctrica, expulsión de vivienda hacia otros sitios, etc.

El inventario de Centros de Salud y Hospitales puede observarse en el Anexo No. 3.

3.2.5 Áreas Libres.

Corresponden a aquellas zonas que, localizadas dentro de la ciudad, presentan usos asociados con recreación pasiva, como parques, espacios abiertos ambientales, espacio público, áreas reservadas para cauces de arroyos y tierras no ocupadas y activas, tales como escenarios deportivos, canchas, etc. (Ver Plano No. 10 y listado en el Anexo No. 4).

Dentro de la categoría de parques, espacios abiertos y espacio público es preciso resaltar la absoluta precariedad de la ciudad en cuanto a la existencia apropiada de ellos, de tal forma que cubran las reales necesidades de la población. Además, como elementos que constituyen parte esencial del “paisaje urbano”, se concluye que es muy poca su contribución a la ornamentación de la ciudad, pues muchos sectores carecen totalmente de ellos y en otros su uso indiscriminado (contaminado y alterado) afecta notoriamente la ambientación urbanística, como en el caso del centro de la ciudad.

Plano No. 10. Áreas Libres.

El indicador en cuanto metros cuadrados por habitante (m²/hab.) para parques (zonales y de barrios, infantiles y zonas verdes) en la ciudad es realmente crítico, pues alcanza sólo 0.93 m²/hab., mientras algunos indicadores internacionales señalan un total de 13.50 m²/hab. para estos fines, distribuidos de la siguiente forma:

ZONAS VERDES:	M ² /HAB
1. JUEGOS PARA NIÑOS	
DE 0 A 5 AÑOS	0.50
DE 5 A 8 AÑOS	0.75
DE 8 A 15 AÑOS	0.75
TOTAL	2.00
2. ZONAS VERDES URBANIZACIONES	1.60
3. PARQUES DE BARRIO	4.70
4. ZONAS VERDES Y PARQUES URBANOS	5.20
TOTAL	13.50

FUENTE: Revista CIUDAD Y TERRITORIO, Madrid, 1973, No. 1, PAG 10

Por otro lado, las áreas para actividades deportivas en la ciudad presentan un estándar urbano equivalente a 0.29 m²/hab., en tanto el parámetro definido por la UNESCO para estos propósitos equivale a 10.00 m²/hab., representando un déficit de 9.71 m²/hab.. A manera de ejemplo, ciudades como Boston (USA) presenta un indicador equivalente a 117 m²/hab.; Zurich, 10.00 m²/hab.; Bogotá, 5 m²/hab.; Tokio, 4 m²/hab. y Medellín 2.72 m²/hab⁵³.

Finalmente, las condiciones físicas de la infraestructura recreo – deportiva del Distrito se encuentra completamente deteriorada por falta de mantenimiento y, en muchos casos, afectadas por particulares que la aprovechan en forma irregular. Los parques generalmente son zonas privadas de gamines, indigentes,

⁵³ GIRALDO, Fabio et al. Pensar la Ciudad. Bogotá, TM Editores, 1996. Pág. 115.

drogadictos y delincuentes, mientras los urbanizadores incumplen constantemente con las áreas de cesión obligatoria.

En lo que a Seguridad Ciudadana se refiere, los indicadores tampoco son alentadores. Ilustra esta situación el servicio de bomberos de la ciudad, el cual sólo cuenta con dos estaciones, mientras ciudades como Cali, con una población ligeramente superior pero de tamaño urbano relativamente igual, presenta diez estaciones de bomberos repartidas en toda su área urbana y sub - urbana. Además, la situación local resulta aún más crítica si se considera que los restantes municipios del Área Metropolitana de Barranquilla no cuentan con este importante servicio.

Los servicios de vigilancia policial en las áreas residenciales de la ciudad presentan serias deficiencias, lo que estimula las acciones de delincuentes. Al respecto, la práctica de los CAI distribuidos estratégicamente en la ciudad podría conferirle una mejor disposición táctica a las autoridades para atender los frentes de seguridad de la ciudadanía.

3.3 Análisis Territorial del Distrito.

Se pretende, en esta sección, detallar las principales características territoriales de aquellos componentes urbanos que por su naturaleza interna (homogeneidad urbana, social o económica), disposición territorial, vocación o potencialidad, demandan acciones o actuaciones urbanas mediante las cuales precisar actividades tendientes a la solución de sus problemas o potenciar sus recursos. En efecto, la ciudad, como resultado de su propia dinámica y de la multiplicidad de usos y actividades, presenta diferenciaciones internas muy singulares y fácilmente identificables, dentro de las que cabe señalar las siguientes: Sur de la ciudad en sus componentes Sur – Occidental, Centro y Oriental; Ciénaga de Mallorquín, Ribera del Río Magdalena y el Distrito Central, cada una de las cuales muestra problemas urbanos que requieren intervenciones igualmente diferenciadas pero, en conjunto, orientadas a conformar una estructura urbana

convenientemente integrada. Con base en estas consideraciones se detallan, a continuación, cada una de ellas.

3.3.1 Zona Sur – Occidental..

Localización y Delimitación.

Ubicada hacia el sur - occidente de Barranquilla, limita, hacia el norte, con la carrera 38 (Barrio Campo Alegre) entre las calles 79 a 121; por el sur, con la carrera 15 Sur (Av. Circunvalar) entre las calles 49 a 110; por el este, con la calle 49 hasta la carrera 14; calle 64B hasta la carrera 21B y desde la calle 73 hasta la carrera 24 y de allí hasta la calle 79C y, por el oeste, con la calle 121 entre las carreras 38 a 15 Sur (Plano No. 11).

Extensión y Barrios que la conforman: Según fuentes del DANE (Censo de 1993) se calcula que el área total es de 2.072,9 hectáreas aproximadamente, de las cuales están urbanizadas 1.550,4 hectáreas, quedando zonas libres equivalentes a 522,5 hectáreas. Dentro de los barrios que la conforman se encuentran los siguientes: 7 de Abril, 20 de Julio, Santa María, San Luis, Santo Domingo de Guzmán, Las Américas, Carrizal, Sierrita, Kennedy, Santuario, San Pedro Alejandrino, La Gloria, Cordialidad, San Pedro, Villa Flor, California, Romance, Villa San Pedro, El Bosque, Malvinas, Los Rosales, 7 de Agosto, Sourdís, Lipaya, Cuchilla de Villate, La Paz, Villate, Ciudad Modesto, La Esmeralda, El Pueblo, Olivos I y II, Por Fin, La Manga, Nueva Colombia, Me Quejo, Carlos Meisel, La Libertad, La Pradera, Villa Rosario, Las Estrellas y Las Terrazas.

La conformación histórica de este conjunto de barrios parte, en una primera etapa, de los años 50 y 60, como resultado de procesos de apropiación directa de la comunidad, ellos son: El Bosque, Carrizal, Santo Domingo, San Luis, La Sierra, El Santuario, La Sierrita, Me Quejo, El Valle, Las Américas. Hacia los años 70 y 80 se configuran, entre otros, los siguientes: La Paz, Santa María, 20 de Julio, Los Olivos I, 7 de Abril, Las Malvinas, San Pedro. Para fines de

Plano No. 11. Zona Sur – occidental.

esta década y los 90 se consolidan asentamientos como Los Olivos II, La Pradera, El Pueblito, entre otros.

Desde el punto de vista político – administrativo y territorial están agrupados en cinco comunas, las cuales presentan la siguiente distribución:

COMUNA 1: 7 de Abril	COMUNA 2: Las Malvinas
Las Américas	Los Rosales
Santo Domingo de Guzmán	Sourdís
San Luis	La Manga
Santa María	Lipaya
Las Granjas	Nueva Colombia
20 de Julio	Carlos Meisel
Villa San Pedro	La Esmeralda
California	El Valle
Cordialidad	
San Pedro Alejandrino	COMUNA 4: 7 de Agosto
La Gloria	El Pueblo
Villa Flor	La Paz
San Pedro	Ciudad Modesto
Romance	Los Olivos
	Por Fin
	Me Quejo
COMUNA 3: Carrizal	Villa Rosario
Santuario	Los Olivos II
La Sierrita	La Pradera
Kennedy	Las Estrellas
Los Continentes	
COMUNA 5: El Bosque	
Cuchilla de Villate	
La Ceiba	
La Sierra	
Villate	

Topografía.

Conforma una de las dos vertientes del Distrito de Barranquilla, orientando sus aguas hacia los arroyos Hondo y León. La cota topográfica más alta es de 130

metros sobre el nivel del mar, hasta llegar a los 25 metros que es la más baja de la zona. Las laderas son de forma cóncava y presenta perfiles con pendientes promedio de 25° a 30° hacia la parte superior, de 10° a 12° en la parte media y de 2° a 3° en la parte baja.

Geomorfología.

El tipo de suelos que predomina es arcilla de baja comprensibilidad (CL), arcilla de alta comprensibilidad (CH), además de arena arcillosa, arena limosa y arcilla limosa de baja comprensibilidad, los cuales se hallan dispersos por toda la zona. A este tipo de suelo se les denomina en términos comunes: barro gallego, pues se vuelven pantanosos en la época invernal, lo cual los convierte en arcillas expansivas, poco firmes y sujetas a frecuentes deslizamientos, agravándose esta situación en algunas áreas por las pendientes de los terrenos, especialmente en barrios como El Bosque, La Cuchilla de Villate, entre otros.

Aspectos Ambientales.

Es un territorio en el que, debido a la presencia de zonas bajas y anegadizas, arroyos caudalosos como el Santo Domingo de Guzmán (con sus afluentes principales: arroyos Las Malvinas y Las Américas), La Manga, El Salao II, El Bosque, entre otros, y terrenos con propensión a los desprendimientos a causa de las arcillas expansivas, está predispuesto a que se presenten desastres de tipo natural y antrópicos. Los problemas ambientales relevantes que presenta la zona son: riesgos por deslizamientos, por inundaciones y los asociados a la presencia de cables de alta tensión; deterioro del microclima y visual urbana por efectos de la deforestación; enfermedades endémicas (diarréicas - EDA y respiratorias agudas - IRA); contaminación por basuras, aguas servidas exteriores y uso inadecuado de letrinas o pozas sépticas.

Usos del Suelo.

El principal es el residencial (Plano No. 12), el cual cubre aproximadamente un 70% del área total, siguiendo el institucional con un 19% (incluye educación, salud, seguridad, actividades religiosas, etc.), le sigue el comercial con un 6%, el industrial con un 4.5% y el recreacional con un 0.5%. El estado de las construcciones asociadas a las áreas residenciales se encuentran, en general, en muy mal estado, las institucionales en un regular estado, lo mismo que las recreativas. El 98% de las edificaciones son de un piso, el 1.5% son de dos pisos, y el 0.5% de tres pisos.

Desde el punto de vista de las normas urbanas la totalidad del sector corresponde a uso residencial R-5 y algunos pequeños núcleos a R-4, así como se presentan usos múltiples M-2 y M-3⁵⁴

Demografía.

De acuerdo con el censo efectuado durante el año de 1993, la población del área se estimó en 282.170 habitantes, alojada en un total de 50.468 viviendas. Hoy día se presentan discrepancias en torno al número de habitantes, pues la Empresa de Servicios de Acueducto, Alcantarillado y Aseo (TRIPLE A) la estima en 375.000, y los grupos de trabajo comunitario del sector calculan un total de 420.000 habitantes⁵⁵. Presenta las siguientes densidades: 136.1 habitantes por hectárea y 24.3 viviendas también por hectárea, muy por debajo de los estándares nacionales e internacionales.

Estratificación y Actividades Económicas

El 47% de los habitantes desempeñan actividades asociadas a la economía informal (12% son vendedores ambulantes, 27% son trabajadores independientes y 8% desempeñan oficios varios), un 9% son ayudantes de albañilería, 3% son empleadas domésticas, y sólo un 15% tiene un trabajo fijo,

⁵⁴ Decreto 654 de 1993. Artículo 374 del Estatuto Urbanístico de Barranquilla.

⁵⁵ Documento de la Mesa de Trabajo del Suroccidente, en Aspectos Generales. Barranquilla. 1997.

Plano No. 12. Usos del Suelo.

pero su nivel de ingreso no sobrepasa los dos salarios mínimos. Los habitantes del sur - occidente se hallan comprendidos entre los estratos 1 y 2, correspondiendo al estrato 1 un 80% de la población mientras que un 20% está involucrado en el estrato 2.

Configuración Urbana. (Ver Plano No. 12).

De acuerdo con el proceso como se desarrollaron los asentamientos que hoy conforman el sur - occidente, desordenado, caótico y sin planificación, el trazado urbano resultante de la zona es totalmente irregular. Es así como la misma disposición territorial de las vías ha contribuido a generar manzanas y predios (lotes) difícilmente uniformes, careciendo de homogeneidad en tamaño y trazado, y no permitiendo un uso adecuado de ellos; como consecuencia, se presentan subutilizados. Igualmente, se aprecia una notoria afectación del espacio público, en la medida en que éste es inexistente en la zona. En aspectos como recreación, zonas verdes, canchas deportivas, la situación es dramática, pues sólo se encuentra en uso de manera muy precaria un 0.5% en toda la zona.

La nomenclatura, debido a la configuración antes descrita, es compleja, dispersa y no presenta una continuidad adecuada; las calles cambian abruptamente de número, produciendo gran dificultad para las personas que no viven en el sector y para el sector institucional que atiende los servicios públicos.

Vías, Tránsito y Transporte.

La zona tiene graves problemas en lo referido a la conectividad con otros sectores de la ciudad, pues el servicio de transporte público no es fluido, por el contrario, sólo se hace por dos vías claramente identificadas: la Circunvalar y la Cordialidad; el resto de vías que podrían conectar la zona sur - occidental, con el resto del Distrito se hallan en estado deplorable, igual cosa podemos decir de las vías que dan acceso a los distintos barrios, pues se encuentran en lamentable

estado. Al interior de la zona, la situación sigue siendo igual: vías intransitables en verano o invierno por el mal estado físico o cubiertas de agua, por ser algunas de ellas lechos de arroyos permanentes o temporales. En época de invierno las pocas calles que se hallan en regular estado se tornan imposibles de ser transitadas, lo cual obliga a los habitantes de estos sectores a trasladarse dentro del barro desde sus hogares, a muchas cuadras de distancia para llegar a la Circunvalar, Cordialidad o cualquier vía, por donde sí pueda transitar un vehículo de transporte público (Ver Plano No. 13).

Transitan por la zona 24 rutas de transporte urbano: 17 rutas de buses, 5 rutas que combinan buses y microbuses, 1 ruta mixta de buseta - microbús, y 1 de busetas. Debido a la situación vial que se ha descrito, la Circunvalar ha devenido en una vía interna del sur - occidente, perdiendo así su carácter de vía rápida al tener que interconectar todos los barrios del sector, y convertirse en la vía obligada de la mayoría de rutas del sur - occidente. Hay una ausencia total de mobiliario urbano y de señalización, y lo poco que se encuentra, está en situación precaria. Por otro lado, el estado del parque automotor de servicio público no es el óptimo, careciendo de las normas mínimas de seguridad para el usuario.

Educación.

Es totalmente deficitaria; las guarderías, escuelas de primaria, secundaria, educación vocacional son insuficientes para el sector. Se localizan en éste 82 establecimientos educativos, de los cuales 11 carecen de planta física, lo que patentiza aún más el déficit; además, es preciso añadir que tanto los establecimientos educativos oficiales como privados tienen grandes carencias locativas y de recursos docentes y algunos no cumplen con los requerimientos mínimos de funcionamiento, atendiendo 23.305 alumnos los oficiales, lo cual corresponde al 35% de la población educativa, un 50% es cubierto por el sector privado y un 15% no tiene acceso al servicio en la zona. La actividad cultural institucional es inexistente.

Plano No. 13. Vías.

En cuanto a Centros de Educación con Media Vocacional existen los siguientes: Jorge Robledo Ortiz y Cívico 7 de Abril, en la Comuna 1; Carlos Meisel en la Comuna 2, y el Centro Comunitario de Educación Básica No. 187, lo cual no garantiza que aquellos estudiantes que finalicen la Educación Básica tengan garantizado un cupo en la Media Vocacional dentro de la zona (Ver Plano No. 14, distribución territorial del servicio).

Salud.

El sector cuenta, en la Comuna 2, con el Hospital de la Manga (primer nivel) y, en la Comuna 1, con el Centro Integral del Sur (CIS) ubicado en el Barrio Santa María. El primero se encuentra en regular estado, mientras el segundo esta dotado de equipos básicos de atención; los puestos de salud están diseminados en los distintos barrios y coordinados por Distrisalud; y aunque cumplen básicamente la función de prestar los primeros auxilios, el servicio de medicina ambulatoria es deficitario para el sector. Este último viene siendo subutilizado, pues presta servicio sólo durante ocho horas diarias.

Reiterando lo señalado en los Aspectos Ambientales, los efectos ocasionados por la precariedad en la prestación de los servicios públicos y deterioro del medio ambiente, genera una alta morbilidad por causa de infecciones respiratorias agudas (IRA) en un 60% y enfermedad diarreica aguda (EDA), en un 30% (Ver Plano No. 15, distribución territorial del servicio).

Servicios Públicos.

Alcantarillado. Este servicio se presta sólo a un 20% de los habitantes del sector por lo que la insalubridad que se desarrolla a partir de esta situación es alarmante, pues se deshacen de sus aguas negras y excretas por medio de pozas sépticas, letrinas o depositándolos en la parte trasera de los lotes que ocupan, cuando no es que son arrojadas a los cauces de los arroyos, convirtiéndolos en

Plano No. 14. Educación: coberturas.

Plano No. 15. Salud: coberturas.

corrientes de aguas negras y, por lo tanto, de focos de infecciones y enfermedades infectocontagiosas (Planos Nos. 16 y 17).

Acueducto. La red de servicio de agua potable se presenta en un 90% en toda la zona, pero su frecuencia sigue siendo mala, 3 o 4 veces a la semana, es prestado el servicio, cuyas redes principales pueden ser observadas en el Plano No. 18. El Plano No. 19, muestra las áreas a mejorar con instalaciones de redes de acueducto para el sector.

Energía Eléctrica. Este servicio tiene una cobertura total en el sector; pero, por la falta de planificación, se producen sobrecargas en el sistema eléctrico, ya que gran cantidad de viviendas tienen inadecuados tendidos de cables eléctricos, conectados, la mayoría de las veces, de manera ilegal y rudimentaria, ocasionándose los cortes del fluido eléctrico y, por tanto, el deterioro de las redes.

Telefonía. Este servicio es prestado con deficiencias en el sector, pese a la existencia de dos empresas telefónicas (EDT y METROTEL, y la existencia de las centrales: el Bosque y Ciudadela) en la ciudad; los funcionarios de ambas empresas señalan como una de las razones, la no existencia de una estructura urbana definida, debido a que la nomenclatura es deficiente y las calles están destapadas, lo cual no garantiza una buena protección para las redes que tendrían que instalarse. Otro aspecto es que la situación económica de los habitantes, no les permitiría, sin subsidio estatal, acceder a este tipo de servicio.

Aseo. Aún cuando los esfuerzos de la empresa responsable del servicio por atenderlo es importante, en el suroccidente, en algunos sectores, la recolección de basura se sigue desarrollando como en los inicios del siglo en Barranquilla, en carros de tracción animal, que no tienen en una zona cercana un depósito técnicamente definido y tratado para la disposición final de los desechos. Los

Plano No. 16. Alcantarillado: colector.

Plano No. 17. Zona de ampliación servicio Alcantarillado.

Plano No. 18. Acueducto: Redes y zonas de presión.

Plano No. 19: Zonas de mejoramiento redes Acueducto.

moradores del sector incineran las basuras o simplemente las arrojan a la calle, creando un clima de mayor insalubridad en el sector. Carecen de un sistema moderno y tecnificado de recolección y disposición de las basuras (Plano No. 20).

Plano No. 20. Aseo.

Gas domiciliario. Algunos sectores no cuentan con este servicio, lo que contribuye a la utilización de medios alternativos como leña, gas (tanques) y electricidad, con los consiguientes aumentos de costos por unidad familiar por concepto de estos dos últimos medios y deforestación y afectaciones ambientales para el caso del primero.

3.3.2 Ciénaga de Mallorquín.

Localización (Plano No. 21).

La Ciénaga de Mallorquín se localiza en el extremo norte de la ciudad de Barranquilla y al occidente de los tajamares de Bocas de Ceniza, delimitada por las coordenadas 74° 52' de longitud Oeste y 11° 05' de latitud Norte. Esta constituida por un cuerpo de agua de 1.200 hectáreas, con una profundidad promedio no superior a un metro. Hacia el sur de la Ciénaga se localizan dos asentamientos urbanos pequeños (La Playa y Las Flores) con un importante componente poblacional que deriva de la Ciénaga sus medios de subsistencia.

Además, la Ciénaga representa un importante recurso ecológico y paisajístico para la región metropolitana de Barranquilla y sin lugar a dudas un potencial significativo para actividades pesqueras y de actividades ecológico-turísticas. Sobre el tajamar occidental, cercano a la Ciénaga, existe una importante expectativa de localización de un puerto de aguas profundas para la exportación de carbón, graneles y otros productos que generará un impacto adicional sobre este cuerpo de agua y la ribera occidental del río Magdalena.

Geología y Geomorfología.

El actual modelo geológico del área de la Ciénaga se formó durante los últimos 2 millones de años, período del que datan los elementos que configuran su soporte territorial. Varios estudios señalan diversos desplazamientos físicos de la barra externa (Mar Caribe) de la Ciénaga hacia el sur, reduciendo su tamaño y agravando los problemas de sedimentación. Geomorfológicamente se observa el predominio de un paisaje propio de un delta fluvial, con predominancia de zonas planas y algunas pequeñas colinas de pendiente tendida y baja altitud.

Plano 21. Ciénaga de Mallorquín.

Relieve y Topografía.

La zona alrededor de la Ciénaga presenta un relieve variable que oscila entre suavemente ondulado, a plano. Hacia la zona sur - occidental se hallan colinas alargadas con pendientes suaves, que pueden alcanzar hasta 50 metros de altura. Igualmente, se encuentran terrenos inundables hacia el occidente en algunas épocas del año y amplias zonas de playas desarrolladas a partir de la activa erosión del litoral.

Evolución Física de la Ciénaga.

Luego de la construcción de los Tajamares de Bocas de Ceniza (1.925 – 1.935), la ciénaga se ha comportado como una laguna costera receptora de las aguas del arroyo León, de aguas de infiltración y de precipitación directa. En determinados momentos, el nivel del agua que almacena, rebasa la barra que la separa del mar, presentándose un vaciado que produce la apertura de una boca, la cual permanece abierta cierto período de tiempo, favoreciendo el intercambio de aguas entre la ciénaga y el mar. Con el tiempo el nivel de la ciénaga tiende a estabilizarse por cuanto el mar, como producto del traslado de gran volumen de sedimento, clausura la boca y se reproduce el mismo ciclo.

Acciones Antropógenas sobre la Ciénaga.

Este aparte está fundamentado en el documento *Plan de Gestión Ambiental del Distrito de Barranquilla (Vol. 1), Dinámica y Diagnóstico Ambiental del Distrito de Barranquilla*, elaborado por el DADIMA, que recoge de manera precisa los impactos que el hombre en su accionar ha realizado y realiza sobre este cuerpo de agua:

Actividad Industrial. Hacia la ribera del costado sur - oriental de la ciénaga se realizan complejos industriales cuyos desechos se controlan para evitar deterioros del ecosistema.

Actividad Extractiva (canteras). En la zona sur - occidental de la ciénaga se desarrollan actividades de cantera a cielo abierto. En la actualidad, una de éstas obstaculiza el curso del arroyo León, afluente de agua dulce de la Ciénaga de Mallorquín.

Actividades de Disposición de Basuras. Sobre el costado sur - oriental y en límites con el barrio Las Flores, funcionó, durante varios años y hasta hace muy poco, uno de los basureros municipales más grandes a cielo abierto para la ciudad. Aún hoy, el basurero arroja hacia la ciénaga productos contaminantes, como resultado del arrastre que producen las aguas lluvias sobre su territorio.

Actividades Urbanizadoras y de Construcción. Hacia el sur y sur - occidente de la Ciénaga se realizan actividades de urbanización y de construcción las cuales depositan aguas residuales en la Ciénaga, lo que afecta significativamente la población ictiológica de la misma y deteriora ambientalmente el sector. Simultáneamente, y por efecto de los conflictos sociales de muchas regiones del país, se ha iniciado un proceso de ocupación de terrenos por parte de desplazados en los sectores de La Playa y Las Flores hacia la zona del cuerpo de agua, asentamientos espontáneos que generan afectaciones territoriales (construcción sobre zonas inundables – palafíticas -), ausencia de servicios públicos (afectaciones ambientales y de salud) y comunitarios, y en general de la calidad de vida del sector.

Construcción de los Tajamares de Bocas de Ceniza. Con la construcción del Tajamar Occidental hace casi seis decenios, se suspendió el aporte de aguas dulces del río Magdalena con la subsecuente transformación de la ciénaga: de condiciones estuarias a ciénaga costera. En la actualidad, esta situación puede revertirse en la comunicación del río con la ciénaga, habilitada por la instalación de unos tubos a través del Tajamar, que cumplen parcialmente una importante función estabilizadora.

Actividades Asociadas a la Pesca. Esta actividad se realiza en unas 25 a 30 canoas tripuladas por dos pescadores cada una. Éstas provienen principalmente del corregimiento de La Playa puesto que los pescadores del barrio Las Flores

utilizan embarcaciones de mayor tamaño, adecuadas para pesca en mar abierto. Adicionalmente, unos 20 pescadores diariamente realizan su faena a pie, aventurándose entre las aguas de la ciénaga por su baja profundidad. Los únicos métodos de pesca son el anzuelo y la atarraya.

Actividad Maderera. Esta actividad la ejercen unas 20 personas y su acción ha resultado perjudicial para las comunidades de manglares, toda vez que los leñadores han talado una porción importante de estos, con el propósito de vender los listones a la industria de la construcción en Barranquilla y para otros fines.

Hidrografía.

Los arroyos y quebradas intermitentes que vierten a la Ciénaga son escasos, regidos por un ciclo anual de descarga en la época de lluvias y secándose en los meses de alta sequía (verano). Como principal aporte dulce acuícola está el Arroyo León, que a su vez engloba las microcuencas de los arroyos Hondo y Grande.

Asentamientos Urbanos.

Corresponden al barrio Las Flores y al corregimiento de La Playa. Ambos surgen como asentamientos urbanos no planificados. En lo que respecta a Las Flores, su conformación fue el resultado del desplazamiento de pescadores localizados en lo que se conoció como Punta Velillo y comerciantes asociados al proceso de construcción de los tajamares de Bocas de Ceniza. Hacia los años 60 y 70 entran en funcionamiento Cementos del Caribe y Monómeros Colombo Venezolanos que crean nuevas expectativa de trabajo, lo que origina nuevas ocupaciones de tierras a través del relleno de la ciénaga con materiales de desecho, contribuyendo al aumento de la contaminación del sector. Para el 6 de septiembre de 1968, el corregimiento de Las Flores pasa a ser barrio del Municipio de Barranquilla.

En cuanto a usos del suelo, el barrio Las Flores presenta las siguientes características: vivienda, 734 predios (86%); comercio, 95 predios (11%);

industria, 5 predios (0.98%); lotes baldíos, 12 predios (1.01%) e institucional, 10 predios (1.01%).

El corregimiento de La Playa presenta las siguientes características: vivienda, 89%; comercio, 10% e institucional, 1%. Sus alrededores se han expandido por el surgimiento de un barrio de invasión en los terrenos de propiedad de Telecom, al cual se le denomina Maratea. Su composición poblacional tiene como origen otras partes de la Costa Atlántica y el interior del país, radicados allí por efectos del desplazamiento obligado a que los sometió la violencia guerrillera o paramilitar.

3.3.3 Ribera del Río Magdalena.

Está comprendida entre la desembocadura del Río Magdalena (Bocas de Ceniza), el Puerto y Zona Franca de Barranquilla, y las instalaciones del sistema de acueducto, en lo que al Distrito se refiere; pero se extiende, desde el punto de vista metropolitano, hasta la zona del mercado en el municipio de Soledad, conformando un corredor de actividades ligadas al transporte y producción de significativa importancia para la ciudad (Plano No. 22). Dada su heterogénea composición se describen a continuación sus principales componentes:

Zona Desembocadura del Río – Ciénaga de Mallorquín.

Localizada en la parte del extremo occidental de la desembocadura del río Magdalena y continúa hacia el sur por el Tajamar Occidental hasta el borde superior del barrio Las Flores, en la Ciénaga de Mallorquín. Su objetivo funcional no es otro que encauzar las aguas del río Magdalena a través de la configuración de un canal que permite generar aceleramientos del caudal de agua destinado a mantener la profundidad necesaria para facilitar la navegación marítima hasta y desde las instalaciones portuarias privadas y públicas. Su construcción, se ha señalado, ha producido efectos concretos sobre la Ciénaga de Mallorquín, así como el volumen de arrastre de sedimentos generado a partir de la mayor velocidad ha dado lugar a cambios en la configuración de las playas del litoral Atlántico, particularmente en el municipio de Puerto Colombia. Sobre

Plano 22. Zona del Río.

este tajamar se tiene previsto la construcción de un superpuerto, lo que acentúa el carácter portuario del sector, potenciando factores de localización y actividades económicas.

Zona Industrial.

Está localizada entre el extremo sur del barrio Las Flores y el sector de la Loma 2, ubicándose en ella industrias químicas, papeleras, de alimentos, astilleros, almacenamiento de productos, de cementos, entre otras. Algunas de éstas utilizan el río como fuente de transporte marítimo para exportaciones de sus productos hacia el Caribe, Centroamérica, países suramericanos y el sur de los Estados Unidos, generando una actividad portuaria y económica de importancia para el desarrollo de la ciudad, pero sujeta al carácter variable de la orilla del río, la cual, unas veces, se extiende y, en otras, se recoge ante diferentes circunstancias del comportamiento hidráulico del río.

La ubicación de las industrias en este sector se deriva de procesos históricos de ocupación que, por su naturaleza, restringieron las posibilidades de localización de actividades diferentes a ella, cerrando con esto las posibilidades de vincular más activamente la ribera del río a la vida social y comunitaria de la ciudad, hecho que ha dado lugar a la expresión de “una ciudad crecida de espaldas al río”, sin embargo, su importancia estratégica para la economía de la ciudad es reconocida incluso por fuera de la ciudad.

Un número importante de empresas se encuentran en este sector, dentro de las cuales cabe mencionar: Monómeros Colombo – Venezolanos S.A., Cementos del Caribe, Cartón de Colombia S.A., Aceites del Caribe, Griffin de Colombia (antes Dupont de Colombia S.A.), Colterminales (Holanda – Colombia), Agafano, Aloccidente, Astilleros, Eternit Atlántico S.A., entre otras, las cuales sobrepasan, algunas de ellas, un número mayor de 500 empleados.

Zonas Loma 1 y 2 y Barranquillita.

Constituye el sector territorial de la ciudad vinculado directamente al sistema de caños de Barranquilla, ocupados, como son los casos de La Loma 2 y Barranquillita, por actividades industriales y de servicios complementarios (especialmente transporte). Respecto a La Loma 1, ésta está constituida en gran parte por terrenos desocupados, lo cual permite potenciarla como zona de reserva para actividades de servicios y turístico – recreativas, ligadas, en lo posible, al aprovechamiento del sistema de caños y río. La estrategia de vinculación de la ciudad a estos importantes cuerpos de agua encuentra, en este sector, un factor de significativa oportunidad para el mediano y largo plazo.

Zona Portuaria de Barranquilla.

El último de los componentes ribereños está constituido por los siguientes servicios: Puerto Marítimo y Fluvial de Barranquilla, Zona Franca Industrial y Comercial y las instalaciones del Sistema de Acueducto de la ciudad. Como puede apreciarse, constituye un sector de vital importancia para la economía local, metropolitana, regional y nacional. Hoy en día la actividad portuaria presenta algunos signos de reactivación por el incremento de los volúmenes de carga movilizados y por la modernización de sus servicios. Presenta igualmente amplias instalaciones, consideradas como las de mayor área dentro de los puertos del país. Aun cuando su actividad depende de las condiciones del canal navegable, constituye un hito socio-económico local llamado a mantener dicha condición dentro del proceso de apertura nacional, circunstancia que obliga a mantener garantizado el sistema de acceso al mismo.

3.3.4 Distrito Central de Barranquilla.

Localización (Plano No. 23).

En general se acepta como límites del Distrito Central de Barranquilla al sector comprendido entre las carreras 38, 46 y 50, la ribera occidental del Río Magdalena y la calle 54. Según los antecedentes históricos señalados, a partir de éste se inició el proceso de expansión urbana de Barranquilla con claras tendencias constructivas hacia el norte, oeste y sur de la ciudad, convirtiéndolo en un núcleo patrimonial de singular importancia urbanística y arquitectónica que presenta como características espaciales dos importantes consideraciones: en primer lugar el núcleo básico conformado a partir del sistema de caños (calle 30) y posterior consolidación del hoy Paseo Bolívar como Centro de actividad comercial, de negocios y financiero, actividades que con el tiempo abarcarían mayores áreas urbanas (desde la carrera 38 a la 46 y desde la calle 30 a la 45 y más tarde hasta la calle 54). Su característica principal radica en su elevado crecimiento urbanístico e intensiva utilización predial y vial.

En segundo lugar se destaca la ocupación del sector de Villanueva (Barranquillita) en las décadas de los treinta y cuarentas, como resultado de la prolongación de las actividades asociadas con el comercio y los mercados, buscando la ribera occidental del río Magdalena. La disposición espacial del trazado urbano estuvo fundamentada en la prolongación hacia el este, de vías principales como las carreras 38, 41, 43, 44, 45 y 46, articuladas unas directamente entre sí y otras a través de puentes para vehículos y peatones. Su principal característica radica en que sus posibilidades de crecimiento urbanístico resultaron afectadas por la escasa articulación funcional con los sectores residenciales y de servicios asociados a las actividades financieras y de negocios en expansión y a la ausencia de una mayor presencia institucional, privilegiándose la ubicación de algunas plantas industriales, servicios de generación de energía y

Plano No. 23. Distrito Central de Barranquilla.

transporte. Este último vino a constituirse como la mayor actividad generada a partir de la década de los años cincuenta, dando origen a una vocación urbana cuyo principal rasgo es la subutilización predial asociada con muy bajos niveles de inversión. En contraste con el anterior sector, presenta en general menores niveles de crecimiento y desarrollo urbano.

Topografía y Geología.

Desde el punto de vista topográfico, el Distrito Central presenta una suave pendiente hacia el oeste (de 2° a 3° aproximadamente), a partir de la ribera occidental del Río Magdalena, generando una superficie bastante llana cuya altitud promedio no sobrepasa los 1.5 metros sobre el nivel del mar.

Geológicamente, el sector está comprendido por la formación Barranquilla, compuesta por arcillas duras blanquecinas denominadas piedra caliza, con un espesor de 15 metros a lo largo de la orilla del río. Hacia la parte norte y cerca del río, se encuentra cubierta por un banco de arena llano.

Usos del Suelo.

En el sector Central, hacia el occidente de los caños, el uso es comercial y de servicios con características intensivas, siguiendo en importancia el institucional y el industrial con muy baja escala. El uso residencial es escaso, ubicado con preferencia a partir de la calle 43 en adelante.

Para el sector de Villanueva (Barranquillita), pese a encontrarse usos institucionales, comerciales, industriales y residenciales, el 40% de los predios se encuentran desocupados. Los usos residenciales se encuentran ubicados hacia el sur – este del sector, presentando características precarias en materia de calidad de la vivienda, condiciones higiénicas, afectaciones ambientales del entorno, entre otros problemas.

Consideraciones ambientales.

Uno de los rasgos más preocupantes del sector, en esta materia, es la contaminación del sistema de caños del mercado, atribuible al poco flujo de sus aguas, a la ubicación de vivienda en algunos sectores de los cauces y al vertimiento de basuras y desechos orgánicos, factores que, asociados a la ausencia de áreas verdes, espacios abiertos y manejo inadecuado o inexistente del espacio público, contribuyen significativamente al deterioro físico y ambiental del sector, pese a los esfuerzos que en procura de la reconstrucción de los mismos viene adelantando la Empresa de Desarrollo Urbano - EDUBAR.

Espacio Público.

Por la naturaleza de núcleo histórico de la ciudad, existen en el Distrito Central valores urbanísticos y arquitectónicos de importancia como el Paseo Bolívar, la Plaza de San Nicolás, los Centros Administrativos locales, departamentales y nacionales, la Plaza de la Aduana hacia el norte, y un sin número importante de construcciones con valores arquitectónicos específicos no apreciados en su verdadera dimensión histórico-patrimonial por severos procesos de degradación de uso del suelo, del espacio público y del medio ambiente.

Problemática que es particularmente notoria en este importante sector de la ciudad, revistiendo, en algunas partes, características dramáticas, originadas por la intensidad de su uso en actividades propias de ventas estacionarias y ambulantes, en especial aquellas localizadas sobre las carreras 41, 43 y 44 entre las calles 30 a 42. En general, este tipo de economía informal presenta incidencia sobre el medio ambiente, deterioro visual del paisaje urbano, restricciones de circulaciones vehicular y peatonal, desvalorización de inmuebles y predios.

3.3.5 Zona Sur – oriental. (Plano No. 24)

Constituida por algunos barrios de tradición en la ciudad, como son los casos de Las Nieves y Rebolo y parte de San Roque, presenta problemas asociados con deterioro ambiental, usos mixtos de la vivienda (talleres, depósitos, etc.), sobrepoblación flotante (trabajadores), invasión del espacio público por vehículos de carga pesada, baja calidad de la vivienda y hacinamiento, subutilización predial, deterioro físico del espacio público (ausencia de arborización, corrientes de aguas sobre las vías, deterioro físico de las construcciones, contaminación visual, etc.), precariedad del equipamiento educativo y de salud, ausencia de espacios verdes, escasos escenarios deportivos y progresiva pérdida de la identidad cultural del sector y de valores representativos de la memoria urbana de Barranquilla, en particular la relacionada con la Arquitectura doméstica. Además de los barrios indicados, forman parte de este componente La Luz, La Chinita y Los Trupillos (los más recientes), Simón Bolívar y Santa Helena. Finalmente, presenta aceptables niveles en materia de servicios públicos, lo cual constituye un importante factor para promover mayores y mejores usos residenciales.

DISTRITO DE BARRANQUILLA
Departamento Administrativo de Planeación Distrital
Barranquilla — Colombia

Plan de Ordenamiento Territorial - POT

Plano No. 24. Zona Sur – Oriental.

3.3.6 Otros componentes. (Plano No. 25)

Complementando el anterior conjunto de componentes urbanos, se hallan otros, no menos importantes, pero con problemas urbanos y potencialidades diferenciadas, los cuales se describen a continuación:

- Comercial. Está constituida por todo el comercio localizado por fuera del Distrito Central, el cual se desarrolla territorialmente sobre los corredores múltiples de las carreras 38, 43, 44, 45, 46, 53 y 54, calles 38, 45 y 47 hacia el sur y el núcleo formado entre las calles 68 a 93 con carreras 43, 51B y 54. Su constitución, a partir de la década de los setenta, obedeció tanto al ritmo de crecimiento de la ciudad como a la necesidad de buscar alternativas de localización frente al progresivo deterioro del Distrito Central de Barranquilla, liderado en gran parte por instituciones del sector financiero.

Aun cuando las condiciones ambientales presentan una significativa diferencia con el Distrito Central, empiezan a generarse problemas relacionados con congestiones vehiculares (especialmente sobre las calles 70, 72, 76, 79, 84 y carreras 43 y 53), ocasionados por parqueos sobre vías principales y utilización de andenes para estos fines, inadecuada coordinación del sistema de semáforos, preferencia de vías específicas por varias rutas de transporte, limitada capacidad de las vías para la atención del flujo vehicular, entre otros; además, espacio público afectado por contaminación visual (avisos, publicidad, redes de servicios, etc.), escaso amoblamiento y señalizaciones urbanas, inexistencia de zonas verdes, escasa vegetación urbanística y, así como en el resto de la ciudad, ausencia de elementos urbanísticos de ayuda a personas discapacitadas.

Plano 25. Otros Componentes.

- Zona Institucional y Residencial del Nor – Occidente. Está localizada sobre el corredor vial de la carrera 51B (antigua carretera a Puerto Colombia) entre la Circunvalar y la carretera de acceso al corregimiento de La Playa. Presenta dos usos claramente diferenciados: uno, constituido por centros universitarios, colegios y equipamiento urbano (cementerio), y otro, por núcleos residenciales de estratos socio – económicos medios altos y alto. Incluye igualmente el corregimiento de La Playa y la Urbanización que lleva su nombre, correspondientes a estratos mas bajos. La ubicación de grandes centros universitarios y colegios en la zona, ha permitido conferirle un perfil urbano más amplio, con mejor disposición urbanística y aprovechamiento del paisaje natural, mayor arborización, menores niveles de contaminación visual, proporcionado espacial y visualmente a lo largo de la vía. Aún así, se observan problemas asociados con el manejo del tráfico sobre la carrera 51B, pues no existe una adecuada señalización, así como los conductores de buses de transporte público no acatan los puntos de paraderos, ocasionando frecuentes congestiones y aumento en los riesgos de accidentalidad. Adicionalmente, la vía presenta problemas de diseño, dada la insuficiencia del trazado de las glorietas (intercambiadores viales) y restricciones en el cruce del puente de la 51B con Circunvalar.

En cuanto al uso residencial de estratos altos, los urbanizadores han optado, preferentemente, por conjuntos cerrados (Villa Campestre), lo cual tiende a “subestimar” el valor de la calle como espacio público, reduciendo su tratamiento en materia de arborización, manejo de andenes, etc. Adicionalmente, esta tendencia genera ausencia de espacios verdes y parques de nivel zonal, circunstancia que puede generar deterioro del espacio por hacinamiento de esta modalidad residencial. Los restantes núcleos residenciales del sector presentan la estructura tradicional de unidades unifamiliares.

- Zona Sur - centro. Se encuentra localizada entre la Circunvalar (hacia el sur), la zona sur – occidental (hacia el oeste), la carrera 38 y el Distrito Central, hacia el norte y, hacia el este, por la zona industrial de la calle 30 y la zona sur – oriental. Está caracterizada, territorialmente, como zona esencialmente residencial, constituida por unos 42 barrios de la ciudad, donde predominan los

estratos 2 al 4. Su proceso de constitución ha estado marcado por la presencia de urbanizadores públicos y privados, como en el caso, para los primeros, del antiguo Instituto de Crédito Territorial, con importante presencia en la construcción de urbanizaciones como Ciudadela 20 de Julio, Cevillar, La Unión, entre otras.

Desde el punto de vista urbanístico, presenta problemas de integración vial con otras zonas de la ciudad, pues en ella predominan sólo ejes viales como los siguientes: calles 30, 45, 47 (ubicadas en la categorías como arteriales y semiarteriales) y las carreras 4^a, 8^a, 14, 21, 21B y 38. Carreras como la 4^a, 8^a y 14 se articulan convenientemente con las calles señaladas, pero presentan débil continuidad hacia el resto de la ciudad.. Igualmente, el inadecuado estado de las vías en muchos de los barrios de la zona ocasiona limitaciones para el transporte y deterioro del medio ambiente; adicionalmente, la ausencia de un apropiado manejo del espacio público incrementa los problemas ambientales y, en algunos sectores, de salud.

La vivienda, en general, presenta un adecuado nivel de calidad en cuanto a su estructura, así como servicios públicos aceptables. Evidencia restricciones en cuanto a la inexistencia de zonas comerciales y de servicios (mercados, por ejemplo), obligando a los residentes a desplazarse hacia otros sectores de la ciudad; así mismo, en áreas verdes, parques, núcleos deportivos; la infraestructura educativa y de salud presenta limitaciones locativas, de atención y de dotación.

3.4 El Territorio Distrital en el Contexto Metropolitano⁵⁶.

Barranquilla, definida como una ciudad central del sistema regional de la Costa Atlántica, conforma con los municipios de Soledad, Malambo y Puerto Colombia, una unidad funcional y territorial, el Área Metropolitana de Barranquilla⁵⁷.

El Área fue conformada por la Asamblea Departamental, mediante la Ordenanza No. 028 de 1981, la cual dispuso su funcionamiento y la Ley orgánica de las Áreas Metropolitanas estableció sus funciones, siendo la primera de ellas la de “Programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio bajo su jurisdicción”⁵⁸. Tiene como órgano de gobierno una Junta Directiva presidida por el Alcalde de Barranquilla quien a su vez, tiene carácter de Alcalde Metropolitano. Tiene igualmente un Gerente y cuenta con fuentes significativas de recursos para adelantar las obras y funciones que son de su competencia.

La dinámica urbana de la ciudad se ha caracterizado, como en la mayoría de las ciudades latinoamericanas, por un crecimiento a partir del centro histórico en dirección a centros alternos, dadas las atracciones generadas al realizar vínculos comerciales, de abastecimiento y de prestación de servicios entre los poblados.

Actualmente, Barranquilla se encuentra conurbada (integrada físicamente) con el municipio de Soledad, el cual, conjuntamente con Malambo, vienen absorbiendo buena parte del crecimiento demográfico, especialmente de los sectores poblacionales de estratos 1 a 3 y la expansión física de Barranquilla

La población del Área metropolitana a 1999, según proyecciones elaboradas por DANE, alcanza 1.706.101 de habitantes, de los cuales corresponden a Barranquilla 1.252.195 (73.3 %), Soledad 304.567 (17.8 %), Malambo 91.793 (5.38 %), Puerto Colombia 37.324 (2.18 %) y Galapa 20.222 (1.34 %).

⁵⁶ POFT, Barranquilla 1997. Documento Central, pág. 13.

⁵⁷ Actualmente incluye el Municipio de Galapa.

⁵⁸ Ley 128 de 1994, Orgánica de las Áreas Metropolitanas, Artículo 4°.

La tendencia de crecimiento en la escala metropolitana, como se señaló en el numeral 3.1., muestra un crecimiento en dos direcciones, uno al norte hacia Puerto Colombia y otro hacia el sur en dirección a Soledad y Malambo.

- *Para el primero se produce la expansión de estratos medios y altos, tanto con vivienda permanente como con viviendas de carácter recreativo. Igualmente, instituciones de educación superior, colegios y clubes sociales. Se destaca que las playas de Salgar, Pradomar y Puerto Colombia constituyen la zona recreativa más importante de toda la población del Área Metropolitana y del Departamento.*
- *Sobre el segundo se ha ubicado la vivienda para población de ingresos medio-bajos y bajos, en especial en urbanizaciones de interés social financiadas por el Estado; como la Arboleda, Soledad 2000, el Concorde, entre otras. Componentes de la infraestructura urbana de importancia tales como el Aeropuerto, la Central de Abastos, la Terminal de Transportes y el Estadio Metropolitano, están igualmente localizados sobre esta Área. Por último, buena parte de la industria manufacturera, se ubica sobre la calle 30 – Autopista al Aeropuerto y la calle 17, en el territorio de Soledad y Malambo.*

La creación de macroproyectos en el Área Metropolitana contribuye a la atracción generada entre los asentamientos que la conforman. La construcción y puesta en marcha del Parque Industrial de Malambo S.A., PIMSA, así lo confirma al convertirse en polo de atracción para la población como fuente de empleo.

Esta expansión de Barranquilla se ha realizado de una manera espontánea, sin una mínima planificación y coordinación entre las distintas autoridades, de manera que se oriente la ocupación ordenada y armónica del territorio; la debilidad administrativa y financiera de los municipios menores no les ha permitido responder adecuadamente a los requerimientos de los nuevos habitantes, especialmente los relacionados con servicios públicos y equipamiento social.

Si bien existe la figura administrativa del Área Metropolitana, es evidente que las limitaciones de ésta en materia de atribuciones y competencias y la autonomía propia de los alcaldes municipales, ha impedido su efectiva intervención en la solución de los conflictos que el crecimiento de Barranquilla ha generado en todo el territorio del Área.

Finalmente, es preciso señalar la tendencia de expansión metropolitana hacia el sur, incorporando paulatinamente a centros poblados como Sabanagrande, Santo Tomás y Palmar de Varela,, lo cual no puede descartarse si se considera que tienen servicios públicos (servicios de acueducto y alcantarillado en procesos de optimización), están cercanos al Río Magdalena por lo que pueden potenciar la localización de actividades productivas en sus alrededores y cuentan con una carretera recientemente ampliada, con la cual se facilita el acceso a Barranquilla y al puerto marítimo y fluvial. Esta tendencia consolida el carácter lineal del modelo de desarrollo urbano de Barranquilla en el contexto metropolitano.

3.5 El Territorio Distrital en el contexto Regional.

El Instituto Geográfico Agustín Codazzi -IGAC⁵⁹- ubica a Barranquilla, dentro de la jerarquización urbano regional por ellos elaborada, en el Nivel 1, correspondiente a una *Metrópolis Regional*, definiéndola como el polo urbano más importante de la Costa Atlántica desde los puntos de vista económico, político, cultural y educativo.

Como *Centro Subregional principal* y *Centro Sub-regional* clasifican a las ciudades de Cartagena y Santa Marta respectivamente, constituyéndose en los núcleos urbanos más importantes de la Costa Atlántica. En conjunto, configuran un corredor urbano regional (o red de ciudades) en el norte del país, intercomunicadas a través de un buen sistema vial que propicia la localización de actividades relacionadas con turismo, recreación y vivienda recreacional. En lo que respecta al corredor vial Cartagena – Barranquilla se aprecian importantes inversiones hoteleras en la primera, mientras en el sector del Atlántico predominan proyectos de urbanizaciones con énfasis en vivienda recreativa. Es preciso elaborar un Plan para este corredor mediante el cual se definan políticas y estrategias de usos acordes con la vocación marina del sector, aprovechando el conjunto de playas que existen en toda su extensión, para impulsar el desarrollo de actividades productivas y consecuentemente empleo.

El corredor Santa Marta – Barranquilla presenta una configuración territorial diferente por cuanto buena parte del tramo corresponde al Parque Nacional Isla Salamanca, establecido así para la preservación de un importante ecosistema costero severamente afectado por la construcción de la carretera que comunica a las dos ciudades, en la medida en que afectó el flujo e intercambio de agua y nutrientes para los manglares, propiciando un paisaje desolado. Actualmente se adelantan obras de infraestructura en la vía para restablecer los flujos e

59 IGAC. Atlas Regional del Caribe. Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Subdirección de Investigación Geográfica. Bogotá, 1978.

Otros estudios sobre el particular son: CASAS y URIBE-ECHEVERRIA, 1985; Estrategias Regionales Ltda., 1990; Universidad de los Andes y el Instituto de Estudios Sociales de la Haya, 1997.

intercambios de agua, vitales para la recuperación del parque. Luego, existe un corredor turístico que se extiende desde Ciénaga hasta el Rodadero, con instalaciones hoteleras importantes y urbanizaciones para viviendas permanentes y turísticas, orientadas en gran parte a la atención del mercado turístico nacional.

La funcionalidad entre las ciudades que integran el corredor permite concentrar un importante núcleo poblacional regional que alcanza aproximadamente los 3.000.000 de personas, distribuidos entre Barranquilla, Soledad, Malambo, Puerto Colombia, Cartagena, Santa Marta y Ciénaga, equivalente al 61% de la población total de los Departamentos del Atlántico, Bolívar y Magdalena.

3.6 La Administración del Territorio Distrital y Metropolitano.

La Constitución Nacional y un importante número de Leyes establecen las disposiciones correspondientes para la administración de los territorios municipales y Distritales, especificándoles funciones y procedimientos encaminados a su planificación y control, así como otras establecen mecanismos de participación para que la población pueda intervenir, conjuntamente con el Estado, en las determinaciones relacionadas con sus intereses comunitarios y de bienestar ciudadano. Esta dimensión administrativa incluye tanto la responsabilidad que le compete a la Administración Central como al Concejo Distrital.

En la esfera territorial todas las dependencias de la Administración están encargadas de atender, de una u otra forma, aspectos relacionados con el territorio; sin embargo, su organización, planificación y control corresponde, con un alto grado de especificidad, a dependencias como el Departamento de Planeación, la Secretaría de Gobierno, el Tránsito Distrital y aquellas que ejecutan obras públicas. En términos generales, su débil capacidad operativa ocasiona bajos niveles de efectividad sobre los procesos de expansión urbana de la ciudad, como también la poca gestión para el desarrollo conduce a perpetuar los problemas y a dilatar sus soluciones, agravados por la escasez de recursos económicos y financieros. La incapacidad de generación de cambios físicos y ambientales sustanciales en la ciudad están atados a estos factores.

La subdivisión territorial por “comunas” complementa el escenario administrativo del territorio distrital de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 117 de la Ley 136 de 1994, expedida con el propósito de modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios. En estas radica el propósito de descentralizar la gestión del desarrollo local y abrir espacios de participación para la comunidad.

Importante participación les compete a las entidades que tienen bajo su responsabilidad la prestación de los servicios públicos, los cuales, durante los

últimos años, han estado sujetos a importantes modificaciones institucionales (especialmente los servicios de aseo, acueducto y alcantarillado) que permiten garantizar la continuidad, eficiencia y eficacia de los mismos; en el campo de las comunicaciones la ciudad cuenta con dos empresas de telefonía, una de propiedad del Distrito y otra privada, a través de las cuales se ha incrementado el número de suscriptores, así como la telefonía celular, factores que permiten una adecuada posición de la ciudad en este importante campo. El servicio de electricidad también ha sido objeto de transformaciones institucionales de importancia dentro del sector eléctrico en estos últimos años y en lo que respecta al servicio de gas debe admitirse la eficacia de la entidad que lo tiene a su cargo.

Otra institución de singular importancia en el campo de la administración territorial es el Departamento Administrativo del Medio Ambiente – DADIMA, constituida como la efectiva autoridad para la atención de los asuntos ambientales de Barranquilla. En el contexto del Plan de Ordenamiento Territorial, el DADIMA tiene bajo su responsabilidad el componente ambiental como parte inherente al proceso de desarrollo de la urbe y por ende de la calidad del paisaje urbano, los ecosistemas, las actividades de recuperación de territorios con afectaciones ambientales, entre otras importante tareas. Por la complejidad de los problemas ambientales, la Administración Central del Distrito debe orientar todos sus esfuerzos al fortalecimiento institucional de la entidad desde el punto de vista organizacional, operativo y financiero pues bajo su competencia recaen acciones para garantizar la producción limpia de manejo de residuos sólidos, de conservación del medio, del control y desarrollo de las zonas y acciones que afectan el medio ambiente y en general de todo lo relacionado con los ecosistemas adyacentes a la ciudad. Adicionalmente, tiene una función importante que adelantar en los procesos de ordenamiento del territorio, y es la permanente atención sobre los progresos efectivos de la ciudad desde la perspectiva de la calidad de vida de la población, considerado como uno de los factores críticos derivados del modelo actual de desarrollo de la ciudad.

Aun cuando sus funciones no corresponden propiamente al campo de la administración territorial su carácter ejecutor representa un instrumento de gran

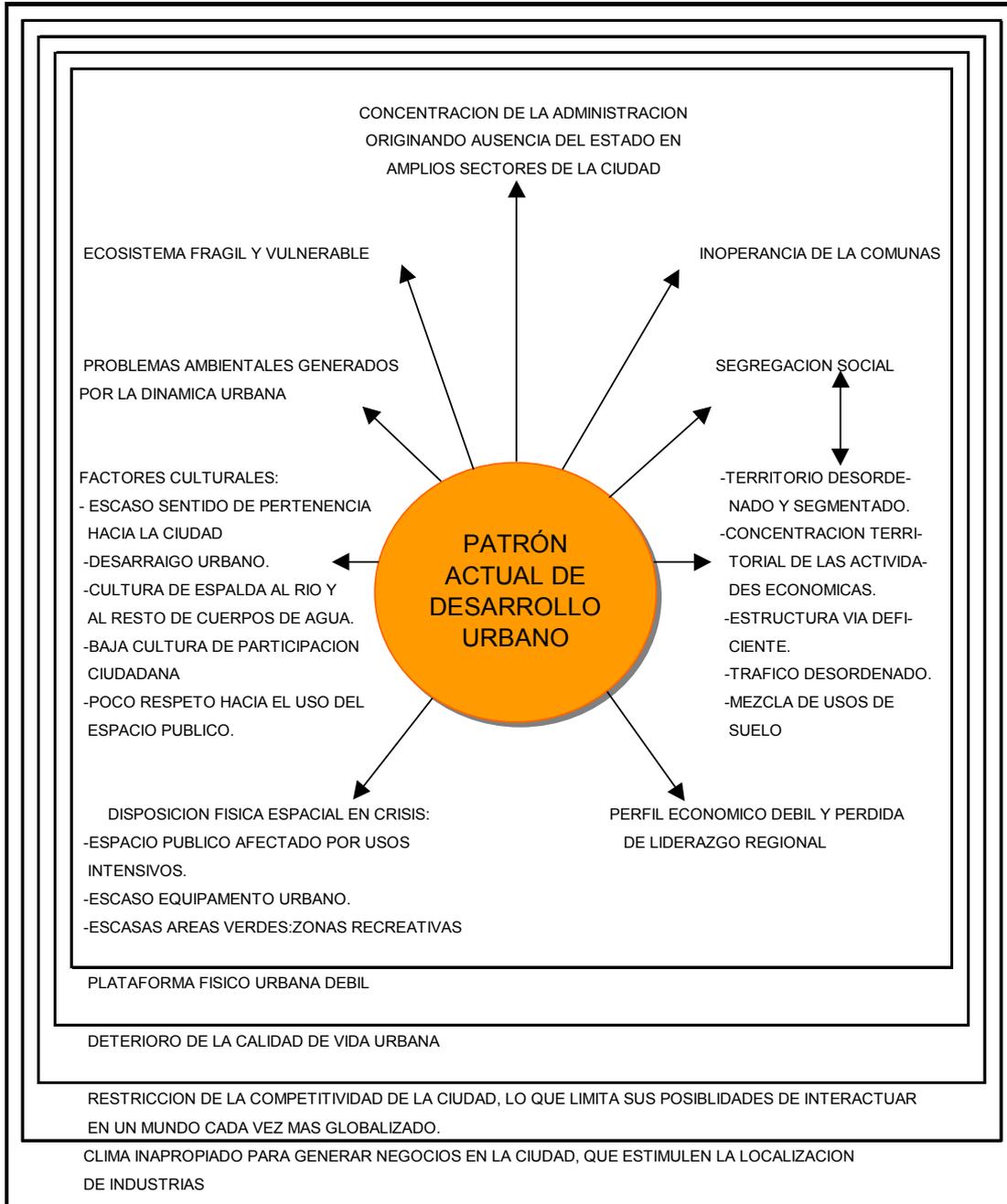
importancia para adelantar proyectos urbanos específicos, como es el caso de la Empresa de Desarrollo Urbano de Barranquilla – EDUBAR, constituida por recomendación de la Misión Japonesa y sobre la cual recaen las labores de recuperación del Distrito Central de la ciudad.

Consideradas las anteriores instituciones en el actual escenario administrativo de Barranquilla y frente a la magnitud de los problemas de manejo, organización y control de la ciudad, es preciso señalar la necesidad de reforzar los procesos de coordinación interinstitucional entre ellas, como el mecanismo de gestión territorial más apropiado para alcanzar los fines establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial. Debe, por lo tanto, instituirse nuevamente el Comité Interinstitucional para el desarrollo de Barranquilla, adscrito al Departamento Administrativo de Planeación.

La competencia administrativa del Área Metropolitana de Barranquilla y sus principales características operativas actuales son señaladas en el numeral 3.4 del presente tomo.

Finalmente, un análisis estratégico DOFA como el presentado a continuación permite recoger las principales características del “ambiente” contextual de la actual Administración, en donde se destacan los puntos débiles y las amenazas más significativas y sobre los que se requerirá actuar para apoyar efectivamente los propósitos contenidos en el Plan de Desarrollo Distrital y el POT. Igualmente, se inserta un gráfico resumen de las características del actual patrón de desarrollo urbano de Barranquilla y se señalan algunos efectos y restricciones que es necesario considerar para la formulación de un nuevo modelo de organización territorial.

ANÁLISIS DOFA	
Sector Administrativo Distrital.	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
Estructura organizacional definida. Especialización de funciones por cada dependencia Incremento de la capacidad de captación tributaria del Distrito. Interés por resolver los problemas de la comunidad Recurso humano calificado Dirección de la Administración con sentido de liderazgo para beneficio de la comunidad. Plan de Desarrollo Distrital Planes Sectoriales Elaboración Plan de Ordenamiento Territorial Racionalización de la planta de personal Apoyo de la comunidad Empresa de Desarrollo Urbano Participación en la empresa Triple A Plan de ajuste institucional	Limitada capacidad operativa Procedimientos lentos Bajos niveles de coordinación inter-institucional. Lentos procesos de Gestión Recusos logísticos limitados Restricciones logísticas y operativas para un mejor desempeño de las labores de planificación Débiles vínculos con la Administración Departamental Débiles vínculos con el Concejo Distrital Empresa de comunicaciones en condiciones de crisis estructural.
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
Número significativo de Senadores y Representantes en los cuerpos colegiados de la Nación Descentralización Administrativa Reglamentación del Distrito de Barranquilla (en curso) Plan de Desarrollo Nacional Entidades que promueven el desarrollo económico local (Probarranquilla, Fundación Mario Santo Domingo, etc). Sector Gremial fuerte y comprometido con el desarrollo de la ciudad	Centralismo Inconformismo por la no presencia del Estado en algunos sectores de la ciudad. Solicitudes de conformación de nuevos municipios. Déficit fiscal nacional y Política Monetaria Organismos del Gobierno Central escasamente vinculados al desarrollo local. Escasa vinculación con los gremios de la ciudad Percepción de ineficiencia por parte de organismos del Gobierno Central Efectividad administrativa de centros urbanos de igual nivel



4

SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE.

4.1 Sistema Vial.

4.1.1 Antecedentes

Territorialmente, el sistema vial de Barranquilla presenta dos componentes claramente diferenciados: un sistema estructural fuerte que parte del “centro” hacia el norte y nor – occidente de la ciudad y un sistema estructural débil hacia el sur (Ver Plano No. 26). Presentan como rasgo común hechos como los siguientes: confluencia hacia el “centro” de la ciudad y relativa independencia de cada uno de ellos en virtud de la inexistencia de vías apropiadas para articularlos entre sí, como en efecto se concluye al considerar el patrón de crecimiento histórico de Barranquilla que privilegió un sector moderno, hacia el norte y nor – occidente, y uno tradicional (menos desarrollado) hacia el sur, como también de las propuestas de los primeros estudios que sobre vialidad se efectuaron en la ciudad. Al respecto, el Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana – PIDAMB, describe el Plan Vial elaborado por la firma Town Planning Collaborative de Washington (USA) en 1956, en el cual se planteó una jerarquización de las vías de Barranquilla de la siguiente manera: *vías regionales, vías de tráfico mayor y vías de tráfico menor. Mediante las vías regionales se le dio énfasis a la interconexión con otros centros urbanos como Soledad, Santa Marta y Cartagena.*

Mediante las vías de tráfico mayor, de características radiales principalmente, se buscó comunicar adecuadamente las zonas comerciales e industriales con las residenciales.

Dentro de las vías más importantes de dicho Plan Vial se encuentran la carrera 51B que parte del sector central y llega hasta la carretera a Puerto Colombia; la carrera 38, la calle 45 y una vía de Circunvalación que buscaba unir la carretera de la Cordialidad con las vías de Tubará a Puerto Colombia y a Bocas de Ceniza⁶⁰.

Preveía lo anterior sólo la construcción de una nueva vía, la Circunvalar, para conectar únicamente determinadas vías desde la carretera de la Cordialidad,

⁶⁰ PACHÓN R., Aurora y GALVIS, Gabriel. Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Barranquilla. VIALIDAD. Informe Final. Documento No. 6. Barranquilla, 1982. Págs. 9 y 10.

Plano No 26. Sistema vial existente y proyectado.

mientras el énfasis hacia las carreras y calles señaladas ratifican el sentido histórico que asumió el trazado vial de la ciudad en las direcciones norte y nor – occidental.

El mismo estudio reseña la propuesta del Plan de Inversiones Viales por Valorización para el período 1969 – 1972, denominado Plan Vial de 1969, el cual incluyó *una revisión del Plan anterior y consideró la Vía 40 y la calle 17 como vías básicas para el desarrollo de la ciudad. Como soluciones futuras, este Plan consideró la prolongación de la Cordialidad hasta unirla con el Proyectado Puente sobre el Río Magdalena y la Avenida de la Circunvalación como elemento de unión de todos los accesos a la ciudad. Seguidamente anota lo siguiente: A partir del Plan Vial de 1969 se presentaron algunos problemas del sistema vial de Barranquilla, los cuales se resumen en los siguientes puntos: I. Carencia de vías para distribuir el tráfico proveniente del Puente sobre el Magdalena. II. Congestionamientos en las vías regionales y III. Congestionamientos en la zona central por ausencia de vías periféricas. Con estos antecedentes, el Plan de Inversiones Viales por Valorización 1973-1976, denominado Plan Vial de 1973 hizo unas recomendaciones concretas: prolongación del Paseo Bolívar, prolongación de la vía Bron Kron (sic) o calle 58/57, prolongación de la calle 72, ampliación de la carrera 14, prolongación de la carrera 30 y ampliación de la carrera 38.*

El Plan Vial de 1973 consideró la siguiente jerarquización de vías:

- *Vías Regionales:*
 - Calle 17 y Avenida 19*
 - Calle 30*
 - Calle 45*
 - Carrera 38*
 - Carrera 50*
 - Vía 40*
 - Circunvalar*

- *Vías de tráfico Mayor:*
 - Paseo Bolívar*
 - Calle 58/57*
 - Calle 72, 71 y 79C*
 - Carrera 4*
 - Carrera 8*
 - Carrera 30*
 - Carrera 43*
 - Carrera 44*
 - Carrera 46*

Carrera 54 y 58⁶¹

Como se observa en este Plan, el 70% del total de vías jerarquizadas se localiza en el norte y nor – occidente de la ciudad, pese a que para el mismo período (1973 – 1976), muchos de los barrios que conforman el sur y sur – occidente ya estaban constituidos y hacia los que no se distinguen propuestas de interconexión vial, excepto la prolongación de la calle 72, hoy día aún vigente. Algunos de ellos son los siguientes: Carrizal (1957), El Bosque (1959), La Cuchilla de Villate (1960), Las Américas (1961), La Paz (1966) y Me Quejo (1970), entre otros.

Pachón y Galvis⁶² describen, igualmente, el aporte de la firma Duque y Monge para el mejoramiento del sistema vial de la zona céntrica de la ciudad, realizado en 1979. Sobre el particular afirman: *Este estudio recomendó básicamente la ampliación y regularización de la calle 30 (Avenida Boyacá), para lograr un empalme adecuado con la vía 40, contribuyendo en ésta forma a una mejor organización del tráfico en la zona central.* Sólo a partir de 1996 (17 años después) se concreta esta propuesta, considerándose que para el año 1999 estará habilitada en toda su extensión, hasta su intersección con la Vía 40 y la Avenida Olaya Herrera.

La década de los setenta marca un hito de importancia para el desarrollo vial de la ciudad, representado en la construcción del puente sobre el Río Magdalena y la Circunvalar que, proyectada desde fines de la década de los sesenta, permitió unir el sistema de vías de tráfico mayor de la ciudad con las vías regionales y los municipios integrantes del Área Metropolitana, facilitando los desplazamientos hacia el Aeropuerto de la ciudad y potenciando la localización de servicios urbanos en sectores aledaños a Barranquilla (Terminal de Transporte, Central de Abastos, etc.).

Más adelante, hacia 1982, la propuesta del Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Barranquilla – PIDAMB – incluye, en la fase de Etapa de Alternativas, la formulación del primer esquema de desarrollo vial integrado no sólo en lo que respecta a Barranquilla, sino hacia el Área Metropolitana. La

⁶¹ PACHÓN, Op cit. Págs. 10 - 11

⁶² PACHÓN, Op cit. Pág. 12.

alternativa⁶³ consistió en definir un sistema de anillos viales combinado con uno de carácter radial⁶⁴ establecidos de la siguiente manera: dos para la red primaria y dos para la red secundaria, constituyendo la primera un esfuerzo importante para organizar el sistema a nivel central e intermedio de la ciudad y la segunda para los sectores del nor –occidente con los del sur. La propuesta identifica lo siguiente:

a) Anillos Viales.

Se identificaron dos en la red primaria:

- ***El primero determina el sector central, constituido por la calle 58 desde la Vía 40 hasta la carrera 54, la calle 54 desde la carrera 54 hasta la carrera 38 (Avenida de los Estudiantes), ésta última hasta el Caño de la Ahuyama. Longitud aproximada 10 km.***
- ***El segundo llamado de la calle 82, comienza en la Vía 40 con la calle 84 continuando por esta hasta la carrera 65, siguiendo por la carrera 64 hasta tomar la calle 82 y por esta hasta la calle 80B y la carrera 38 (Avenida de los Estudiantes), un corto tramo sobre ésta y luego por la calle 77 y 76D hasta la carrera 20, carrera 13 y carrera 14 hasta encontrar la carrera 15 en la Autopista al Aeropuerto y por esta hasta encontrar el Caño de la Ahuyama. Longitud aproximada 30 km.***

Los anillos de la red secundaria conectan los sectores y sus respectivos centros de servicio y estos son:

- ***El primero corresponde al formado por la Calle 72, carrera 27, calle 64, carrera 21 y Arroyo Reboló hasta el Caño de la Ahuyama, se le llamará anillo calle 72 con una longitud aproximada de 20 km.***
- ***El segundo corresponde al de la calle 97 y 96ª hasta la carrera 46 (Avenida Olaya Herrera) luego forma perímetro a la urbanización actual y cruza los terrenos de Campo Alegre y llega a empatar con la carrera 15 en Ciudad Modesto, luego la carrera 2C, calle 63B, cra. 34, cra. 2E y cra. 4 hasta la calle 19. Este anillo se completa con algunos sectores viales de la zona sur. Longitud aproximada 35 km.***

⁶³ Ibid, pág. 12.

⁶⁴ Subrayado nuestro.

b) Las vías radiales primarias a continuación se enumeran:

- **Vía 40**
Avenida Olaya Herrera (cra. 46)
Avenida de los Estudiantes (cra. 38)
Vía de la Cordialidad (Calle 47)
Avenida Murillo (calle 45)
Antigua Carretera a Soledad (calle 17)
Vía Panorámica del río, en área de Barranquillita
Avenida del Caño de la Ahuyama ente la vía de acceso al Puente
Pumarejo y Barranquillita, calle 6 y una vía que atraviesa la Loma
2.

Como se observa, y en lo que respecta a éste sistema radial, la propuesta incluyó como prioritaria la construcción de la Vía Panorámica al Río en el sector de Barranquillita y una vía de acceso a partir del Puente, propuesta que hoy día corresponde a la proyectada “Avenida del Río”, pero extendida hasta el sector de la Loma 2.

El último y más reciente estudio vial de la ciudad data del año de 1985, el cual fue elaborado por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón – JICA y titulado *Estudio Integral de Transporte Urbano para la Región Metropolitana de Barranquilla*. Señala, respecto de la condición de las vías y calles lo siguiente:

*Las principales vías y calles de Barranquilla se concentran en la parte de la ciudad que se denomina “centro”. Fuera del área urbana, una vía semistándar, llamada Circunvalar, rodea la ciudad. Las vías colectoras y Locales se juntan de una manera complicada a lo largo de las vías principales. Es difícil juzgar las características de las calles de Barranquilla a partir de los elementos geométricos, de acuerdo a los resultados del estudio de inventario. Sin embargo, en la determinación de la clasificación de vías, se ha dado una consideración macro-cósmica al actual movimiento de tráfico de la ciudad.*⁶⁵

⁶⁵ JICA. Agencia de Cooperación Internacional del Japón. Estudio Integral de Transporte Urbano para la Región Metropolitana de Barranquilla. Informe Final. Barranquilla. Pág. 74.

De acuerdo con esta visión macro, el estudio plantea la siguiente clasificación de vías: arteriales, semiarteriales, colectoras y locales, especificando cada una de ellas y determinando la estrecha relación existente entre el sistema de transporte y la ocupación que este hace del sistema arterial y semiarterial, consideración a partir de la cual recomiendan que el sistema de vías *semiarteriales debe interconectarse y complementarse con el sistema principal de vías arteriales y prover (sic) un servicio de transporte de medianas distancias a un nivel de movilidad menor que el de las vías arteriales principales*⁶⁶, todo ello con el propósito de aliviar el peso del transporte urbano sobre el sistema arterial de la ciudad.

Otro aspecto de singular importancia señalado en el estudio es el asociado con la localización de grandes volúmenes de tráfico sobre vías de reconocida importancia para la ciudad, como son las carreras 43, 44, 45, 46 y calles 30, 45 y 72, a las cuales es preciso añadir hoy día las siguientes: calles 76 y 79 y carreras 51B y 53, predominantemente radiales.

En cuanto a las velocidades de viaje se señala en la figura 5-2-1 (1) de la página 86 del estudio objeto de análisis, que esta no sobrepasa los 50.1 km/hora, por razones atribuidas a las preferencias del sistema de transporte sobre el sistema arterial y su consecuente sobrecarga, a las condiciones de diseño de las vías, a la inapropiada utilización de las mismas y a los bajos niveles de ayudas complementarias para regular el tráfico. Dentro de estos aspectos señalan los siguientes: *fases inapropiadas de semáforos, cruce indiscriminado de peatones, circulación lenta de los buses cerca de las paradas, entrada de vehículos en vías menores*⁶⁷ ..., entre otras.

El estudio formula un Plan Maestro para la red de transporte⁶⁸ proyectado al año 2000, sustentado en la estructura de Usos del Suelo para el Área Metropolitana de Barranquilla y la demanda de transporte al año 2000, aún vigentes.

⁶⁶ JICA, Op cit. Pág. 74

⁶⁷ JICA, Op cit. Pág. 88

⁶⁸ JICA, Tomo II. 1985.

A partir del numeral 11.3 (página 249 del Tomo II), se describen las propuestas del Plan para construcción de nuevas vías tanto a nivel Metropolitano como de Barranquilla, dentro de las cuales se señalan las siguientes:

- 1) Bypass de La Orilla del Río. El proyecto cuenta con estudios geométricos para construcción, gestionándose, por parte de EDUBAR, la consecución de recursos para financiarla. Se conoce también como “Avenida del Río”. Permitirá conectar la vía de acceso al puente sobre el Río Magdalena, con el Puerto, la Zona Franca, Barranquillita, Las Lomas 1 y 2 y, en un futuro, apoyará los requerimientos del superpuerto en materia vial. Aliviará, igualmente, el tráfico sobre la Circunvalar y el Distrito Central.
- 2) Ampliación de la carrera 46, entre el Bypass de la Orilla del Río y la Calle 30, diseño que ha sido modificado parcialmente por efectos del rediseño del Macroproyecto de Renovación Urbana del Distrito Central, contemplado en el Plan Maestro Barranquillita, recientemente entregado a EDUBAR.
- 3) Calle 17, entre las carreras 36 y 46.
- 4) Carretera Metropolitana, la cual se extiende entre Malambo y Puerto Colombia, cubriendo una extensión de 22.3 kilómetros. Cruza el Distrito de Barranquilla a la altura del corregimiento de Juan Mina.
- 5) Calle 30, entre la Circunvalar y la carrera 46. Esta vía es objeto de re - construcción entre las carreras 38 y 46, con lo cual completa el primer anillo circunvalar de Barranquilla.
- 6) Circunvalar: mejoramiento de los 19.3 kilómetros de la vía.
- 7) Vía 40, ampliación entre las calles 82 y el barrio Las Flores.
- 8) Carrera 21B, entre el Bypass de la orilla del Río y la calle 58.

Dentro de las propuestas de mejoramiento se incluyen vías como las siguientes: carrera 38 entre las calles 74 y Circunvalar; carrera 38 entre el Bypass y la calle 30; carreras 50, 51B y 54 y carreras 60 y 64.

A partir de los estudios antes descritos llegaron a considerarse prioritarios dos proyectos de significativa importancia: el desarrollo integral del Distrito Central de Barranquilla, para que, mediante éste, se revitalizara el sector y resolvieran significativos problemas urbanos y una propuesta general para la constitución de un sistema de transporte masivo como complemento importante para la ejecución del plan maestro de transporte en la ciudad. El primero de estos proyectos ha sido objeto de ajustes en su concepción general, concretados mediante la formulación del Plan Maestro Barranquillita (Informe Final), elaborado mediante convenio interinstitucional existente entre el Ministerio de Desarrollo Económico, el Distrito de Barranquilla y la Empresa de Desarrollo Urbano (EDUBAR) y entregado el mes de septiembre de 1998.

De todo lo anterior es preciso concluir que los estudios elaborados por la JICA para mejorar y ampliar el sistema de transporte de Barranquilla y su región Metropolitana presentan, aún, importante vigencia, toda vez que muchos de los proyectos allí señalados mantienen las características técnicas, físicas y de asocio con los Usos del Suelo requeridos para su implantación, considerándose necesario retomarlos para incluirlos dentro del presente Plan de Ordenamiento Territorial.

Además de lo anterior y con fechas más recientes, entidades como Área Metropolitana vienen ejecutando el proyecto de adecuación y mantenimiento de la malla vial del sur – occidente, el cual beneficia a barrios como los siguientes: Me Quejo, La Pradera, Ciudad Modesto, Buenos Aires, Carrizal, Las Américas, La Paz, La Chinita, Santa María, El Bosque.

Por otra parte, la Oficina de Gerencia de Proyectos (antes Secretaría de Obras Públicas) incluyó en el Plan de Inversiones del Distrito para la vigencia de 1998 – 2000, obras viales para apoyo a las comunas y el desaparecido Fondo Metropolitano de Valorización – FOMEVA -, desarrolló, hacia 1997, el

proyecto denominado Plan Vial del Norte, el cual contemplaba soluciones a nivel en las intersecciones de las carreras 53 y 54 con calle 76, calle 79 con carrera 53, ampliaciones de la carrera 53 con calles 80 y 82 y readecuación del parque Bosques del Norte, entre otros.

En igual forma, la Empresa de Desarrollo Urbano de Barranquilla – EDUBAR -, viene ejecutando la ampliación y mejoramiento de la calle 30 entre el sector comprendido entre las carreras 38 y 43, toda vez que el tramo de ésta última carrera hasta Olaya Herrera se encuentra terminado, conjuntamente con el proyecto de canalización y mejoramiento de los caños en este mismo sector.

De éstas actividades desarrolladas últimamente se desprende que sólo la empresa EDUBAR tiende a la solución de restricciones viales con sentido contextual urbano, como es el caso del impulso a la construcción de la Avenida del Río y la terminación de la calle 30.

En lo que respecta al Instituto Distrital de Tránsito y Transporte, este viene adelantando un amplio plan de manejo de tráfico en la ciudad, el cual ha incluido el cambio de sentido de vías como la 51B y carreras 52 y 53, con el fin de agilizar el tráfico hacia el sector institucional y educativo del nor – occidente, el cual deberá complementar una vez sean concluidas las obras de ampliación y prolongación de la carrera 53.

Desde el punto de vista administrativo se consideran autoridades de tránsito las siguientes dependencias: Planeación Distrital, entidad cuya competencia radica en el estudio de las alternativas de desarrollo vial consideradas a partir del análisis de las necesidades generadas por efecto de los nuevos desarrollos urbanos y/o por cambios en los patrones de uso de la ciudad. Considerando los ajustes en la estructura de la Administración Municipal de Barranquilla durante el presente año, que eliminó al Fondo Metropolitano de Valorización, Planeación cobra aún más vigencia como el organismo indicado para diseñar, evaluar y viabilizar proyectos viales para Barranquilla. Finalmente, el Instituto Distrital de Tránsito y Transporte continúa cumpliendo con sus fines institucionales, los

cuales deben ser objeto de optimización para una mejor atención a los problemas de tráfico en la ciudad.

4.1.2 Situación Actual.

Introducción.

Considerado el sistema vial en sus diferentes niveles (local y metropolitano) de manera superpuesta a la estructura de usos del suelo y el equipamiento urbano general (educativo, de salud, recreativo, etc.) se observan signos de total desarticulación y por lo tanto de escasa funcionalidad, expresada esta última por las deficiencias de diseño de las vías, del trazado y la falta de continuidad, excepto las arteriales, con efectos “cuellos de botella” generadores de restricciones de tráfico.

Siguiendo la evolución de la malla vial de la ciudad a partir del centro de la ciudad se observa una tendencia de crecimiento simultánea entre esta y el proceso de urbanización, sin que se aprecie un esfuerzo de organización vial que anticipara la trama urbana y por lo tanto contribuyera a organizar la ciudad a partir de los diferentes componentes viales, con excepción de la urbanización El Prado de las primeras décadas del presente siglo. El resultado ha sido una sumatoria de secciones de vías ajustadas de conformidad con los criterios de diseño de las diferentes urbanizaciones y en no pocas oportunidades de los procesos de ocupación de tierras por invasión. Es por esto que al observar los planes viales elaborados por diferentes estudios para la ciudad se destacan los esfuerzos por optimizar la estructura vial interna en cuanto a trazado, diseño y continuidad, lo cual es el resultado lógico de los esfuerzos por organizarla adecuadamente desde la perspectiva de la movilidad y la accesibilidad hacia y desde los diferentes componentes de su estructura.

Otro aspecto por destacar es el relacionado con los bajos niveles de ejecución de las obras programadas y proyectadas a través de los diferentes planes, por razones generalmente asociadas con falta de recursos. Saltan a la vista obras

proyectadas como la ampliación de la carrera 50 desde dos décadas atrás y la ampliación de la calle 30, concluida luego de 30 años de sucesivas programaciones y gestiones para su conclusión.

Considerado lo anterior y ante la vigencia de los planes viales elaborados a la fecha, se han considerado como puntos de referencia obligados para establecer las características generales del actual sistema vial, en especial el relacionado con los estudios del Plan Integral de Transporte Urbano para la Región Metropolitana de Barranquilla de la JICA.

Diagnóstico Básico.

De acuerdo con la clasificación vial establecida en el Estudio Integral de Transporte Urbano para la Región Metropolitana de Barranquilla⁶⁹ la ciudad presenta la siguiente estructura:

1° Vías Arteriales, mediante las cuales la ciudad se enlaza con los sistemas viales metropolitano, regional (Vía al Mar: Cartagena – Barranquilla) y nacional (Troncales nacionales: Carretera Barranquilla – Santa Marta, Carretera Barranquilla – Cartagena - Cordialidad -, y Carretera Barranquilla – Calamar). Esta categoría incluye vías como las siguientes: Vía 40, Circunvalar, Carreras 51-B, 46 (Olaya Herrera) y 38 (Avenida de los Estudiantes), Calle 47 (La Cordialidad), Calle 45 (Murillo), Calle 30 y Calle 17.

2° Vías Semiarteriales, interconectan diferentes sectores urbanos entre sí y éstos con las vías arteriales, como corresponde a las calles 54, 72, 82, 84 y carreras 1ª. (Avenida Las Torres), 43, 50, 53, 54, 58. Un importante número de estas vías no presentan características físicas y geométricas apropiadas a la categoría, por lo que el criterio básico considerado para su inclusión es de funcionalidad, entendida como la disposición e importancia de uso de la vía dentro del contexto urbano.

⁶⁹ JICA, Op cit. Tomo I. Pág. 74.

3° Vías Colectoras. Constituyen el sistema de penetración a las diferentes unidades de uso del suelo (especialmente residenciales), así como es el encargado de recibir el tráfico de las vías locales. Dentro de esta categoría se incluyen vías como las siguientes: carreras 8, 41, 44, 61; calles 50, 58, 61, 70, 76, 79. Algunas vías de la ciudad, sin tener esta categoría, cumplen funciones análogas, estando dentro de ellas las siguientes: carreras 20, 21B, 27, 45.

4° Vías Locales. Corresponden al conjunto de vías no incluidas en las categorías anteriores, cuya función es la de proveer acceso directo a los diferentes sistemas de usos urbanos. Se caracterizan por tener bajos niveles de movilidad y por lo general no incluyen rutas de buses.

La disposición del conjunto de vías descritas genera, sobre el territorio Distrital, un sistema vial que muestra adecuadas condiciones de articulación entre las arteriales y las troncales regionales y nacionales, constituyendo la Circunvalar el eje a través de la cual esto tiene efecto; sin embargo, hacia el interior de la ciudad, la estructura presenta notorias debilidades en cuanto a la conformación de anillos viales de enlace, lo que explica el cruce de numerosas rutas por el Distrito Central y una sobresaturación de las principales vías, con los consecuentes efectos de congestión, reducción significativa de los niveles de velocidad, incremento de los tiempos de recorrido, etc.

En lo que atañe a la Circunvalar, es preciso señalar el alto volumen de tráfico comprendido entre las 07:00 horas y las 20:00 horas en el tramo comprendido entre la carrera 38 y la calle 17, en donde sólo el cruce con la primera puede superar los 3500 vehículos/hora en promedio, utilizado por toda clase de vehículos (particulares, buses, camiones de todos los ejes existentes, etc.). La vía, por lo tanto, requerirá de una evaluación detallada que permita, por lo menos por fases de ejecución, adelantar la construcción de la segunda calzada entre el tramo antes señalado. Por otro lado, las expectativas de construcción de nuevas urbanizaciones hacia el sector de Juan Mina, incrementarán los volúmenes de tráfico sobre el eje de la carrera 38, por lo que será necesario considerar un paso nivel en esta intersección.

Por otra parte, vistas las expectativas de desarrollo de la ciudad a partir de su potencial portuario y el valor estratégico del Río Magdalena como medio de transporte multimodal y la configuración territorial de Barranquilla en sectores estratégicos como los descritos en el numeral 2.2 del presente volumen, determinan en buena parte las estrategias de organización de la estructura vial de Barranquilla, la cual debe considerarse en su dimensión local, metropolitana y regional

En esta perspectiva, y frente a la particular disposición de los componentes urbanos y los requerimientos de desplazamientos, siempre crecientes entre ellos, la ciudad debe acelerar la decisión relacionada con el desarrollo de un sistema de transporte masivo como solución definitiva al actual problema del transporte. Con respecto a ello, los estudios adelantados por la JICA en este sentido, determinaron alternativas de localización del sistema con claros alcances metropolitanos. Acelerar dicha decisión obedece a la necesidad de atender con prontitud los factores generadores de tráfico en la ciudad, dentro de los que vale la pena resaltar, a manera de ejemplo, los requerimientos de transporte del conjunto de Universidades localizadas sobre la carrera 51B y próximamente sobre la Autopista Cartagena – Barranquilla. En este sector se localizan cinco importantes universidades, las que en conjunto pueden mover, en promedio, unos 10000 estudiantes/día. El sistema de transporte masivo se complementará con un sistema de vías dispuestas en anillos internos debidamente acondicionados, buscando con ello reducir los altos costos exigidos por las ampliaciones viales internas y/o construcción de nuevas vías.

Las características principales del sistema vial se resumen en lo siguiente:

Condiciones estructurales y de diseño.

Las calles de la ciudad no presentan las secciones (ancho de vías) requeridas para soportar los flujos de tráfico de hoy, aún cuando se trate de vías arteriales y/o semiarteriales. Se estima que el número de vehículos que circulan por la actual

estructura vial alcanza las 146.000 unidades, cifra que viene incrementándose de manera ascendente desde mediados de la década anterior, sin que existiese la expansión vial prevista en los estudios antes identificados. Contrasta esta cifra con la suministrada por el INTRA en 1982, cuando el número de unidades (incluyendo vehículos en desuso) ascendía a 55.733 unidades⁷⁰, para un incremento equivalente al 61% hasta el presente año.

En general, el ancho de los carriles no sobrepasa los 3 metros, cifra estándar utilizada para toda clase de construcciones viales al interior de la ciudad, así como las obras complementarias tales como separadores, bermas, andenes, no presentan la suficiente continuidad en el trazado de las vías

Condiciones de las vías.

El Estudio Integral de Transporte para el Área Metropolitana citado con anterioridad se refiere a las condiciones de los pavimentos de la ciudad en los siguientes términos:

El resultado del estudio de vías y calles muestra que casi tres cuartas partes de las vías y calles están pavimentadas con concreto – cemento y solo algunas vías están pavimentadas con concreto – asfalto tales como la carretera Circunvalar; pero las condiciones de mantenimiento en general, son pobres. En el área suroccidental de la ciudad, en la zona residencial de clase media y baja, las vías locales no se pavimentaron siquiera con asfalto de bajo costo: algunas de ellas fueron construidas hace muchos años, pero ahora el pavimento ha sido completamente dañado por la erosión causada por el agua de los arroyos⁷¹.

Hoy día, ante las inversiones ejecutadas por las últimas administraciones locales, las condiciones de la malla vial presenta niveles adecuados de optimización y consecuentemente de operación, en especial la ubicada hacia el norte y nor – occidente y el sistema arterial de enlace con los sistemas regional y nacional,

⁷⁰ JICA, Op cit. Tomo I. Tabla 2-5-1. Pág. 39.

⁷¹ Ibid, pág. 77.

excepto la zona céntrica y los barrios del sur y sur –occidente. En este último sector, el Distrito se encuentra culminando proyectos viales de vigencias anteriores a través la Oficina de Gerencia de Proyectos (anterior Secretaría de Obras Públicas) y la oficina del Área Metropolitana, por un monto de \$ 5.691 millones, mediante los cuales se espera mejorar la accesibilidad a los numerosos barrios allí localizados.

Otras consideraciones acerca del sistema vial: intersecciones. Constituyen otro de los factores causantes de problemas no menos importantes que los correspondientes a la insuficiencia en los tamaños de las calzadas, que acentúan las limitaciones en los flujos de tráfico. Consideradas en el contexto urbano como elementos articuladores de vías arteriales y semiarteriales, las siguientes intersecciones presentan restricciones para el normal flujo vehicular:

- Calle 30 con carrera 46 y Vía 40. En ésta confluyen tres de las vías más importantes, las cuales interconectan todos los puntos cardinales de la ciudad, además de convertirse en punto de intercambio vial. En esta se prevee la ubicación de una estación del sistema de transporte masivo, considerada dentro de la alternativa propuesta de la Misión Japonesa.

Efectuado un conteo de vehículos entre las 07:00 – 09:00, 11:00 – 13:00 y 17:00 – 19:00 horas, consideradas picos, arrojó como resultado un total de 9.408 vehículos, repartidos de la siguiente forma: automóviles, 6.366; buses, 2.404 y camiones, 638.

- Calle 30 con la carrera 38. Confluye en ésta un numeroso grupo de rutas de transporte urbano e intermunicipal, además de los sistema de transporte hacia el Terminal Marítimo y Fluvial y las factorías que se encuentran ubicadas en los alrededores de la zona portuaria.

El conteo de vehículos en esta intersección, en las mismas horas de la anterior, arrojó como resultado un total de 7.223 vehículos, repartidos de la siguiente forma: automóviles, 4.354; buses, 2.499 y camiones, 370.

- Calle 45 con carreras 21, 38, 43, 44, 45 y 46

- Calle 72 con las carreras 38, 43, 44, 46, 53

El balance arrojado por el conteo de vehículos en la intersección de la calle 72 con carrera 38 determinó, durante las seis horas de evaluación correspondiente a horas pico ya especificadas) un total 14.129 vehículos, con la siguiente composición: automóviles, 11.202; buses 2.547 y camiones, 380.

Respecto a la intersección con la carrera 46 (Olaya Herrera), los resultados obtenidos fueron los siguientes: automóviles, 17.883; buses, 3.287 y camiones, 102, para un total de 21.272 automotores.

- Carrera 38 con la Circunvalar.

Los resultados del conteo vehicular efectuado en esta intersección determinaron un total de 9.169 vehículos durante un período de seis horas (07:00 – 09:00, 11:00 – 13:00 y 17:00 – 19:00 horas), discriminados de la siguiente forma: automóviles, 7.136; buses, 790 y camiones, 1.243.

- Carrera 46 con calle 93

Para las soluciones que en materia de intersecciones debe desarrollar la ciudad a partir de las ampliaciones viales hacia el nor – occidente, especialmente cruzando la circunvalar, deben considerarse como pasos a desnivel o elevados, con el propósito de mantener la continuidad de la Circunvalar en toda su extensión. Pese a lo anterior, las soluciones semaforizadas constituyen una alternativa válida para resolver problemas de tráfico en intersecciones como las arriba indicadas, aun cuando éstas resultan limitadas en el tiempo.

Por otro lado, el manejo espacial de las intersecciones (ya sea que se adopte un paso a desnivel o una glorieta), debe fundamentarse en un manejo integral del espacio público, es decir, se integre al paisaje urbano como elemento de embellecimiento de la ciudad.

Estructura espacial de la calzada. Por regla general, está constituida por lo que se denomina “derecho de vía” o “espacio público”, es decir, aquel espacio libre existente entre dos edificaciones, que presenta diferencias entre las zonas residenciales e industriales y comerciales. Mientras la primera incluye mayores espacios (antejardín), en las zonas comerciales este no existe, pues la línea de construcción coincide con el de propiedad. La disposición de los componentes (antejardines, andenes, calzada, separadores, etc.) no presentan características de homogeneidad en los trayectos de la vías, circunstancia que dificulta el tránsito peatonal, mas aún si son personas físicamente limitadas. Otro aspecto a destacar en el espacio de la vía consiste en la localización de toda clase de actividades estacionarias y ambulantes, vallas, avisos, ventas de artículos varios, etc., generando saturación visual en el paisaje urbano.

Pese a lo anterior, la población aún mantiene arborizados los frentes de sus casas, con lo que las vías, en los sectores residenciales, presentan mejores disposiciones ambientales que las comerciales, industriales e institucionales.

Un particular aspecto del sistema vial de la ciudad es el de constituirse, en períodos de lluvia, en “canales” por donde los arroyos vierten sus aguas al río Magdalena. Generalmente descienden del oeste, restringiendo y, en ocasiones, paralizando el tráfico de todo tipo de vehículos. Generalmente el tiempo de paralización no es mayor a 30 minutos una vez cesada la lluvia, lo que de todas formas afecta las actividades de la ciudad. Varias alternativas han sido planteadas para la solución de este problema, algunas de las cuales recomendaban la construcción de grandes depósitos de agua en sitios específicos de la ciudad para disminuir la intensidad y velocidad de los arroyos (Manuel Carrerá, Arquitecto cubano ya fallecido) y canalizaciones por determinadas vías (Edgardo Arzuza, Arquitecto). Los altísimos costos en que incurren éstas propuestas no les confieren factibilidad, por lo menos en el corto y mediano plazo.

Estacionamientos. La utilización de las vías como estacionamientos de vehículos es muy común por diversas razones, dentro de las cuales caben las siguientes: búsqueda de la maximización del espacio construido, especialmente cuando se trata de actividades asociadas al comercio, particularmente en el de pequeñas unidades; incumplimiento sistemático de las normas establecidas en el Estatuto Urbanístico referidas a este aspecto; poca previsión de la administración para disponer áreas especiales de estacionamiento; ausencia de estímulos tributarios Distritales para la construcción de edificios de estacionamiento en áreas congestionadas, entre otras.

Los problemas de estacionamientos también se presentan en los sectores del norte de la ciudad, especialmente en los alrededores de clínicas y consultorios particulares, centros médicos, EPS e IPS, construidos en lo que fueran viviendas unifamiliares, sin equipamiento necesario para estacionamientos internos. Como

consecuencia de este proceso de cambio se ha deteriorado la calidad de vida de la población residente y, en el mediano plazo, ocasionado su expulsión.

Igualmente se observa que no existe un manejo apropiado del espacio de la vía como elemento básico de la arquitectura urbana de la ciudad, privilegiado para el automóvil y en detrimento del peatón.

4.2. Transporte.

La infraestructura del sistema de transporte público en la ciudad la componen aproximadamente 6.000 buses y 15.000 taxis, distribuidos, los primeros, en 115 rutas que se agrupan en unos 25 empresarios transportadores. Parte del parque automotor para transporte público de la ciudad lo componen pequeños buses, denominados “colectivos”, con longitudes promedio de 3.20 metros que utilizan, por lo general, las mismas rutas de los de tamaño grande.

El sistema opera, desde el punto de vista territorial, de la siguiente manera: un componente interno que funciona en gran medida en sentido radial que parte del sur hacia el nor - occidente y viceversa, utilizando para tales efectos determinados ejes viales (calles 17, 30, 45, 47, 72 y carreras 27, 38, 43, 44, 45, 46, 50, 51B, 53, 54, 58, y Vía 40), que toman en gran medida el centro de la ciudad como punto de origen - destino. Algunas de éstas vías presentan volúmenes de tráfico que oscilan entre los 3.500 a 17.000 vehículos/día⁷², datos que requieren actualización por cuanto se ha incrementado el parque automotor y los motivos de viaje de la población, así como los factores generadores de los mismos.

Se estima que el movimiento diario de pasajeros en la ciudad alcanza los 2.6 millones de personas⁷³ (cifra que incluye el nivel metropolitano), que tienen como puntos de destino las zonas comercial, industrial e institucional de la ciudad y algunos importantes servicios metropolitano (Central de Abastos,

⁷² Ibid, pág. 83.

⁷³ DNP – Distrito de Barranquilla. Documento CONPES. Barranquilla, 1997. Pág. 4.

Aeropuerto, Terminal de Transporte, etc.). Este movimiento opera mediante la utilización de diferentes tipos de tamaño de buses, algunos con capacidades entre 45 y 50 pasajeros, pero fácilmente incrementada a 80 ó 100 en horas pico.

La confluencia hacia el centro ocasiona agudos problemas en el sector, pues buses con tamaños promedio de 10 a 12 metros de longitud, utilizan vías con anchos insuficientes, por las que transita un significativo número de rutas que ocasionan deterioro ambiental y severos problemas de congestionamiento. El segundo, está formado por todas aquellas rutas que tienen como punto de origen las cabeceras de los municipios ubicados sobre la carretera troncal oriental, central y occidental del Departamento, tales como: Suan, Ponedera, Palmar de Varela, Santo Tomás y Sabanagrande, estimándose que por esta acceden a la ciudad un promedio diario de 8.500 personas⁷⁴, utilizando como canal de acceso la calle 30; por la carretera de La Cordialidad ingresan a Barranquilla un promedio de 12.300 personas procedentes de Luruaco, Repelón, Sabanalarga,

Usiacurí, Baranoa y Galapa, utilizando para ello las calles 47, 45 y 30 y, finalmente, las personas procedentes de los municipios costeros, que se estiman en 2.400 por día, utilizan como acceso la autopista Cartagena – Barranquilla y la antigua carretera a Puerto Colombia, es decir, ingresan por las carreras 46 (Olaya Herrera) y 51B.

Dentro de las principales características del actual sistema de transporte público de la ciudad se destacan las siguientes:

- Tiempos de recorrido muy prolongados para los pasajeros, lo cual genera pérdida de su capacidad de trabajo y afectación del nivel de bienestar personal.

⁷⁴ JICA. Estudio de Factibilidad para el Desarrollo del Distrito Central. Informe Final. Barranquilla. Pág. 30.

- El sistema de transporte intermunicipal utiliza como “nevadas”⁷⁵ algunas calles de la ciudad, especialmente en la zona céntrica, con lo cual contribuye al congestionamiento de muchos de sus sectores. Algunas rutas urbanas, luego de las 6:00 PM, establecen “nevadas” en sitios específicos para intercambio de rutas, como en efecto se observa en la carrera 38 con calle 72, uno de los sitios más congestionados de la ciudad. El trasbordo se produce entre los viajeros procedentes del sur y el norte hacia el occidente de la ciudad, generalmente residentes en barrios de la zona sur – occidental.
- El sistema de transporte público de la ciudad carece de factores de apoyo complementarios tales como paraderos, bahías de parqueo, señalización, entre otros.
- El sistema de control de tiempo⁷⁶ de los buses en las diferentes rutas utiliza, por regla general, vías de importancia en la ciudad, ocasionando congestión y utilización indebida de calles principales. Este hecho origina, adicionalmente, restricciones en materia de desplazamiento y se constituye generalmente en factor de riesgo para los demás conductores, además, limita la funcionalidad (continuidad) de muchas de las calles locales.
- La saturación de vías arteriales por diferentes rutas de transporte genera un proceso de ocupación de vías locales (residenciales) no apropiadas para estos fines.
- No existen paraderos. Todo el sistema vial de la ciudad opera como paradero, pues los conductores, en su afán por “capturar” al pasajero, no tienen inconvenientes en detenerse en cualquier lugar de las vías,

⁷⁵ Sitios específicos de parqueos transitorios de buses de una determinada ruta urbana o intermunicipal.

⁷⁶ Es común denominar “el tiempo” al sitio donde se efectúa el control del tiempo de recorrido al conductor del bus, generalmente ubicado en la mitad del recorrido y, en ocasiones, sobre vías principales, ocasionando dificultades para el tráfico normal de vehículos.

ocasionando congestión y, en no pocas ocasiones, accidentes de tránsito.

- Las estadísticas de accidentalidad elaboradas por las autoridades de tránsito Distrital para el año de 1996 muestran que ocurrieron 6.768 accidentes con 1.467 heridos y 121 muertos, siendo los vehículos de transporte público los que más intervienen en hechos de esta naturaleza.
- La velocidad de tránsito es diferencial, pues se reduce significativamente en sectores como el centro de la ciudad por efecto de los congestionamientos y la “búsqueda del pasajero”, no llegando a sobrepasar los 10 a 20 kms/h, mientras en otros, mas despejados, presentan velocidades promedio entre 40 y 50 kms/h. Hacia el norte de la ciudad se perciben mayores velocidades, pero en tramos viales cortos, como en el caso de la carrera 46.
- Factores adicionales que dificultan el tránsito adecuado del sistema de transporte se encuentran en aspectos como los siguientes: programaciones inapropiadas de los semáforos, frecuentes giros a la izquierda en vías principales, parqueos sobre las vías, paraderos en las esquinas de las calles, mantenimiento deficiente de las calles, inexistencia de controles para el peatón, entre otros.

El conjunto de factores descritos manifiestan la conveniencia de un sistema de transporte masivo de pasajeros para Barranquilla, la cual cuenta con un documento elaborado a nivel de prefactibilidad en el Informe Final del Estudio Integral de Transporte Urbano para la Región Metropolitana de 1985. Allí se recomienda asociar el sistema de transporte masivo con el desarrollo del Plan Vial, los planes de manejo y control de tráfico y la modernización del sistema de rutas de transporte en la ciudad.

5

SERVICIOS PÚBLICOS.

5.1 Breves Antecedentes.

Históricamente, los servicios públicos han estado en manos del Estado, sin embargo, el caso de Barranquilla es muy significativo, pues la formalización de la primera empresa de servicios estuvo a cargo de empresarios norteamericanos, liderados por Karl C. Parrish. Para 1925, fueron creadas las Empresas Públicas Municipales⁷⁷, conducida por una junta autónoma independiente del Concejo Municipal. Samuel Holloper fue su administrador durante varios años, pero, hacia 1960, la empresa pasó totalmente a manos del municipio, encargándose de los servicios de acueducto, alcantarillado, aseo, pavimentación de vías y administración del mercado público. Procedimientos de manejo poco técnicos condujeron a su liquidación en el año de 1991 y, consecuentemente, a la creación de una nueva empresa en donde el municipio mantuviera un importante paquete de acciones. En julio de 1991 se constituyó la Sociedad de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de propiedad del Municipio, constituida únicamente para la prestación de éstos servicios, pues la construcción de vías ya había sido asumida por la Secretaría de Obras Públicas y la administración del mercado por la Empresa de Desarrollo Urbano, EDUBAR. Más tarde, durante el período de 1995 – 1997 ingresaría a la empresa un importante operador privado español, Aguas de Barcelona, con lo cual, mediante la inducción de un proceso de capitalización, pasa a manos privadas.

Por el lado de la energía eléctrica ocurre otro tanto, iniciándose el servicio en la ciudad a través de la Compañía Colombiana del Alumbrado Eléctrico, de acuerdo con información que sobre el particular describe la Revista Barranquilla Gráfica⁷⁸. Al respecto, el manejo del servicio estuvo a cargo de una empresa radicada en Jersey City (USA), constituida como una compañía anónima.

⁷⁷ DADIMA. Dinámica y Diagnóstico Ambiental del Distrito de Barranquilla. Volumen I, 1997. Anexo No. 1, Págs. 247 – 252.

⁷⁸ Revista BARRANQUILLA GRÁFICA. Barranquilla, Abril de 1983. No. 203 (sin número de páginas).-

La misma publicación señala el proceso de constitución del servicio telefónico, el cual es iniciado en la ciudad en 1885 por la Compañía del teléfono de Colombia y Panamá, radicada en ese país. El 1° de septiembre de 1885 se configura con un total de 25 aparatos, designándose como primer gerente al señor William Lladd, y el 7 de agosto del mismo año se efectúa la primera comunicación entre Barranquilla y Soledad⁷⁹

5.2 Estado Actual.

Acueducto.

El servicio es prestado por la Empresa Triple A (Acueducto, Alcantarillado y Aseo), constituida con capitales del sector privado y del Distrito, bajo la responsabilidad operativa de Aguas de Barcelona (España). A esta entidad fue transferida la infraestructura del sistema, el cual consta de todos los componentes requeridos para la atención del servicio. Cuenta el Acueducto con una dársena y un canal de aducción, pozo de succión y cinco plantas para el tratamiento de las aguas del río Magdalena, las cuales, mediante el sistema de bombeo a presión, es transferida a los diferentes sitios de almacenamiento y suministro, como son: Tanque El Recreo, Ciudadela, Delicias y La Mina (Plano No. 27). En la actualidad, la cobertura del servicio se estima en un 80%, pero, la zona sur – occidental, presenta índices inferiores al promedio de la ciudad. Allí se adelantan proyectos de extensión de redes.

Aún cuando se manifiesta un mejoramiento del servicio en materia de confiabilidad y continuidad, persisten limitaciones relacionadas con la ausencia del mismo en algunos sectores de la ciudad, particularmente en las zonas urbanas más deprimidas; las pérdidas físicas por deterioro de las redes han

⁷⁹ Ibid, (sin numeración)

Plano No. 27. Esquema de distribución.

disminuido significativamente pero no eliminadas del todo; capacidad instalada insuficiente para atender los nuevos desarrollos urbanísticos, estimados a partir de un incremento poblacional equivalente a 337.692 personas para el año 2010, gran parte de ellos correspondientes a los estratos 1 al 4.

La Empresa, sin embargo, está definiendo programas de ensanche en el área de la distribución a partir de considerar la construcción de nuevos tanques de almacenamiento, así como la optimización de la planta del acueducto de Puerto Colombia (Plano No. 28).

Alcantarillado.

La cobertura en este campo se estima en un 70%, constituyendo nuevamente la zona sur – occidental la que presenta indicadores muy por debajo del promedio de la ciudad, pero con los proyectos en ejecución adelantados por parte de la Triple A, Área Metropolitana y Obras Públicas (hoy Gerencia de Proyectos) se espera alcanzar niveles adecuados de servicio. Hoy el sector cuenta con una laguna de estabilización (EDAR, Estación depuradora de aguas residuales), la cual espera recoger toda la vertiente sur – occidental; hoy, esta EDAR cubre barrios como La Paz, 7 de Agosto, Ciudad Modesto, Olivos I, El Pueblo, Sourdis, Villa Flor, La Gloria, Cordialidad, El Romance, San Pedro II, San Pedro III, California y La Manga y se encuentra diseñada para tratar 1.4 metros cúbicos por segundo. El servicio se extendeá posteriormente a los sectores de La Pradera, El Golfo, Olivos III, Los Rosales, Las Malvinas, Cuchilla de Villate y una parte de El Bosque⁸⁰.

Además de lo anterior, fueron ensanchados los colectores de las calles 76 y 79, lo cual resuelve el problema de insuficiencia que por razón de la alta densidad de viviendas y de población venía presentándose en sectores comercial y residencial del norte de la ciudad..

⁸⁰ EL TIEMPO Caribe. Junio 5 de 1999. Pág. 5.

Plano No. 28. Esquema de distribución propuesto.

El sistema de evacuación está compuesto por tres estaciones de bombeo (Rebolo, Aguila y San Andresito) y grandes colectores hacia Felicidad, Country, Calle 79 y Calle 85, por los cuales drena el sector oriental de la ciudad hacia el Río Magdalena. Dentro de las proyecciones previstas por la empresa Triple A para el servicio de Alcantarillado, contempla la dotación de plantas depuradoras en La Loma 1, Las Flores y La Playa (Plano No. 29).

Plano No. 29

Aseo.

El servicio es prestado por la empresa Triple A, la cual deposita los desechos sólidos en un relleno sanitario localizado en cercanías de la Circunvalar y la Autopista Barranquilla – Cartagena, en un lote denominado el Henequén. Para el proceso de recolección de basuras se ha subdividido a la ciudad por sectores, algunos de los cuales presentan 2 rutas con un cubrimiento de lunes a sábado, 13 rutas, 15 rutas y 16 rutas, de acuerdo con la información planimétrica suministrada por la Triple A, con frecuencias alternadas lunes, miércoles y viernes; martes, jueves y sábados.

Para la zona sur – occidental, la empresa cuenta con un servicio especial de rutas cubiertas por carromuleros, prestando el servicio diariamente en los sectores demarcados según la información consignada en el Plano No. 20. Así mismo, tiene establecidos centros de acopio (7 de Abril) y zonas para volteos.

Telefonía.

Dos empresas comparten la prestación del servicio de telefonía básica conmutada en la ciudad. La Empresa de Telecomunicaciones del Distrito (antigua Empresa de Teléfonos Municipales), EDT, y Metrotel, con una oferta de 270.000 líneas distribuidas de la siguiente forma: EDT, 170.000 líneas y Metrotel, 100.000 líneas.

La empresa Metrotel cuenta con siete centrales digitales, mientras la EDT tiene instaladas doce centrales telefónicas (electromecánicas y digitales) y catorce concentradores remotos. Hacia el norte de la ciudad, la EDT dispone de amplia oferta de servicio, gracias a que durante los años de 1996 y 1997 se amplió la cobertura en alrededor de 80.000 nuevas líneas para toda la ciudad, excepto la zona sur, donde no hay disponibilidad. Para el futuro, la EDT tiene un plan de ampliación consistente en aumentar en 75.000 líneas, entre 1998 y 1999, las disponibilidades para esta zona.

Dentro de las mayores limitaciones para llevar el servicio a los estratos 1 y 2 están las siguientes: baja capacidad financiera de la EDT para ejecutar los planes de ensanche y reposición de líneas y carencia de recursos en el Fondo Nacional de Comunicaciones.

Además de lo anterior, operan en la ciudad y la región, dos empresas de telefonía celular, Celumovil y Celcaribe, sistema que contribuye a mejorar y ampliar los servicios de comunicaciones de los usuarios locales (individuales o empresariales).

Energía.

Es el servicio de más amplia cobertura en la ciudad, pues alcanza a cubrir el 99% del territorio Distrital. Para mejorar la confiabilidad, continuidad y calidad del servicio, la empresa Electranta adelantó, durante 1996, obras de infraestructura consistentes en la construcción de subestaciones, dentro de las cuales se cuentan: Oasis, Malambo, Las Flores, 20 de Julio, Centro y Magdalena. En la actualidad, y además de las señaladas, existen otras subestaciones como: El Río, Las Flores, El Silencio, Riomar y La Unión (Plano No. 30).

A largo plazo está prevista la construcción de dos subestaciones: Kennedy (calle 47 con carrera 9D) y Montecristo (calle 47 con carrera 50), ambas con capacidad de 28MVA a 34.5 – 13.8 KV. Adicionalmente, existe un plan de ampliación del servicio hacia el nor – occidente, consistente en la construcción de la subestación Puerto Colombia, con capacidad de tres líneas de 50 MVA a 110 – 13.8 KV con seis circuitos, y al sur de la ciudad con la subestación Cordialidad, con la misma capacidad de la anterior.

Administrativamente, el sector eléctrico fue recientemente objeto de transformaciones institucionales propias de los procesos de modernización en el país y de las consecuencias derivadas de los altos endeudamientos de la Electrificadora de la región, convirtiéndose en la Empresa Electrificadora del

Plano No. 30

Caribe S.A. (E.S.P.) – ELECTRICARIBE, destinada únicamente a la distribución y comercialización de energía en los Departamentos del Atlántico, Magdalena, Cesar, y Guajira. Para los restantes departamentos (Bolívar, Sucre, Córdoba y el Magdalena Medio), fue constituida la Empresa ELECTROCOSTA S.A. E.S.P. Dadas las actuales condiciones institucionales del sector eléctrico colombiano, las empresas distribuidoras pueden acceder a la bolsa para la adquisición de paquetes de energía eléctrica que garanticen tanto el consumo normal como las previsiones requeridas a partir de la demanda.

El sector de generación recae en empresas como TEBSA y TERMOFLORES. La primera con una unidad de generación de 450 MW a 230 KV y dos unidades de 200 MW a 110 KV, mientras en proyecto se encuentra una unidad de 180 MW a 230 KV. La segunda presenta la siguiente infraestructura: una unidad de 150 MW a 110 KV, una de 100 MW a 110 KV y una de 150 MW a 220 KV.

Los consumo pico de la ciudad se sitúan a las 12:00 y a las 19:00 horas, con un consumo máximo de 480 MW, distribuido en residencial (255.000 usuarios); comercial (17.600 usuarios); industrial (1.120 usuarios); oficial más Triple A (760 usuarios); alumbrado público (7 usuarios); bombeo (31 usuarios); especial (172 usuarios) y Electranta (37 usuarios).

Los consumos⁸¹ promedio, para 1998 y hasta el mes de Agosto, se describen a continuación:

SECTOR	CONSUMO (KWH)
Residencial	68.960.108
Comercial	26.274.400
Industrial	30.074.395
Oficial + AAA	14.883.588
Bombeo	1.027.601

⁸¹ Fuente: ELECTRICARIBE S.A. E.S.P. Diciembre de 1998.

Alumbrado Público	4.009.549
Especial	530.019
Oficial Electranta	370.186
Bloque	116.550

Gas Domiciliario.

Es prestado por la empresa Gases del Caribe S.A. E.S.P., con un aceptable cubrimiento y eficiencia, estimándose que un 95% del Distrito cuenta con redes de distribución de Gas Natural. Sin embargo, la falta de estratificación y nomenclatura en algunos barrios (particularmente ubicados en áreas subnormales) impide que este servicio llegue a ellos, a pesar de existir disponibilidad para el suministro. Actualmente, la Empresa atiende un total de 162.260 usuarios, previendo un incremento de 15.740 hasta el año 2003, período en el cual aspira atender 178.000 usuarios.

Las proyecciones previstas hasta el año 2003 se detallan a continuación:

Usuarios Actuales	1999	2000	2001	2002	2003
162.260	166.000	169.700	176.000	176.000	178.000

FUENTE: Gases del Caribe S.A. E.S.P. Oficio 44865 (Enero 4/99)

Finalmente, las características del escenario de los servicios públicos en el Distrito se recogen en el cuadro de análisis DOFA de la siguiente página.

ANÁLISIS DOFA	
Sector Servicios Públicos.	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<p>Servicios de acueducto, alcantarillado y aseo prstados con sentido empresarial</p> <p>Proyectos de expansión de los servicios de acueducto, alcantarillado y aseo al año 2025</p> <p>Proyectos de tratamiento de residuos sólidos</p> <p>Existencia de Empresa de Telefonía del Distrito</p> <p>Privatización servicio de gas domiciliario</p> <p>Privatización servicio de energía eléctrica</p> <p>Transformaciones estructurales del sector eléctrico para posibilitar el ingreso de inversión privada.</p> <p>Interconexión con la red eléctrica nacional.</p> <p>Opciones de negocios abiertos para el sector de los servicios públicos.</p>	<p>Disminución del posicionamiento institucional de la empresa de teléfonos.</p> <p>Dificultades para hacer adecuada gestión financiera y administrativa por parte de la empresa de teléfonos.</p> <p>Marco legal e institucional de la empresa de teléfonos propio para la burocratización de los procesos administrativos.</p> <p>Baja coordinación interinstitucional entre las empresas de servicios públicos</p> <p>Limitada capacidad de generación del servicio de energía eléctrica</p>
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<p>Amplio mercado de usuarios.</p> <p>Vinculación de empresas con experiencia empresarial en el área de operación de servicios públicos.</p> <p>Política de privatizaciones</p> <p>Alianzas estratégicas para nuevas unidades de negocios</p> <p>Apoyo del Gobierno Nacional para el rescate de la empresa de teléfonos</p> <p>Proceso de modernización del Estado en el área de los servicios públicos.</p>	<p>Baja cultura de pago de gran parte de la comunidad y en algunos sectores incapacidad de pago</p> <p>Supervivencia de la Empresa de Teléfonos comprometida por ambientes muy competitivos.</p> <p>Inversión privada en el área de las comunicaciones</p> <p>Vulnerabilidad del servicio interconectado de energía por problemas de orden público.</p>

6

CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA ZONA RURAL DEL DISTRITO DE BARRANQUILLA.

Localización y Límites.

La zona rural del Distrito de Barranquilla está localizada hacia el occidente y nor - occidente de la ciudad de Barranquilla (Plano No. 31), ocupando un área estimada en 3.298 hectáreas, limitando, hacia el Sur, con los Municipios de Galapa y Soledad, hacia el Este con la línea del perímetro urbano Metropolitano y Distrital de Barranquilla establecido para el año 2000, hacia el norte con el Municipio de Puerto Colombia y hacia el Oeste con este mismo Municipio y Tubará.

Suelos.

Los estudios elaborados por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi para el Departamento del Atlántico sobre este aspecto y consignados en el libro “Atlántico, Características Generales⁸²” los describen de la siguiente manera (Plano No. 32):

Clase IV. Suelos de las asociaciones: Ponedera, Puerto Giraldo, Cascajal, Varela, Martillo, Veracruz, Chorrillos, Calzada ujueta, Julieta, Totem, Palmar, Rodado y Galapa. Limitaciones climáticas y profundización de raíces. Aptos para la ganadería y en periodos lluviosos cultivos de maíz y algodón. Con riego suplementario se pueden habilitar para pastos mejorados y cultivos perennes (frutales).

Clase VI. Suelos de la asociación Puerto Colombia y algunas fases de las asociaciones Guájaro y Blanquice. Con limitaciones climáticas, radicales, problemas de erosión y fuertes pendientes. Son aptos para la reforestación, conservación de la vegetación y prevención de los procesos erosivos.

⁸² INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI. Atlántico, Características Geográficas. Santafé de Bogotá. IGAC. 1994. Pág. 49.

DISTRITO DE BARRANQUILLA
Departamento Administrativo de Planeación Distrital
Barranquilla — Colombia

Plan de Ordenamiento Territorial - POT

Plano No. 31. Localización zona rural.

Plano No. 32.

Geomorfológicamente, la zona puede considerarse como una planicie que se extiende a partir de la vertiente oeste de Barranquilla hasta encontrar, hacia el nor – occidente, pequeñas elevaciones de tierra que bordean la Autopista Barranquilla – Cartagena y se prolonga hacia el municipio de Puerto Colombia, lugar donde adquieren un valor significativo desde el punto de vista del paisaje natural.

Uso Actual de la Tierra.

Según fuentes de la Secretaría de Agricultura y Fomento del Departamento del Atlántico del año de 1994, el área rural dispone de un total de 314 predios, correspondiendo a los minifundios 927 hectáreas con 228 predios.

Las actividades agropecuarias en las zonas de minifundio comprenden actividades agrícolas con 424.56 (13% del área rural) hectáreas y pecuarias, 502.06 hectáreas (15%). De acuerdo con estos indicadores, la zona rural puede considerarse altamente subutilizada. La productividad agrícola se concentra especialmente en productos como maíz asociado con yuca, sorgo, tomate y guayaba, mientras la actividad agropecuaria comprende ganadería de doble propósito (carne y leche), aves y cerdos.

Durante los últimos años se destaca la progresiva localización de fábricas de productos asociados al sector de la construcción de Barranquilla, en especial ladrilleras, productos cerámicos y prefabricados, particularmente sobre la única carretera que sirve de enlace directo a la zona urbana con la rural, como lo es la extensión de la carrera 38 o carretera del “Algodón”.

Por otra parte, el Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Barranquilla – PIDAMB, caracteriza la cobertura vegetal⁸³ de la zona rural de Barranquilla en categorías como las siguientes:

⁸³ PACHÓN, Op cit. Pág. 9.

Bosque Secundario Joven. Ocupan aquellas áreas donde se han dejado prosperar los rastrojos hasta alcanzar alturas superiores a los seis (6) metros de altura. Las especies arbóreas y arbustivas presentes corresponden al tipo de selva seca o xerófila.

Rastrojos Altos. Estas áreas corresponden a las tierras donde se ha dejado prosperar la vegetación natural después de haberse utilizado en agricultura o pastizales. Los rastrojos así conformados tienen alturas entre 3 y 6 metros, con abundancia de arbustos de la formación espinar y algunos tipos arbóreo (sic) correspondientes a la selva seca xerófila descritas anteriormente.

Predominan especies como: Calabazuelo, Caracolí, Trupillo, Matarratón, Guamacho, Quebracho, Majagua, Baranoa, Roble Amarillo, Balsamito, Guayacán, entre otras.

No se destacan usos relacionados con la explotación de grandes areneras ni de canteras en la zona rural del Distrito de Barranquilla, excepto la existente en los alrededores del corregimiento de Juan Mina, cuya explotación es de muy baja escala.

La zona cuenta con un pequeño núcleo urbano localizado sobre la carretera del “Algodón”, a 7 kilómetros de la capital del Departamento conocido como corregimiento de Juan Mina, el cual, según el DANE, cuenta con 395 viviendas y 1824 habitantes. El equipamiento urbano básico está constituido por Escuelas (Mixta No. 1, Divino Niño, Educación Media); Salud (Puesto de Salud, Consultorios y Laboratorio); Recreación (pequeños parques); Seguridad Social (Estación de Policía) y otros como: Telecom, Capilla, etc. Por lo general, el estado de la construcción de las viviendas es precario, dadas las características del nivel socio – económico de la población, correspondiente a los estratos 1 y 2.

El paisaje de la zona rural del municipio de Barranquilla comienza a presentar cambios en su estructura ambiental, puesto que a lo largo de la única vía de acceso están localizadas actividades comerciales e industriales; además, el proceso de urbanización está allí representado en la construcción de urbanizaciones como La Pradera y Los Olivos II, e infraestructura de servicios públicos (estación depuradora de aguas residuales – EDAR de El Pueblo) y

torres de alta tensión que culminan en una nueva estación eléctrica ubicada sobre la acera occidental de la Circunvalar entre las carreras 38 y 46. Finalmente, las expectativas de construcción de un complejo habitacional con 35.000 unidades de vivienda adyacentes al corregimiento de Juan Mina, genera sobre este y la vía, impactos importantes en materia de usos asociados con servicios y no pocas actividades comerciales, además de la necesaria ampliación que demandará la carrera 38*, única vía que permitirá un rápido acceso al núcleo urbano proyectado, para el que será indispensable estudiar vías alternas hacia la Cordialidad y Galapa, con el propósito de evitar la sobresaturación vehicular sobre la vía a Juan Mina.

Al respecto, no existe una red vial en el reducido sector rural del Distrito de Barranquilla, desprendiéndose de la principal vía de penetración, la carretera de El Algodón, solo pequeñas “trochas” de acceso a los predios del sector y servidumbres, ambas sin continuidad territorial suficiente para permitir la generación de una vías alternas de diferente especificación.

Desde el punto de vista de las características funcionales del área rural respecto del centro urbano de Barranquilla, es preciso concluir que son inexistentes por razones como las siguientes: por los bajos niveles de productividad rural, reducida a la categoría de pancoger, y por los efectos que la masa urbana de Barranquilla ejerce para la generación de expectativas, presentes y futuras, de actividades no rurales. En este sentido, el Plan de Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana establece una franja de protección (o transición) en la zona rural, paralela a la carretera Metropolitana (Segundo Anillo Circunvalar) destinada a generar actividades ecológico recreativas que impidan el uso en otro tipo de actividades, y se mantenga una importante oferta ambiental para las futuras zonas de expansión y los asentamientos previstos a lo largo de este segundo anillo circunvalar, además de facilitar la preservación del cauce del arroyo Grande, el de mayor caudal y extensión en el territorio metropolitano.

* Recomendada desde el año de 1985 en el Plan Maestro de Transporte del Área Metropolitana, de la JICA.

7

REFERENTE DEMOGRÁFICO (DINÁMICA POBLACIONAL)

7.1. Población.

Actualmente, el Distrito de Barranquilla cuenta con una población de 1.252.195 habitantes según las proyecciones suministradas por el DANE, con un patrón de crecimiento anual equivalente a 2.1%, porcentaje de incremento poblacional promedio de las grandes ciudades del país y que se espera disminuya aún más⁸⁴.

En términos absolutos, el incremento poblacional de Barranquilla con relación al total registrado en el censo de 1993 (1.091.388 habitantes) equivale a 106.366 habitantes, para un aumento neto del 9.7% en el período 1993 – 1998, comportamiento significativamente inferior a las tendencias mostradas en los períodos intercensales anteriores, cuyos resultados pueden observarse en el cuadro y gráfico siguientes.

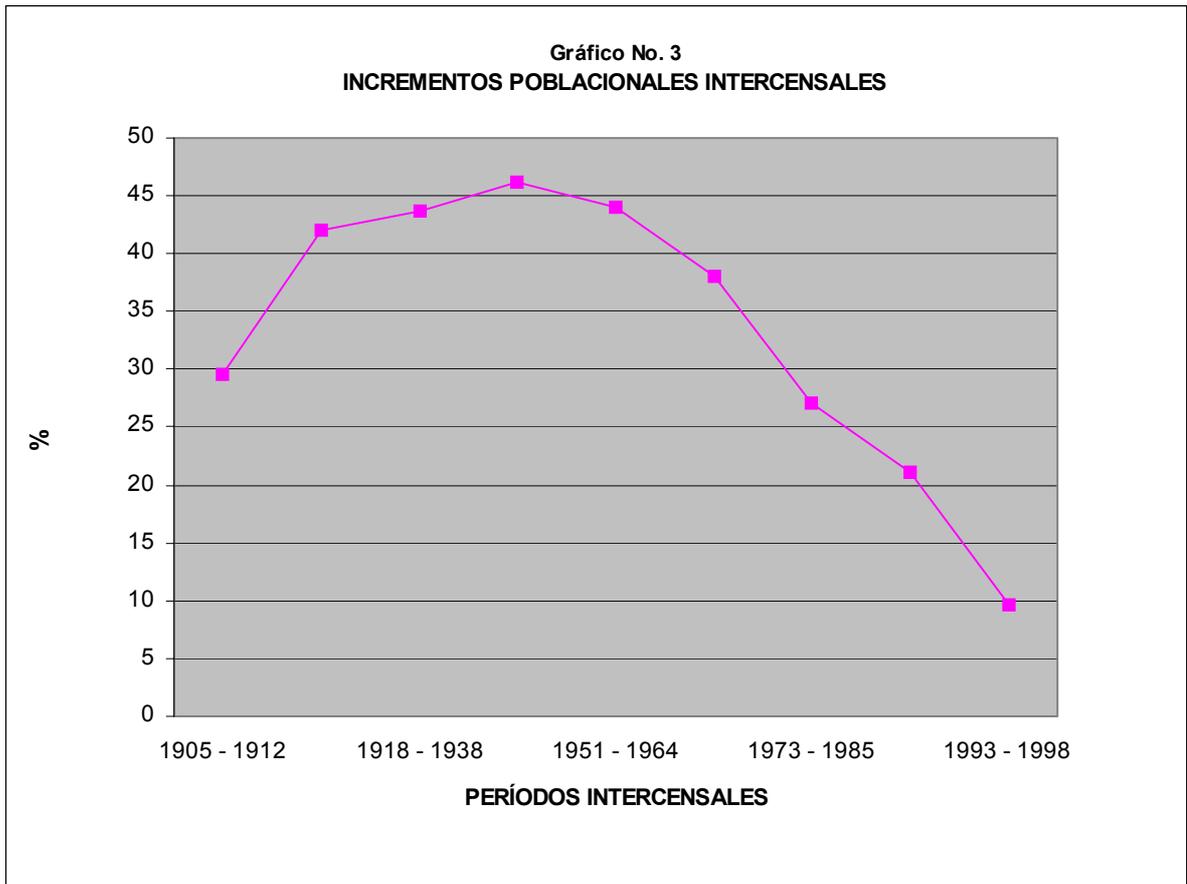
Este señala incrementos poblacionales por encima del 40% en el período comprendido entre los años de 1912 y 1964, período durante el cual los procesos migratorios originados desde diferentes poblaciones de la Costa y zonas del interior del país representaron la ocupación de un alto número de hectáreas periféricas para actividades urbanas. Espacialmente el proceso puede percibirse en el plano de tendencias de crecimiento físico histórico (No. 5), con particular y especial énfasis hacia las zonas del sur y sur – occidente de la ciudad. Los efectos del acelerado proceso de poblamiento de la ciudad en el período señalado tomaron literalmente “por sorpresa a la ciudad”, cuya clase dirigente resultó dramáticamente inferior en capacidad de previsión (ausencia de planificación) para determinar las provisiones urbanas del caso; así mismo, dieron lugar a profundos desajustes institucionales en materia de prestación de servicios públicos, en particular agua potable y acueducto, cuyos efectos aún se perciben en algunos sectores de la ciudad.

⁸⁴ El Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (Hábitat) en su informe Mundial de 1996, preve incrementos poblacionales para Barranquilla de 1.28% para el período 1995 – 2005 y 1.34% para el 2005 – 2015, lo que significa una importante disminución en el ritmo de crecimiento de la población con respecto a las décadas anteriores. Un Mundo en proceso de Urbanización. Tercer Mundo, Inurbe y FNA. TOMO II, Tabla No. 4, pág. 346.

TABLA No. 3
INCREMENTOS POBLACIONALES
INTERCENSALES

Años	Incremento	Tasa de Incremento (%)
1905 - 1912	48.907	29.50
1912 - 1918	64.543	42.00
1918 - 1938	152.348	43.70
1938 - 1951	276.000	46.10
1951 - 1964	493.000	44.00
1964 - 1973	702.000	38.10
1973 - 1985	896.649	27.10
1985 - 1993	1.091.388	21.10
1993 - 1998	1.197.754	9.70
1998 - 2005	1.386.895	15.79

Fuente: RUEDA P., José Ocinto. *Historia de la población en Colombia: 1.880 – 2000* en Nueva Historia De Colombia, TOMO V. Editorial Planeta 1989. (Solo las correspondientes a los años 1905 – 1973)
Las estimaciones para 1973 – 1998 corresponden estimativos producto del estudio.



Las proyecciones de población señaladas por el DANE para el año 2.000 muestran que para ese año la ciudad presentará un total de 1.249.197 habitantes, cantidad significativamente inferior a las establecidas en 1985 por parte de la Misión Japonesa (JICA) para el mismo año. En efecto, el Estudio de Factibilidad del Proyecto de Renovación Urbana del Distrito Central proyectó para el 2.000 un total de 1.7 millones de habitantes, al considerar una tasa de incremento intercensal por encima del 3% promedio anual. Como resultado de la reducción de dicha tasa hacia el 2.000, la ciudad aún dispone de importantes hectáreas de tierra previstas al interior del perímetro urbano, como puede apreciarse en el plano siguiente (No. 33), factor que permite asegurar la prestación de servicios hacia dicho límite para el corto y mediano plazo.

Para los períodos 2010 y 2020, las proyecciones de población mostradas en la siguiente Tabla, señalan demandas de áreas por urbanizar equivalentes a 3.375 y 2.908 hectáreas respectivamente, estimadas a partir de un estándar promedio de 100 m²/hab., el cual incluye todos los requerimientos urbanos indispensables para los nuevos desarrollos residenciales, comerciales, recreativos, educativos, de salud, industriales, etc. La Tabla No. 4 contiene los detalles desagregados de éste estándar o nivel de equipamiento.

Plano No. 33. Límites de Expansión por fases.

TABLA No. 4
EVOLUCION DE LA POBLACION DE BARRANQUILLA
1998 – 2020

Año	Número de Habitan- tes	Incremento Absolu- to (Habitantes)	Porcentaje de inrem- ento	Tasa anual de crecim- iento %	Demanda de Ocupa- ción (Hectáreas)	Fuente
1998	1197754					DANE
2000	1249197	51443	4.2	2.1	514	DANE
2005	1386895	137698	11.0	2.1	1376	DANE
2010	1535446	148551	10.7	1.8	1485	Estudio
2015	1678701	143255	9.3	1.8	1432	Estudio
2020	1826326	147625	8.9	1.7	1476	Estudio
		628572	8.8 (promedio)	1.9 (promedio)	6283	

TABLA No. 5
NIVEL DE EQUIPAMIENTO (M²)

CAPITULO 1: SUELO EDIFICABLE	
1. COMERCIO	2.60
2. ASISTENCIA SOCIAL	0.80
3. ENSEÑANZA	7.85
4. PRACTICAS RELIGIOSAS	0.20
5. SALUD	0.30
6. ACTIVIDADES CULTURALES	0.15
7. ESPECTACULOS	0.10
8. ADMINISTRACION	0.30
9. TRANSPORTE Y SERVICIOS PÚBLICO	1.10
CAPITULO 2: SUELO NO EDIFICABLE	
1. ZONAS VERDES	13.50
2. ZONAS DEPORTIVAS	5.60
3. VIALIDAD	18.00

4. PARQUEADEROS	4.50
CAPITULO 3: SUELO INDUSTRIAL	
1. OCUPACION INDUSTRIAL	23.00
2. ZONAS LIBRES	22.00
TOTAL	100.00

FUENTE: Instituto de Estudios de Administración Local. Ciudad y Territorio. Revista de Ciencia Urbana. Madrid, No. 1/73. 1973. Págs. 6 – 11.

7.2. Densidades.

Según los resultados del Censo de 1993, acumulados por comunas en la Tabla No 6, la densidad bruta por viviendas y población en Barranquilla asciende a 25.8 viv/ha y 129.2 hab/ha, mientras la neta corresponde a 49.1 viv/ha y 245 hab/ha. (estimadas a partir de las 4100 hectáreas residenciales de la ciudad).

TABLA No. 6
 DENSIDAD
 (Bruta)

	No. Viviendas	No. Personas	Áreas (Hectáreas)	Densidad Viv/has.	Densidad Hab/has.
COMUNA 1	18553	91411	533.3		
COMUNA 2	12228	57995	415.1		
COMUNA 3	12028	63599	256.7		
COMUNA 4	14696	66322	386.1		
COMUNA 5	10303	54019	302.4		
COMUNA 6	7809	43172	427.5		
COMUNA 7	13464	65560	278.0		
COMUNA 8	11491	56276	304.4		
COMUNA 9	8962	49724	269.5		
COMUNA 10	5924	28061	523.2		
COMUNA 11	11768	69292	251.8		
COMUNA 12	5858	31579	945.3		
COMUNA 13	7478	39214	305.1		
COMUNA 14	8275	47278	223.2		
COMUNA 15	10198	54319	328.2		

COMUNA 16	5145	27038	444.1		
COMUNA 17	13377	63269	476.0		
COMUNA 18	8505	24947	295.3		
COMUNA 19	15498	73985	832.4		
	201560	1007420	7797.6	25.8	129.2

FUENTE: Elaboración a partir del Censo DANE, 1993

El rango de éstas densidades es amplio, variando entre un máximo de 115 viviendas/ha (bruta), en el barrio Simón Bolívar, hasta menos de 1 vivienda/ha en los alrededores de la zona industrial de la Vía 40⁸⁵, con una mayor frecuencia de densidades entre 30 y 40 viviendas/ha.

7.3 Características Generales de la Población.

Estudios elaborados por el Departamento Nacional de Planeación, El CORPES de la Costa, la Fundación Social Regional Barranquilla, el DADIMA y el Observatorio del Caribe Colombiano, entre otros, coinciden en señalar la precariedad de las condiciones de vida de amplios sectores de la población de la región de la Costa Atlántica, concluyendo que el rezago en cuanto a la satisfacción de necesidades básicas con relación al resto del país es particularmente crítico.

Aspectos como desnutrición, infraconsumo, bajos niveles educativos, inserción inestable en la producción y condiciones habitacionales y sanitarias precarias⁸⁶, constituyen elementos característicos de la población en pobreza y miseria, englobados en la siguiente definición: *niveles de bienestar mínimamente aceptados para llevar una vida digna, sobre las necesidades básicas cuya satisfacción es indispensable, y sobre los grados de privación que se consideran intolerables*⁸⁷.

⁸⁵ POFT, 1997.

⁸⁶ LÓPEZ M., Cecilia y ABELLO V., Alberto. El Caribe Colombiano. Coordinadores. Santafé de Bogotá. DNP – Tercer Mundo Editores. 1998. Pág. 7.

⁸⁷ Ibid, pág. 7

En efecto, los índices de pobreza y miseria en la Costa Atlántica alcanzan niveles del 52% en pobreza (3.579.643 personas) y 28.3% en miseria (1.937.806 personas), 15.1 puntos por encima del indicador nacional para pobreza el primero y 11.5 con respecto al de miseria, el segundo⁸⁸.

Para el Distrito, según lo establece el DADIMA en el plan de Gestión Ambiental del Distrito de Barranquilla, Volumen I, Dinámica y Diagnóstico Ambiental del Distrito de Barranquilla, los mayores índices de pobreza y miseria se concentran en los sectores del sur – oriente y sur – occidente de la ciudad, sectores en donde las personas con necesidades básicas insatisfechas (NBI) alcanzan un total de 55.547 en el primero, mientras el segundo muestra un total de 136.905⁸⁹.

Uno de los rasgos más impactantes del fenómeno de la pobreza y la miseria en Barranquilla está constituido por la ubicación en la ciudad de personas desplazadas de otras zonas de la región y el interior del país, por motivos generalmente asociados con los conflictos Estado - guerrilla y paramilitarismo. Se insertan en la ciudad de manera indiscriminada, buscando, con prioridad, ubicarse en zonas marginales, periféricas deshabitadas o de reserva ambiental, carentes de todos los servicios y ocasionando problemas ambientales. Se estima que sólo a la ciudad de Barranquilla han ingresado unas 106.400⁹⁰ desplazados, equivalentes al 76% del total de desplazados en el Departamento, ubicados en la zona del corregimiento de La Playa y el barrio Las Flores (en terrenos ganados a la Ciénaga de Mallorquín), La Pradera, La Paz, Nueva Colombia, Las Malvinas, La Chinita y en el centro de la ciudad (Plaza de la Paz, de la Catedral Metropolitana⁹¹).

⁸⁸ Ibid, Cuadro No. 1.16, pág. 16.

⁸⁹ DADIMA. Op cit. Pág. 70. Las fuentes del estudio corresponden a la Encuesta Nacional de Calidad de Vida del DANE a 1993.

⁹⁰ POFT, 1997. Documento Central, Pág. 26. Esta cifra contrasta significativamente con los conteos de entidades como el INURBE, ONGs y Participación Comunitaria (Distrito), las cuales los ubican en 10.000 desplazados aproximadamente.

⁹¹ EL HERALDO, Diciembre 18 y 19 de 1998.

Pese a la magnitud del problema, este fenómeno permite el encuentro, el contacto y la convivencia de diferentes culturas, dado que Barranquilla es un centro estratégicamente situado para la región y centro comercial de la misma, que le da una dinámica cultural que potencialmente es renovadora (esto incluye también a las personas migrantes voluntarias), mentalidad que le permite mayores expresiones culturales a nivel local.

Los motivos o causales de traslado de los desplazados hacia la ciudad muestran el siguiente comportamiento:

PARAMILITARISMO	34%
GUERRILLA	28 %
EJERCITO	20 %
OTRAS VIOLENCIAS	18 %

En lo que a procedencia se refiere el comportamiento es el siguiente:

URABA ANTIOQUEÑO	31 %
MONTES DE MARÍA Y SUR DE BOLIVAR	22 %
MONTES DE MARÍA Y LA MOJANA	15 %
SUR DEL CESAR	10 %
ZONA BANANERA	6 %
OTRAS REGIONES	16 %

Obviamente, este continuo crecimiento demográfico producto de las migraciones, incrementa la presión sobre Barranquilla y su Área Metropolitana en los siguientes sentidos:

- Incremento de las tasas de desempleo
- Crecimiento del subempleo o empleo informal
- Creación de barrios subnormales, aumentando así los índices de necesidades básicas insatisfechas y calidad de vida
- Aumento del déficit en la prestación de los servicios sociales (salud, educación, vivienda, cultura, recreación y deporte).

- Baja cobertura en la prestación de los servicios públicos domiciliarios
- Se acrecienta la violencia en el área urbana
- Dado los barrios en los cuales se han ubicado los desplazados se intensifica el problema de las densidades (poblacional – habitacional).

7.4 Estratificación Socio-Económica⁹².

La población de Barranquilla está clasificada en seis estratos socioeconómicos de acuerdo con el estudio elaborado por EDUBAR en 1994, su distribución por estratos es la siguiente:

ESTRATO 1	31 %
ESTRATO 2	26 %
ESTRATO 3	21 %
ESTRATO 4	12 %
ESTRATO 5	6 %
ESTRATO 6	4 %

Es notoria la gran concentración de población, el 78 %, en estratos medios bajos y bajos, reflejo de problemas estructurales de fondo y de condiciones de vida y habitabilidad que requieren de especial atención y tratamiento en las propuestas del Plan de Ordenamiento Territorial. El Plano No. 34 muestra la localización en el territorio de la ciudad de cada uno de los estratos socio-económicos. Se observa que los estratos de población más pobres: 1 y 2, ocupan aquellas partes de la ciudad con mayores problemas en cuanto a las condiciones naturales, infraestructura de servicios públicos y equipamiento social.

⁹² POFT, 1997. Pág. 22

Plano No. 34. Estratificación socioeconómica.

8

ASPECTOS ECONÓMICOS

8.1 El Contexto Económico de Barranquilla..

El Producto Interno Bruto Regional (PIBR)

Las cifras sobre el Producto Interno Bruto Nacional y Regional del período 1965 – 1995 muestran la magnitud del desarrollo económico que ha tenido lugar en el Departamento del Atlántico en la última mitad del siglo XX. Aunque no se dispone de información para Barranquilla, dadas las características del área y la alta concentración económica y poblacional del Distrito, se considera que la información departamental constituye un buen indicador de su nivel de desarrollo.

El Producto Interno Bruto del Atlántico ha tenido, durante el período 1965 – 1995, un crecimiento fluctuante pero creciente y un comportamiento superior al promedio anual del país. A partir de 1980 se inicia una tendencia decreciente que llega a ser negativa en razón de las crisis coyunturales que afectaron al país, complementado con los altos índices de referencia del período inmediatamente anterior, cuando se tuvieron tasas del 8% y 5.4% de incremento neto del PIB, dispararon hacia abajo los indicadores reales del comportamiento económico del Departamento.

TABLA No. 7

PRODUCTO INTERNO BRUTO TASA DE CRECIMIENTO

	NACIONAL	ATLANTICO
	%	%
1960 – 1965	4.63	5.25
1965 – 1970	5.71	5.99
1970 – 1975	6.06	8.00
1975 – 1980	5.35	5.40
1980 – 1985	0.11	-0.10
1985 – 1990	2.70	2.22
1990 – 1995	3.32	2.63

FUENTE: DANE, Cuentas Departamentales de Colombia. 1996

Una leve recuperación en el quinquenio 1985 – 1990, con un crecimiento positivo del 2.22%, dio paso a otro período crítico entre 1990 y 1992 del 2.63%, caracterizado por la iniciación de la Apertura Económica y la liberación e incremento de las importaciones para productos tradicionalmente protegidos por las viejas normas arancelarias del modelo económico vigente hasta ese momento.

TABLA No. 8

**PARTICIPACIÓN PORCENTUAL DE LOS DEPARTAMENTOS
EN EL PIB NACIONAL
(%)**

DEPARTAMENTO	1985	1992
ANTIOQUIA	15.15	14.40
ATLANTICO	4.35	4.15
BOGOTÁ	21.97	20.73
BOLÍVAR	3.44	3.72
CUNDINAMARCA	6.65	6.80
SANTANDER	5.97	5.31
VALLE DEL CAUCA	11.64	11.63

FUENTE: DANE, Cuentas Nacionales. 1994.

Es evidente la disminución de la participación del Producto Interno Bruto del Departamento del Atlántico en el PIB Nacional, participación que pasa de 4.35% en 1985 a 4.15% en 1992, reflejando una reducción en la dinámica económica de la región.

TABLA No. 9
PRODUCTO INTERNO BRUTO A PRECIOS CONSTANTES
DE 1985 EN COLOMBIA
(En millones de Pesos)

AÑO	SECTOR PRIMARIO	SECTOR SECUNDARIO	SECTOR TERCIARIO	TOTAL	TASA DE CRECIMIENTO
1985	142.186 24.2%	156.362 26.6%	289.013 49.2%	587.561 100%	3.11%
1986	155.054 24.9%	165.389 26.6%	301.338 48.5%	621.781 100%	5.28%
1987	168.894 25.8%	171.376 26.1%	314.894 48.1%	655.164 100%	5.37%
1988	174.058 25.5%	177.698 26.1%	330.035 48.4%	681.791 100%	4.06%
1989	183.660 26.0%	183.886 26.1%	337.522 47.9%	705.068 100%	3.41%
1990	194.391 26.4%	187.270 25.5%	353.598 48.1%	735.259 100%	4.28%
1991	200.846 26.8%	188.865 25.2%	360.265 48.0%	749.976 100%	2.00%
1992	196.457 25.2%	197.078 25.2%	386.777 49.6%	780.312 100%	4.04%

FUENTE: DANE, Cuentas Nacionales y Departamentales. 1994.

8.2 Producción Departamental por Sectores de la Economía.

La distribución del Producto Regional Bruto por ramas de actividad, presentado en la siguiente tabla, muestra la participación de los sectores económicos dentro del componente total, donde el Sector Terciario se destaca con 52.9% aproximadamente, para el año de 1992. La participación de los tres sectores económicos se ha mantenido en los últimos ocho (8) años en los mismos niveles, sin que se presente un desarrollo importante en alguno de ellos.

Dentro de los valores agregados del Producto Interno Bruto del Departamento, la industria manufacturera es la rama de actividad económica con mayor peso específico, con un 33.9%; le siguen el transporte y almacenamiento con 9.60%.

TABLA No. 10

**PRODUCTO INTERNO BRUTO
DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO
(A PRECIOS CONSTANTES DE 1985)**

Año	Sector Primario	Sector Secundario	Sector Terciario	TOTAL	Tasa de Crecimiento
1985	2.139 8.37%	9.237 36.28%	14.149 55.35%	25.561 100%	-2.12%
1986	2.346 8.97%	9.400 35.93%	14.417 55.10%	26.163 100%	-2.35%
1987	2.523 9.63%	9.412 35.94%	14.257 54.43%	26.932 100%	0.11%
1988	2.730 10.14%	9.326 34.63%	14.876 55.23%	26.932 100%	2.86%
1989	2.781 9.63%	10.878 37.68%	15.209 52.69%	28.868 100%	7.19%
1990	2.837 9.45%	11.739 39.11%	15.441 51.44%	30.017 100%	3.98%
1991	2.746 9.03%	11.836 38.91%	15.835 52.06%	30.417 100%	1.33%
1992	2.901 8.96%	12.352 38.14%	17.131 52.90%	32.384 100%	6.47%

FUENTE: DANE, Cuentas Departamentales. 1994

- **SECTOR PRIMARIO**

- Agricultura y Ganadería.

El Departamento del Atlántico, a diferencia de los demás Departamentos de la Costa Atlántica, no presenta una actividad agrícola de gran magnitud, la cual es representativa del tamaño y calidad de sus tierras. Por el clima, la baja fertilidad del suelo y por su reducida área geográfica, el peso de la producción ganadera y agrícola es comparativamente baja, con relación a los demás sectores.

Puede observarse que en el Producto Interno Bruto de 1992, el valor agregado de la actividad económica pecuaria, agrícola y piscícola, representaba apenas el 8.7% del PIB Departamental, mientras que en el resto del país el sector agropecuario representa en el mismo año un 20.68% del PIB.

En el sector agropecuario, la ganadería constituye la actividad predominante, desarrollándose especialmente en el sur y se caracteriza por ser de tipo extensivo. El hato ganadero del Departamento del Atlántico es de 172.060 cabezas.

La agricultura ha registrado una sensible disminución en las áreas sembradas, en la producción bruta y en los rendimientos por hectárea de los principales cultivos. El área sembrada en el año de 1995 alcanzó las 29.881 hectáreas, inferior en un 6.8% a la sembrada en 1994, que fue de 32.054 hectáreas. Del total de hectáreas sembradas se logró cosechar el 69.3%, con una producción de 50.687 toneladas, inferior en un 55.1% a la registrada en 1994 que fue de, aproximadamente, 113.000 hectáreas.

- **SECTOR SECUNDARIO**

- **Industria Manufacturera.**

La doble condición de Barranquilla como Puerto Marítimo y Fluvial y Ciudad Comercial, situada en un punto estratégico para el tráfico de productos con el interior y el exterior, la favorecen para la creación de la industria que se caracteriza por estar compuesta por un gran número de empresas productoras de alimentos y químicos, que representan más del 50% de la producción manufacturera. En el renglón de las pequeñas, medianas y microempresas, es destacable su progresivo crecimiento, estimándose un incremento del 22% en los últimos años⁹³.

A partir de la implantación del nuevo modelo económico (Apertura Económica), han venido observándose cambios esenciales en el desarrollo de la región que han afectado notoriamente a la ciudad. La inserción de la economía nacional en el mercado mundial tiende a favorecer a las ciudades que son puertos marítimos. No obstante haber transcurrido siete años de la Apertura, sus efectos positivos no se han presentado, aún cuando ya se vislumbran algunos efectos concretos en varios sectores de la economía local, aún cuando los procesos de inversión se han enfrentado con deficiencias de la ciudad en materia de infraestructura que contribuyen a reducir su competitividad para acceder a las corrientes de inversión internacional, que han empezado a acercarse tímidamente a la región.

Esta situación no se manifiesta en las estadísticas de producción industrial de los dos últimos años, aunque puede destacarse el importante repunte en la producción industrial de la Zona Franca, debido a los cambios en la legislación, favorables para estos centros, lo cual, desde el punto de vista de la competitividad, presenta, a diferencia del área abierta de Barranquilla, ventajas comparativas y tradición empresarial reconocida. Igualmente, pero de manera tímida, el proceso de relocalización, por efectos de la apertura, presenta algunas

⁹³ POFT, 1997. Documento Central, p{ag. 41.

manifestaciones que pueden incrementarse a medida que se optimice la plataforma urbana de la ciudad.

La producción de la Zona Franca ha experimentado un sensible crecimiento en los últimos años debido, precisamente, a los cambios en la política arancelaria, tributaria y de manejo de capitales extranjeros, que forman parte de la Apertura Económica, impulsando y favoreciendo las corrientes de inversión extranjera y el asentamiento de capitales de diverso origen en actividades económicas en las Zonas Francas del país. En 1996, el costo de la producción total en el primer trimestre fue de aproximadamente US\$25.8 millones de dólares, de los cuales llegaron a exportarse aproximadamente US\$7.30 millones de dólares.

- SECTOR TERCIARIO

- Comercio.

Durante los tres últimos años, el comercio internacional ha representado para el Atlántico y Barranquilla buenos registros en los términos de intercambio, debido a incrementos sucesivos mostrados desde el año 1990, cuando la infraestructura portuaria pasó a ser operada por el sector privado, como resultante de las medidas contempladas en la implantación de la Apertura Económica.

El incremento del movimiento de importaciones/exportaciones, en términos de volumen, creció en promedio 27.2% entre los años 1990 – 1998, al pasar de 730.224 toneladas a 1.602.929 toneladas, mientras en el período 1986 – 1989 ésta fue negativa (0.9%).

En cuanto al valor de la carga, éste presentó una tasa negativa del 9.6% en el mismo lapso de años, situación que no sucedió en el cuatrienio precedente, ya que la tasa de crecimiento fue de 30.2%.

Las importaciones mostraron relativo dinamismo entre 1990 y 1995, en especial a partir de 1992. En efecto, los volúmenes importados se incrementaron en un 12.3%, en tanto que su valor en dólares experimentó un aumento del 13.8%, muy por encima del crecimiento del período 1986 – 1989, que fue del 8.3% en volumen y 3.9% en términos de valor.

8.3 Proyecciones del Producto Interno Bruto – PIB.

De acuerdo con las proyecciones planteadas por el Plan de Desarrollo Nacional “El Salto Social” y la realidad presentada durante los cuatro años del Plan, el PIB debió evolucionar en los próximos años a más del 5% anual, si los supuestos operativos de las políticas de desarrollo del Plan se hubieran cumplido como fueron formuladas. Sin embargo, el crecimiento de la economía no tuvo el comportamiento esperado, llegando a crecer aproximadamente 2% en 1997, influenciado por un comportamiento negativo de sectores como el industrial; igualmente se han detectado algunas dificultades como el incumplimiento de las metas de inflación y la reducción de la tasa de devaluación que ha ocasionado una “revaluación” no deseable para el manejo de las variables del comportamiento económico del país.

Además, la situación de orden público en diferentes sitios del país, incluyendo la Costa Atlántica, ha afectado notoriamente la actividad agropecuaria, al reducir las áreas de cultivo y las condiciones de producción del hato ganadero, lo que ha llevado a la crisis tanto a los pequeños productores de leche como a los ganaderos dedicados a la producción de carne.

Los resultados de la primera fase de la Apertura son favorables en varios frentes. El resultado más positivo se presentó en el fuerte incremento de la inversión extranjera a partir de 1992, y una dinámica en las exportaciones de hidrocarburos. Esta situación no se ha reflejado en buenos resultados de los indicadores económicos en los últimos cuatro años, lo cual no ha permitido asimilar los efectos de la crisis de producción agrícola y cambiaria.

TABLA No. 11
PROYECCIÓN DEL PIB

AÑOS	%
1995	4.1 (1)
1996	3.5 (1)
1997	2.5 (1)
1997	3.3 (2)

1. Ajustes DNP.

2. SENA, proyección.

FUENTE: Plan Nacional de Desarrollo 1994 – 1998: El Salto Social.

La anterior situación económica del país ha tenido sus efectos en Barranquilla en términos económicos y sociales; la tasa de crecimiento de los sectores comercial y de servicios ha cambiado su tendencia a partir de 1996, cuando los índices de crecimiento variaron con respecto a los años anteriores.

8.4 Empleo.

La tasa de desempleo en el país registró un aumento significativo en 1998, al pasar de 9.8% en 1997 al 15.8% en el mes de julio del presente año, considerada como una de las tasas más altas en lo que va del año. Si se compara con el promedio nacional, se deduce que el desempleo en el Atlántico y Barranquilla es más bajo, en un 2.7% por debajo del índice nacional, que es el último indicado.

Es de destacar que en el Área Metropolitana entre los años de 1990 y 1994, se presentó un incremento del empleo tanto en el sector rural, con 0.9%, como en el urbano, con un 2.7%, pero a partir de 1995, y como consecuencia de la crisis política y económica, la oferta de empleo disminuyó a un ritmo superior a la demanda, generando una fuerte alza del número de desempleados en la ciudad de Barranquilla.

En el sector rural, la actividad agropecuaria experimentó un crecimiento anual del 8.6%, mientras que la minería tuvo un comportamiento negativo, reduciéndose a una tasa de 5.2%. En el sector urbano, el empleo en la construcción se caracterizó por presentar el más alto índice de crecimiento anual (16.2%), seguido del comercio (8.5%) y las finanzas (6.9%).

Las siguientes tablas muestran: 1°) la población ocupada por actividad económica (Tabla No. 12) y, 2°) las características laborales de la población de Barranquilla (Tabla No. 13), de cuyas cifras puede obtenerse el índice de desocupados de la ciudad.

TABLA No. 12

**ESTIMACIÓN DEL EMPLEO POR SECTORES
ÁREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA
1993 – 1996**

ACTIVIDAD	1993	1996
Agropecuaria	4.009	3.976
Minería	2.181	1.887
Industria	90.200	83.620
Elect. – Agua – Gas	4.084	3.273
Construcción	22.077	20.670
Comercio	147.975	148.226
Transporte	33.516	30.954
Finanzas	30.987	30.295
Servicios	136.038	130.002
TOTAL	471.067	452.903

FUENTE: DANE, 1997

Debe anotarse que dentro del conjunto de la actividad productiva, el empleo en el período 1990 – 1994 se concentró especialmente en el comercio (30.4%), los servicios (29.6%) y la industria (19.4%); luego sigue el transporte con 7.5%.

En 1991, la tasa de desempleo en Barranquilla fue del 10.7%, de ahí en adelante registró una notable disminución, hasta ubicarse en 9.1% en el año 1993. Este hecho se debió, entre otros aspectos, a un mayor dinamismo de la actividad económica, dado por el incremento del nivel de inversión del sector privado, principalmente en el sector de la construcción. Pero, a partir de 1995, la dinámica económica comienza a menguar debido a que aquellos sectores dinámicos, como la construcción y el sector comercial, entran en un período de recesión que afecta a la economía en su conjunto y, como consecuencia, se incrementa el desempleo a índices históricos.

TABLA No. 13

**CARACTERÍSTICAS LABORALES DE LA POBLACION
DE BARRANQUILLA**

CONCEPTO	1993	1996
Pob. Total	1'095.425	1'254.059
P.E.T.	941.884	953.105
P.E.A.	518.225	514.487
P. DESOCUPADA	47.158	61.584
P. OCUPADA	471.067	452.903
TASA DE DESEMPLEO	9.1%	12.0%
T.G.P.	55.0%	54.0%
T.B.P	43.0%	36.1%

FUENTE: DANE, 1997

T.G.P. = PEA/PET

T.B.P = POBLACION OCUPADA/POBLACION TOTAL

8.5 Dinámica Económica de Barranquilla⁹⁴.

El comportamiento económico ha sido variable, presentando en ciertos períodos crecimiento sostenido, y en otros reducciones drásticas. Los sectores sobre los cuales se ha desarrollado la economía son la industria y el comercio principalmente, el sector servicios viene creciendo aceleradamente; para 1993 el número de empresas que se ubicaban entre las cien mejores correspondía al 56%, para 1996 bajó al 45%, lo cual indica la pérdida de liderazgo en la industria, trasladándose esta contribución al sector comercial, el cual ha manifestado un alto crecimiento.

Las pequeñas, medianas y microempresas, vienen creciendo progresivamente y se estima que su crecimiento alcanza incrementos de un 22% en los últimos años. Ciertos renglones económicos con la apertura se han visto afectados en particular las confecciones.

Actualmente, vienen dándose importantes esfuerzos para mejorar la dinámica industrial de Barranquilla adelantándose acciones de reconversión y renovación tecnológica, indicándose crecimientos en la inversión que supera el 40%. Además se han identificado sectores estratégicos a través de los estudios de Monitor y SRI Atlántico Siglo XX. En este último documento se expresa una clara visión⁹⁵ para el Departamento que involucra directamente a Barranquilla, manifestando lo siguiente:

La Visión del Departamento del Atlántico es:

- a) *Centro Portuario e Industrial por excelencia del Caribe Suramericano que basa su progreso en el uso eficiente de las telecomunicaciones modernas, los recursos energéticos e hídricos para convertirse en el centro de las transacciones comerciales en Colombia, de forma que contribuya a la calidad de vida de sus ciudadanos.*

⁹⁴ Los elementos básicos de este numeral fueron tomados del POFT, 1997.

⁹⁵ Plan Maestro de Desarrollo Económico y Social “Atlántico Siglo XXI”, pág. 7.

- b) Centro de producción y distribución de Colombia que utiliza sus ventajas de dotaciones naturales y oportunidades tecnológicas para proveer bienes y servicios, especialmente de comunicaciones y telecomunicaciones de vanguardia, pero en beneficio de sus habitantes.*

En el aspecto comercial, Barranquilla ha experimentado una actividad comercial de alto crecimiento, constituyéndose en el sector de mayor dinamismo local. Su condición portuaria ha facilitado su auge comercial, encontrándose un incremento en el número de establecimientos dedicados a estas actividades, con una tendencia a incrementar su dinámica en los últimos años como resultado de la intensificación del proceso de globalización y apertura económica.

La afluencia de población costeña que adquiere productos comercializados en la ciudad es cada vez mas creciente, gracias al establecimiento de centros comerciales y otras unidades comerciales que han venido aumentando en el Distrito. No obstante, se señala el crecimiento del comercio informal proveniente de productos por lo general de contrabando que conlleva el proceso de apertura creciente en la región.

En cuanto al Comercio Exterior, en los años 90 el Distrito ha experimentado una dinámica significativa, producto de las medidas aperturistas del gobierno, que han facilitado la movilización del comercio local, en particular de las importaciones. Sin embargo, las exportaciones hoy siguen decreciendo en sus tasas mas representativas.

Desde el punto de vista financiero, el crecimiento tanto en número de establecimientos como de movimientos de recursos han venido creciendo significativamente. La tendencia a la expansión del sector está ligada a la dinámica económica que experimente la ciudad y en cierta medida de la región, lo que permitirá consolidar a Barranquilla como Centro Financiero del Caribe Colombiano.

La construcción es uno de los sectores que viene aumentando sus niveles de participación en la economía de Barranquilla. Su dinámica muestra un movimiento cíclico variado, respuesta del impacto de variables macroeconómicas, que afectan su crecimiento, tal es el caso del comportamiento de la inflación y las tasas de interés, entre otros.

La participación de los independientes relacionados por cuenta propia y trabajo familiar explican la proliferación de establecimientos económicos ubicados por lo general en las residencias, hecho que viene extendiéndose aceleradamente en la ciudad.

8.6 La Ciudad en el Contexto de la Apertura.

Los últimos cuatro gobiernos nacionales (Virgilio Barco V, 1986 – 1990; Cesar Gaviria T, 1990 – 1994; Ernesto Samper P, 1994 – 1998 y Andrés Pastrana A, 1998 – 2002) han venido impulsando medidas y reformas institucionales tendientes a vincular al país con mayor dinámica a las corrientes del comercio y productividad global como opción que impulse el desarrollo nacional, lo cual explica las reformas políticas (descentralización), laborales, la desregulación, las privatizaciones, etc., impulsadas con el ánimo de sentar bases consistentes para propiciar y fomentar dichos vínculos, proceso que igualmente se observa en todos los países en desarrollo.

Una de las principales características del proceso de construcción de este nuevo modelo de desarrollo nacional radica en convertir a las ciudades en soporte esencial del mismo, de tal manera que aquellas mejor preparadas (desde el punto de vista de la infraestructura de servicios públicos, vías, telecomunicaciones, transporte, administración, etc.) pueden articularse fuertemente a su dinámica y, consecuentemente, derivar mayores beneficios económicos y por ende tributarios y sociales. Pero además de estas especiales circunstancias, la localización de las ciudades recobró inusitada importancia como factor esencial para el modelo, en donde aquellas localizadas en las costas

y con infraestructura portuaria estaban mejor dispuestas para apoyar los cambios iniciados. Esta concepción tiende a modificar, en el largo plazo, el desarrollo nacional fundamentado en el eje Santafé de Bogotá, - Medellín – Santiago de Cali, pues no es lo mismo transportar una tonelada de carga desde el interior del país que hacerlo directamente desde la Costa, marcándose la ventaja competitiva de las ciudades costeras a partir de la racionalidad económica y empresarial. De allí el término “relocalización” de industrias y servicios orientados a la exportación, cuyos efectos todavía no son observados y menos aún, medidos, en el caso de Barranquilla.

Además de la ventaja de localización de la ciudad que es propicia para fortalecer su sistema productivo industrial y comercial existen evidencias recientes que indican que se prepara, aunque lentamente, para ser más competitiva, dentro de las cuales vale la pena señalar algunas: cambio de operador portuario, optimización de los servicios públicos, inserción de operadores privados en el sector de las comunicaciones, oferta eléctrica fundamentada en su disponibilidad a través de la bolsa nacional del sector, constitución de centros de negocios, base gremial fuerte y con sentido de pertenencia hacia la ciudad, visión global de la ciudad por parte de la Administración Central, proyectos viales de importancia regional, expansión portuaria, proyecto de constitución de un parque industrial tecnológico asociado al sistema universitario local, instituciones de carácter mixto vinculadas a los propósitos de cambio y desarrollo (ProBarranquilla, Fundación Mario Santo Domingo, etc.), buenas instalaciones aeroportuarias para el servicio nacional e internacional, entre otros.

La orientación industrial y portuaria que tradicionalmente ha predominado en la ciudad debe consolidarse en adelante y como elemento básico conductor del proceso de Ordenamiento de territorio, puesto que, en la perspectiva del proceso de globalización y de estrategia de desarrollo de la ciudad, *el sector industrial proporciona una ocupación con ingresos más altos y de mayor productividad*⁹⁶, y como fundamento de las actividades comercial, financiera y de servicios.

⁹⁶ PARADA C., Jairo. Ciudad y Apertura Económica. El Caso de Barranquilla 1991 – 1996. Revista Uniatlántico. II/1997. Barranquilla. 1997.

Por otro lado, la ciudad requiere atender otros frentes no menos importantes que los señalados, los cuales también son fundamentales dentro de la estrategia de desarrollo territorial esencial para la competitividad de la ciudad. En este segmento se destaca la necesidad de disminuir las profundas diferencias sociales (y territoriales) existentes en Barranquilla, especialmente aquellas relacionadas con las oportunidades de empleo, educación, capacitación, recreación, como también la adecuación urbanística del sur – occidente y sur – oriente de Barranquilla, a través de la cual puedan establecerse fuentes de trabajo y actividades económicas indispensables para la generación de ingresos y desarrollo social.

BIBLIOGRAFÍA

1. AGENCIA DE COOPERACION INTERNACIONAL DEL JAPÓN – JICA. Estudio de Factibilidad para el Desarrollo Urbano del Distrito Central de Barranquilla. Barranquilla, Informe Final. Febrero de 1988.
2. AGHON, Gabriel et al. La Movilización del Potencial Económico de la Costa Atlántica. Ediciones Gobernación del Atlántico. Barranquilla. Sin fecha.
3. ALFREDO DE LA ESPRIELLA. Imagen Temporal de Barranquilla. Desde sus Orígenes hasta nuestros días. Rotary International. Documento publicado a raíz del 165 aniversario como erección en villa. (Sin fecha).
4. BELL LEMUS, Gustavo, Compilador. El Caribe Colombiano. Selección de Textos Históricos. Ediciones Uninorte. Barranquilla. 1.988.
5. BLANCO BARROS, José Agustín. El Norte de Tierradentro y los Orígenes de Barranquilla. Banco de la República. Bogotá 1.987.
6. ----- Atlántico y Barranquilla en la Epoca Colonial. Ediciones Gobernación del Atlántico. Barranquilla. 1994.
7. CAMPOS, Yesid y ORTIZ, Ismael, Compiladores. La Ciudad Observada. Tercer Mundo-Observatorio de Cultura Urbana. Santa Fé de Bogotá. 1.998.
8. CERASI, Maurice. El espacio colectivo de la ciudad. Oikos Tau. Colección de Urbanismo. Barcelona. 1.978.
9. CENAC- MINISTERIO DE DESARROLLO. Desarrollo Urbano en Cifras. No 2. Santa Fé de Bogotá. Abril de 1.997.
10. CHAPIN, F Stuart. Planificación del Uso del Suelo Urbano. Oikos Tau. Colección de Urbanismo. Barcelona 1.977.
11. CUERVO G, Luis y GONZALES M, Josefina. Industria y Ciudades en la era de la Mundialización. Un enfoque Socio-espacial. Tercer Mundo Editores-Colciencias-Cider. Santa Fé de Bogotá. 1.997.
12. DADIMA. Dinámica y Diagnóstico Ambiental del Distrito de Barranquilla. Volumen I. Barranquilla, DADIMA – ECOSAD S.A. 1997.
13. DANE. Colombia Estadística Municipal. Vol. II. Bogotá, DANE. 1987.
14. DISTRITO DE BARRANQUILLA, POFT, 1997.
15. FRESNEDA Oscar. Índice de Calidad de Vida, y YEPES, Diego. Sistema de Necesidades Alienadas. En Cuadernos de Investigacion- Estudios Monograficos. Observatorio de Cultura Urbana. Santa Fé de Bogotá. 1.998.
16. FUNDACION SOCIAL. Barranquilla. En Busca de Una Segunda Oportunidad sobre la Tierra. Octubre de 1998.
17. GIRALDO, Fabio y VIVIESCAS Fernando. Pensar la Ciudad. Tercer Mundo Editores-Cenac - Fedevivienda. Santa Fé de Bogotá. 1.976.
18. Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. Un Mundo en Proceso de Urbanización. Tomos I y II. Tercer Mundo Editores – Inurbe - Fondo

- Nacional del Ahorro: Santa Fé de Bogotá. 1.996.
- 19 HARRIS; Britton. Modelos de Desarrollo Urbano. Oikos Tau. Colección de Urbanismo. Barcelona. 1975.
 - 20 HOENISBERG, Julio. Chispazos de Historia. Publicaciones del Centro de Historia de Barranquilla. Barranquilla. 1.981.
 - 21 I.G.A.C. Guía Metodológica para la Formulación del Plan de Ordenamiento Territorial Urbano. Aplicable a Ciudades. Santa Fé de Bogotá. 1.996.
 - 22 -----. Los Suelos del Departamento del Atlántico. Bogotá, 1981.
 - 23 -----. Atlántico, Características Geográficas. Subdirección de Geografía. Bogotá. 1994.
 - 24 -----. Monografía del Departamento del Atlántico.
 - 25 KRUECKEBERG Y SILVERS. Análisis de Planificación Urbana. Métodos y Modelos. Editorial Limusa. México. 1.978.
 - 26 LOPEZ MONTAÑO, Cecilia y ABELLO VIVES, Alberto, Coordinadores. El Caribe Colombiano. La realidad regional al final del Siglo XX. D.N.P. - Tercer Mundo Editores. Santa Fé de Bogotá. 1.998.
 - 27 LEY 142 de 1.994.
 - 28 LEY 152 de 1.994.
 - 29 LEY 388 de 1.997.
 - 30 LLINAS, Juan Pablo et al. Historia General de Barranquilla. Sucesos No 1. Academia de Historia. Barranquilla. 1.997.
 - 31 -----. Historia General de Barranquilla. Sucesos No 2. Academia de Historia. Barranquilla. 1.996.
 - 32 MADRID-MALO, Néstor. Barranquilla: el Alba de una Ciudad. Editorial Kelly. Bogotá. 1.986.
 - 33 MEDINA VASQUEZ, Javier y VÁRELA BARRIOS, Edgar, Compiladores. Globalización y Gestión del Desarrollo Regional. Editorial Universidad del Valle. Cali, 1.997.
 - 34 MEISEL ROCA, Adolfo y POSADA CARBO, Eduardo. Porque se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?. Ediciones Gobernación del Atlántico. Barranquilla. 1.993.
 - 35 MUSEO ROMANTICO DE BARRANQUILLA. 75 años Departamento del Atlántico 1910 - 1985. Barranquilla, Museo Romántico. 1985.
 - 36 NICHOLS, Theodor. Tres Puertos de Colombia. Banco Popular. Bogotá. 1.973
 - 37 PACHON, Aurora y GALVIS, Gabriel. **Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Barranquilla. Resumen del Plan – Informe Final. Agosto de 1982.**
 38. PARADA C., Jairo. Ciudad y Apertura Económica. El Caso de Barranquilla 1991 – 1996 Barranquilla, Revista Uniatlántico. Departamentto de Investigaciones. II/97. Barranquilla. 1997.
 - 39 Plan de Ordenamiento Territorial – POFT. 1997.
 - 40 POSADA CARBO, Eduardo. Una invitación a la Historia de Barranquilla. Cerec-Camara de Comercio. Barranquilla. 1.987.

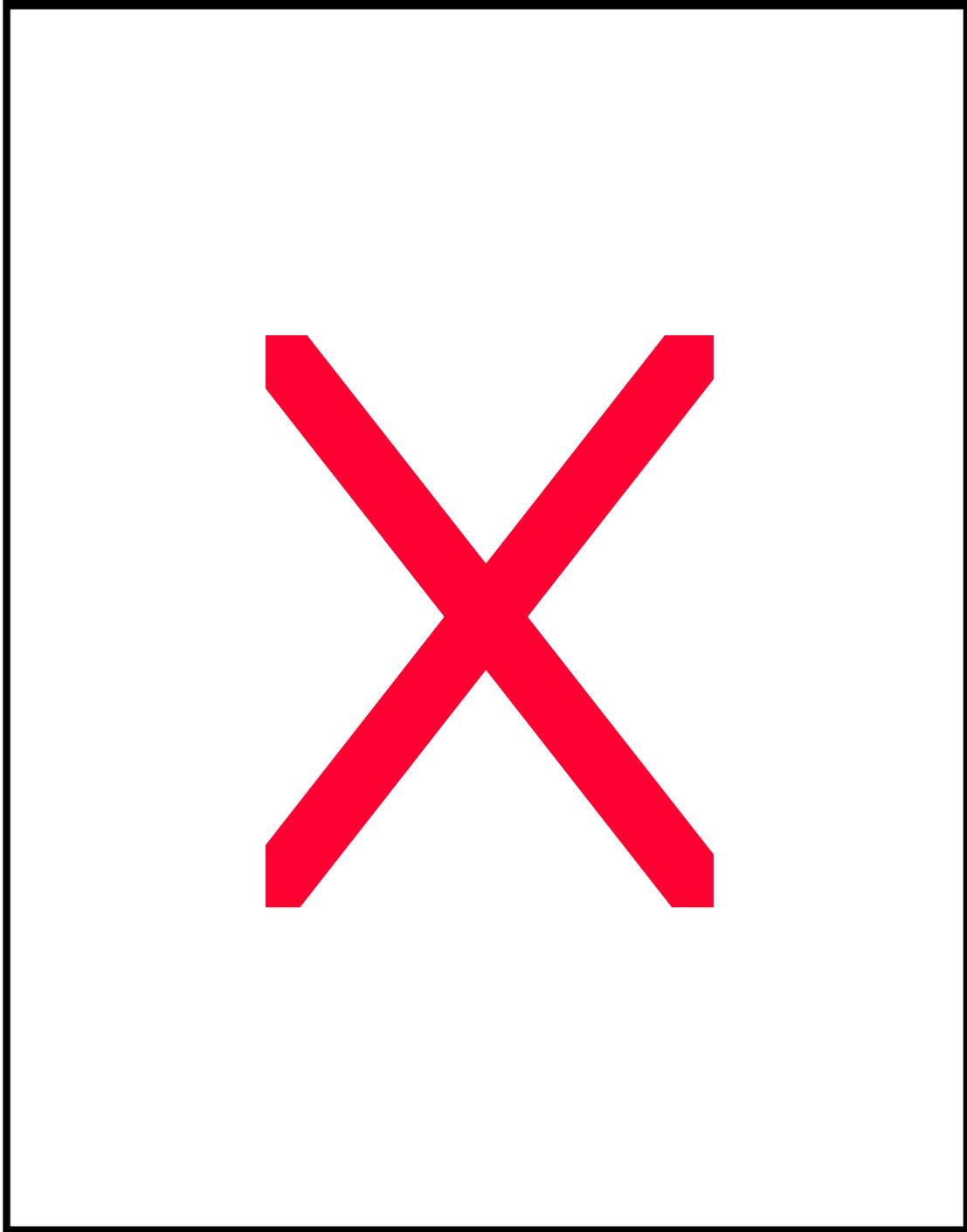
- 41 ----- El Caribe Colombiano. Una Historia Regional (1870-1950).
Banco de la Republica-El Ancora Editores. Santa Fé de Bogotá. 1.998.
- 42 **SABBAGH, Arnoldo. Fisiografía y Geotécnia de Barranquilla. Barranquilla,**
Noviembre de 1983.
- 43 SANCHEZ G, Ana Lucia. Procesos Urbanos Contemporáneos. Fundación Alejandro
Angel. Santa Fé de Bogotá. 1.995.
- 44 SECCHI, Bernardo. Análisis de las Estructuras Territoriales. Editorial Ariel. Barcelona.
1.974.
- 45 SMITH, Wallace. Desarrollo Urbano. Editorial Troquel. Buenos Aires. 1.979.
- 46 URIBE-ECHAVARRIA, Francisco. Región: Punto de Fuga. Encuentros y Desencuentros.
Cider-Uniandes. Santa Fé de Bogotá. 1.998.
- 47 UNIVERSIDAD AUTONOMA DEL CARIBE. Facultad de Arquiterctura. PLAN
CENTRO. Plan zonal para la Recuperación Urbano Arquitectónica del Centro de
Barranquilla. Barranquilla, 1993.

ANEXOS

ANEXO No. 1

FLUJOGRAMAS SIMPLIFICADOS ESQUEMAS DE DESARROLLO METODOLÓGICO

ANEXO No. 2
**EVOLUCIÓN DEL TAMAÑO POBLACIONAL
DE BARRANQUILLA**



ANEXO No. 3

INVENTARIO CENTROS ASISTENCIALES DE SALUD DEL DISTRITO

ANEXO No. 4

**INVENTARIO DE PARQUES
Y
ZONAS VERDES**

ANEXO No. 5

**CRONOLOGIA DE REUNIONES
DE TRABAJO.**

ANEXO No. 6

PLANO
ZONAS DE RIESGO

