

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

***PLAN DE ORDENAMIENTO
TERRITORIAL DEL
DISTRITO DE BARRANQUILLA***
(Ley 388 de 1997)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN
DISTRITAL
2000

TOMO II

COMPONENTE GENERAL DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

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	ANTONIO BAYONA MENDOZA
- Gobierno	CARLOS ALTAMAR ARIAS
- Hacienda	FABIO GUERRERO SALGADO
- Educación	ROSMAN CARRILLO.
- Gerente Proyectos de Inversión	ANTONIO PEÑALOZA NÚÑEZ.
- Prevención y Desastres	CLAUDIO LUGO SALAS.
- Distrisalud	ALFONSO LUQUE.
- Participación Ciudadana y Desarrollo Comunitario	FREDY PATERNINA MADERA
- Instituto Distrital de Cultura - IDC -	VÍCTOR GONZALEZ SOLANO
- Oficina de la Mujer	GLORIA ULLOA ALVARADO
- Instituto Distrital de Recreación y Deporte	ALFONSO GÓMEZ BAUTISTA
- Fondo de Vivienda de Interés Social — FONVISOCIAL	FRANCISCO COGOLLO GÁLVEZ
- Departamento Administrativo del Medio Ambiente — DADIMA.	MANUEL HERRERA.
- Área Metropolitana	ARMANDO GUIJARRO DAZA.
- Empresa de Desarrollo Urbano de Barranquilla — EDUBAR	CARLOS ESCRIG SAIEH
- Instituto Distrital de Transportes y Tránsito	Coronel HUGO F. RAMÍREZ VÁSQUEZ
- Servicios Administrativos	BETTY MARTINEZ
- Control Urbano	LUIS C. FERNANDO SIADO
- Relaciones Humanas	ANTONIO BOHORQUEZ
- Control Interno	BLANCA FRANCO DE CASTRO
- Gerente Protocolo	NAYIBE GARCÍA ESPINOZA
- Comunicaciones	DINA ROVIRA FERNÁNDEZ
- Gerente Hospital General de Barranquilla	NADIM NARVÁEZ.
- Gerente Hospital Pediátrico	ALBERTO MARTÍNEZ CHARRIS
- Gerente Hospital Nazareth	AGUSTÍN PÉREZ PÉREZ
- Gerente Hospital La Manga	JUAN ZAPATA YÉPEZ

EQUIPO DE TRABAJO

CECILIA PAÉZ CORREA

Arquitecto

Especialista en Planificación Regional y Urbana

EDGARDO J. PANZA MEJIA

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

Economista – Administrador de Empresas

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

Irina Rivero

Asistente General

Asistente de Sistemas

Profesional Auxiliar

Dibujantes:

Eunice Mantilla Torres

Adriana Torres Quiroga

Katuska 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 Dpto. de Gestión Urbana
Porfirio Ospino Contreras	Arquitecto Especialista en Gestión y Planificación del Desarrollo Urbano
Boris González Lastra	Ingeniero Civil - Vías Profesional C.

DISTRISALUD

Domingo Cuello Acosta	Arquitecto Planeación DISTRISALUD
-----------------------	--------------------------------------

DADIMA

Gisela Montoya A.	Arquitecto Jefe de la Unidad de Planeación y Política Ambiental
Roberto Salcedo Martínez	Ingeniero Químico Especialista en Gestión y Planificación del Desarrollo Urbano y Regional. Planeación DADIMA

CONTENIDO

COMPONENTE GENERAL DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

TOMO II CAPÍTULO I

FORMULACIÓN GENERAL

	PRESENTACIÓN (Resumen Diagnóstico).	12
1	Visión Prospectiva:	16
	- En la dimensión urbano – territorial	19
	- En la dimensión ambiental	29
	- En la dimensión económica	36
	- En la dimensión social	43
	- En la dimensión administrativa	44
	- En la dimensión cultural	46
1.1	De los Principios Básicos del Modelo.	47
1.2	De los Criterios Básicos.	48
1.3	Objetivos Básicos y Estrategias.	51
	1.3.1 Objetivos Básicos	51
	- <i>Objetivos de Escala Nacional</i>	51
	- <i>Objetivo de Escala Regional</i>	52
	- <i>Objetivos de Escala Metropolitana</i>	52
	- <i>Objetivos de Escala Distrital</i>	52
	- <i>General</i>	52
	- <i>Específicos</i>	53
1.4	Estrategias	57
2	Formulación de Políticas de Desarrollo.	64
3	De las Acciones Urbanísticas.	72
	- El Proyecto de Ciudad en la Escala Metropolitana.	89
	- El Proyecto de Ciudad en la Escala Regional.	95

CAPÍTULO II

ACCIONES TERRITORIALES ESTRATÉGICAS

1.	Acciones Territoriales Estratégicas:	105
-	Desarrollo Urbano Diversificado de la Ribera Occidental del Río Magdalena.	108
-	Mejoramiento y Desarrollo Integral de la Zona Sur – Occidental.	115
-	Renovación Urbana y Redesarrollo del Distrito Central de Barranquilla.	118
-	Protección y Reserva Ecológica de la Ciénaga de Mallorquín.	123
-	Desarrollo Urbanístico del Occidente.	126
-	Mejoramiento y Conservación de la Zona Sur - Oriental y Sur - Centro de Barranquilla.	128
-	Conservación de las Zonas Comerciales y Residenciales del Norte de la Ciudad.	131
-	Zona Rural	132
-	Mejoramiento, Conservación y Desarrollo de los Corredores Viales Metropolitanos.	133

LISTADO DE PLANOS

-	Plano No. 1	Dimensión Urbano – Territorial del Modelo de Desarrollo.	22
-	Plano No. 2	Barreras Geográficas	24
-	Plano No. 3	Modelo de organización territorial metropolitano	27
-	Plano No. 4.	Intervenciones Urbanísticas.	74
-	Plano No. 5	Prospectiva Territorial del Río Magdalena	76
-	Plano No. 6	Usos del Suelo metropolitanos	90
-	Plano No. 7	Corredores Viales Metropolitanos.	92

LISTADO DE GRÁFICOS

-	Gráfico No. 1	Modelo de Desarrollo Urbano	20
---	---------------	-----------------------------	----

CAPÍTULO I

FORMULACIÓN GENERAL

PRESENTACIÓN.

(Resumen Diagnóstico)

La Constitución Política de 1991 representa para la comunidad nacional, la satisfacción de aspiraciones y anhelos sociales importantes que se reflejan en el fortalecimiento de los principios democráticos y de participación ciudadana, sustanciales para generar un proyecto social de largo plazo que aún se encuentra en proceso de implantación. En este nuevo escenario político y social, los Planes de Ordenamiento Territorial vienen a constituirse en instrumento fundamental a través del cual construir una efectiva democracia y, dentro de ella, la Planeación Participativa - como elemento esencial para la obtención de un Proyecto de Ciudad elaborado sobre un amplio consenso ciudadano -.

Tales consideraciones constituyen el entorno básico para la elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, cuyo proceso de formulación ha estado fundamentado en la recolección de las aspiraciones ciudadanas en cuanto a su entorno urbano (comunidades del sur – occidente, por ejemplo), en propósitos institucionales derivados del Plan de Desarrollo Distrital (1998 – 2000), en apreciaciones y anhelos de los grupos gremiales locales, los que en conjunto agrupan a sus diferentes agentes y en opiniones asociadas con el papel de la ciudad en los escenarios regional, nacional e internacional.

Entender, por lo tanto, la realidad local a partir de los componentes urbanos, demográficos y económicos descritos en la Primera Parte del Plan de Ordenamiento Territorial - POT -, es esencial para propiciar la construcción del proyecto deseado de ciudad, lo cual puede sintetizarse a partir de conclusiones como las siguientes:

1°. El proceso de construcción de la ciudad, a través del tiempo, ha sido efectuado sin considerar las características altamente vulnerables de los elementos físico – ambientales del entorno, manifestado en su intensiva

utilización y en la desordenada y poco racional incorporación al trazado urbano de la ciudad.

2°. Territorialmente, la ciudad muestra notorias desigualdades urbanísticas y sociales entre el norte y el sur, apreciándose un alto grado de formalidad espacial hacia el norte y nor-occidente mediante un trazado (disposición de manzanas) homogéneo, mientras amplios sectores del sur presentan mayor grado de espontaneidad como producto de procesos de ocupación sin planificación ni diseño urbanístico. Esta característica es particularmente notoria en el sur – occidente, en donde se distinguen distintos tamaños y disposiciones de manzanas y una caótica configuración del espacio público. La informalidad, en tanto, constituye el común denominador en este amplio sector de Barranquilla, generando una periferia desordenada y difusa urbanísticamente.

3°. Las desigualdades territoriales de la ciudad tienen como fuente un marcado desequilibrio social y económico entre el norte y el sur, generando segregaciones sociales cuyos fundamentos estructurales resultan difíciles de superar en el corto plazo. Se destacan diferencias en coberturas de servicios públicos, asistenciales, de ingresos y en general de calidad de vida.

4°. La ubicación de la actividad comercial e industrial hacia el norte de la ciudad, históricamente, muestra un crecimiento desbordado hacia este sector urbano, generándose una masiva concentración de las mismas. Así mismo, los ejes viales comerciales principales, como las carreras 38, 43, 44, 45, 46, 53, 54 y 58, entre otras, manifiestan conflictos de usos que ocasionan afectaciones al espacio público en general y problemas ambientales.

5°. El perfil industrial asociado con la actividad portuaria ha perdido dinámica como base de generación de mayor productividad e ingresos y como fuente de apoyo para los sectores comercial y financiero.

6°. La malla vial urbana presenta condiciones igualmente diferenciadas entre el norte y el sur. Mientras el primero cuenta con una estructura vial en condiciones físicas y disposición estructural aceptables pero con poca capacidad

vehicular, el segundo, con una creciente capacidad en este último aspecto, carece de una estructura vial apropiada para facilitar la accesibilidad hacia los núcleos residenciales allí ubicados. Además, la articulación vial entre estos dos sectores geográficos es débil, hecho que genera escasa integración funcional al interior de los componentes estructurales de la ciudad.

7°. Aun cuando la ciudad presenta una identidad propia fundamentada en la condición de Metrópoli Regional de la Costa Atlántica colombiana, la misma tiende a mostrar signos de crisis en razón al debilitamiento de los elementos que configuran su mayor potencial: la subutilización del Río Magdalena como recurso básico de la ciudad, las restricciones del sistema vial y, en el campo administrativo, las dificultades de gestión para el desarrollo de proyectos esenciales para la optimización de la plataforma física urbana. La escasa continuidad de los proyectos, a través de las sucesivas administraciones, contribuye igualmente a debilitarla.

8°. La falta de un sistema de transporte masivo e integrado de pasajeros en Barranquilla contribuye de manera significativa al caos en el tránsito de la ciudad, especialmente en el Distrito Central y en los principales ejes viales.

9°. No se registran relaciones funcionales entre las áreas rural y urbana del Distrito por la inexistencia de fuentes de explotación agropecuaria capaces de generar vínculos con el sector urbano, debido a la predominancia, en el tiempo y en el espacio, de las funciones urbanas de Barranquilla que ocasionaron el debilitamiento de dichas actividades. Parte de la zona rural tiende a generar una oferta de tierras para áreas de expansión urbana y las restantes para zonas de protección en el Distrito y la escala metropolitana.

10°. Durante los últimos años se aprecia la polarización de la actividad industrial hacia nuevas áreas de la ciudad, especialmente hacia la Vía a Juan Mina y la Circunvalar (entre la carrera 38 y el barrio Los Robles), causando un crecimiento errático y poco propicio para la organización del territorio de la ciudad.

11°. Los usos del suelo correspondientes a las actividades múltiples han desbordado la capacidad de control del Distrito, afectando amplios sectores residenciales de la ciudad y generando conflictos de usos.

12°. El espacio público de la ciudad se presenta desordenado y sin una disposición física apropiada para las condiciones ambientales de la ciudad, indiscriminada utilización que origina problemas de tráfico, sobresaturación visual en las zonas comerciales, ausencia de arborización y señalización, ocupación masiva por vendedores estacionarios, etc..

13°. El registro de la densidad poblacional y habitacional promedio de la ciudad tiende a ser baja y media, lo cual genera extensión territorial con el consecuente incremento de costos de dotación de servicios, sistema vial, dotación institucional, transporte, etc.. La ciudad, en tal sentido, requiere del pensar en un modelo de expansión construido a partir de un equilibrio apropiado entre las nuevas áreas de expansión y la redensificación de áreas urbanas consolidadas.

14°. La optimización de la plataforma física urbana de la ciudad requiere, como condición básica para posicionarla en ambientes altamente competitivos entre ciudades del país y la cuenca del Caribe colombiano, de acentuar el proceso de incentivo e incremento de los niveles de eficiencia y eficacia del sistema de servicios públicos y de comunicaciones.

15°. La cultura de participación comunitaria es débil para canalizar las aspiraciones ciudadanas en torno al concepto de construcción de la ciudad y de lo público bajo criterios de armonía social y ambiental. El POT, por lo tanto, debe constituirse en el instrumento mediante el cual se generen las condiciones mínimas para propiciar la participación técnica y social de la comunidad, con carácter permanente, en los procesos de tomas de decisiones. Así mismo, ello permitirá conformar procedimientos que conduzcan a la constitución de verdaderos agentes de cambio, dentro de los que es preciso incluir a los empresarios, comunidades organizadas, trabajadores, universidades, dirigentes cívicos, entre otros.

1

VISIÓN PROSPECTIVA*

* Reflexión sobre el futuro de la ciudad, construida a partir de sus características pasadas y presentes.

La visión prospectiva de Barranquilla se nutre de su dinámica histórica y de las vocaciones que ha tenido a través de ella, de la visión actual que de la ciudad tienen sus habitantes, recogida del Plan de Desarrollo del Distrito para el período 1998 - 2000^{**} y de las condiciones sociales y económicas impuestas por el entorno regional, nacional e internacional, factores que marcan tendencias específicas desde la perspectiva de la economía, el medio ambiente, la administración, etc., cuyo análisis, observación y propósitos de cambio por parte de la sociedad en general le permite construir “proyectos o imágenes de la ciudad deseada” para el futuro. Esta elaboración de la imagen de la ciudad deseada incluye dos categorías: aquella que se ubica en el extremo de los ideales y por lo tanto bordea la utopía y aquella que, previo un detallado conocimiento de su propia y presente realidad y de las características del entorno ya señalado, permiten obtener imágenes “ideales” pero factibles desde el punto de vista de la economía, la administración, el medio ambiente, la cultura y la política. El conocimiento del pasado y el presente constituyen, por lo tanto, insumos importantes para la elaboración de una visión prospectiva de la ciudad que estimule la creatividad acerca de las estrategias, las políticas, los objetivos, los programas y los proyectos necesarios y factibles para alcanzar un proyecto “real” de ciudad, capaz de generar otros estados de desarrollo que conduzcan a la ciudad “realmente ideal” en el largo plazo.

El balance de resultados del pasado y el presente y el interés de la sociedad por generar cambios orientados a la obtención de una ciudad con mayor armonía social y territorial contó con la participación de diferentes tipos y niveles de agentes (Ver Anexo No. 5 del Tomo 1), dentro de los cuales pueden señalarse los siguientes:

En el sector Institucional: DADIMA, Secretarías del Despacho Distrital, EDUBAR, Área Metropolitana, Concejo Distrital, entre otros.

En el sector Comunitario: Ediles de Comunas, Organizaciones del sur – occidente, Universidades, Grupos políticos, Cooperativas.

^{**} Plan de Desarrollo del Distrito 1998 – 2000. Pág. 18.

En el sector Productivo: Gremios de la industria, Sector de la construcción, Gremios de la producción y Organizaciones gremiales en general.

Naturalmente, también se acudió a investigaciones bibliográficas y a fuentes documentales y planos de entidades del Estado como el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas - DANE - y el Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC -. En sentido general, el proceso se ajustó a lo establecido en el parágrafo del Artículo 24 de la Ley 388 de 1997.

La síntesis de los principales aspectos del balance se incluyen en la Presentación (Resumen Diagnóstico) del presente Tomo, los cuales están enmarcados en diferentes escenarios prospectivos esenciales para precisar la naturaleza del modelo de organización espacial esperado durante la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial*. Al respecto, se consideran tres tipos de escenarios:

- **Un escenario ideal**, el cual se refiere a todas las condiciones hipotéticas de cambios territoriales, incluso radicales, vistas desde los diferentes ángulos de los agentes de la sociedad.
- **Un escenario probable**, resultado de condiciones técnicas, económicas, políticas y sociales consideradas con mayores probabilidades de implantación en el mediano plazo y,
- **Un escenario deseable y factible**, constituido por todas aquellas alternativas de desarrollo territorial consideradas alcanzables a partir del corto plazo, que recoge para el presente y el futuro las aspiraciones de la ciudadanía y cuenta para ello con bases esenciales en materia de factibilidad técnica, económica, social y política. En este escenario se admite que para el corto plazo no son posibles transformaciones radicales en la estructura territorial del Distrito, determinando que la base primaria de acción del Plan de Ordenamiento Territorial - POT - se oriente hacia la reorganización, el redesarrollo, a la conservación espacial de estructuras urbanas específicas en algunos casos, y

* De acuerdo con la Ley 388 de 1997, corresponde a nueve (9) años: de 1999 al 2007.

a la búsqueda de una mayor funcionalidad entre los componentes urbanos. Bajo estas características, el modelo a desarrollar se presenta escalonado en el tiempo y el espacio, cubriendo en secuencia todos los eventos indispensables para alcanzar la condición de **ciudad ideal** en el largo plazo.

La configuración del escenario deseable y factible, como elemento básico para propiciar el modelo (Ver Gráfico No. 1) de organización territorial que proyecte la ciudad al año 2020 de manera más equilibrada y armónica - respecto de sus elementos básicos tales como el territorio, los ecosistemas ambientales, la estructura económica y social de la ciudad, la dinámica cultural y la administración - comprende un amplio conjunto de factores prospectivos que, previamente establecidos por los agentes locales, destacan lo siguiente:

- En la dimensión urbano – territorial:

En esta dimensión es necesario considerar dos direcciones: desde el punto de vista del territorio propiamente urbano del Distrito, y de este con relación al conjunto metropolitano y regional, establecidas como resultado de una visión de Barranquilla en la escala urbano regional mediante la cual se ordena el territorio tanto en sus características internas como en el de sus relaciones con el entorno.

Con relación a la primera, el modelo apunta a la reorganización de la estructura actual del territorio urbano considerado a partir de sus vínculos con la base ecológica que la sustenta, entendiendo por ello el acercamiento a un razonable equilibrio entre los elementos característicos de la base territorial y el de construcción de la ciudad, para procurar la minimización de los conflictos ambientales. Este equilibrio se traduce en la protección ecológica de los cuerpos de agua (caños, río, drenajes naturales), la reconstrucción de los espacios verdes demandados por la ciudad y el control sobre el proceso de ocupación del territorio, especialmente aquel destinado a las zonas de expansión urbana*.

* La racionalidad en los procesos de expansión urbana de la ciudad debe contemplar la progresiva ocupación de los terrenos aún aptos para urbanizar al interior de la actual estructura urbana, por lo que es recomendable señalar, en el Componente Urbano del POT, la importancia de la figura de Desarrollo y Construcción Prioritarias, establecida en la Ley 388/97, como instrumento apropiado a estos fines.

Gráfico No. 1. Elementos del escenario del Modelo Territorial.
(Archivo: Gráfico 1)

De igual manera, comprende la dotación apropiada del equipamiento urbano para la atención de las necesidades de sostenibilidad de la comunidad, la razonable asignación de usos para actividades productivas, la conformación de “redes verdes territoriales” (parques, escenarios deportivos, espacios abiertos, etc.) y la configuración de una red vial apropiada para la movilidad de la población, **consolidando y complementando** los sistemas urbanos generales ordenadores del territorio bajo condiciones de equidad, conforme lo demanda la Ley en los aspectos asociados con la accesibilidad de los ciudadanos a los beneficios esperados del desarrollo urbano.

En la esfera del territorio, corresponde a la orientación que en materia de crecimiento y expansión urbana se abordará a corto y mediano plazo, presentando en este aspecto dos singulares comportamientos, complementarios entre sí: primero, un proceso de crecimiento de carácter interno (vegetativo), estructurado en torno a una **tendencia histórica de expansión territorial con sentido semicircular este - oeste partiendo del centro histórico en el Distrito Central**, el cual, lentamente, tiende a rebasar la línea límite constituida por la Circunvalar, controlable en la medida en que se propicien estímulos para aumentar densidades en algunos sectores de la ciudad y, el segundo, de características externas, presenta una configuración **de tipo lineal que se inserta en lo metropolitano**, bordea el curso del Río Magdalena, la Ciénaga de Mallorquín y el Mar Caribe e involucra a los municipios de Soledad, Malambo y Puerto Colombia y a la que en un futuro podrán integrarse Sabanagrande, Santo Tomás y Palmar de Varela (Ver Plano No. 1). Los efectos de esta tendencia se manifiestan en el uso intensivo del corredor vial correspondiente a la Carretera Oriental, que empalma con la calle 30 a la altura de la vía de acceso al aeropuerto en el Municipio de Soledad, cruzando luego el Distrito Central de Barranquilla, desde donde se dirige hacia el Municipio de Puerto Colombia por las carreras 46 y 51B hasta el sector institucional educativo en los límites con éste último.

Plano No. 1. Modelo Territorial

Uno de los aspectos primordiales a resolver como producto de esta configuración de crecimiento territorial mixto, radica en la búsqueda de la adecuada **integración funcional** entre ambas tendencias y con los centros urbanos periféricos, la cual es propiciada mediante la disposición de un sistema de anillos viales circunvalares internos, válidos también para el nivel metropolitano, y un proceso “controlado en el tiempo” del proceso de expansión territorial de Barranquilla hacia el occidente, tomando en cuenta acciones como las siguientes:

1. Incremento de densidades en sectores urbanos consolidados y en otros deprimidos (sujetos a cambios en las normas), para “absorber” parte de la población futura de la ciudad;
2. Cubrimiento progresivo hacia el año 2010 de las áreas territoriales hoy disponibles dentro del perímetro urbano establecido actualmente para el año 2000*, las cuales cuentan con proyecciones de servicios para su debida atención y,
3. Sólo para el largo plazo, prever la expansión futura hacia la zona rural disponible hacia el occidente para atender el incremento poblacional hacia el 2020. Las razones para las proyecciones hacia la zona rural radican tanto en las tendencias de crecimiento observadas como en la existencia de barreras geográficas importantes en el Distrito tales como el Río Magdalena, la Ciénaga de Mallorquín y la conurbación con Soledad, circunstancias físicas que, en lo que respecta al Distrito, tenderán a mantener el modelo semicircular de expansión urbana en el largo plazo (Ver Plano No. 2). Por otra parte, la Ley 388 de 1997 establece de manera específica la necesidad de reservar áreas para vivienda de interés social dentro de cada territorio municipal, contando el Distrito con tierras únicamente hacia la zona rural.

* El perímetro urbano del Distrito se encuentra establecido hasta el año 2000 en el actual estatuto urbanístico, sin embargo, la disponibilidad de tierras aún por urbanizar dentro del mismo permite utilizarlo como límite de expansión hasta el año 2010.

Plano No. 2. Barreras a la expansión de Barranquilla.

La estructura del modelo contempla, también, las tendencias de expansión a través de los corredores viales que se extienden a otros municipios, como es el caso de la prolongación de la calle 45 (Murillo) hacia Soledad, donde existen instalaciones de abastecimiento, transporte y recreación de coberturas metropolitana, así como la localización de un importante número de urbanizaciones. Las características urbanas de estos corredores se describen más adelante, señalándose que los mismos son objeto de tratamiento en los lineamientos metropolitanos, así como las actuaciones que sobre ellos se establecen se orientan a la atención de las recomendaciones derivadas del Comité Vial y de Transporte (Ver documento CIUDADANDO, número 3, julio de 1999, página 11), en el cual se señala sobre estas lo siguiente: *La red actual debe aprovecharse al máximo constituyendo anillos concéntricos y troncales radiales para garantizar los accesos al centro urbano desde el área metropolitana y la red vial nacional, con especial cuidado en las conexiones, nodos, entrecruzamientos o intersecciones.*

En igual sentido, establece provisiones de áreas para la localización industrial sobre el corredor vial de la Circunvalar hacia Soledad como núcleo alternativo disponible para nuevos usos industriales, surgido a partir de Metroparque, y para facilitar la sustitución progresiva de los usos industriales en la Vía 40 en el sector comprendido entre Siape y la Loma 1, generando un importante nodo de nuevas actividades en la escala metropolitana.

El modelo busca generar un proceso de **“encuentro de la ciudad con el Río Magdalena”**, como respuesta al anhelo que en ese sentido expresan la ciudadanía, diversos grupos sociales, institucionales y gremiales de la ciudad, con posibilidades importantes para el corto plazo mediante la ejecución de proyectos como el Centro de Ferias, Exposiciones y Convenciones del Caribe, La Loma 1, Barranquillita y el rescate de la orilla del Río, en determinados sectores, para el disfrute ciudadano. Propicia, urbanísticamente, la relación **ciudad-río** para permitir un reencuentro con el recurso natural que le dio sentido, viabilidad y vocación a Barranquilla en primera instancia como ciudad portuaria, luego comercial y posteriormente industrial, insertándola en los valores paisajísticos, naturales y culturales de la ciudad, para el disfrute

abierto y espontáneo de sus habitantes, sin que ello represente una barrera para las aspiraciones de su uso como recurso económico estratégico no sólo local sino regional y nacional. La sana convivencia y complementariedad constituyen principios sobre los cuales debe regirse la nueva vocación urbana de la ribera occidental del Río Magdalena.

La segunda dirección corresponde a la visión urbano regional y metropolitana del modelo* (algunos de sus componentes se han mencionado con anterioridad), considerado a partir de lo siguiente:

- Consolidación de la estructura urbana del Distrito de Barranquilla mediante la maximización funcional de y entre los componentes estructurantes, adelantada bajo criterios de armonía con el medio ambiente. Esta característica del modelo debe complementarse con igual sentido en los centros urbanos periféricos para evitar, en el futuro, la pendularidad actual.
- **Configuración y consolidación de Barranquilla como centro especializado industrial, en transporte y actividades portuarias y servicios metropolitanos, regionales e internacionales.**
- Desconcentración y especialización de algunos servicios y actividades económicas hacia los centros urbanos aledaños que propicien su sostenibilidad social y económica.
 - Reorganización del sistema de transporte entre Barranquilla y la periferia, para mejorar la accesibilidad, evitar las grandes distancia de recorrido, las congestiones, y potenciar el proyecto de Renovación Urbana del Distrito Central de Barranquilla. Al respecto, el sistema de transporte masivo recomendado por

* Ver Plano No. 3 de formulación del modelo territorial metropolitano.

Plano No. 3. Modelo de organización territorial metropolitano.

los estudios del Plan Maestro Integral de Transporte del Área Metropolitana (JICA), presenta alternativas en tal sentido que mantiene plena vigencia.

- Armonizar los procesos de expansión correspondientes a los servicios públicos, el abastecimiento, la recreación, la definición de áreas de protección y de reserva ecológica entre los diferentes centros, a partir de una realidad metropolitana. Con ello se pretende programarlos y normalizarlos bajo rigurosos criterios de planificación que estén acordes con los lineamientos de desarrollo metropolitano y los objetivos establecidos para este nivel territorial.

- En la dimensión ambiental:

Los aspectos ambientales establecidos en la estructura del modelo de ordenamiento del territorio están orientados a la búsqueda del equilibrio entre este y la base ecológica del Distrito, propiciando con ello la adecuada disposición y asignación de funciones urbanas de y entre sus diferentes componentes; además, tal propósito debe entenderse como inherente a las competencias asociadas con la función pública del ordenamiento del territorio por parte de la Administración, consagrada en el Artículo 8° de la Ley 388 de 1997.

En este campo, las acciones previstas en el proceso de ordenamiento derivado del modelo requieren una organización basada en diferentes fases, la cual comprende desde las correctivas y/o de recuperación (atención de zonas inestables actualmente ocupadas, recuperación de cuencas, por ejemplo), pasando por las previsivas (definición y atención especial de y hacia las áreas potencialmente hábiles para proceso de expansión urbana y de protección o reserva) hasta llegar a las proactivas, es decir, aquellas que mediante la ejecución de programas, proyectos y normas específicas permitan producir los efectos ambientales deseables sobre la estructura territorial y, por ende, ambiental.

En el marco de estas consideraciones, el proceso de ordenamiento demanda especial atención en aspectos como los siguientes:

1° Los principales ecosistemas existentes en el área del Distrito de Barranquilla, Ciénaga de Mallorquín, Río Magdalena y Caños del Mercado (ver Cuadro siguiente), son definidos como elementos del territorio con valores ambientales, paisajísticos y simbólicos, requeridos, además, para la conservación de la biodiversidad y la protección ambiental, cuya integración funcional en el territorio asume tales características. Para propiciar el equilibrio entre estos y la funciones urbanas de sus entornos se incluyen las acciones necesarias desde el punto de vista de las normas urbanas (zonas de protección especial) y los programas y proyectos necesarios para tales fines. Para las zonas

**ECOSISTEMAS AMBIENTALES
 PROSPECTIVA**

COMPONENTE	DENOMINACIÓN	CARACTERÍSTICAS DE USO	PROSPECTIVA
Ecosistemas estratégicos en el Área del Distrito de Barranquilla.	RÍO MAGADLENA	Diversificado e intensivo Poco articulado a la malla urbana de B/quilla	Saneamiento Estabilización de ribera Integración urbano-ambiental Racionalización y equilibrio entre los componentes de los usos del suelo. Estabilización del canal navegable. Actividades portuarias Actividades recreativas y turísticas Paisajismo Actividades culturales
	Vertiente oriental	Zona altamente urbanizada	Mejoramiento de los cauces de los arroyos (urbanos). Canalizaciones Recuperación de espacios abiertos, parques, calles, etc. Ampliación de la oferta ambiental: parques, áreas verdes. Educación Ciudadana Arborización
	Ciénaga de Mallorquín	Urbano periférico Extractivo Paisaje survalorado	Saneamiento. Estabilización de la barra. Racionalización de los usos del suelo del entorno. Recreación – Turismo ecológico. Paisajismo Mejoramiento integral de los asentamientos urbanos periféricos. Recuperación de la biota.
	Suroccidente	Uso urbano intensivo Invasión de rondas de arroyos Vertimientos de desperdicios sobre arroyos	Saneamiento Recuperación urbanística de las rondas. Arborización. Integración de las rondas al espacio público. Parques. Integración al paisaje urbano de las rondas. Educación Ciudadana
	Occidente	Zona rural Transformación del paisaje (servicios públicos)	Conformación de zonas de protección metropolitana. Manejo integral de las cuencas de los arroyos Reserva forestal

de protección del Río y la Ciénaga de Mallorquín se establecen, sí mismo, políticas de usos urbanos acordes con su naturaleza (en el caso de la Ciénaga se incluyen aquellas que promuevan actividades recreativo – turísticas y, para el Río, usos igualmente recreativo – turísticos, de interés paisajístico y cultural y los asociados con transporte y producción), considerados bajo un riguroso manejo del concepto de desarrollo sostenible. Para el caso de los Caños del Mercado se reafirma el proceso de reversión del deterioro ambiental mediante la generación y protección de las rondas y las acciones destinadas al saneamiento de los mismos, proyectos previstos (algunos en ejecución) dentro del Plan de Renovación del Distrito Central.

2° Recuperación de los terrenos inestables del suroccidente de la ciudad para actividades urbanas abiertas (parques, senderos arborizados), integrándolos a la red de zonas verdes. El Distrito elaborará un cronograma de trabajo para la relocalización de la población y para la readecuación de los terrenos ocupados, así como las acciones pertinentes asociadas con la adquisición de los terrenos. El plan de readecuación incluirá los diseños urbanos específicos, así como los necesarios para la reubicación de los asentamientos humanos. Acciones en este mismo sentido se propiciarán en las zonas inundables del suroriente.

3° En materia de usos del suelo relacionados con la industria, se establecen directrices para su ubicación, así como para aquellas adyacentes a sectores residenciales; en tal sentido, donde exista alta incompatibilidad, se generarán los espacios de protección requeridos. Esta última acción es particularmente importante en la zona industrial del norte de la ciudad, allí donde están ubicadas las grandes fábricas, por lo que se establecerá (ver plano de zonificación) un “corredor de protección verde” que actuará como espacio de transición y protección ambiental. En lo que compete a los organismos de control, es preciso fortalecer los mecanismos de “producción limpia” y en el largo plazo, adelantar la elaboración de estudios de relocalización de las de mayor impacto urbano, mediante los cuales se establezcan técnicamente las alternativas de ubicación para tales usos, indispensables para mantener una importante base industrial en la ciudad, importante para reforzar los factores de localización geográfica que presenta Barranquilla y su región metropolitana.

Para los sectores industriales de alto y mediano impacto urbano, el DADIMA debe propiciar alianzas entre diferentes tipos de industrias en cuando a la utilización, siempre y cuando ello sea factible, de elementos residuales que eventualmente requieran entre si como materia prima, propiciando una producción más limpia y fortaleciendo la elaboración de planes conjuntos de contingencia, acciones hoy comunes en numerosos países industrializados de Estados Unidos y la Unión Europea.

4° La adecuada planificación y control de la expansión urbanística hacia el occidente de la ciudad, con especial atención hacia el sistema de drenaje natural de esta amplia zona y la definición de otras como de protección y reserva. Incluye, también, la recuperación ambiental del sistema de arroyos del sector sur – occidental de Barranquilla y el manejo de los “arroyos urbanos” (Ver Cuadro anterior). Al respecto, será necesario definir una política de compensaciones apropiada para aquellos lotes que presenten afectaciones por la declaratoria de franjas de protección y/o recuperación en las cuencas de los arroyos tanto naturales como urbanos.

En lo que respecta a estos últimos, el modelo requiere la implantación de las recomendaciones derivadas del Estudio del sistema de drenaje pluvial de la zona urbanizada de Barranquilla, elaborado por la Misión Japonesa, en el cual se contemplan las alternativas de solución que los mismos demandan; dichos procesos deben adelantarse mediante técnicas de planificación urbana aplicada sobre las áreas de influencia de cada uno en particular, o mediante la formulación de planes parciales (o locales).

5° Considera igualmente todos aquellos aspectos relacionados con el tratamiento y disposición de basuras y de los residuos sólidos para el área del Distrito de Barranquilla, indispensables para reducir los niveles de contaminación de los cuerpos de agua existentes alrededor de la ciudad, en especial el Río Magdalena, y el incremento de áreas verdes (como espacios abiertos), parques y zonas recreativas y zonas de protección en cauces de arroyos y servidumbres en general. Al respecto y ante la inexistencia de tierras

dispuestas para un proyecto de disposición final de basuras, es preciso considerar la prestación del servicio en la escala metropolitana, ubicándolo por fuera tanto del perímetro del Distrito como del metropolitano. Al respecto, el Municipio de Galapa puede posibilitar la ubicación de este servicio en su territorio siempre y cuando se estructure como un proyecto de donde se deriven beneficios económicos.

6° Protección de la cobertura vegetal del occidente del Distrito, especialmente hacia el sector identificado en el plano de zonificación, en límites con el Municipio de Galapa, correspondientes a tierras con rastrojo alto y bosque con pasto natural.

En esta misma categoría de acción, establecer, en el plan de usos del suelo, las áreas de protección consideradas en los lineamientos metropolitanos, correspondientes a la franja ecológica definida entre la zona urbana consolidada de Barranquilla y Soledad con el corredor periurbano a ubicar de manera adyacente al eje de la nueva carretera metropolitana.

7° Fortalecimiento institucional del DADIMA como autoridad ambiental para propiciar, entre otros aspectos, un mejor control sobre las emisiones atmosféricas, particularmente en zonas como los complejos industriales del norte, la Vía 40 con Murillo, la Calle 30, la zona céntrica de Barranquilla y la zona de la calle 17, hacia Soledad.

8° Las zonas de explotación minera (canteras) del norte, previa expiración de la concesión que autoriza su explotación, deberán incorporarse al tejido urbano como zonas de nuevos desarrollos, bajo una propuesta de plan parcial que precise las características espaciales y de unidades de actuación urbanística del caso, acordes con la vocación territorial establecida en el plano de usos del suelo (zonificación).

9° Generación de espacios abiertos (zonas verdes), manejo paisajístico de los cruces viales principales, incremento del índice de metros cuadrados de parques por habitante ($m^2/ab.$), construcción de ecoparques, arborización de los

principales ejes viales, entre otros aspectos. Especial cuidado se pondrá en la disposición y cantidad de las áreas de cesión que obligadamente debe considerar todo proyecto de urbanización en cuanto a la generación de áreas verdes y parques, aspectos que se considerarán en el Estatuto Urbano.

La protección del espacio público como componente espacial y estructurante del tejido urbano demanda, igualmente, la protección y la regulación necesaria para preservar su integridad y el disfrute colectivo, factores que el POT incorpora en el contenido del Estatuto Urbano como elementos de observancia para los habitantes de la ciudad. Lo anterior reviste importancia en tanto busca responder, en el mediano y largo plazo, a un cambio en las tendencias de construcción de lo público, tradicionalmente caracterizado por la inobservancia de las normas, la invasión de las calles para actividades económicas, la generación de barrios espontáneos, deterioro de los parques y zonas verdes, deterioro de sectores urbanos producto de la escasa atención de las administraciones, deterioro de los sectores de valor patrimonial son, entre otros, algunos aspectos que tipifican el grado de abandono de componentes esenciales de lo público.

La manifestación concreta del POT en cuanto a la cualificación de lo público como hecho físico exige una revaloración de sus principales componentes; de allí que contemple acciones específicas en materia de conservación del patrimonio (memoria colectiva de la ciudad), revitalización del espacio público como espacio para el ciudadano (Estatuto Urbano y programas de peatonalización), atención a los aspectos físicos de los asentamientos subnormales, infraestructura vial y de transporte, vivienda y equipamientos. Es preciso incluir, dentro de esta categoría, la recuperación de espacios como plazas, plazoletas, edificios públicos, parques, edificaciones con representatividad y significado histórico – arquitectónico, esenciales para propiciar un escenario de mayor integración, de símbolos y de convivencia.

10° Educación ciudadana respecto de los valores ambientales, paisajísticos y de conservación de la biodiversidad de los diferentes ecosistemas del Distrito, enfatizando su importancia como elementos esenciales dentro del proceso de

construcción y/o reconstrucción de la ciudad y como factores que deben armonizar con el tejido urbano presente y futuro.

- En la dimensión económica:

El modelo de organización del territorio del Distrito propende, como factor complementario a la estrategia de desarrollo económico* de la ciudad, por el fortalecimiento del territorio en sus funciones **portuarias e industriales**** definiendo, en tal sentido, las porciones del territorio dispuestas para estos menesteres, los cuales se consideran en el respectivo plano de usos del suelo. En este escenario, los actuales sectores industriales mantendrán su vocación, así como aquellos que soportan sus actividades en el uso del Río para sus sistemas de transporte y producción, pero adecuando sus estructuras para conferirles una base de producción limpia, coordinada por el DADIMA. De esta manera se apoya no solo el esfuerzos de ampliar el horizonte de competitividad de la ciudad sino la garantía de su sostenibilidad económica, en ambientes turbulentos como los actuales.

La adecuada disposición territorial de los usos del suelo para la atención de los sectores de la producción, el comercio y los servicios resulta vital para potenciar las oportunidades de desarrollo de la ciudad, cuyos alcances se extienden a las escalas metropolitana y regional. Además, resultan esenciales para facilitar su mejor posicionamiento en el conjunto de las grandes ciudades del país y de la región de la Costa, en cuya área interactúa con las ciudades de Cartagena y Santa Marta para la conformación de una metrópoli regional, articulada a un corredor de desarrollo que incluye ciudades de otros países (Venezuela y Panamá). La estrategia de consolidación de los sectores industriales y de generación de nuevas áreas para actividades productivas, apoyada en la recuperación de la navegabilidad del Río y en el mejoramiento urbano de la

* Artículo 6° de la Ley 388 de 1997.

** Vocación histórica reconocida y aspiraciones ciudadanas consagradas en la Convocatoria del 15 de julio del presente año, en donde el perfil portuario e industrial constituyó una de las principales conclusiones. Ver EL HERALDO, Julio 15 de 1999 y documento de conclusiones CIUDADANDO, de la Cámara de Comercio, No. 3 de julio de 1999.

ribera occidental, define las bases para una plataforma territorial abierta a las posibilidades de relocalización de industrias del país.

En esta perspectiva, el POT constituye un soporte instrumental y de direccionamiento del desarrollo físico para propiciar dicha potencialidad, que requiere ser complementada con acciones de carácter administrativo (del nivel nacional, regional, departamental, metropolitano y local) y de apoyo por parte de los sectores productivos y gremiales. En tal sentido, el POT especifica unas reglas del juego sencillas en materia de usos del suelo para que los diferentes actores encuentren en este componente normativo las bases apropiadas para el desarrollo apropiado de sus actividades.

Dentro de las actividades complementarias destinadas al apoyo y fortalecimiento de la base territorial del Distrito para potenciar su estrategia de desarrollo económico es preciso mencionar las siguientes:

- Agilizar los diagnósticos y procedimientos conducentes a la implantación de un parque tecnológico asociado con el sistema de universidades y el sector productivo local, que propenda especialmente por la investigación en sectores como la electrónica, la informática, la biotecnología, entre otros.
- Avanzar en los procesos de consolidación de los Institutos Tecnológicos del sur de la ciudad (suroccidente y suroriente) y, en general, del sistema educativo como fundamento de la formación de un recurso humano que apoye los esfuerzos de competitividad.
- Ampliar la capacidad de servicios de comunicación y de redes inteligentes.
- Estimular, en la escala metropolitana, el uso alternativo del aeropuerto como base del proyecto de zona franca aeroportuaria.
- Avanzar en la conformación del centro interactivo cultural del caribe.
- Fomentar la vocación ferial de la ciudad impulsando la construcción del Parque de Ferias y Centro de Convenciones en la orilla occidental del Río Magdalena, el cual constituirá un hito urbano por la apertura de usos diferentes a los tradicionalmente industriales en el sector de

la Vía 40. Este proyecto potenciaría actividades conexas como las turísticas, hoteleras y culturales.

- Incluir, en el proyecto de Renovación Urbana del Distrito Central, la conformación de un centro de negocios que apoye los esfuerzos de competitividad de la ciudad, asociándolo a los nuevos núcleos urbano culturales del sector (Aduana, Parque Cultural del Caribe, etc.).
- Fortalecer la red de apoyo a la pequeña y mediana industria.
- Generar y sostener las fuentes de información requeridas por los procesos que apoyen los esfuerzos e incremento de la competitividad local.
- Mejorar la movilidad al interior de la ciudad y de ésta con el entorno metropolitano y regional, mediante la dotación y disposición de una red vial que exprese coherencia con relación a las necesidades de accesibilidad desde y hacia los diferentes sectores generadores de actividades productivas, comerciales y de servicios.
- Conformación de subcentros comerciales en el norte y suroccidente de la ciudad y, a nivel metropolitano, en Soledad (Plan Centro de Soledad).
- Generar actividades institucionales tendientes a la consolidación de incubadoras de empresas y la actualización permanente de los estudios y análisis de competitividad.
- Apoyar los esfuerzos institucionales de recuperación de la navegación por el Río Magdalena y la elaboración de los estudios de prefactibilidad para la extensión de la red férrea del Atlántico a los puertos de Barranquilla y Cartagena.
- Impulsar la ubicación de industrias cuyas tecnologías apunten a un desarrollo sostenible.

Lo anterior requiere, para su desarrollo, no solo de un gran esfuerzo en materia de gestión y concertación, sino de un decidido apoyo para la configuración, en el corto plazo, de un sistema de producción basado en desarrollos industriales y de servicios asociados con las actividades portuarias, constituidos como elementos necesarios para impulsar los crecimientos comercial y de servicios en las áreas

Distrital y Metropolitana. En este importante aspecto, la ciudad debe potenciar, como se señaló, su ventaja de localización frente a los procesos de relocalización de la base productiva nacional, considerada como la decisión política más apropiada para que Colombia pueda crecer a tasas suficientes para alcanzar mayores niveles de desarrollo¹. Sobre lo señalado, el Plan Atlántico Siglo XXI define, como estrategia básica inicial, el fortalecimiento de los sectores industriales existentes, tales como el de confecciones, metalmecánica, joyería y plásticos.

Solo a partir del impulso y fortalecimiento de las condiciones antes descritas podrán generarse los mecanismos de inserción de la ciudad en los procesos de globalización actual. Al respecto, el papel de las ciudades en este proceso no es nuevo en la literatura urbanística actual; es así como el autor José Miguel Fernández Güell, en su texto “Planificación Estratégica de Ciudades”, señala lo siguiente: *Los nuevos parámetros del marco económico han estimulado el surgimiento de una serie de fenómenos que afectan a la evolución de los sistemas urbanos. En primer lugar, las ciudades han pasado de una etapa de infravaloración económica, política y cultural en los años cincuenta y sesenta a ser consideradas elementos claves de la riqueza económica y social de los Estados, y a continuación de ello añade: en vista de los cambios operados por el entorno económico y de sus implicaciones en el desarrollo urbano, hoy día vender la ciudad se ha convertido en una de las funciones básicas de los gobiernos locales y en uno de los principales campos de concertación público – privado*².

Comentarios como el señalado no escapan a la realidad urbana de Colombia y de Barranquilla en particular, convirtiendo a la Ley del Plan de Ordenamiento Territorial en fuente de generación de estrategias territoriales encaminadas a “posicionarla” en ambientes muy competitivos. De hecho, los procesos de formulación de estos Planes contribuyen a modificar las tendencias en las formas y esquemas de orientación de la planificación urbana, expresada no como un evento aislado y un fin en sí mismo, sino como resultado de un

¹ Abello Vives, Alberto citando al economista Jorge L. Garay en el artículo “La región y la crisis de la globalización: ¿Cómo cabemos en el mundo?” en la Revista AGUAITA del Observatorio del Caribe Colombiano. No. 1. Cartagena, Marzo de 1999. Pág. 55.

² Fernández G., José Miguel. Op cit., págs. 44 y 45

consenso ciudadano que lo involucra directamente en el “proceso” de construcción de la ciudad.

Finalmente, una rápida mirada al acontecer social, económico, político y territorial de los últimos años en el mundo, como transformaciones geopolíticas, surgimiento de nuevas hegemonías, reformas estatales como producto de paradigmas asociados a nuevas corrientes de pensamiento económico y político (privatización, desmonopolización, apertura, globalización, descentralización, etc.), concentración de los avances tecnológicos de punta en los países desarrollados, conformación de agrupaciones territoriales con fundamento económico, liderazgo mundial centrado en las grandes metrópolis urbanas, transformaciones en los modos de organización de las empresas, muestran una dinámica de cambios que, frente a la naturaleza altamente dependiente de los estados de América Latina, limitan considerablemente sus posibilidades de crecimiento para obtener un adecuado nivel de desarrollo, por lo menos en el corto plazo.

Para el caso colombiano, factores como la debilidad de la economía, limitaciones de la demanda y el alto desempleo, el déficit fiscal, la conformación y acción de grupos insurgentes con incidencia en amplios territorios del país e infraestructura de comunicaciones y servicios, los altos niveles de pobreza urbana, debilidad del campo, afectaciones ambientales, desequilibrios regionales, la desintegración cultural, la corrupción generalizada, entre otros, contribuyen a generar un permanente clima de incertidumbre que es preciso reducir a partir de instrumentos de planeación consistentes, factibles y viables, social y políticamente.

El Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, en estos escenarios, presenta importantes fortalezas, las que en conjunto aportan elementos valiosos para la construcción de su proyecto de ciudad, es decir, constituyen una importante fuente para reafirmar la “imagen deseada y factible de ciudad”, dentro de las cuales es preciso incluir:

- La existencia de centros de Educación e Investigación Superior de carácter regional, los cuales pueden jalonar actividades de investigación asociadas con las industrias de punta mediante la constitución e implantación de parques tecnológicos como los mencionados con anterioridad.
- Igualmente, existencia de centros de Educación Tecnológica de carácter regional (SENA, por ejemplo).
- Interconexión apropiada de la red vial arterial de la ciudad con las troncales regional y nacional. Además de esto, las posibilidades esta red vial con el Río Magdalena para la constitución de un sistema multimodal de transporte.
- Posicionamiento en la confluencia del Río Magdalena con el Mar Caribe, manifestación geográfica que privilegia la accesibilidad desde y hacia el exterior y el interior del país.
- Cercanía a polos de desarrollo turísticos (Santa Marta y Cartagena).
- Factibilidad para la constitución de una red urbana conformada por Cartagena – Barranquilla – Santa Marta, denominada corredor urbano del norte del país, articulada mediante los ejes viales correspondientes.
- Apropiada infraestructura de transporte aéreo, terrestre y de telecomunicaciones (Proyecto NAP³). Este último aspecto es esencial para garantizar la interactividad permanente con el país y el mundo, pues de ello depende la rápida adaptación a los permanentes procesos de cambio.
- Dinámica gremial fuerte.
- Aumento del interés de la sociedad civil por comprometerse aún más en la definición de las acciones que propendan por el bienestar de la comunidad local y de la organización del territorio.
- Área territorial del país con bajo perfil en materia de afectaciones de orden público (áreas de conflicto).
- Medios de comunicación consolidados.
- Procesos de optimización de servicios públicos (agua, alcantarillado y aseo) basado en innovaciones empresariales (privadas) para la operación de los mismos.

³ Network Access Point (Centro de redes de comunicación)

- Existencia de instrumentos de Gestión: Plan de Desarrollo, Plan Maestro de Transporte para el Área Metropolitana, que incluye formulaciones básicas para el transporte masivo y Plan de Ordenamiento Territorial.

En lo que respecta al sector industrial, el Proyecto Atlántico Siglo XXI determina como sectores estratégicos por desarrollar el siderúrgico – metalmecánico, la agroindustria, alimentos y las telecomunicaciones, los que requerirán del apoyo de políticas concretas en materia de incentivos a la inversión (incluida la extranjera).

En el mediano y largo plazo y sobre la base del fortalecimiento de las actividades industriales y de servicios, la ciudad debe apuntarle a la “captura” de negocios en las áreas de la electrónica y la computación, los servicios financieros, energía y el turismo especializado (constituido por el asociado con eventos científicos, feriales o tecnológicos) considerados, conjuntamente con las telecomunicaciones y el comercio, los soportes de los negocios del siglo XXI.

En el renglón turístico, además de lo anotado, la ciudad debe potenciar sus sitios urbanos más representativos como una fuente alternativa de actividad económica, en los que pueden incluirse el Paseo Bolívar, Bocas de Ceniza, el Río Magdalena, el Teatro Amira de la Rosa, los barrios residenciales de conservación patrimonial, la Aduana, entre otros, propiciando la constitución de una red turística urbana mediante la cual se genere, además, empleo no calificado, asociado con grupos de danzas, grupos musicales y grupos artesanales.

- En la dimensión social:

Apuntar a los principios de equidad y racional distribución de los servicios públicos domiciliarios, de acceso a la vivienda digna, a los sistemas de equipamiento colectivo, a la preservación de los valores culturales y patrimoniales, a la organización y participación de la comunidad en las decisiones que promuevan y estimulen su desarrollo y bienestar y en general todas aquellas acciones que propendan por un mejor nivel de vida de la población.

En este primordial aspecto se incluyen acciones de recuperación territorial del sector sur – occidental de la ciudad distribuidas en escenarios de desarrollo progresivos que permitan la reconstrucción de lo público, los cuales se describirán mas adelante. La deuda social que la ciudad tiene con este sector y el recurrente abandono de las anteriores administraciones por resolver sus problemas lo constituyen en una prioridad social absoluta reconocida en el presente Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Desarrollo del Distrito de Barranquilla.

Los factores esenciales para incrementar los niveles y calidad de vida comprenden la accesibilidad a servicios como salud, educación, seguridad ciudadana, bienestar social, como también a una amplia gama de actividades relacionadas con el deporte y la recreación, las actividades culturales (cerradas o abiertas) e incluso el equipamiento administrativo (abastecimiento, transporte, cuerpo de bomberos, entre otros). Pero además de lo señalado, la optimización de los mismos constituye una importante base de consolidación de la ciudad como centro de servicios y de apoyo a los procesos de inserción en las corrientes de desarrollo actual como también en factor de incremento de la competitividad local.

- En la dimensión administrativa.

El manejo del territorio del Distrito a partir de una adecuada descentralización de las funciones de la Administración Central del Distrito de Barranquilla, sustentada en una racional organización y división de sus principales componentes, es esencial para impulsar el desarrollo urbano. En esta materia es necesario propiciar la construcción de un sistema que establezca un efectivo pacto de gobernabilidad del territorio del distrito, el cual permita alcanzar los propósitos de equidad y distribución social de los beneficios comunitarios.

En este importante frente se destacan nuevos enfoques para la organización del los territorios urbanos que parten, según José M. Fernández⁴, de consideraciones como las siguientes:

- **Descentralización de las competencias urbanas.** *La creación o el esfuerzo de los gobiernos regionales ha dado lugar en numerosos países a la transferencia de las competencias urbanísticas de los gobiernos centrales a los periféricos.*
- **Irrupción de los agentes de desarrollo económico en las decisiones urbanísticas.** *Los diversos agentes públicos y privados que actúan en el ámbito económico directamente, mediante sus actividades productivas, o indirectamente, mediante el desarrollo de infraestructuras, influyen de forma relevante las decisiones urbanísticas.*
- **Creciente peso de los movimientos sociales en el urbanismo.** *Igual que los agentes económicos, la sociedad civil comienza a intervenir en el proceso de desarrollo urbano. En particular, los movimientos sociales canalizan con creciente efectividad las preocupaciones y deseos de los grupos ciudadanos en lo que respecta a calidad de vida.*
- **Agravamiento del componente de rivalidad entre ciudades.** *La creciente rivalidad entre ciudades para atraer o retener actividad económica obliga a sus dirigentes a utilizar todos los instrumentos a su disposición, incluidos los relativos a la planificación*

⁴ Fernández G., José Miguel, Op cit. Págs. 51 – 52.

- urbanística, para aumentar la competitividad y el atractivo de las urbes.*
- ***Incorporación de innovaciones tecnológicas a la gestión urbanística.*** *El perfeccionamiento de los sistemas de información geográfica (SIG) y la automatización de los procedimientos administrativos están permitiendo gestionar el proceso urbanístico con instrumentos cada vez más sofisticados que facilitan la toma de decisiones sobre operaciones urbanísticas con un elevado grado de complejidad.*
 - ***Mayor exigencia de transparencia.*** *Los ciudadanos ya no admiten que los procesos de planificación y gestión urbanística sean elaborados y ejecutados por un grupo reducido de técnicos y agentes económicos; este sistema transmite un ambiente de oscurantismo y discrecionalidad difícilmente admisible en una sociedad democrática.*

Es preciso que, a partir de estas nuevas realidades, la Administración asuma de manera permanente una visión integral del desarrollo de la ciudad con fundamento en las consideraciones establecidas en el POT, en estrecha armonía con todos los agentes sociales. La constante comunicabilidad de las acciones de gobierno derivadas y destinadas a la implantación de los planes de desarrollo, de los planes de acción y del plan de ordenamiento resultan esenciales para garantizar que los resultados sean el producto de amplios consensos ciudadanos.

En lo que respecta al POT, la dinámica administrativa, además de los procesos de descentralización requeridos, debe apoyarse en procedimientos adecuados de organización, planeación, ejecución y control, pues sobre ellas recaerán las actividades asociadas con las decisiones básicas del ordenamiento establecidas en el modelo, el desarrollo de los programas y proyectos considerados en los diferentes componentes, la aplicación de los instrumentos suministrados por la Ley 388 de 1997 y la permanente retroalimentación, base para los ajustes que requiera todo el proceso. En este orden de ideas, es absolutamente necesario fortalecer los organismos de planificación, dotándolos de todos los instrumentos, recurso humano y elemento logísticos que sean necesarios para el óptimo desempeño de las funciones señaladas y el alcance de los objetivos propuestos.

- En la dimensión cultural.

Preservar los valores culturales propios del habitante del caribe colombiano, salvaguardando las identidades que lo caracterizan así como la de los que provienen de otros lugares, y potenciar el sentido abierto del barranquillero para estimular progresivamente el sentido de pertenencia a la ciudad y a sus principales manifestaciones culturales son , entre otros, aspectos inherentes al proceso de organización del territorio del Distrito.

En este aspecto debe destacarse la conformación de espacios urbanos igualmente abiertos a las expresiones sociales, políticas y culturales de la ciudad (como en efecto ocurre con el Carnaval local) con actividades que deben ser programadas durante todo el año, dentro de las que caben festivales de música, danza, teatro, exposiciones al aire libre. Culturalmente, es preciso propender porque se conviertan en sitios cotidianos de encuentro y contemplación.

Por otra parte, la ciudadanía debe internalizar culturalmente el sentido de pertenencia a la ciudad como forma de preservar sus valores urbanos y paisajísticos. Para ello, el POT plantea la constitución de una red urbana de centros culturales a través de los cuales puedan generarse las acciones que apunten a este propósito, importante, además, para inducir en la comunidad el valor de lo público como elemento inherente al mismo proceso de construcción de la ciudad

1.1 De los Principios Básicos del Modelo.

La construcción del escenario deseado como elemento de sustentación del modelo y proyecto de ciudad en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial asume como principios básicos, además de los consagrados en el Artículo 2° de la Ley 388 de 1997, los siguientes:

- El ciudadano como fundamento esencial del proceso de construcción, administración y disfrute de la ciudad.
- La participación ciudadana como mecanismo de integración a los procesos y decisiones relacionadas con el desarrollo territorial del Distrito.
- El territorio de la ciudad como fundamento y escenario de las manifestaciones culturales propias de los habitantes del Distrito de Barranquilla y de la Costa Atlántica, y, también, como sustento de la convivencia y sentido de pertenencia urbanas.
- El Río Magdalena como recurso social, cultural, económico y paisajístico del Distrito de Barranquilla.
- La disposición equitativa del equipamiento comunitario.
- El desarrollo equilibrado del territorio del Distrito de Barranquilla, constituido en estrecha armonía funcional con los restantes municipios del Área Metropolitana; todo esto como fundamento esencial para conferirle mayor competitividad*.
- La distribución racional de las actividades económicas como fuente de generación de oportunidades de empleo y distribución del ingreso.
- La preservación del medio ambiente y el uso racional de los recursos dentro del proceso de expansión urbana de la ciudad, buscando con ello la necesaria sostenibilidad del entorno físico y ambiental del Distrito.

* El concepto de competitividad involucra los restantes principios.

1.2 De los Criterios Básicos.

La configuración del modelo territorial se apoya en los siguientes:

- **SUSTENTABILIDAD ECONÓMICA.** Radica en el estímulo al desarrollo de actividades productivas ligadas a la industria, el comercio y los servicios (distritales y metropolitanos), que permitan aumentar la participación del Distrito en estas áreas y garantice e incremente los beneficios sociales derivados de su mayor dinámica.

- **SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.** Consiste en sustentar el proceso de desarrollo urbano a partir del respeto por los valores ambientales (recursos naturales y paisajísticos locales), propiciando la construcción de la ciudad con fundamento en la realidad de su medio físico. En este criterio caben dos consideraciones operativas: por un lado, la recuperación ambiental de la actual área urbanizada y, por otro, las acciones requeridas para mantener las condiciones de equilibrio de los nuevos desarrollos urbanísticos, en especial los previstos hacia el occidente y nor – occidente.

- **SOSTENIBILIDAD CULTURAL.** La ciudad como confluencia de expresiones culturales originadas a partir de los diversos grupos sociales y étnicos, orientada a preservar una identidad caribeña constituida a través de la historia.

- **INTEGRACIÓN.** Considerando los postulados de complementariedad con los planes económico y social, el proceso de ordenamiento permite inducir

articulaciones funcionales con sectores territoriales carentes de apropiados niveles de desarrollo.

- **EQUIDAD SOCIAL TERRITORIAL.** Manifestado a través de la adecuada provisión de todos los servicios sociales, asistenciales y recreativos, requeridos para el bienestar de la población. Incluye, igualmente, la distribución territorial racional de las actividades económicas.

- **PARTICIPACIÓN.** Canaliza, referente a la estructura de Usos del Suelo y la construcción del proyecto de ciudad, la voluntad del ciudadano común y corriente en lo que respecta al proceso de búsqueda de la ciudad “deseada” en el corto, mediano y largo plazo.

- **CONCURRENCIA.** Propicia los sustentos técnicos y legales indispensables para la articulación con las entidades territoriales, ambientales y las instancias y autoridades administrativas de planificación, así como el cumplimiento de las obligaciones constitucionales y legales que prescriben al Estado el ordenamiento del territorio, para lograr el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del Distrito.

- **DESCENTRALIZACIÓN.** Determina la distribución de las responsabilidades administrativas hacia los diferentes componentes urbanos, cuyo sustento radica en la necesidad de “acercar la administración al ciudadano” y en el conocimiento e intervención sobre los problemas característicos a cada uno de ellos.

- **RACIONALIDAD EN EL PROCESO DE EXPANSIÓN TERRITORIAL DEL DISTRITO.** Constituido por elementos como los siguientes:

- Determinación de los requerimientos de nuevas áreas para actividades urbanas a partir de la factibilidad y disponibilidad de servicios públicos.
 - Regulación de los Usos del Suelo mediante la localización de actividades de una manera concentrada.
 - Constitución de corredores comerciales y múltiples urbanos.
 - Definición de usos complementarios, compatibles y restringidos para cada actividad urbanística.
 - Determinar áreas urbanas consolidadas potencialmente hábiles para conferirles mayores densidades.
 - Ampliar las áreas recreativas de la ciudad, como centros de integración social y cultural.
- COORDINACIÓN. Comprende la coordinación y concertación con las entidades de servicios públicos, especialmente con la empresa de acueducto, alcantarillado y aseo, las actuaciones sobre el territorio y la definición de mecanismos de control en el proceso de planificación.

1.3 Objetivos Básicos y Estrategias.

1.3.1 Objetivos Básicos.

La estructura del POT, en cuanto a su componente general, expresa un *conjunto integrado de acciones político-administrativas y de planificación física* que inicia la Administración Distrital de Barranquilla a partir del contenido de la Ley 388 de 1997 (Art. 5º), con importantes implicaciones en materia de implantación, seguimiento y control para el desarrollo físico de la ciudad. Para ello, y por la naturaleza de los resultados esperados no sólo desde el punto de vista territorial sino social y económico, requiere de la adecuada concurrencia del conjunto de actores ubicados en todos los niveles del Estado. El POT, por vía del proyecto de ciudad, se convierte en un valioso instrumento de gestión a través del cual los diferentes agentes del gobierno (nacional, regional, departamental) y del sector privado, encuentren canales adecuados de participación e intervención. En esta perspectiva, los objetivos del POT deben responder a estos requerimientos, por lo que su estructura general involucra la definición de aquellos que canalicen las acciones con alcances nacionales, regionales, metropolitanos y por supuesto locales. Con fundamento en estas consideraciones se establecen los siguientes objetivos:

DE ALCANCE GENERAL:

a) Objetivo de Escala Nacional:

- Propender porque el POT, como instrumento básico para el desarrollo integral del territorio del Distrito de Barranquilla, contribuya al impulso de las actividades económicas y sociales del país, la región y el departamento, y se oriente hacia una efectiva descentralización de la vida y productividad nacional.

- Apoyar los esfuerzos nacionales en materia de apertura de espacios de concertación con la comunidad, de tal forma que se garantice su **participación**

tanto en la construcción del proyecto de ciudad como en el **proceso** de construcción de la misma.

b) Objetivos de Escala Regional:

- Constituir el corredor urbano del norte del país, conformado por las ciudades de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, como núcleo territorial integrado que contribuya, mediante la adecuada especialización de cada una de ellas, al crecimiento económico de la Costa Atlántica y por ende a la generación de desarrollo y bienestar social en la región.

c) Objetivos de Escala Metropolitana:

- Ordenar el crecimiento futuro de la ciudad, orientando su articulación funcional con el Área Metropolitana en términos de distribución equitativa de la calidad urbanística, dinámica de actividades y provisión de infraestructura de servicios públicos y comunitarios.

- Generar las medidas necesarias para la adecuada conservación del medio ambiente de la región metropolitana.

- Propender por una adecuada redistribución de las actividades productivas, residenciales, recreativas y culturales en toda la región metropolitana.

d) Objetivos de Escala Distrital:

General.

- **El proceso de Ordenamiento del Territorio del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla constituye un proceso**

administrativo, político - participativo y de planificación física indispensable para lograr el desarrollo armónico de su territorio, constituido como factor esencial para el crecimiento económico, social, cultural y ambiental de la Ciudad. .

- **Propiciar la constitución de escenarios de desarrollo a través de los cuales los distintos agentes de la ciudad establezcan amplios acuerdos sociales de corto, mediano y largo plazo, requeridos para el progreso integral del territorio del Distrito.**

DE ALCANCE ESPECIFICO:

De acuerdo con estos objetivos macro, el Plan de Ordenamiento Territorial requiere, como objetivos específicos, los siguientes:

a) Desde el punto de vista social:

- Definir las necesidades sociales que en materia de equipamiento demanda la población actual y futura de la ciudad, estimándolos para el corto, mediano y largo plazo.
- Precisar las áreas para usos del suelo destinadas a la localización de Viviendas de Interés Social en el Distrito.

a) Desde el punto de vista económico:

- Plantear alternativas de localización de las nuevas áreas de actividades productivas en el Distrito, como base para una adecuada redistribución territorial del empleo y la productividad.

- Definir mecanismos fiscales para el estímulo a la localización de nuevas empresas en la ciudad, a través de las cuales se genere empleo y desarrollo económico.

c) Desde el punto de vista del territorio:

- Señalar los límites de los usos del suelo requeridos por los procesos naturales de crecimiento de población y de todas las actividades asociadas con su desarrollo, así como las delimitaciones de crecimiento territorial de acuerdo con las expectativas de incremento de actividades urbanas y de población.
- Reforzar las potencialidades territoriales del Distrito en el marco del proceso de relocalización de las actividades productivas del país.
- Determinar, racionalmente, la incorporación de las áreas periféricas a la estructura urbana de la ciudad, atendiendo los criterios de sostenibilidad ambiental.
- Definir las acciones y actuaciones urbanísticas indispensables para los tratamientos urbanísticos de los diferentes sectores en que se subdivide la ciudad, de acuerdo con sus vocaciones y/o especificidades.
- Identificar potencialidades de redesarrollo, rehabilitación, conservación, mejoramiento y reordenamiento de áreas urbanas ya desarrolladas, definidas según cada uno de los subcomponentes urbanos previamente identificados.
- Optimizar los usos de las nuevas áreas de desarrollo urbano y rural en el Distrito de Barranquilla.
- Preservar las reservas ecológicas distritales y los escasos recursos con que cuenta esta unidad territorial.

- Racionalizar y optimizar la malla vial Distrital tanto interna como externa, propiciando el desarrollo equilibrado del sistema de transporte y de las actividades económicas asociadas con ella.
- Viabilizar la integración espacial y funcional de todas las áreas de la ciudad y de ésta con su región metropolitana.
- Concebir el escenario de desarrollo urbano de Barranquilla en la escala metropolitana como factor de articulación funcional (social y económicamente) con los restantes municipios.
- Generar las decisiones administrativas y de planificación necesarias para la rehabilitación de sectores de la ciudad cuyas problemática y/o potencialidad así lo requieran.

d) Desde el punto de vista administrativo:

- Generar las acciones político – administrativas y de planificación física necesarias para la racional utilización del suelo urbano y de expansión, propiciando la sana concurrencia entre los hechos y/o entes generadores de la construcción de la ciudad y su estructura físico – ambiental.
- Determinar los instrumentos de descentralización para la administración territorial del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, con el fin de propiciar una mayor participación de la comunidad en las determinaciones de su propio interés social, cultural y económico.
- Revisar la estructura normativa de la ciudad, con el fin de ajustarla a los requerimientos establecidos en la nueva Ley y a las determinaciones derivadas del nuevo modelo de organización territorial del Distrito.

- Formular recomendaciones administrativas y operativas en el área de planeación que permitan la generación de procesos de gestión adecuados para la implantación del POT.
- Propender por la constitución y sostenimiento de un sistema permanente de información geográfica en el área de planeación, destinada al mantenimiento de las fuentes documentales y cartográficas necesarias para la toma de decisiones en materia de planificación física.
- Establecer instrumentos de coordinación para las acciones de las diferentes entidades distritales, metropolitanas y del departamento, para que los proyectos tengan impacto positivo en la estructuración del territorio y coadyuven al cumplimiento de los demás objetivos del Plan de Ordenamiento.
- Facilitar la participación de la comunidad en la plusvalía generada por las diferentes actuaciones urbanísticas.
- Propiciar, por intermedio del Plan de Ordenamiento Territorial, la participación de la comunidad y la iniciativa privada en el proceso de planeamiento físico de la ciudad.

1.4 Estrategias Básicas.

Los desequilibrios espaciales observados en Barranquilla como resultado de la inequitativa distribución de los beneficios sociales y económicos encuentran en el alto grado de concentración territorial de las actividades industriales y comerciales una de sus causas más significativas. El Centro y el Norte de la ciudad manifiestan preferencias de localización por motivos asociados con condiciones urbanas más apropiadas (vías, infraestructura, servicios, etc.), ventajas geográficas importantes (el Río Magdalena, por ejemplo) y la ubicación en su entorno de núcleos poblacionales con mayor capacidad de compra, limitando así las posibilidades de desarrollo de otros sectores urbanos.

En este contexto, la propuesta de organización espacial futura de Barranquilla se configura a partir de un modelo territorial cuyos fundamentos están expuestos en los anteriores numerales, estructurados desde los elementos identificados en los escenarios correspondientes a cada uno de los subcomponentes urbanos previamente identificados en la fase de evaluación territorial y que tiene como propósitos básicos los siguientes:

1. PROPICIAR UNA MAYOR INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL DE LA CIUDAD Y DE ÉSTA CON SU ENTORNO METROPOLITANO, DEPARTAMENTAL Y REGIONAL.
2. DESCONCENTRAR TERRITORIALMENTE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS, SIN DEBILITAR LA BASE ECONÓMICA DEL DISTRITO.
3. CONTRIBUIR, MEDIANTE LA REORGANIZACIÓN TERRITORIAL DEL DISTRITO, A ELEVAR LAS CONDICIONES DE BIENESTAR DE LA POBLACIÓN, ESPECIALMENTE AQUELLA LOCALIZADA EN SECTORES URBANOS DEPRIMIDOS.
4. OPTIMIZAR LA FUNCIONALIDAD TERRITORIAL DE LA CIUDAD MEDIANTE LA INTEGRACIÓN DE SUS COMPONENTES BÁSICOS.

Los alcances de estos propósitos tienen como telón de fondo el Plan de Ordenamiento Territorial, en tanto complemento de los planes de desarrollo económico y social indispensables para propiciar el crecimiento económico de la ciudad y la asignación eficiente de los recursos de inversión pública para, mediante ello, reducir los niveles de pobreza y estimular la demanda local. En esta perspectiva, el POT constituye una fuente para la optimización de la **plataforma física urbana** sobre la cual propiciar la localización de actividades productivas a partir de la “ventaja comparativa” geográfica de la ciudad, acompañada de los estímulos tributarios que las autoridades locales estén en condiciones y capacidades legales de ofrecer. La finalidad, entonces, consiste en alcanzar un crecimiento económico sostenido en el tiempo, asociado con mejores niveles de vida y bienestar social, puesto que la noción de DESARROLLO no existe si estos factores no se articulan convenientemente.

En conjunto, se pretende alcanzar justicia social promoviendo la reducción del desempleo y el subempleo, el incremento de la infraestructura de asistencia social, el mejoramiento de la calidad ambiental de la ciudad, la redistribución de los beneficios sociales, el estímulo a la inversión productiva en la ciudad, a través de la formulación de estrategias acordes con los propósitos de desarrollo de la nación, la región y el departamento. La primera de ellas corresponde a la “visión estratégica integral de la ciudad”, la cual es recogida del texto del programa de gobierno del actual Alcalde y de su Plan de Desarrollo del Distrito de Barranquilla, cuyo texto expresa:

Es la de una METRÓPOLI moderna, pujante, líder y competitiva en el contexto regional, dotada de óptimos servicios públicos, de Un moderno sistema de transporte urbano, con amplios y eficientes servicios de salud y educación, con un sector productivo dinámico que permite su desarrollo económico y el derecho al trabajo de sus habitantes, con un ambiente sano, disciplinada socialmente y segura para el ciudadano, con un equilibrado ordenamiento territorial que integre física y socialmente todos sus sectores urbanos, con una administración distrital compenetrada

con su realidad social y económica, abierta a su comunidad y creativa para la búsqueda de soluciones a las necesidades de sus habitantes. Sólo así podemos enfrentar los retos que nos depara el siglo que está por venir, al cual debemos ingresar con una posición de vanguardia dentro del conjunto de ciudades del país y la Costa Atlántica⁵.

Esta visión estratégica manifiesta un propósito de conjunto y un sentido comprensivo de largo plazo, en la cual las diversas especificidades locales (aspiraciones de los habitantes del sur – occidente, de los industriales, etc.) encuentran formas de manifestación y reconocimiento. Ello es necesario para garantizar que el imaginario de ciudad no resulte segmentado, parcial o sesgado, sacrificando el todo por las partes. En este contexto, se reconoce que cada uno de los componentes urbanos identificados con anterioridad tiene un efecto directo sobre el cuerpo de la ciudad, tal como ocurre con un ser vivo, donde lo que afecta a un miembro, tiene relación directa con el resto del cuerpo.

La importancia del esfuerzo conjunto radica en la posibilidad de construir un proyecto de ciudad a partir de su colectividad, pasos que se han venido fortaleciendo lenta pero sostenidamente por parte de la Administración Distrital mediante presentaciones, convocatorias, audiencias (como la promovida por la Cámara de Comercio el día 26 de febrero del presente año), manifestaciones de la comunidad a través de documentos, cartas y reuniones de trabajo, etc., cuyo registro puede observarse en el Anexo No. 5 del TOMO I.

Es importante resaltar, dentro de esta visión estratégica y el imaginario de ciudad, varios factores que contribuyen a direccionar el modelo deseado y factible de ciudad, dentro de los cuales es preciso señalar:

⁵ Plan de Desarrollo Distrital, “Pasaporte al Siglo XXI”, 1998 – 2000. Barranquilla, Departamento Administrativo de Planeación Distrital. 1998. Pág. 18

- a) **EL DESARROLLO HISTÓRICO.** En éste se encuentran las fuentes explicativas de la naturaleza de la imagen actual de la ciudad, así como la identidad de los procesos que motivaron su transformación a través del tiempo y cuáles las tendencias y vocaciones y las posibilidades reales de cambio en el corto, mediano y largo plazo.

- b) **LA ACCIÓN SOCIAL.** Constituye tanto el resultado como el escenario de las diversas manifestaciones étnicas y culturales, de los grupos y movimientos sociales, que convierten a la ciudad en una realidad heterogénea, a partir de la cual se genera la transformación de la ciudad, configurándole una estructura y delimitando su estratificación. Ello conduce a entender la necesidad de ampliar los canales de participación en el proceso de construcción de la nueva “imagen deseada” de ciudad.

- c) **LA ACCIÓN DEL ESTADO.** Como agente institucional que administra y propicia el crecimiento y desarrollo de la ciudad, tiene como responsabilidad orientar los procesos de implementación de los planes y proyectos que demanda la comunidad para concretar el “proyecto de ciudad”, utilizando para ello el Plan de Ordenamiento Territorial como instrumento básico de gestión.

- d) **EL ENTORNO ECONÓMICO.** En esta perspectiva, la ciudad constituye un bien de consumo y producción, encargado de reproducir las condiciones generales del sistema económico, cuyo desenvolvimiento está influenciado por su propia estructura económica y los comportamientos y tendencias señalados por los entornos nacional e internacional. En este aspecto, la ciudad debe reforzar sus condiciones sociales, de infraestructura y de vocación, de tal manera que resista los cambios frecuentes de orientación en el manejo económico del país y del mundo.

- e) **LA ACCIÓN POLÍTICA.** En ésta confluyen, interactúan, se formalizan las decisiones, confrontan, participan y concertan los ciudadanos, bien de manera individual o bien colectivamente, organizados como clases, grupos, movimientos políticos, gremios, etc., permitiéndoles participar en el desenvolvimiento de la ciudad, fortaleciendo el sentido de pertenencia e incentivando la participación ciudadana.

En este marco de referencias, la historia se encarga de señalarle a Barranquilla una marcada **vocación industrial y portuaria (ciudad cuatro veces puerto: marítimo, fluvial, aéreo y de telecomunicaciones)**, que es recogida en los tiempos actuales por la sostenibilidad de los factores que le dieron origen: la ubicación geográfica de la ciudad y el Río Magdalena. Se conoce, igualmente, cómo dicha vocación incentivó el desarrollo del comercio y, mas recientemente, los servicios, resultado de las ventajas de localización de la ciudad. **Por esto, en un entorno social, tecnológico y económico como el actual, caracterizado como abierto y globalizante a nivel mundial, la ciudad encuentra, en los mismos factores geográficos y de recursos físicos sobre los cuales se construyó, las condiciones necesarias para incrementar no sólo su vocación industrial y portuaria sino la comercial y de servicios.**

Lograr que esta “visión estratégica” de desarrollo de la ciudad permita alcanzar en el largo plazo los anhelos expresados en el proyecto de ciudad requiere del apoyo de otras estrategias, una de las cuales consiste en **insertarla en los procesos de apertura del país y la Costa Atlántica promoviendo la optimización de su plataforma física urbana.**

La expresión física de esta estrategia corresponde al modelo de desarrollo territorial propuesto a través del Plan de Ordenamiento Territorial – POT -, cuyos fundamentos contemplan el fortalecimiento e incremento de la funcionalidad de la ciudad, considerada a partir de las mejoras introducidas en la estructura vial, los servicios públicos, el medio ambiente urbano, el equipamiento urbano, el espacio público, la descentralización de funciones

específicas como plazas mercados o de acopio, comercio y transporte, entre otras. Pero además, permite alcanzar lo siguiente:

- Mantener las condiciones de ciudad líder en la Costa Atlántica
- Incrementar el carácter de la ciudad - central regional proveedora de servicios y recursos tecnológicos hacia el resto de ciudades de la Costa y el país.
- Recuperar el sentido de “entrada del desarrollo” al país, como era a principios del presente siglo.
- Servir de apoyo a la proyección internacional de Colombia en los mercados del Caribe, Europa y Estados Unidos.
- Constituirse en núcleo de integración con dos de las más grandes ciudades de la Costa, Cartagena y Santa Marta, para consolidar el corredor (o red de ciudades) de la Costa Norte del país.

Todo lo anterior se apoya igualmente en un importante subconjunto de estrategias, encaminadas todas a fortalecer los mecanismos operativos y de gestión de la Administración Central, constituyendo las principales de ellas las siguientes:

- Articular el Plan de Ordenamiento Territorial con los Planes de Desarrollo Distrital, Metropolitano, Departamental, Regional y Nacional y ajustarlo, si es necesario, con aquellos que se elaboren con posterioridad.
- Fortalecer el Departamento Administrativo de Planeación del Distrito, para asumir la dirección del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad. En particular, en aspectos asociados con la definición de los instrumentos de gestión que precise el plan para su adecuada ejecución.
- Consolidar el proceso de metropolitanización desde el Distrito, precisando acciones y responsabilidades conjuntas, así como las individuales.

- Definir los programas y proyectos desde una perspectiva **integradora** de los componentes Vial, Ambiental, Social, Económico, Cultural e Institucional, asegurando el manejo de las interrelaciones existentes entre estos, para garantizar armonizaciones en las ejecuciones de las acciones y proyectos de iniciativa del Plan.

- Adoptar una efectiva decisión frente a los estímulos requeridos para impulsar la localización de actividades económicas que estimulen la generación de empleo y conduzcan a la reducción de los niveles de pobreza de amplios sectores de la población del Distrito.

- Facilitar el adecuado manejo del ordenamiento territorial, a partir de la concertación interinstitucional de las acciones y proyectos y de la adecuada distribución de responsabilidades.

- Establecer mecanismos para que los acondicionamientos territoriales estratégicos que se definan puedan efectivamente impulsar procesos de cambio social y económico que permitan mejorar la competitividad y reducir la pobreza.

- Adelantar el Plan de Ordenamiento Territorial considerando la participación como el eje central para la toma de las decisiones relacionadas con programas, planes y proyectos.

2

FORMULACIÓN DE POLÍTICAS DE DESARROLLO

El conjunto de políticas que a continuación se enuncian están enmarcadas en consideraciones que, sobre desarrollo urbano, plantean tanto la Constitución Nacional como el Gobierno Nacional y el Departamental, por intermedio de los respectivos Planes de Desarrollo, así como aquellas de alcance Metropolitano⁶ y el Plan de Desarrollo del Distrito de Barranquilla, a partir de las cuales se estructura el nuevo Modelo de Ordenamiento Territorial del Distrito con sus correspondientes alcances metropolitanos y regionales⁷. Dentro de ellas es preciso señalar las siguientes:

1º. POBLACIÓN.

De acuerdo con la información demográfica descrita en el documento preliminar de Diagnóstico y fuentes investigativas de instituciones internacionales, la población del Distrito tenderá a disminuir en los próximos años, circunstancia que facilitará un mayor control para el proceso de ordenamiento del territorio Distrital y la reubicación de habitantes. Así mismo, las potencialidades de localización de población en los restantes municipios del Área Metropolitana reflejará, igualmente, un menor crecimiento en los niveles de incorporación de tierras para actividades urbanas en Barranquilla, lo cual exigirá un esfuerzo de mayor coordinación y planificación por parte de la Oficina del Área. Es preciso, por lo tanto, mantener las políticas que sobre control del crecimiento poblacional adelanta el gobierno nacional.

2º VIVIENDA.

La Administración del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla encaminará sus esfuerzos al desarrollo de proyectos de vivienda para los sectores menos favorecidos de la población, procurando el impulso, a través del sector privado, de actividades complementarias como: distribución, comercialización y producción de materiales de construcción que se traduzcan en menores costos de los insumos para estos. Asimismo, procurará la

⁶ En el proceso de elaboración del POT se precisan los alcances metropolitanos en razón de su condición de núcleo mayor del Área.

⁷ Ley 388 de 1997. Pág. 6.

conformación de áreas de reserva de tierras para los proyectos de vivienda y equipamiento social, y en lo que respecta a los requerimientos en otros municipios, éstas se adelantarán y coordinarán en el marco del Plan de Ordenamiento correspondiente a la escala metropolitana.

3° SERVICIOS PÚBLICOS.

Consolidar la vinculación del sector privado a la operación de los servicios públicos domiciliarios tanto de la ciudad como del Área Metropolitana, con el fin de garantizar eficiencia en la prestación de los mismos para las áreas urbanas actuales y los nuevos desarrollos urbanísticos, previstos, en una primera fase, hasta el año 2010 y, en una segunda, hasta el 2020. Para tales efectos, las Autoridades Distritales establecerán permanentes procesos de coordinación y planificación con las Empresas encargadas de ellos, actuando en concordancia con lo expuesto en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial - POT -.

4° MEDIO AMBIENTE.

La Política Ambiental del Distrito estará enmarcada en las leyes y normas nacionales y distritales sobre dicho aspecto y encaminada a la restauración (allí donde ello sea necesario) y preservación de las condiciones físicas del territorio, armonizándolas con los procesos de urbanización actuales y futuros. Ella incluye lo relacionado con la prestación de servicios públicos en áreas como el tratamiento y disposición de desechos sólidos, tóxicos y peligrosos y aguas residuales. Incluye igualmente, intervención y control de los ecosistemas frágiles del Distrito (Río Magdalena, Ciénaga de Mallorquín, zona occidental, Caños del Mercado) y sobre el cumplimiento de los procesos de readecuación territorial de las áreas de riesgo.

En cuanto a la utilización y disposición futura de la orilla oriental del Río Magdalena, sus posibilidades de desarrollo estarán sujetas a las normas ambientales que regulan el Sistema de Parques Naturales Nacionales, por cuanto las mismas forman parte del Parque Nacional Isla Salamanca, importante ecosistema del norte del país.

La política ambiental se apoyará en procesos educativos permanentes, orientados especialmente hacia sectores como el poblacional (de la periferia), comercial e industrial, relacionada con la necesidad de evitar procesos de contaminación y depredación de los ecosistemas y emisión de ruidos y olores.

El espacio público de la ciudad constituye un frente de atención prioritaria en materia ambiental, con el fin de rescatar y preservar áreas abiertas, de aireación, de ornamentación y paisaje urbano, con particular interés y especial cuidado sobre vertimientos de aguas en las vías y el mantenimiento del espacio público.

En el marco de la política ambiental, las Autoridades Distritales deben retomar los estudios que sobre drenaje pluvial elaboró una comisión especializada de la Agencia de Cooperación Internacional del Japón - JICA -, destinada a la búsqueda de alternativas de mitigación del fenómeno generado por los “arroyos urbanos”.

5°. EQUIPAMIENTO COMUNITARIO.

La política en este sector estará orientada a la optimización de la infraestructura comunitaria actual y la previsión de la requerida para los próximos 20 años, proceso que se iniciará, para el primer caso, en los sectores mas vulnerables de la población, en particular aquellas ubicadas en el sur – occidente y sur – oriente, los corregimientos de La Playa y Juan Mina y los barrios Las Flores y Siape. Dentro de los escenarios de desarrollo considerados para el sur – occidente, en el marco de la estrategia denominada “Para que el Sur – occidente se convierta en Ciudad”, incluida en el plan de Desarrollo del Distrito, las necesidades locativas deficitarias en materia de equipamiento comunitario deberán cubrirse durante los próximos diez años. La complementación y optimización de la infraestructura comunitaria debe apoyar la descentralización y desconcentración territorial de estos servicios en el Distrito de Barranquilla.

La política incluye, igualmente, el alcance gradual del estándar que sobre espacio público establece en su Artículo 14 el Decreto 1504 de 1998,

reglamentario de la Ley 388 de 1997, el cual establece reservas de áreas verdes equivalentes a 15 m² por habitante, como mínimo.

6°. ABASTECIMIENTO.

El Distrito, mediante el Plan de Ordenamiento Territorial, propiciará una política de desconcentración progresiva de los mercados ubicados en el centro de la ciudad, como apoyo del proceso de renovación urbana del Distrito Central y la búsqueda de mayores facilidades para los habitantes de la periferia. Sectores como Siape y sus alrededores y el Sur – occidente deben contar con una fuente de abastecimiento local moderna, que complemente la infraestructura existente tanto a nivel Distrital como Metropolitano.

7°. VIAS Y TRANSPORTE.

Los desarrollos viales estarán encaminados a lograr la debida articulación territorial interna del Distrito y de éste con los contextos metropolitano, regional y nacional. La política, por lo tanto, estará orientada a fortalecer el sistema vial interno en una primera fase, complementado, en una segunda fase, con el sistema externo, de alcance metropolitano, regional y nacional.

La política vial apoyará el fortalecimiento de la ribera del Río Magdalena como fuente de recurso estratégico para el crecimiento del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla y la localización de proyectos industriales, feriales, recreativos, turísticos, etc. También apoyará la integración funcional entre el sur y el norte de la ciudad. En el marco de la política vial interior, resulta conveniente culminar obras programadas hace algún tiempo, como es el caso de la ampliación del sector que comprende la carrera 50 desde la calle 55 hasta La Loma I, proyecto mediante el cual se fortalecería el sector urbano de la Aduana, el barrio Barlovento y las futuras instalaciones de la Fundación Mario Santo Domingo, cuya próxima construcción se tiene prevista hacia el lote sur de la Aduana.

En cuanto al transporte, debe acelerarse la decisión acerca de un sistema de transporte masivo (o colectivo) basado en eficiencia y calidad del servicio y en una escala metropolitana, convenientemente articulado con los restantes medios de transporte terrestre, de tal forma que se propicie un modelo apropiado de intercambio que evite innecesarias interferencias. El sistema vial de anillos internos se utilizaría para establecer estos intercambios y complementos necesarios.

Es recomendable que la ciudad, a través del Área Metropolitana, inicie los estudios y consideraciones previas requeridas para interconectar a la ciudad con el sistema férreo nacional, apoyado en los procesos de concesión que se adelantan para el ramal del Atlántico.

En igual sentido, estudiar la ubicación, en la periferia, de centros de servicios para el transporte de carga terrestre, los cuales eviten el tránsito interno de vehículos pesados, inapropiado para el tipo de diseño de los pavimentos de las vías, a partir de los cuales se generen abastecimientos mediante vehículos de menor tonelaje. El desarrollo de estos centros de servicios periféricos propiciarían la recuperación de un amplio sector urbano comprendido entre las calles 30 a 40 y las carreras 35 a 38, tradicionalmente denominada “zona cachacal”.

8°. ÁREAS VERDES.

La debilidad territorial del Distrito en esta materia determina la creación de organismos (preferiblemente mixtos) o fundaciones encargadas de mejorar, rehabilitar y mantener las áreas verdes de la ciudad, las cuales incluyen no sólo parques y espacios abiertos, sino aquellos estructuralmente vinculadas al espacio público, lo que debe contribuir a la recuperación ambiental del Distrito y a una mejor configuración del paisaje urbano. Como se anotó con anterioridad, el Distrito, en el mediano plazo, debe alcanzar, progresivamente, al estándar de 15 m² por habitante, lo cual implica que para el año 2020, la ciudad cuente con aproximadamente 2.000 hectáreas de áreas verdes, parques, zonas recreativas, espacios abiertos y reservas ecológicas. Por consiguiente, la política del POT en

este sentido se orienta a dotar al Distrito de un promedio de 2.50 m² por habitante para el año 2005. Para alcanzar este indicador, deberán incorporarse como parques, áreas libres, etc., aquellos terrenos resultantes de los procesos de reubicación de viviendas, las áreas de protección sobre la orilla del Río Magdalena resultantes de la construcción de la Avenida del Río (excepto aquellas que se requieran para ubicar infraestructura sanitaria y seguridad nacional), recuperación de parques invadidos, entre otras acciones.

9°. USOS DEL SUELO.

La descentralización y desconcentración de usos institucionales y comerciales estarán encaminados a obtener un adecuado equilibrio de los componentes territoriales en el área Distrital y Metropolitana. Su implementación permitiría mayor funcionalidad intraurbana y, por consiguiente, las posibilidades de recuperación de otros núcleos urbanos (Distrito Central, Barranquillita, Barrio Abajo, etc.).

Respecto de los usos residenciales, es preciso ampliar las áreas de expansión urbana con el fin de prever la ubicación de población como resultado de su propio crecimiento, así como las áreas de reserva ecológica que éstas requieran para la debida preservación ambiental de los nuevos desarrollos urbanos.

La política sobre usos del suelo comprende el uso racional de la zona rural del Distrito, cuyos desarrollos estarán sujetos, además, a las directrices metropolitanas. En todo caso, la política se orientará a su preservación y racionalidad en la disposición de las áreas de expansión.

10°. DESARROLLO ECONÓMICO.

Para el Distrito y la Oficina del Área Metropolitana resulta obligado establecer sitios alternativos de ubicación de industrias y actividades económicas asociadas a este sector de la economía, considerando un adecuado equilibrio territorial que permita redistribuir las posibilidades de desarrollo económico hacia otros municipios y, consecuentemente, se restrinja el traslado masivo de población

hacia el Distrito. La especialización de la industria de Barranquilla hacia la exportación privilegia la zona industrial de la Vía 40 por su cercanía al Río como fuente de transporte marítimo y fluvial. En esta franja, sin embargo, debe establecerse una regulación estricta en materia de control de la contaminación por parte del DADIMA, que evite generar problemas a los sectores residenciales.

El Distrito, además, debe estimular la localización industrial, comercial y de servicios, mediante incentivos fiscales convenientemente diseñados e implementados. Igualmente, la política económica estimularía la localización de centros industriales asociados a los centros universitarios de la ciudad, mediante los cuales se promuevan investigaciones destinadas a incrementar los desarrollos tecnológicos del país.

11°. PATRIMONIO HISTÓRICO, CULTURAL Y NATURAL.

Los valores ambiental, social y cultural del Río, constituyen las bases para una mayor integración CIUDAD-RÍO, que revierta, con el tiempo, la escasa vinculación del ciudadano con este recurso. La Ciudad, además, debe recuperar la memoria histórica y cultural de Barranquilla representada, urbanística y arquitectónicamente, en determinados sectores de la ciudad, algunos de los cuales, desde hace algún tiempo, presentan rasgos de abandono, como en el caso del Centro Histórico hoy convertido en un enorme mercado. La inserción de los estudios que sobre preservación del patrimonio urbano y arquitectónico existen en la administración del Distrito y en el Estatuto Urbanístico vigente resulta indispensable para conformar el soporte legal y operativo necesario para actuar en esta importante materia.

3

DE LA ACCIONES URBANÍSTICAS

Establecido el direccionamiento industrial y portuario de la ciudad y los factores prospectivos asociados con el desarrollo del territorio del Distrito es preciso definir los alcances de las principales acciones urbanas, consideradas a partir de su inserción en la estructura del modelo y de los tratamientos urbanos demandados por cada uno los sub – componentes territoriales, **pensadas en sentido global y con fines de integración⁸ social, económica, cultural y territorial**, formalizadas mediante la identificación de las intervenciones requeridas para la organización espacial urbanística, cuya naturaleza nutre el modelo de desarrollo territorial deseado; territorialmente, las acciones establecidas por componentes pueden observarse en el Plano No. 4, y están constituidas por las siguientes:

- **DESARROLLO URBANO DIVERSIFICADO DE LA RIBERA OCCIDENTAL DEL RÍO MAGDALENA, CON PREDOMINIO DE USOS PORTUARIOS, INDUSTRIALES (NO CONTAMINANTES O LIMPIAS), DE SERVICIOS EN GENERAL Y PROMOCIÓN DE USOS ALTERNATIVOS, COMO VIVIENDA, RECREACIÓN Y CULTURA.**

Las perspectivas de localización de actividades portuarias, tanto en la desembocadura del Río Magdalena como en el Municipio de Soledad, sumadas a la infraestructura existente a todo lo largo de la ribera (Puerto Marítimo y Fluvial y muelles privados), determinan la vocación de la zona y su importancia como fuente de recurso de primer orden para la ciudad. La consolidación urbanística de la Vía 40 como zona industrial, apoyada en una apropiada infraestructura de servicios públicos y un eje vial en adecuadas condiciones, determinan un potencial de localización importante para actividades productivas destinadas a la exportación, que encuentran en el Río la posibilidad de acceder a

⁸ El modelo territorial para el Distrito es el resultante de los niveles de intervención correspondientes a cada uno de los componentes urbanos definidos en el análisis de la estructura urbana, en el Tomo 1.

Plano No. 4. Intervenciones Urbanas.

sistemas de transporte de más bajo costo hacia los mercados del Caribe, Estados Unidos y Europa. Es previsible y necesario que, como consecuencia de lo anterior, se introduzcan actividades complementarias de apoyo a la actividad principal, asociadas con puntos de ferias, ventas, negocios, comercio, etc., creándose un polo de desarrollo territorial de alcance nacional e internacional, estrategia que, además, permitiría atender el reclamo de la comunidad de Barranquilla para que se generen puntos de encuentro entre la ciudad y el Río.

La prospectiva territorial de la ribera occidental del Río Magdalena (Plano No. 5) incluye diversos componentes, dentro de los cuales se destacan los siguientes:

1. Desarrollos portuarios de gran escala;
2. La Ciénaga de Mallorquín como reserva ecológica y paisajística, fuente de actividad económica para los asentamientos urbanos adyacentes;
3. Los industriales con actividades portuarias y disponibilidad para ellas de zonas de servicios;
4. Barrios con posibilidades de centralidad de servicios (turísticos, recreativos, etc.);
5. La zona ubicada entre el barrio Siape y La Loma 1 potencialmente habilitada para usos múltiples especiales cuyos desarrollos estarán sujetos a la elaboración y presentación de planes parciales en sectores como urbanizaciones industriales, residenciales, recreativos, culturales y de aprovechamiento del paisaje sobre el Río Magdalena;
6. Áreas de reserva para desarrollo de proyectos asociados con comercio, negocios, recreación y servicios en la Loma 1;
7. Disponibilidad de áreas para vivienda, industria y servicios en Barranquillita;
8. Desarrollo e incremento de la actividad portuaria e industrial en la zona del Puerto de Barranquilla.

Plano No. 5. Zona del Río.

- **MEJORAMIENTO INTEGRAL URBANÍSTICO DE LA ZONA SUR – OCCIDENTAL.**

“Convertir el Sur – Occidente en Ciudad” constituye la síntesis de las aspiraciones de la comunidad localizada en los barrios que conforman este amplio sector urbano. Desde el punto de vista histórico, la ciudad tiene el compromiso de insertarlos en su estructura territorial con mayor vigor, **integrándolos social y económicamente a su dinámica** para que, a través de esto, se generen y otorguen posibilidades de desarrollo sostenible. La magnitud de los problemas que los aquejan (descritos en el documento de Antecedentes del POT), genera aspiraciones, por lo general, de corto plazo, las cuales no pueden ser satisfechas de manera inmediata frente a las difíciles condiciones financieras del Distrito. Se imponen la racionalidad y las prioridades en la atención de los problemas, generándose escenarios de desarrollo diferenciados en el tiempo para su atención. En el primero de ellos se ubican aspiraciones asociadas con la solución de los problemas de suministro de servicios públicos, mejoramiento de las condiciones ambientales, estabilización de las tierras de la zona (por problemas de deslizamientos, erosión, etc.), solución de problemas de vivienda, ampliación de las coberturas en educación y salud, entre otros. El segundo escenario incluye aspiraciones relacionadas con mejoramiento de la cobertura educativa de nivel tecnológico y superior, oportunidades de trabajo y generación de empleo y actividades productivas (asociativas, familiares, microempresariales, etc.), mejoramiento de las condiciones ambientales y del espacio público, estabilización de las viviendas y legalización de las mismas, etc., y el tercero, que comprende la dotación de servicios asociados al comercio, la industria, la recreación, el deporte, la ornamentación urbana y la estabilización del espacio público en un ambiente urbano más estandarizado.

Prospectiva.

La prospectiva a nivel territorial del sur – occidente se entiende como el resultado de una reflexión elaborada a partir de la actual situación de la zona y de la naturaleza de sus vínculos con el resto de la ciudad, los cuales - como se acotó -, son estructuralmente débiles, y de los objetivos propuestos. En este sentido, la prospectiva se concreta mediante la formulación de un escenario “deseado”, constituido por elementos y situaciones deseables y ALCANZABLES, sobre los cuales exista un consenso generalizado entre todos los agentes sociales involucrados.

De acuerdo con lo expresado, caben, para la zona sur – occidental, escenarios diferenciados y escalonados en el tiempo, pero enmarcados en un proyecto urbano sectorial de largo plazo, centrado en la búsqueda **de la integración no sólo funcional sino social y económica** con el resto de la ciudad. La fundamentación de largo plazo del proyecto urbano sectorial radica en consideraciones como las siguientes:

- Problemas urbanísticos represados históricamente, ocasionando un efecto inercial de los mismos que no posibilita resolverlos en el corto plazo por parte de las autoridades del Distrito.
- Ausencia histórica de procesos de planificación urbanos y sectoriales (educativos, de salud, recreación, medio ambiente, etc.) específicos para la zona.
- Por un largo período de tiempo, baja capacidad de participación y negociación de los pobladores para determinar planes, programas y proyectos con respecto a las prioridades de la Administración Distrital.
- Ausencia física de la Administración Distrital.
- Inoperancia estructural de las organizaciones comunales.
- Bajo nivel educativo de la población.

- Altos niveles de pobreza y miseria urbana.

Bajo tales circunstancias, la construcción de escenarios de desarrollo para el sur – occidente toma, como punto de partida, dos elementos esenciales: por un lado, el rol de la Administración como agente coordinador, ejecutor y supervisor de los planes, programas y proyectos que resulten del proceso y, por otro, de la dinámica participativa de los habitantes en la solución de los problemas y en la formación de una conciencia de cambio sujeta a consideraciones técnicas, logísticas y financieras.

De acuerdo con lo anterior, tres escenarios prospectivos constituyen la base del proceso de conversión del sur – occidente en ciudad y de la erradicación de la pobreza, establecidos a partir de secuencias que tienen como fin construir, en el tiempo, la **integración** aludida con anterioridad.

ESCENARIO No. 1.

Constituye el escenario de corto plazo, mediante el cual las aspiraciones de la comunidad se concretan en la construcción, dotación y optimización de todos aquellos elementos físicos indispensables para obtener un ambiente urbano propicio para el bienestar de la población. La satisfacción de las necesidades básicas constituyen el principal fundamento de este primer escenario, y al Estado, le corresponde procurarle su obtención y suministro.

Desde el punto de vista de la población, se estima que en el sector se localiza, aproximadamente, el 30% de la población de Barranquilla. De acuerdo con los incrementos poblacionales establecidos en la Tabla No. 4 del TOMO I, las tasas de incremento para el sector equivalen a 56.741 personas para el período 1998 - 2005; 44.565 para los años 2006 - 2010 y 87.264 para el lapso 2011 - 2020, para un total de 188.570 habitantes adicionales al final de este último año.

Para el período 1998 – 2005, considerado como el corto plazo para el primer escenario, el incremento promedio anual equivale a 7.092 personas, las cuales aumentarán significativamente las necesidades básicas insatisfechas en tanto no se atiendan con prontitud. Considerando lo anterior, constituyen elementos esenciales de éste, los siguientes:

- Dotar de servicios públicos domiciliarios apropiados a la zona y, allí donde por circunstancias técnicas no sea posible cubrirlos en el corto plazo, determinar fuentes alternativas de suministro.
- Mejorar la malla vial sectorial en un 35% (mejoramiento, habilitación e inicio de la construcción un anillo vial interno), durante los próximos nueve años, a medida que se disponga de las redes de servicios, como acueducto y alcantarillado, debidamente instaladas. Este porcentaje incluye las acciones que adelantan actualmente las oficinas del Área Metropolitana y de Gerencia de Proyectos del Distrito.
- Iniciar procesos de cambios estructurales en la configuración del trazado urbano que permitan generar la mejor utilización del espacio habitable, la racionalización y reconfiguración del espacio público y el aumento de densidad habitacional con el propósito de evitar la expansión caótica del sector. Dentro de estas acciones normativas caben la Renovación Urbana, Rehabilitación y Reconstrucción. La determinación de las áreas a tratar de acuerdo con estas características darán lugar a Planes Parciales mediante los cuales se especifiquen aspectos como los siguientes:
 - Área objeto de tratamiento urbanístico.
 - Determinación de los objetivos y aspectos específicos a tratar (utilización de los inmuebles, espacio público, alternativas de tratamiento – integración inmobiliaria, reajuste de tierras -, actores que intervienen y niveles de participación, etc.).

- Diseño de normas urbanísticas específicas para las correspondientes unidades de actuación, tales como: cantidad, tamaño, proporción y distribución de espacios; intensidad de usos (accesos y circulaciones, equipamiento vecinal, dosificación de áreas, áreas libres, criterios de diseño urbano, estacionamientos, cesiones, etc.).
- Estudio económico y de factibilidad.
- Distribución de cargas y beneficios.
- Normas básicas de construcción.

Dentro de la categoría de Planes Parciales deben incluirse proyectos como:

- Reubicación, interna o externa, de las viviendas construidas, prioritariamente, en zonas de riesgos o alto riesgo.
- Recuperación de zonas de riesgo.
- Tratamientos urbanísticos de los cauces de los arroyos y zonas de servidumbre.
- Configuración de un centro de recreación de cobertura zonal.
- Recuperación del espacio público.
- Renovación urbana del entorno de la Cárcel Distrital El Bosque.

Otras acciones son:

- Incrementar el desarrollo de la Educación en todos sus niveles.

- Aumentar la cobertura de atención en el área de la salud mediante la optimización de la infraestructura existente, y procurar la nueva de acuerdo con las tasas de incremento de población.
- Incrementar los espacios (o indicadores) urbanos destinados a recreación infantil y deportivos.
- Aumentar la presencia institucional de la Administración Central Distrital en el sector.
- Programar acciones para normalizar y legalizar las viviendas y/o predios de amplios sectores de la población.
- Mejorar progresivamente la calidad de la vivienda.

ESCENARIO No. 2

Comprende aquellas aspiraciones ciudadanas que demandan esfuerzos de implementación de mediano plazo, por parte de actores de la sociedad ubicados tanto en el sector público como en el privado. Comprende lo siguiente:

- Continuar con el proceso de mejoramiento de la malla vial interna y de reconfiguración de la estructura urbana del sector. En lo que respecta a la malla vial se incrementarán los esfuerzos de articulación con las vías arteriales y semiarteriales de la ciudad.
- Continuar con el proceso de suministro y optimización de los servicios públicos domiciliarios.
- Adecuar, construir y amoblar el espacio público urbano.
- Estímulo al desarrollo y localización de actividades comerciales e industriales en la zona, mediante la construcción de núcleos comerciales.

- Constitución de actividades productivas familiares o comunales.
- Construcción y puesta en operación del Centro de Capacitación Tecnológica.
- Construcción de un centro recreacional zonal, con cobertura hacia los municipios de Galapa y el occidente de Soledad.
- Desarrollar programas de mejoramiento ambiental en cauces de arroyos como: senderos peatonales, arborización, bahías de estacionamiento, vallas publicitarias y de información ciudadana, ornamentación exterior asociada con diseño urbano de las áreas circundantes, etc.

ESCENARIO No. 3

Las actividades previstas en este escenario resumen las aspiraciones locales para el largo plazo, dentro de las cuales se contemplan la vinculación de la población a las actividades industriales y comerciales previstas en cercanías del sector del sur – occidente, así como la culminación del proceso de recuperación ambiental de los cauces de arroyos y la estabilización de laderas. Incluye, igualmente, la ampliación de los estándares relacionados con áreas verdes y espacios públicos y la integración funcional con el resto de la ciudad.

Es preciso señalar que, para éste último escenario, se espere una reducción de los agudos niveles de pobreza de la población y se amplíen las alternativas de generación de empleo mediante la inserción de nuevas actividades productivas en la zona.

- RENOVACIÓN URBANA Y REDESARROLLO DEL DISTRITO CENTRAL DE BARRANQUILLA, COMO NÚCLEO DE SERVICIOS COMERCIALES, INSTITUCIONALES Y RESIDENCIALES, DE ESCALA METROPOLITANA Y REGIONAL.

El Centro de la ciudad, conjuntamente con los barrios El Prado y Bellavista y algunos sectores de los barrios Abajo y San Roque, contienen elementos urbanísticos y arquitectónicos de valor patrimonial para la ciudad, mostrando una base arquitectónico – paisajista de importancia para la escasa memoria urbana local. El Centro, por otro lado, representa, por su dinámica, una fuente de atracción para los habitantes de Barranquilla y los municipios vecinos del Distrito, circunstancia que ha propiciado su deterioro físico y ambiental. El sector viene siendo objeto de detallados estudios desde la década de los setenta, destacándose significativas aportaciones para su recuperación, que se orientan a la restitución de las condiciones y características urbanas sobre las cuales creció y construyó el desarrollo de Barranquilla. Los elementos prospectivos apuntan a la necesidad de reinsertar actividades financieras y de negocios, así como de vivienda, reorganizar el sistema de transporte, recuperar e incrementar los espacios verdes, recuperar las plazas y la estatuaria del Distrito, mejorar las condiciones del espacio público (señalización, ornamentación urbana, valores paisajísticos urbanos, y solución al problema de vendedores estacionarios, entre otros), resolver el problema de parqueos, conferir representatividad espacial e institucional a los Centros Administrativos Locales (Gobernación y Alcaldía), integrar paisajísticamente la edificación de la Aduana con estos entes administrativos y con el proyecto de renovación del barrio Barlovento, La Loma 1 y Barranquillita. Todas las actividades previstas en este escenario permitirían racionalizar aún más la disposición de los usos comerciales y de servicios de la ciudad, las cuales deben complementarse con corredores y núcleos comerciales más pequeños, estratégicamente localizados hacia el sur de la ciudad.

- PROTECCIÓN Y RESERVA ECOLÓGICA DE LA CIÉNAGA DE MALLORQUÍN.

Las expectativas de la comunidad respecto de este importante elemento de la geografía del Distrito van desde la recuperación ambiental integral hasta su uso potencial como recurso hídrico de subsistencia, turismo ecológico y actividades portuarias. La búsqueda de un razonable equilibrio entre todas estas aspiraciones constituye la base de la propuesta del POT, procurando el mantenimiento y sostenibilidad de las condiciones naturales de la misma. En esencia, la ribera oriental, que corresponde al Tajamar Occidental de Bocas de Ceniza, está insertada en el imaginario portuario de la ciudad, lo que puede posibilitarse en la medida en que sus potenciales usuarios asuman el compromiso permanente de mantener las condiciones naturales de la Ciénaga; cuyo cuerpo central representa un medio de subsistencia para los pobladores de La Playa y Las Flores tanto como un medio de explotación económica para los mismos y, finalmente, sus riberas (consideradas como zonas de protección) facilitan el establecimiento de actividades asociadas con el turismo ecológico, otra fuente potencial de actividad económica para los habitantes del sector.

- DESARROLLO URBANÍSTICO DEL OCCIDENTE DE BARRANQUILLA COMO NÚCLEO RESIDENCIAL Y MÚLTIPLE SOBRE EL CORREDOR DE LA CARRERA 38.

Las expectativas de crecimiento de la ciudad hacia la zona rural del Distrito están fundamentadas en los incrementos de población previstos para los años 2010 a 2020 y de los requerimientos que, en materia de equipamiento (construido y no construido), resulten necesarios para garantizar su bienestar. Sin embargo, su expansión debe concretarse a partir de los factores naturales del área y de la expansión de los servicios públicos domiciliarios, y sujetarse previamente a los tratamientos urbanísticos generales que permitan su organización espacial y el uso racional de la tierra. La condición de sostenibilidad requerida para el desarrollo urbano hacia el sector rural de la ciudad, debe constituirse a partir de tratamientos apropiados del medio natural,

actuando sobre éste de manera equilibrada, protegiendo aquellas áreas no intervenidas aún por el hombre y adoptando las protecciones necesarias sobre los cauces de los arroyos que la cruzan y de las zonas de riesgo. En consideración a lo anterior, no debe urbanizarse un porcentaje mayor al 40% de la zona rural del Distrito de Barranquilla, previéndose con ello el mantenimiento de amplias zonas de reserva y de vocación rural.

Actualmente, existen proyectos importantes de vivienda hacia el occidente de la ciudad, como son: el macroproyecto de vivienda a ejecutarse por parte del Distrito en sectores adyacentes al corregimiento de Juan Mina, proyectos previstos por inversionistas privados en los alrededores de la Circunvalar, entre las carreras 38 y la Cordialidad, y el denominado proyecto “Plataforma Urbana”, entre la carrera 38 y la Autopista Barranquilla – Cartagena. Todos ellos direccionan la vocación del sector hacia la localización de diferentes tipos de vivienda. De estos, corresponden a Vivienda de Interés Social (VIS) aquellos ubicados entre las carreras 38 y los límites con el municipio de Soledad; para los estratos 3 y 4, los correspondientes al sector comprendido entre la carrera 38 y el piedemonte de las pequeñas colinas ubicadas al sur de la Autopista al Mar.

Las expectativas territoriales así previstas demandan la definición de actividades complementarias de servicios, por lo que resulta indispensable prever un corredor múltiple sobre el eje de la carrera 38, vía que requerirá ser ampliada desde la Circunvalar a el corregimiento de Juan Mina.

- CONSERVACIÓN DEL CORREDOR INSTITUCIONAL Y DESARROLLOS RESIDENCIAL Y MÚLTIPLE DEL SECTOR NOR – OCCIDENTAL DE BARRANQUILLA.

La particular disposición de las construcciones y usos del sector institucional conformado sobre el eje de la carrera 51 B entre la Circunvalar y la Universidad del Atlántico (Nueva Sede) le confieren características urbanísticas diferentes a las del resto de la ciudad. Lotes de gran tamaño, retiros apropiados de las edificaciones con respecto a la vía y entre ellas, arborización, disposiciones

arquitectónicas abiertas de las construcciones, paisaje urbano integrado con mayores elementos de la naturaleza, bajos niveles de contaminación visual, usos comerciales aún limitados, son, entre otras, algunas de las más importantes. El POT, por lo tanto, sostendrá esta vocación y propenderá por la conservación estructural de los usos del suelo en este sector de la ciudad.

La vocación residencial del nor – occidente comprende los sectores sur y norte de la zona institucional de la carrera 51B; la primera de ellas separada por ésta y la Autopista al Mar, mientras la norte se ubicará entre la prolongación de la carrera 53 hasta la carretera al corregimiento de La Playa (adyacente al costado sur de la Ciénaga de Mallorquín) y entre la Circunvalar y la Urbanización Villa Campestre, lo que corresponderá a los estratos 4, 5 y 6 de la población de Barranquilla. Igualmente, comprenderá la estabilización del núcleo residencial de La Playa y de los asentamientos subnormales allí localizados.

- MEJORAMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LA ZONA SUR – ORIENTAL Y SUR – CENTRO DE BARRANQUILLA.

La primera, - “encerrada” literalmente entre la Zona Franca, el Distrito Central, la zona industrial de la calle 30 y la vía de acceso al puente que comunica con el Departamento del Magdalena -, representa para Barranquilla un sector de importancia para la localización de proyectos de vivienda de estratos 2 a 4, mediante acciones de redensificación (readecuación predial), lo que, complementado con servicios comerciales, educativos, recreativos, etc., permitiría conferirle características urbanas de mayor dinámica. Actualmente, las densidades de población y de vivienda son relativamente bajas, factor que facilita la introducción de una nueva dinámica inmobiliaria para los fines de redensificación propuestos en el POT. Sobre el corredor vial de la Calle 17 puede propiciarse la ubicación de industrial de bajo impacto urbanístico, considerando las facilidades de acceso desde y hacia el puente sobre el Río Magdalena y la cercanía al Puerto y Zona Franca de Barranquilla.

La segunda, comprendida entre el sur – occidente, el Distrito Central, el corredor industrial y de servicios de la calle 30 y la Circunvalar, requiere mejoramientos importantes en la malla vial, el espacio público (medio ambiente), zonas verdes y recreativas, culminación de los trabajos del Jardín Botánico, inducción de actividades comerciales y de servicios de escala zonal y acciones destinadas a incrementar los niveles de densidad poblacional y habitacional, así como los educativos y de salud .

- **CONSERVACIÓN DE LAS ZONAS COMERCIALES Y RESIDENCIALES DEL NORTE DE LA CIUDAD.**

Mantener los componentes y condiciones urbanas del sector más desarrollado de la ciudad es parte esencial del Plan de Ordenamiento Territorial. Las acciones urbanísticas se orientarán hacia la conservación integral de los usos del suelo, racionalizando los usos comerciales en los sectores residenciales, de tal forma que no se afecten inversiones importantes en las áreas comercial y de servicios. Así mismo, se mantendrá e incrementará el uso del espacio público como bien de uso colectivo esencial para la comunidad, con el fin de evitar los problemas ambientales, de saturación y de uso indiscriminado, ocurridos en el Distrito Central.

- **ZONA DE PROTECCIÓN RURAL.**

Aun cuando es manifiesta la debilidad productiva del sector rural del Distrito, el documento PLAN MAESTRO DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL, “ATLÁNTICO SIGLO XXI”, elaborado como resultado de una alianza estratégica establecida entre la Gobernación, El Distrito y el sector privado liderado por PROBARRANQUILLA, identifica, dentro de los activos* del

* Otros activos identificados en el documento son: Puerto Marítimo y Fluvial, Aeropuerto Internacional, Zona Franca, Sistema de troncales viales convenientemente conectadas a las redes regional y nacional, fuerza laboral amplia y bien preparada, instituciones como el SENA, Recursos Acuíferos, Mercado de aproximadamente 2.5 millones de personas. (RESUMEN EJECUTIVO, Pág. 1).

Departamento y Barranquilla, las condiciones climáticas para la agroindustria, circunstancia que debe ser aprovechada por el Distrito para potenciar actividades en este importante sector, articulándolas convenientemente con las áreas rurales de los municipios vecinos. Además de lo anterior, la zona presenta una importante disposición para la conservación y reserva de áreas naturales para el Distrito, destinadas a la recreación pasiva y activa, constituida, también, como un “corredor ecológico” que permita señalar un límite de expansión de la ciudad de Barranquilla y evite la conurbación con los núcleos urbanos periféricos establecidos en el modelo de ordenamiento metropolitano.

- El Proyecto de Ciudad en la Escala Metropolitana.

Factores como la integración territorial, producto de la expansión de las ciudades (conurbación), y de servicios y actividades económicas motivaron, durante la década anterior, la constitución del Área Metropolitana de Barranquilla como una estructura urbana de alcance regional hoy complementada con el municipio de Galapa, localizado hacia el sur – occidente del territorio metropolitano. El Plano No. 6 muestra la estructura de usos del suelo del territorial metropolitano considerado a partir de la propuesta del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla y de los Usos del Suelo establecidos por los Acuerdos Metropolitanos para Malambo y Puerto Colombia y Acuerdos Municipales de Soledad en esta misma materia.

De acuerdo con los planteamientos formulados para el modelo territorial del Distrito consignados en la Visión Prospectiva, el área urbana de Barranquilla mantendrá su estructura compacta como núcleo especializado industrial, de transporte y actividades portuarias y servicios metropolitanos, regionales e internacionales. En la escala metropolitana, este modelo es articulado territorialmente a la consolidación de un corredor periférico urbano (periurabano) conformado por las cabeceras municipales de Malambo, Galapa, los nuevos proyectos residenciales previstos en el mismo y Puerto Colombia. mediante una estructura ecológica de protección (con actividades relacionadas

con recreación, turismo y cultura) dispuesta para evitar futuros procesos de conurbación que lesionen importantes porciones del territorio y que además, permita proteger el sistema hidrográfico allí ubicado.

Plano No. 6. Usos del Suelo en la Escala Metropolitana.

En este modelo, el área urbana de Barranquilla, como núcleo urbano mayor, se integra con los restantes municipios utilizando para ello los ejes o corredores viales radiales, que deben aprovecharse para la satisfacción no solo de las necesidades de escala “metropolitana” sino para la inducción del desarrollo de cada localidad mediante la especialización de sus ventajas comparativas.

Así mismo y de manera concertada, se establecen las provisiones sobre incrementos de población que precisan de la localización en otros municipios del Área, para los cuales esto debe constituir una oportunidad de incremento de sus comportamientos territoriales, económicos y, también, fiscales. Naturalmente que a través del Área Metropolitana se deberán establecer las compensaciones que tal determinación requiera para evitar sobresaltos administrativos y fiscales en los municipios receptores.

Por efectos de este particular comportamiento físico, social y económico, el Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla considera prioritario formalizar en la escala metropolitana los usos y actividades sobre los corredores viales hacia cada localidad del Área, en un marco de adecuada interacción funcional que determine equilibrios territoriales en el mediano y largo plazo, destinados a respetar condiciones ambientales y del ecosistema metropolitano. Las acciones urbanísticas, por lo tanto, comprenden lo siguiente:

- MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN, CONSERVACIÓN Y DESARROLLO DE LOS CORREDORES VIALES HACIA SOLEDAD - MALAMBO, GALAPA Y PUERTO COLOMBIA.

Esta acción de prospectiva territorial del Distrito corresponde a la escala metropolitana de Barranquilla (Plano No. 7), en tanto su desarrollo físico requiere articulaciones apropiadas con las actividades a determinar por los

restantes municipios, cuyo análisis (derivado de tendencias observadas y previsiones) permite que las actividades urbanas previstas por el crecimiento del núcleo urbano mayor generen efectos positivos sobre los restantes. En este orden de ideas, se detallan a continuación los aspectos inherentes a la prospectiva del

Plano No. 7. Corredores viales metropolitanos.

POT sobre cada corredor, los cuales corresponden a los establecidos sobre las calles 17, 30, 45 y 47, y las carreras 38, 46 y 51B:

- Calle 17.

Presenta un componente marcadamente residencial, con estratos 3, 2 y 1 localizados a lo largo del tramo correspondiente al Distrito de Barranquilla, así como algunas industrias e instituciones educativas esparcidas desigualmente en su territorio. En el municipio de Soledad se presentan algunas áreas de usos industriales y de servicios asociados al sector eléctrico, los que requieren ser conservados desde el punto de vista de los usos del suelo y servicios metropolitanos.

La inducción de mayores densidades en el sector sur – oriental de Barranquilla, como propuesta del POT, generará necesidades complementarias importantes para los nuevos habitantes tales como: comerciales, recreacionales, institucionales, educativas, etc., por lo que será necesario incrementar las actividades múltiples en todo el corredor de la calle 17, tanto en el tramo del Distrito como en el de Soledad.

El incremento de población en el sector hace prever un acelerado aumento en el desplazamiento hacia diferentes puntos de la ciudad, en particular hacia las zonas comerciales, industriales e institucionales, por lo que se requerirá un manejo de tráfico más controlado a lo largo del corredor, en especial al correspondiente a la vía al puente sobre el Río Magdalena. En este sentido, es recomendable establecer su ampliación futura en el tramo comprendido entre esta intersección y el empalme con la calle 30. El corredor requiere, igualmente, mejoras en las condiciones físicas y ambientales del espacio público.

- Calle 30.

Constituye uno de los principales ejes viales de integración metropolitana de la ciudad, el cual se extiende hasta los núcleos urbanos de los municipios situados sobre la carretera oriental en el Departamento del Atlántico, dentro de los que se cuentan Sabanagrande, Santo Tomás, Palmar de Varela, Ponedera, entre otros, integrando un conjunto de centros urbanos sobre la ribera occidental del Río Magdalena con importantes potencialidades para la localización de proyectos de vivienda y de plantas industriales de gran tamaño. Debido al incremento del flujo de tráfico generado por el aumento de viajes de la población y el transporte de carga proveniente del interior del país, fue ampliada recientemente entre la salida del Aeropuerto Ernesto Cortizos (en los límites entre Soledad y Malambo), hasta el municipio de Sabanagrande, con especificaciones iguales a las de los tramos existentes en la ciudad de Barranquilla.

Presenta usos diferenciados a lo largo del corredor. En el tramo comprendido entre las carreras 38 a la 21, predominan usos comerciales y financieros de cobertura local y metropolitana en lotes medianos y pequeños, cuyas construcciones muestran signos de deterioro y afectaciones del espacio público por la intensidad de usos en actividades de parqueo y exhibición de productos, confiriéndole un ambiente de desorden urbanístico generalizado; el sector carece, también, de áreas verdes, andenes apropiados, arborización y señalización. Presenta usos institucionales asociados con actividades religiosas y educativas cuyas construcciones constituyen parte importante del patrimonio arquitectónico de la ciudad (Iglesia y Colegio Salesiano de San Roque). En materia de tráfico vehicular, las condiciones son críticas, por el desorden ocasionado por los buses de transporte público distrital e intermunicipal y los numerosos camiones que utilizan la vía como parqueadero. No existen condiciones mínimas de protección para el peatón.

A partir de la carrera 21 hasta la vía de acceso a la autopista en el Aeropuerto, en inmediaciones del municipio de Soledad, predominan usos industriales de pequeña y mediana escala, comercio, bodegas, servicios financieros y para el transporte de carga, instalaciones para servicios públicos, parques industriales y servicios aeroportuarios, en lotes de mediano y gran tamaño, con coberturas distrital, metropolitana y regional. Tanto el espacio público como el estado de las construcciones presentan diferencias importantes con relación al tramo antes analizado, pues comprenden edificaciones más recientes, con retiros mayores respecto de la vía. Sin embargo, la intensidad del tráfico⁹, su inadecuado manejo y el escaso mantenimiento vial, le confieren características desordenadas espacial, urbanística y ambientalmente.

Finalmente, el tramo comprendido entre la salida del Aeropuerto y Sabanagrande, presenta usos institucionales, industriales y residenciales, en donde los dos primeros muestran escalas de nivel metropolitano, regional y nacional (instituciones militares, parques industriales, transporte, etc.), mientras el tercero está constituido por núcleos habitacionales de estratos 3, 2 y 1.

Una visión prospectiva del corredor en el marco del POT marca importantes potencialidades comerciales, institucionales e industriales que demandan acciones de rehabilitación integral (sin cambio de uso), del tramo correspondiente a las carreras 38 a 21 y conservación con mejoramiento espacial en los dos restantes. Para todo el eje del corredor es esencial la racionalización del sistema de transporte y el manejo adecuado del espacio público desde los puntos de vista físico y ambiental.

- Calle 45

Luego de la Calle 30, constituye otro de los ejes viales importantes del territorio metropolitano. Partiendo de la carrera 54 con la Vía 40 en Barranquilla,

⁹ El Estudio Integral de Transporte Urbano para la Región Metropolitana de Barranquilla señala, para esta vía, volúmenes de tráfico comprendidos entre 6.800 a 20.900 vehículos/día en un promedio contabilizado de 13 horas. Informe Final. Municipio de Barranquilla, 1985. Tabla 5-1-1. Pág. 83.

atraviesa la ciudad en sentido norte – sur, hasta empalmar, en el Municipio de Malambo, con la transversal de Caracolí (conocida también como “Sexta Entrada”), tramo éste que une las carreteras de la Cordialidad con la Oriental. El alto número de barrios y los servicios metropolitanos ubicados en su área de influencia (Terminal de Transporte y Central de Abastos), su sentido de continuidad territorial, especificaciones y sección (dos carriles con separador central), dan lugar a flujos vehiculares de igual magnitud a los del Corredor de la 30, aun cuando en materia de composición de tráfico comprende sólo transporte público urbano, intermunicipal e interdepartamental (este último en el tramo correspondiente a la Circunvalar y la intersección con la transversal de Caracolí) y vehículos particulares.

Los usos predominantes son los comerciales y residenciales en Barranquilla, contando con núcleos aislados de carácter educativo formal y no formal y deportivo; mientras el sector correspondiente al Municipio de Soledad presenta, además de los residenciales, usos asociados con comercio, transporte, nuevas sedes industriales y abastos de escala metropolitana y regional.

Vocaciones de usos tan definidas en la parte correspondiente a Barranquilla, con estructuras comerciales y residenciales consolidadas, conducen a definirle un carácter de conservación urbanística; sin embargo, es preciso fortalecer el núcleo comercial constituido a partir del Centro Comercial Metrocentro como alternativo al central y con cobertura sobre los barrios del sur de la ciudad. Hacia Soledad, de continuarse con el uso múltiple comercial del sur en la escala metropolitana, puede generarse, tal como lo recomienda el Estudio del Plan Integral de Transporte Metropolitano, un sub-centro comercial que tome como punto de partida la Terminal de Transportes y la Central de Abastos. Esta acción se enmarca en nuevos desarrollos urbanísticos.

- Calle 47.

Partiendo de la intersección de la calle 45 con carrera 22, se extiende por el centro de la zona sur – occidental de Barranquilla hasta empalmar con la

Circunvalar, donde continúa hacia Galapa, Sabanalarga y el Departamento de Bolívar, en dirección a Cartagena, es reconocida bajo el nombre de carretera de La Cordialidad.

A lo largo de la vía predominan los usos comerciales de escala local en el tramo comprendido entre las carreras 22 y 8, alternado con usos residenciales e institucionales; a partir de esta última carrera, los usos residenciales constituyen el mayor componente, extendiéndose hasta la Circunvalar. En este último tramo se observa actividad comercial local en el sector denominado San Martín de Loba y sectores adyacentes, constituyéndose en un núcleo ya reconocido como tal por la comunidad del sur - occidente.

A partir de la intersección con la Circunvalar y en dirección al Municipio de Galapa, se ha iniciado un importante proyecto de Parque Industrial (Metroparque) de escala regional, que sumado a otros de menor escala e instalaciones industriales y de bodegaje, vienen propiciando una vocación industrial de bajo impacto urbanístico que requiere conservarse e incentivarse. Al respecto, el corredor vial de la Cordialidad, en el tramo correspondiente entre el límite del Distrito de Barranquilla y la cabecera urbana del Municipio de Galapa, puede atender parte de las necesidades de localización industrial demandada por el Área Metropolitana, especialmente para aquella que no genera fuertes impactos urbanísticos ni alta contaminación. Conforme a los niveles de equipamiento establecidos en la Tabla No. 5 del documento de Antecedentes y Diagnóstico, el Distrito de Barranquilla requiere, para la atención de las actividades industriales, 1.510 hectáreas al año 2010, parte de las cuales pueden localizarse en una franja territorial sobre el eje vial de la Cordialidad (Ver Plano No. 5 de Organización Territorial de Escala Metropolitana), en el Municipio de Galapa, generando nuevos desarrollo en éste y, por lo tanto, crecimiento económico .

- Carrera 38 (Vía a Juan Mina).

Denominada anteriormente “Carretera del Algodón” comprende una calzada de 6 metros a través de la cual la ciudad se comunica con el corregimiento de Juan Mina, la zona rural del Distrito y los municipios de Tubará, Juan de Acosta y Piojó.

Los Usos del Suelo comprenden actividades urbanas, suburbanas y rurales, estas últimas en escalas muy reducidas. Las actividades urbanas corresponden a los barrios Los Olivos II y La Pradera (de estratos 1, 2 y 3) y nichos comerciales específicos, aproximadamente en los dos primeros kilómetros a partir de la intersección con la Circunvalar. Luego se aprecian usos industriales, asociados con el sector de la construcción, cuya principal característica es la dispersión en el tramo comprendido entre el barrio La Pradera y el corregimiento de Juan Mina, único núcleo urbano localizado sobre el corredor.

Las expectativas de localización de proyectos residenciales (especialmente de estratos 1, 2 y 3) le confieren particular importancia para los programas de Vivienda de Interés Social del Distrito de Barranquilla. En efecto, varios proyectos de vivienda de estas características son promovidos por el Distrito a través de FONVISOCIAL y empresarios privados. Dentro de los primeros, es preciso señalar el macroproyecto residencial de Juan Mina, que aun cuando se localiza en jurisdicción del municipio de Galapa generará efectos importantes sobre el corredor, por estar constituido, en el corto plazo, como el único acceso a la zona del proyecto.

Considerando el tope de 35.000 unidades de vivienda¹⁰ a construirse en la zona durante el desarrollo del proyecto, más las previstas a construir por inversionistas privados, es fácil precisar el impacto vehicular sobre el corredor, ocasionando necesidades de ampliación de la vía entre la circunvalar y Juan Mina con especificaciones iguales o mayores a las existentes para la carrera 38, además, será necesario y absolutamente prioritario, resolver los problemas de la intersección con la Circunvalar mediante un cruce a desnivel. Adicionalmente,

¹⁰ Considerando un promedio de 5 hab/viv. se espera un volumen de población, una vez concluido el proyecto, de 182.000 personas, las cuales constituyen un factor de generación de viajes (origen – destino) de importancia para la estructura vial del sector, especialmente en la escala metropolitana.

dada la magnitud del proyecto, resulta recomendable estudiar la construcción del tramo de la segunda circunvalar entre las carreteras de La Cordialidad y la Carrera 51B, con lo cual se generan posibilidades alternativas de transporte a la carrera 38, estableciéndose un anillo de circulación hacia todo el Área Metropolitana desde la zona del proyecto.

Otro aspecto de importancia para el corredor, desde el punto de vista prospectivo, está constituido por la necesidad de satisfacer actividades complementarias para el sector, en los campos institucional, de servicios y recreacionales. En virtud de ello, la propuesta del POT radica en conferirle usos asociados con actividades múltiples e institucionales (equipamiento en general).

Los desarrollos futuros del corredor, así como del sector en general, deben estar precedidos de estudios detallados acerca del sistema de drenaje correspondiente a la vertiente occidental y de los diseños del sistema de evacuación de aguas lluvias. Asimismo, deben considerarse parámetros especiales para los procesos constructivos de las edificaciones, en virtud de las características arcillosas de los suelos, que eviten, en el futuro, problemas de deslizamientos. Finalmente, se requiere preservar determinadas áreas verdes, con el fin de mantener las condiciones del paisaje del sector, lo que permite dotarlo de suficientes espacios abiertos, naturales y recreativos.

- Autopista Cartagena – Barranquilla y Carrera 51B.

Su proximidad dentro del territorio del Distrito de Barranquilla genera un comportamiento espacial compacto, aun cuando las funciones que cumplen sean diferentes. La primera constituye una autopista que partiendo de la calle 96 con carrera 46, comunica a la ciudad con la zona turística del Departamento y la ciudad de Cartagena. Sus características físicas y funcionales establecidas por el Acuerdo No. 2 de 1984 deben ser objeto de conservación con el fin de preservar las especificaciones allí expresadas, consistentes en: dotación de paralelas, vías paralelas de acceso reductoras de velocidad y definición de retiros apropiados de acuerdo con la naturaleza de Autopista. Las especificaciones allí establecidas

tienen que ser asumidas por la Oficina del Área Metropolitana, para efectos de establecer el carácter obligatorio para los restantes municipios. Actualmente presenta características de usos múltiples pero con predominio de actividades institucionales, tales como cementerios, recreativos y educativos (colegios y universidades).

Por el contrario, la carrera 51B presenta características más locales, constituida como núcleo institucional de la ciudad dada la localización de múltiples Universidades, Colegios e Instituciones recreativas y culturales así como residenciales de estratos medios y altos. En general, las acciones urbanísticas del corredor comprenden, básicamente, conservación de las estructuras y desarrollo de nuevos núcleos residenciales.

La ubicación de un importante número de universidades en este corredor potencia la localización de parques tecnológicos en los cuales logren instalarse industrias de alta tecnología que compartan con estas instituciones investigaciones destinadas a incrementar la capacidad tecnológica de la región y el país.

- Carretera a Sabanilla.

Partiendo de la intersección con la Vía 40 y la Circunvalar se bordea, por el costado sur, a la Ciénaga de Mallorquín, lo que la convierte en factor fundamental para la protección de la misma, luego cruza el corregimiento de La Playa y continúa hacia el Municipio de Puerto Colombia. Su desarrollo vial permite integrar, paisajísticamente, la zona de la Ciénaga de Mallorquín y el Mar Caribe, a desarrollos residenciales y recreativo - ecológicos en el Municipio de Puerto Colombia para estratos altos. En lo que respecta al tramo del Distrito de Barranquilla, su interconexión con el proyecto del segundo anillo circunvalar permitiría canalizar el tráfico hacia las instalaciones del superpuerto en Bocas de Ceniza.

Las acciones en su entorno estarán caracterizadas por la protección de recursos naturales, límite de los desarrollos residenciales de densidades altas y medias en el sector nor – occidental de Barranquilla, desarrollos de áreas recreativas asociadas a las condiciones paisajísticas y naturales y desarrollos residenciales de baja densidad en el Municipio de Puerto Colombia, estas últimas consideradas en la escala metropolitana.

De otra parte, áreas verdes, parques y zonas de protección del medio ambiente para los nuevos desarrollos urbanos hacia el occidente del Distrito de Barranquilla serán considerados en la escala metropolitana, incluyendo en ellas aspectos como: áreas de reserva y protección sobre los principales cauces de arroyos, áreas verdes sobre zonas de servidumbre (torres y líneas de alta tensión), parques de escala metropolitana para los nuevos desarrollos residenciales y de la población actual del Distrito y reserva de zonas naturales vírgenes como las localizadas entre las coordenadas: $X = 1.701.000 - 1.703.000$ y $Y = 913.000 - 915.000$.

Los estudios viales adelantados por el Área Metropolitana en relación con la construcción de una segunda circunvalar que conecte los municipios de Malambo, Soledad, Galapa y Puerto Colombia, cuyo trazado, en lo que respecta al Distrito de Barranquilla, cruzará a la altura del corregimiento de Juan Mina, requieren de la elaboración técnica indispensable para efectos de definir, en el mediano y largo plazo, su factibilidad. Para el Distrito, considerando las características del macroproyecto residencial del sector de Juan Mina y los previstos en los procesos de expansión urbana, resulta indispensable considerar la construcción del tramo de esta segunda circunvalar entre la Autopista a Puerto Colombia y la Cordialidad, para generar un “anillo circunvalar del occidente” que evite sobresaturación de la carrera 38 hacia el centro de Barranquilla y los diferentes sitios de empleo y recreación.

En lo que a servicios públicos se refiere, recae en esta escala metropolitana la definición de sitios para la disposición y tratamiento de residuos sólidos, tóxicos y peligrosos, los cuales estarán por fuera del perímetro urbano de Barranquilla

una vez se agote el sitio actualmente disponible para este aspecto de carácter sanitario y ambiental.

Finalmente, es preciso considerar el eje vial correspondiente al Puente sobre el Río Magdalena, por la existencia de un núcleo residencial de estrato bajo localizado a su entrada en la margen izquierda, en jurisdicción del Departamento del Magdalena, denominado barrio Palermo, cuyas relaciones funcionales se dan únicamente con Barranquilla. Al respecto, el estudio y consideración del proyecto de Ley de Ordenamiento Territorial para el país, podría facilitar, en el futuro, una mayor y mejor intervención del Distrito en este sector, propiciando un desarrollo planificado de la orilla oriental del río destinado a iniciar un proceso racional de integración urbanística con la estructura existente en la ribera occidental.

- El Proyecto de Ciudad en la Escala Regional.

El proyecto de constitución del corredor urbano del norte de Colombia, conformado por los centros urbanos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta y el conjunto de municipios adyacentes a cada uno, representa una oportunidad de fortalecimiento de la capacidad de prestación de servicios hacia diferentes sectores de la economía regional, nacional e internacional. Además, las características de centralidad de servicios asumidas en conjunto propiciarían la constitución de una metrópoli regional con efectos no solo sobre la Costa Atlántica y el país sino en la cuenca del Caribe, con posibilidades de competir con otras importantes ciudades ubicadas en esta misma.

En esta perspectiva, la centralidad del Distrito es evidente, dada la equidistancia con las otras dos ciudades, cuya integración, en el mediano o largo plazo, requiere de un sistema de transporte multipropósito (carga y pasajeros), preferiblemente férreo. Para tal efecto, es necesario extender un tramo del Tren del Atlántico hacia Barranquilla, considerando la construcción de una variante que tome como punto de partida una bifurcación localizada entre Fundación y Aracataca o desde la ciudad de Ciénaga, articulándola a un tramo paralelo a la segunda Circunvalar (vía de carácter metropolitano) hasta empalmar con las instalaciones del nuevo superpuerto, y en algún punto de este recorrido, establecer un ramal que se extendería hacia la ciudad de Cartagena. Así mismo, se requiere la formalización de un proceso de ordenamiento de toda la franja costera entre las ciudades de Santa Marta y Cartagena, destinado a precisar

acciones integrales sobre el territorio y la identificación aquellos que generen mayor potencialidad económica.

Por otro lado, la adecuada infraestructura aeroportuaria de la ciudad de Barranquilla permitiría su utilización como puerto de llegada de carácter turístico con destino a Santa Marta, la Sierra Nevada y Cartagena, siempre y cuando se propicie un estímulo nacional a la actividad turística, sector en el que la Costa Atlántica presenta un significativo potencial. Incrementar la capacidad de servicio del aeropuerto hacia estos importantes núcleos turísticos complementada con la red férrea regional, apoyaría la constitución de la red de ciudades de la Costa Atlántica como corredor urbano del norte del país, acción que implicaría un esfuerzo conjunto de planeación territorial urbana de escala regional, mediante la formulación de un proyecto que involucre a los diferentes