

Uninorte analiza la propuesta de POT para Barranquilla



Luego de un análisis que realizaron cerca de 30 expertos por más de dos meses, la Universidad del Norte se pronuncia sobre la propuesta de Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla 2012 – 2032. Conozca en esta edición especial del Informativo Un Norte los aspectos positivos del documento, los que se deben mejorar y los que de manera imprescindible se deben reorientar.

Apuntarle a un desarrollo urbano sostenible

Cualquier modelo de ordenamiento territorial debe poner en primer lugar la dimensión ambiental por encima de cualquier otra; y aunque la propuesta de POT visiona una ciudad verde es necesario reforzar la institucionalidad ambiental y planes que puedan medir el impacto sobre un modelo sostenible.

PÁGINAS 6 Y 7

Barranquilla: ciudad comercial y de servicios

Si bien la ciudad se distingue como plaza portuaria, su vocación es comercial y de servicios: el 83% del empleo se genera en estos sectores. Los principales retos para el eje competitividad son: fortalecer los corredores viales, infraestructura para la prestación de servicios y fomentar un ambiente de bienestar y sostenibilidad.

PÁGINA 10

Disminuir la brecha social, una prioridad

El POT deberá encontrar soluciones que reduzcan la pobreza, permitan la equidad y el desarrollo integral para los barranquilleros. En esta línea, se debe formular un proyecto de vivienda más ambicioso que a 20 años satisfaga las necesidades de acceso y disposición de vivienda para la población.

PÁGINAS 14 Y 15



Rector: Jesús Ferro Bayona – **Directora de Comunicaciones y Relaciones Públicas:** María del Pilar Palacio – **Editor:** Jesús Anturi – **Fotografía:** Centro de Producción Audiovisual Uninorte, Dirección de Comunicaciones y Relaciones Públicas Uninorte **Diseño e impresión:** Casa Editorial EL TIEMPO – **Distribución:** Bogotá, Cali, Bucaramanga, Medellín, Valledupar, Sincelejo, Cartagena y Santa Marta con El Tiempo; Barranquilla con El Heraldo – Esta es una publicación de la Universidad del Norte, KM 5 Vía Puerto Colombia, Barranquilla. Teléfono: (5) 3509228. Las opiniones expresadas en el Informativo Un Norte son responsabilidad exclusiva de los autores y no comprometen la posición de la Universidad. Envíenos sus comentarios a anturij@uninorte.edu.co

Nuestro análisis del POT de Barranquilla

¿Cuál es el modelo de ciudad que debemos definir para Barranquilla? La búsqueda tiene que ser colectiva. Desde la universidad ayudamos a realizarla, basados en la investigación, la razón, la objetividad y el equilibrio que nos permiten reunir indicios en un mapa urbano que necesita transformaciones de fondo.



Las universidades tenemos el deber de hacer aportes a la agenda pública de ciudad y de país, en especial los que subrayen los asuntos que más despiertan interés en la ciudadanía. Porque el universo de conocimientos que es la universidad la compromete con la comunidad, a través del diseño y prospectiva de futuros posibles y deseables, y de la discusión de estos escenarios de continua construcción social.

Por ello el discurso de la academia estudia de manera permanente la ciudad, la piensa y la imagina desde lo académico, pero con un ingrediente insoslayable: la construcción de lo público.

Desde esa perspectiva, la Universidad del Norte se propuso analizar y, como resultado de ello, realizar aportes pertinentes que dinamicen la construcción colectiva del Plan de Ordenamiento Territorial 2012 – 2032 de Barranquilla, con la certeza de que, desde la autonomía universitaria, podemos hacer análisis y recomendaciones con base en argumentos, en el marco sano de los acuerdos y disensos.

Al respecto, resaltamos la iniciativa que tomara hace unos meses la administración distrital invitan-

do a las universidades de la ciudad a realizar sus aportaciones en busca de lograr una propuesta de POT que fuera integradora, participativa y justa para el futuro a 20 años de Barranquilla. Ello no sólo demuestra el cumplimiento a lo exigido por la Ley, que expresa la necesidad de socializar la propuesta de POT con la comunidad, incluyendo a la academia, sino que manifiesta el compromiso del Distrito por forjar una construcción colectiva de futuro de ciudad.

La universidad se pronuncia desde lo que es el cúmulo de conocimientos, el universo de disciplinas, el saber. El análisis de la propuesta de POT deja una visión interdisciplinar en la que participaron cerca de 30 profesores e investigadores de distintas áreas académicas, quienes trabajaron por dos meses y medio en el análisis del documento y toda la información dispuesta por la administración distrital para ello. El resultado es un informe de unas 130 páginas que plantea los aspectos positivos de la propuesta de POT, así como los que se deben mejorar o culminar, y aquellos que consideramos de manera imprescindible reorientar.

Sin embargo, dada la extensión del estudio mencionado, esta edición especial de nuestro Informativo Un Norte, principal medio de comunicación masiva del quehacer académico, investigativo y de la proyección social de la Institución, presenta los principales hallazgos del análisis a la propuesta de POT, y remite a los lectores al estudio completo que se encuentra en nuestra página web, con el ánimo de que los ciudadanos nos apropiemos de los temas que nos competen a todos y participemos activamente en la construcción de lo público para validar y fortalecer la participación ciudadana de manera ponderada.

¿Cuál es el modelo de ciudad que debemos definir para Barranquilla? La búsqueda tiene que ser colectiva. Desde la universidad ayudamos a realizarla, basados en la investigación, la razón, la objetividad y el equilibrio que nos permiten reunir indicios en un mapa urbano que necesita transformaciones de fondo. Esperamos que el análisis que hoy presentamos de la propuesta de POT para Barranquilla muestre una universidad concedora de la ciudad en la que se encuentra, y comprometida con su porvenir.

»» Consulte el informe completo del análisis de la propuesta del POT y otros documentos complementarios en: www.uninorte.edu.co/web/grupo-prensa/pot ««

Un equipo de trabajo interdisciplinario para la revisión del POT

Ciudad-región: Líder: Ángel Tuirán (Derecho y Ciencia Política). Miembros: Carlos J. Velásquez (Derecho y Ciencia Política), Luis Guardela (Derecho y Ciencia Política), Rafael Tovar (Arquitectura y Urbanismo).

Ciudad competitiva: Líder: Octavio Ibarra (Escuela de Negocios). Integrantes: Jahir Lombana (Escuela de Negocios), Rafael Tovar (Arquitectura y Urbanismo), Johanna Ibrahim (Arquitectura y urbanismo).

Ciudad equitativa e incluyente: Líder: Jairo Parada (Economía). Integrantes: Fabián Amaya (Arquitectura y Urbanismo); Manuel Moreno (Arquitectura y Urbanismo).

Ciudad río: Líder: Manuel Alvarado (Ingenierías). Integrantes: Humberto Ávila (Ingenierías).

Ciudad verde y ambientalmente sostenible: Líder: Carlos Velásquez (Derecho y Ciencia Política) Integrantes: Luis Guardela (Catedrático Derecho y Ciencia Política), Antonio Olmos (Arquitectura y Urbanismo). Humberto Ávila (Ingenierías)

Ciudad con memoria: Líder: Manuel Moreno (Arquitectura y urbanismo). Integrantes: Rossana Llanos (Arquitectura y Urbanismo).

Ciudad segura y bien administrada: Líder: Silvia Gloria (Derecho y Ciencia Política). Integrantes: Jairo Parada (Economía), Rocío Mendoza (Derecho y Ciencia Política).

Ciudad en movimiento: Líder: Fabián Amaya (Arquitectura y Urbanismo). Integrantes: Víctor Cantillo (Ingenierías), Manuel Moreno (Arquitectura y Urbanismo).

Estudiantes vinculados al estudio: Ciudad-Río: Paula Andrea Sierra - Ciudad Competitiva: María Alejandra Cotes - Ciudad-Río: Guillermo Acuña - Ciudad Verde y Sostenible: Melissa Alexandra Monroy - Ciudad Equitativa e Incluyente: Johana Torres Chaín - Ciudad con memoria: Evelyn Castellón De La Hoz y Alessandra Patricia Meza Núñez - Ciudad en movimiento: Mirian Vélez Cheu - Ciudad Segura y bien administrada: Ana María González.

Otros expertos de Uninorte consultados: Jorge Villalón (Historia y Ciencias Sociales), Guillermo Márquez (Mercadeo y Negocios Internacionales), Zandra Vásquez (Centro Cultural Cayena), Hernando Baquero (Ciencias de la Salud), Ricardo Núñez (Consultorio Jurídico).



REVISIÓN ACADÉMICA DEL POT

Una nueva propuesta para Barranquilla

A pesar de que Barranquilla piensa su ordenamiento territorial desde 1997, su ejecución se ha visto afectada por demandas y conflictos políticos. El anterior POT se aprobó en el año 2000 y según información disponible, sólo se ejecutó cerca del 2% de lo proyectado.

Con el propósito de contribuir a la discusión, revisión y aportaciones para la construcción ciudadana de la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla 2012-2032, y desde una perspectiva eminentemente académica y técnica, cerca de 30 profesores e investigadores y 9 estudiantes de la Universidad del Norte conformaron un grupo interdisciplinar para analizar y discutir los documentos que hacen parte de la propuesta de POT. El grupo de trabajo, con experiencia en procesos similares de planeación estratégica y prospectiva, realizó jornadas de trabajo intensivas que permitieron desarrollar una visión holística e integral de cada eje del Plan, y cuyos resultados se plasmaron en un documento que se circunscribe a los asuntos que han sido considerados de importancia y sobre los cuales se presentan propuestas, recomendaciones y aspectos a mejorar.

Contexto y antecedentes del POT en Colombia

Mediante la expedición de la Constitución de 1991 el país estableció dos procesos para la planeación del desarrollo. El primero, planifica el desarrollo socio-económico y ambiental a través de los denominados Planes de Desarrollo, en los cuales se establecen los propósitos y objetivos de largo plazo, las metas y prioridades de la acción a mediano plazo, así como las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental que serán adoptadas por el Gobierno Nacional y las entidades territoriales.

Dichos planes deben ser expedidos cada cuatro años y ejecutados por los gobernantes de elección popular singular, so pena de verse enfrentados a la posibilidad de que la ciudadanía ejerza sus potestades mediante figuras como la revocatoria del mandato.

El segundo de los procesos es el del desarrollo físico-territorial y ambiental, establecido en el artículo 82 de la Constitución. Dicho mandato fue reglamentado mediante una Ley ordinaria, la 388 de julio de 1997, en la cual se señaló que el instrumento para lograr los cometidos constitucionales y legales es el Plan de Ordenamiento Territorial. El artículo 9 de esta ley define como “el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, pro-



gramas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo”.

Es común que muchos, incluso quienes tienen como deber legal su formulación, confundan los planes de desarrollo con los de ordenamiento territorial. Si bien ambos son instrumentos para la formulación y ejecución de la planeación del desarrollo, tienen finalidades y particularidades diferentes, pero también coincidencias, incluso de carácter legal. Sin duda, los Planes de Ordenamiento Territorial son la herramienta esencial para definir de manera estratégica, prospectiva y concertada, las condiciones de vida de las sociedades que, como la nuestra, son hoy predominantemente urbanas.

Crónica de un POT para Barranquilla

El proceso de planeación del desarrollo físico-territorial inició en el Distrito de Barranquilla años antes de la expedición de la Ley Orgánica del Plan (152/94) y la nueva Ley de reforma urbana (388/97). Sin embargo, el POT vigente se formuló en el año 2000 con vigencia a 20 años; de este,

según información disponible, se sabe que sólo se ha ejecutado algo más de un 2% por lo que hoy se justifica, aún sin haber transcurrido su vigencia de largo plazo, la adopción de una revisión con miras a obtener un instrumento mucho más ajustado a la realidad. La cronología del POT en adelante, se registra en los siguientes hechos principales:

1979: Se expide el Decreto-Ley 3104 que otorgó a las Juntas Metropolitanas la facultad de establecer las normas generales de zonificación, urbanización, construcción, extracción de materiales y funcionamiento de establecimientos comerciales y de servicio, dentro de las cuales los municipios del área han de dictar las reglamentaciones específicas.

1986: Se incorpora la disposición del Decreto-Ley 3104 al Código de Régimen Municipal (artículos 348 al 373).

1993: El Concejo de Barranquilla mediante Acuerdo No. 012, autorizó al Alcalde Bernardo Hoyos Montoya, expedir un Estatuto Urbanístico como parte del Plan de Desarrollo Distrital.

1994: El Congreso de la República promulgó la Ley

152 de 1994 (Ley Orgánica del Plan de Desarrollo), que estableció en el párrafo 2° de su artículo 41, que “para el caso de los municipios, además de los planes de desarrollo regulados por la presente Ley, contarán con un plan de ordenamiento que se regirá por las disposiciones especiales sobre la materia. El Gobierno Nacional y los departamentos brindarán las orientaciones y apoyo técnico para la elaboración de los planes de ordenamiento territorial”.

1997: El Alcalde de Barranquilla, Edgard George González, presentó al Concejo Distrital un Proyecto de Acuerdo para la expedición de un Plan de Ordenamiento Territorial, el cual surtió sus respectivos debates. Así las cosas, el primer Plan de Ordenamiento Territorial (aún sin reglamentación explícita), fue aprobado por el Concejo a través del Acuerdo 027 y publicado en la Gaceta Distrital No. 100 de 5 de septiembre de 1997. Posteriormente el Alcalde sancionó los decretos 2030 y 2111 por los cuales se adopta el Plan de Ordenamiento Físico Territorial del Distrito Territorial y Portua-

rio de Barranquilla, y se expide el Estatuto de usos del suelo y normas urbanísticas.

Durante el trámite de aprobación del Acuerdo 027, el Congreso expidió la Ley de Reforma Urbana (388 de 1997) regulando de manera detallada el contenido, formulación y demás asuntos relacionados con los Planes de Ordenamiento Territorial y, dentro de estos, la expedición de las normas urbanísticas.

2000: Luego de que la Sociedad de Arquitectos del Atlántico iniciara una acción de nulidad contra el Acuerdo 027, el Tribunal Administrativo del Atlántico falló de manera negativa en instancia mediante sentencia del 26 de julio. La decisión fue apaleada ante el Consejo de Estado y la decisión aún no ha sido proferida. Al tiempo, el Alcalde Bernardo Hoyos adelantó bajo la Ley 388 la formulación de otro Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito, desconociendo la validez del primero por considerar que se expidió sin fundamento legal. Sin embargo, la propuesta de POT no fue aprobada por el Concejo y el Alcalde la aprobó mediante Decreto 0154 del

mismo año, acto que fue demandado por el exalcalde Edgard George porque a su juicio era ilegal.

2013: la Sección Primera del Consejo de Estado expidió la Sentencia en la cual confirma el Auto proferido por el Tribunal Contencioso Administrativo del Atlántico el día 23 de marzo de 2001, en la que se admite la demanda contra el Decreto 0154 de 2000 y niega la solicitud de suspensión provisional de dicho acto. En la misma Sentencia, el Consejo de Estado señala que como el Decreto 0154 de 2000 fue expedido tres años después que el anterior, resulta necesario revisar qué componentes del Acuerdo 027 fueron modificados por el Decreto para luego determinar si su revisión era viable por estar sometidos a distintos términos.

Aún no hay un pronunciamiento de fondo de parte del Consejo de Estado sobre las demandas al Acuerdo 027 y al Decreto 0154. Entretanto, el Distrito de Barranquilla ha venido aplicando el Decreto 0154 con una vigencia inicial a 2020, y con revisiones intermedias de los componentes de corto y mediano plazo, pasados dos períodos constitucionales de Alcalde. Si bien la vigencia del POT del año 2000 se planteó a 20 años, el artículo 62 del Acuerdo 003 de 2007 la modificó, señalando que su componente de largo plazo iría hasta terminar la vigencia de tres períodos constitucionales de Alcalde. Este asunto no es muy claro, pues dicho artículo 62 dice modificar al artículo 39 del Decreto 0154 de 2000, sin embargo el artículo 39 versa sobre equipamiento básico para parques, y no sobre vigencias.

En el mes de junio de 2013 la Alcaldía Distrital presentó su nueva propuesta de POT, luego de que el año pasado se hubiere iniciado la socialización de una propuesta en las localidades y barrios, que no tuvo continuidad. Según información periodística, aquella no fue la propuesta definitiva del POT, sino un documento de trabajo para enriquecer la que este año ha sido dada a conocer. La propuesta de POT ha sido estructurada en torno a los ocho ejes que constituyen la visión de ciudad presentada por la Alcaldía, que valga decir, son los mismos ejes que ha planteado la Alcaldía en su Plan de Desarrollo actual.



BARRANQUILLA ARTICULADA

¿Visión de una ciudad articulada con la región y el mundo?

Fortalecer el concepto de región, desarrollar estrategias, determinar la conectividad con el Gran Caribe y definir cómo se van a lograr los objetivos, son los principales retos del eje ciudad - región.

Uno de los principales fundamentos de la propuesta del POT presentado por la administración distrital de Barranquilla es la nueva visión de ciudad región, que se basa en la importancia de ordenar el territorio teniendo en cuenta las relaciones con el contexto nacional, regional, local e, incluso, internacional. Sin duda, una estrategia interesante, y hasta necesaria en el contexto de hoy, pero que deja muchas dudas en su concepción dentro del POT, pues no queda del todo claro cómo se va a implementar.

En términos generales, se propone ordenar territorialmente el distrito, en el entendido de ciudad-región, desde tres contextos: Ciudad-región, la Región Caribe y el Gran Caribe, y el Contexto Internacional: El Gran Caribe, los cuales, cabe destacar, no son definidos de forma rigurosa.

De este modo surgen varios interrogantes: ¿se entenderá la ciudad-región como punto de encuentro de la región Caribe con el gran Caribe?; o ¿desde el punto de vista nacional, a partir de la relación del distrito de Barranquilla con los de Santa Marta y Cartagena?; o ¿en su relación con su ambiente más cercano: el área metropolitana?

En este mismo sentido, al revisar el componente general, se equipara el entendido de Área Metropolitana del Litoral Caribe con Ciudad Región. Hay que tener en cuenta que en principio estos no son términos equiparables. En la construcción de la ciudad región no debe olvidarse la comunicación e interrelación desde su territorio con los municipios del Atlántico, como su ambiente más cercano.

Por otro lado, en el componente urbano se señalan proyectos de sistemas viales y fluviales de carácter regional e interregional. Sin embargo, no es claro si se hace referencia al entendido de Ciudad-Región, es decir, el distrito de Barranquilla con su entorno más cercano, o la Región Caribe compuesta por los ocho departamentos de la Costa Atlántica colombiana.

Valor de inversión Eje Ciudad Región

Eje visión	Subtema	Proyecto	Valor de inversión
Ciudad Región	Movilidad	Navegabilidad del río Magdalena	\$ 1.098.000
		Puerto de Aguas Profundas	\$ 900.000
		Puente Pumarejo	\$ 560.000
		Circunvalar de la Prosperidad	\$ 315.000
		Aeropuerto	\$ 200.000
	Competitividad	Centro de Eventos y Exposiciones del Caribe	\$ 220.000
	Medio Ambiente	Plan de Gestión de Residuos Sólidos de AMB - Barranquilla se incluye	\$ 500
		Definición de área receptora de escombreras	\$ 20.000
	TOTAL INVERSIÓN EJE CIUDAD REGIÓN		

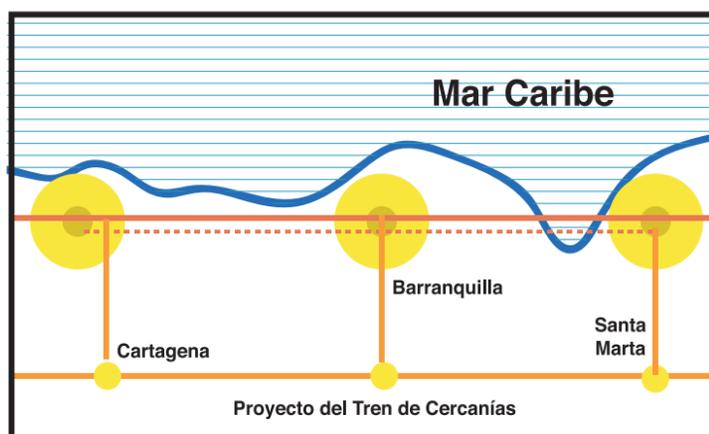
Elaboración: equipo revisión POT, con base en los documentos analizados.

Se consideran principalmente dos proyectos: el de integración vial de doble calzada y el tren de cercanías entre los Distritos de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta.

Recomendaciones a la propuesta de POT

A partir del análisis de estos componentes, se recomienda que en el proyecto de POT, primero, se fortalezca la definición del concepto de región, diferenciando del entendido de área metropolitana del litoral Caribe, y región Caribe; segundo, incluir dentro del contenido objetivos, estrategias, políticas, acciones, planes, que pretendan lograr la integración de Barranquilla con los municipios del Departamento; tercero, establecer desde la ordenación del territorio cómo se va a materializar la ciudad

Potencial corredor de los tres distritos costeros del caribe colombiano



Fuente: Panel Internacional sobre Integración Regional y Ordenamiento Territorial para la Región Caribe. UNCRD - INTA - Barranquilla - Agosto del 2010

región distrito de Barranquilla con las demás ciudades del Gran Caribe; y cuarto, definir de forma clara y concreta los objetivos de este eje, y cómo se van a lograr en el mediano y largo plazo.

Desde esta perspectiva, la ciudad-región debe actuar como un medio para la configuración de mejores niveles de desarrollo tanto económico como social en el territorio. En consecuencia, el distrito requiere no solo de un nuevo marco de gobernanza —inclusión por parte de las autoridades públicas, del mayor número de actores de la sociedad civil en los procesos de construcción de políticas públicas—, sino también de un ordenamiento de su territorio, coherente y capaz de ha-

cer sustentable el desarrollo en una superficie que se extiende más allá de sus fronteras ya establecidas.

Proyectos que definen el eje Ciudad-región

Con el objetivo de desarrollar el eje ciudad-región, en la propuesta de POT se contemplan dos estrategias. Por un lado, fomentar y hacer del Distrito de Barranquilla un centro urbano de alta primacía regional, que implica su consolidación a partir de la conformación del corredor urbano del sistema de ciudades del Caribe colombiano; y por otro lado, la configuración del corredor urbano del norte del país, junto a Cartagena y Santa Marta.

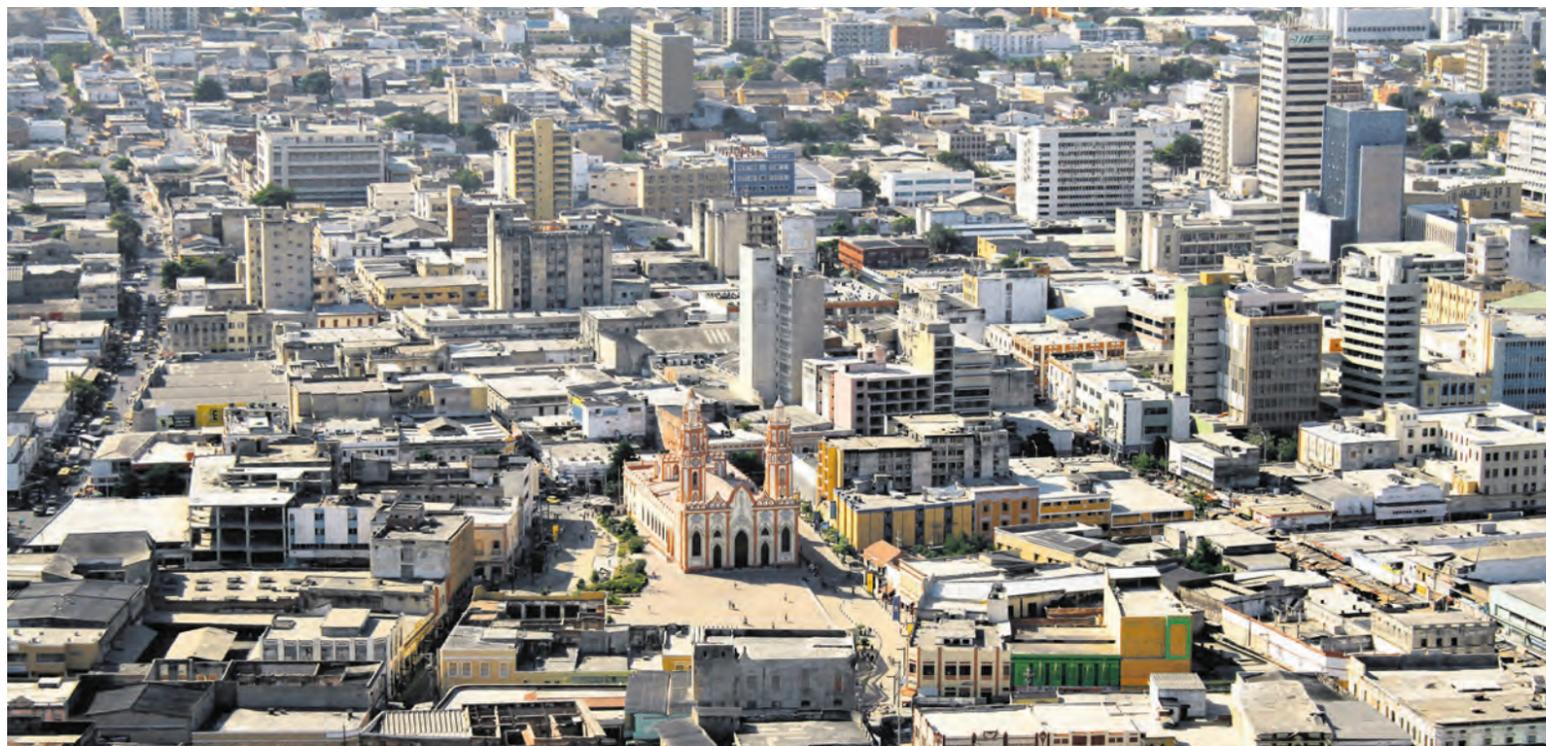
Para esto, se consideran principalmente dos proyectos: el de integración vial de

doble calzada, y el tren de cercanías entre los distritos de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta.

Así mismo, se incluyen de forma transversal, proyectos en materia de movilidad como el puerto de aguas profundas, de navegabilidad por el río Magdalena, puente Pumarejo, circunvalar de la prosperidad, aeropuerto. En materia de competitividad se relaciona un proyecto con este eje: el del Centro de Eventos y Convenciones del Caribe. Por último, en el aspecto ambiental se relacionan dos proyectos: el Plan de Gestión de Residuos Sólidos de AMB y la definición del área receptora de escombreras. Estos proyectos serían financiados en un alto porcentaje con recursos provenientes del nivel nacional de gobierno.

La visión de Barranquilla en teoría

El documento propuesto del POT plantea que la visión de Barranquilla a largo plazo es la de "una ciudad articulada en una visión de ciudad-región y ciudad-global, que jalone el potencial de desarrollo que tiene el corredor regional con proyectos conjuntos, promoción y apoyo a proyectos de integración". Asimismo, la concibe dentro de una visión de Ciudad-Región, vinculada integralmente al Caribe colombiano y a la economía global. El principal objetivo estructural de este eje es fortalecer la promoción y difusión de mecanismos de inversión para la implementación de proyectos dinamizadores que incluyan el mejoramiento de la infraestructura, la logística y el transporte; así como la promoción de alianzas productivas público-privadas, el fomento de la dimensión regional de la competitividad para la promoción de la productividad y el empleo, la formalización empresarial, la promoción de la ciencia, la tecnología y la innovación. Para hacerlo se identifican tres subtemas principales en el documento técnico soporte en su componente general, a partir de los cuales se estructura la propuesta de eje ciudad-región (Ciudad-región; la Región Caribe y el Gran Caribe; y Contexto Internacional: El Gran Caribe).



Vista panorámica del centro de Barranquilla y la iglesia y plaza de San Nicolás.

CIUDAD CON MEMORIA

Patrimonio arquitectónico: incertidumbres para su conservación

Para revitalizar el patrimonio, el POT deberá establecer reglas claras, mientras se adoptan y revisan los PEMP, se deben establecer normas transitorias, breves y concisas, que no den espacio a interpretaciones divergentes.

El eje “ciudad con memoria”, planteado en la propuesta de POT y contemplado como uno de los componentes de la visión del distrito de Barranquilla, tiene como objetivo lograr que la ciudad “respete y valore su patrimonio, que aplique una serie de acciones e intervenciones de tipo legal, normativo y de inversión pública, conducentes a revitalizar y rentabilizar el patrimonio arquitectónico de Barranquilla, convirtiéndolo en un efectivo dinamizador de la economía local”.

Las actuaciones por medio de las cuales se pretende lograr estos objetivos, se concentran casi exclusivamente en el manejo de las condicionantes que definen el entorno urbano y edificado de dos sectores de la ciudad que han sido declarados como bienes de interés cultural del ámbito nacional: el sector Centro Histórico y el sector de los barrios El Prado, Alto Prado, Bellavista y Concepción (Prado). Debido a estas declaraciones, estos sectores están en la obligación de adoptar “planes especiales de manejo y protección” (PEMP).

Actualmente sólo el sector Centro Histórico ha adoptado dicho plan. El PEMP del sector Prado aún no está elaborado y debe tenerse en cuenta que lo que ahí se establezca supondrá un proce-

Aunque en la propuesta de POT no se alcanza el detalle de las actuaciones concretas, sí se establecen directrices generales que permiten conocer las intenciones que tiene el Distrito para la administración de su patrimonio urbano y arquitectónico durante los próximos 20 años.

so de concertación similar al que ha sido establecido para la propuesta del POT.

La importancia de establecer normas claras para el manejo del patrimonio arquitectónico y urbano resulta evidente. Discusiones asociadas a las intervenciones en los predios considerados de valor patrimonial — caso del edificio de la Caja Agraria, por ejemplo — deberían evitarse mediante la adopción de instrumentos de regulación exentos de ambigüedades. Aunque en la propuesta de POT no se alcanza el detalle de las actuaciones concretas (están por consignarse en los PEMP), sí se establecen directrices generales que nos permiten conocer las intenciones que tiene el distrito de Barranquilla para la administración de su patrimonio urbano y arquitectónico durante los próximos veinte años.

Recordemos que la historia de las ciudades se vive en su transcurrir diario, la memoria arquitectónica define la ciudad misma y es obligación de todos procurar que los esfuerzos que exige la conservación patrimonial no se abandonen ante las presiones que el desarrollo urbano impone, por el contrario, de la armonización de intereses que a veces se suponen contrarios surgen las alianzas que nos permitirán contar con una ciudad con me-

moria, pero igualmente viva y dinámica.

Claridad con los PEMP

Supone un riesgo para el patrimonio que no esté definido un cronograma para la elaboración y adopción del PEMP para el sector Prado. El proyecto está incluido dentro de las acciones puntuales que se pretenden ejecutar con esta propuesta de POT, e inclusive tiene un presupuesto asignado. Sin embargo no se evidencia claridad sobre su desarrollo. De acuerdo con lo anterior, resulta pertinente establecer un cronograma para la elaboración del PEMP de ese sector. Es importante que este plan se adopte con la mayor brevedad posible, entendiendo que será sólo en ese caso cuando las actuaciones en este sector estarán plenamente reguladas.

Con relación a lo anterior, en la propuesta de POT no se establece con claridad el manejo del período de transición para el sector Prado durante el tiempo que transcurrirá mientras se adopta el nuevo PEMP. Es pertinente, por lo tanto, que en la propuesta se aclare cómo será el manejo de las licencias de intervención en el sector durante ese período.

De esta manera se sugiere incorporar en la propuesta de POT normas transitorias, breves y concisas, que

no dejen espacio para interpretaciones divergentes; de tal forma que el patrimonio tenga unas reglas claras para su manejo, sin verse expuesto temporalmente a incertidumbres.

Adicionalmente, tampoco están definidos el cronograma y el presupuesto para una propuesta de revisión del PEMP Centro Histórico. Este proyecto, además, no está incluido en el presupuesto para el eje ciudad con memoria, con lo cual puede concluirse que su viabilidad no es clara.

Conservación del patrimonio

A partir de la lectura de la propuesta de POT es posible advertir que la administración distrital ha comprendido que en muchas ocasiones los propietarios de inmuebles considerados de valor patrimonial deben asumir fuertes cargas financieras para cumplir con la obligación que significa el mantenimiento y conservación de dichos inmuebles.

De esta manera se discrimina una serie de medidas que pretenden aliviar las cargas y facilitar la conservación del patrimonio (derechos de edificabilidad, exención del impuesto predial, entre otras), iniciativa que merece ser apoyada y valorada. Sin embargo, no resulta sencillo comprender en qué

Contradicciones en la propuesta

Los documentos entregados por la administración distrital tienen algunas discrepancias entre sí, lo que genera incertidumbres e inseguridades. En asuntos tan críticos como la definición de las alturas permitidas para los sectores considerados bienes de interés cultural, esta situación no es admisible. Las discrepancias se deben conciliar para no generar confusiones, reiterando que las normas deben ser absolutamente claras para no permitir interpretaciones que no sean las adecuadas.





CIUDAD VERDE

Por un desarrollo urbano sostenible en Barranquilla

La propuesta de POT visiona una ciudad verde, pero se circunscribe a establecer una estructura ambiental. Es necesario reforzar la institucionalidad ambiental en la ciudad y desarrollar planes que puedan medir el impacto sobre su sostenibilidad.

Al menos desde un punto de vista teórico, tanto los instrumentos de la política pública de desarrollo urbano, como los normativos en Colombia señalan que el modelo de ordenamiento del territorio pone o debe poner, en primer y más importante lugar, la dimensión ambiental por encima de cualquier otra.

No obstante, en la inmensa mayoría de los municipios y distritos del país, la formulación de los Planes de Ordenamiento Territorial se ha centrado en la mera clasificación del suelo y en las actividades que sobre este se permiten, siempre a partir de una visión predominantemente económica.

No cabe duda que la realidad de la ciudad colombiana es, desde la esfera ambiental del desarrollo, insostenible, y que las soluciones que se presentan como integrales o transectoriales solo cubren, en el mejor de los casos, una pequeña parte de la compleja problemática ambiental urbana. Las transformaciones sobre la mentalidad de planificadores y decisores frente a un deseado modelo de desarrollo urbano sostenible, son aún lejanas en nuestro contexto.

En esa línea, y a pesar de ser muchos y complejos los problemas ambientales de Barranquilla, la visión alcanzada por la nueva propuesta de POT, es aún débil. Tanto en los documentos técnicos de soporte, como en el documento resumen y el Proyecto de Acuerdo, el objetivo general que establece una Barranquilla Verde y Sostenible son coincidentes: "Una ciudad verde ambientalmente sostenible y protegida frente al cambio climático, que valore su significativo patrimonio ambiental, la conservación de los recursos naturales y ecosistemas naturales que le permitan a la ciudad de Barranquilla garantizar su desarrollo sostenible y encontrarse en condiciones adecuadas para enfrentar los efectos del cambio climático; una ciudad que considere las consecuencias de las accio-



nes particulares sobre lo público, de manera que regule la conservación de las actuales áreas verdes e impulse la creación y mantenimiento de nuevas zonas, el desarrollo de las edificaciones sostenibles, una movilidad inteligente y un urbanismo sustentable mediante acciones lideradas por una institucionalidad responsable del manejo ambiental como factor determinante en el desarrollo de nuestra ciudad". No obstante, dicha visión se circunscribe a establecer una estructura ambiental para la ciudad y no un programa que desarrolle estrategias en pro de la sostenibilidad de Barranquilla.

Barranquilla verde

El artículo 57 del Proyecto de Acuerdo señala que la Estructura Ambiental de Barranquilla está compuesta por dos aspectos: el Sistema de elementos de la estructura ecológica principal que hace parte del suelo de protección y, el Sistema de elementos antrópicos. Ambos sistemas se dividen a su vez, en otros componentes y elementos (figura 1).



De acuerdo con los párrafos 3 y 4 del Artículo 19 del Proyecto de Acuerdo, la Ciénaga de Mallorquín, único acuífero natural (por formación) que le queda a la ciudad, ha sido dividida en tres zonas de las cuales solo una: la denominada como

Bosque Manglar, se entiende como parte del sistema de elementos de la estructura ecológica principal, y por ende, suelo de protección; las otras dos, denominadas: Tajamar Río Magdalena y Zona Frente al Mar, son consideradas como suelo de ex-

pansión urbana en las modalidades de zona de uso sostenible y Subzona para el desarrollo.

¿Cómo proteger un ecosistema estratégico solo clasificando una de tres partes como suelo de protección, y permitiendo en los otros,

Proyectos de la estructura ambiental

Para que Barranquilla logre ser verde, es indispensable determinar los proyectos que a corto, mediano y largo plazo desarrollará la propuesta de POT, más si se está presentando a 20 años. Además, se requiere declarar nuevas áreas protegidas y no limitar aún más las existentes. La propuesta de POT 2012 - 2032 incluye: obras de adecuación, proyección y uso recreativo pasivo de las Rondas y Zonas de Recuperación Ambiental de los Mangles de la Ciénaga de Mallorquín, frente sobre el Mar Caribe y la Ronda del Magdalena; Canalización y manejo de la cuenca urbana de Arroyos de la ladera occidental; Adecuación hidráulica y recuperación ambiental de los Arroyos Grande y León; Recuperación y mantenimiento de los elementos de la Estructura Ecológica Principal (humedales, Ciénaga de Mallorquín, Caños del río Magdalena); restablecimiento de las condiciones hidrológicas de la Cuenca Oriental.

tratamientos de desarrollo? El ecosistema de la Ciénaga

SIGUE EN LA PÁGINA 7

VIENE DE LA PÁGINA 6

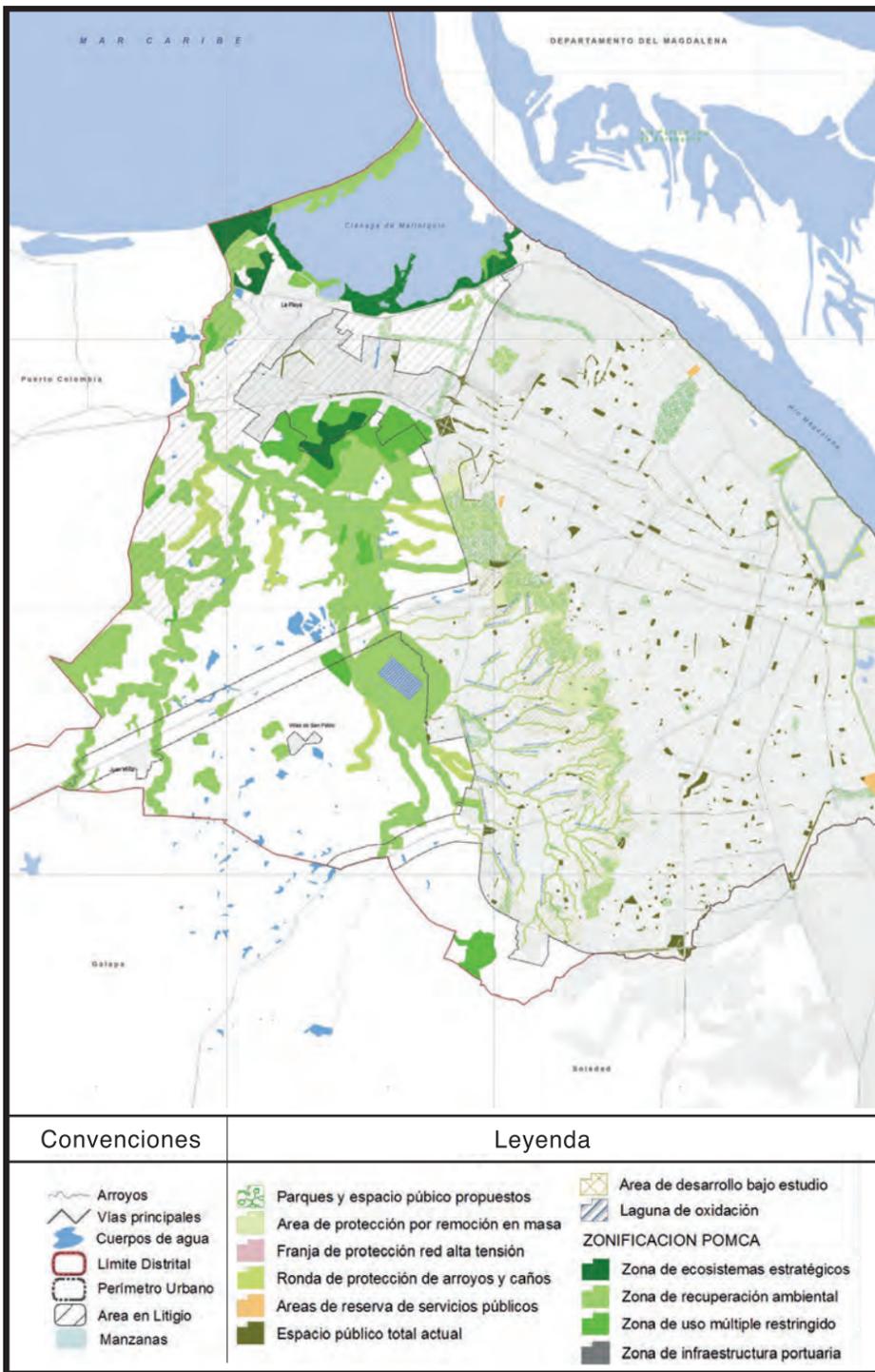
de Mallorquín es uno solo, por lo cual la zonificación expresada en la propuesta de POT va en detrimento de su protección y conservación.

Un segundo aspecto tiene que ver con lo establecido en el artículo 62 del Proyecto de Acuerdo, el cual señala que el Subsistema de Parques está integrado por los parques de escala metropolitana y parques de escala regional que constituyen la base de producción de carbono y oxígeno limpios de la ciudad, y añade que, los parques de escala urbana, zonal y local están regulados en el Componente Urbano como parte de la Estructura Funcional y de Servicios, en el Sistema de Espacio Público.

No se entiende esta distinción, teniendo en cuenta que la ciudad no tiene muchos parques con la connotación regional o metropolitana (no se han declarado, ni creado). Los parques siguen estando en el sistema antrópico de la estructura ambiental —pero solo los regionales y metropolitanos—, lo que lleva a hacer la necesaria distinción sobre los que no están, los municipales, locales, zonales, barriales.

Ahora bien, ¿cuántos parques a escala regional y metropolitana tiene la ciudad? La propuesta de Acuerdo propone crear por ejemplo, el Parque Metropolitano de la Ladera Occidental, zona que ha sido declarada como suelo de protección por fenómenos de remoción en masa. Es necesario tener en cuenta las medidas de mitigación para convertir esta zona en un verdadero parque apto para los ciudadanos como espacio público efectivo.

En la propuesta de POT el sector de La Loma aparece como suelo urbano con tratamiento de desarrollo e índices de edificabilidad para la construcción de hasta 50 pisos. No obstante, la misma propuesta de POT señala que dicha zona tiene problemas de licuación y es inundable de acuerdo con la cartografía de zonas de riesgo. En consecuencia y también desde la perspectiva del espacio público, la equidad y la inclusión, se propone que La Loma sea declarada como Parque a Escala Metropolitana, y de esta manera, sea parte del espacio público efectivo de la ciudad. Incluso, estudios realizados dan cuenta que ese sitio tiene las condiciones para favorecer la implementación de proyectos sostenibles para la ciudad a partir de la generación de energías renovables como la eólica; sería una oportunidad para promover proyectos utilizando la iniciativa del me-



Cartografía de zonas verdes Fuente: Cartografía oficial, plano G6

canismo de desarrollo limpio-MDL y cumplir con otro de los retos de la Barranquilla Verde: la lucha contra el cambio climático.

Nuevas zonas verdes

Otro asunto importante que incluye la propuesta de POT tiene que ver con el impulso a la creación y mantenimiento de nuevas zonas verdes en la ciudad. Para Barranquilla, el indicador de espacio público efectivo a 2013 está en 0.85 metros cuadrados por habitante. Según la propuesta de POT, al finalizar los 20 años de su vigencia la ciudad debe estar como mínimo en 10 metros cuadrados, o haber alcanzado la meta de 15 metros que establece la Ley (Art. 14 del Decreto 1504 de 1998). Sin embargo, y a pesar de los compromisos que tiene la ciudad por generar espacio público efectivo, dentro del cual están las áreas verdes, la propuesta de POT no genera nuevo espacio público verde para la ciudad.

De acuerdo con el análisis de los documentos y car-

grafía disponible de la propuesta de POT, se observa que las nuevas zonas verdes no son más que aquellas que están ubicadas en suelo que forzosamente debe ser clasificado como de protección. Las áreas que el verde le gana a la ciudad constituyen todas determinantes (Estructura ecológica, POMCA, zona de riesgo). Estos espacios se presentan como algo novedoso, pero son zonas que no pueden estar destinadas a nada diferente.

Ahora, si se mira el suelo clasificado como urbano, lo que se advierte corresponde a pequeñas manchas de verde, casi imperceptibles, que coinciden con los parques que en teoría, tiene la ciudad. Mientras tanto, las franjas de protección que protegían las zonas residenciales de la contaminación producida en el corredor industrial de la vía 40 siguen desapareciendo.

Para enfrentar el cambio climático: falta contundencia

Los Artículos 133 y 476 son las únicas referencias

Aspectos por mejorar en la propuesta de POT

- Si bien el documento incluye la intención de promover edificaciones sostenibles, no hay claridad en el concepto, ni un lineamiento claro de cómo se llevarán a la práctica.
- Se menciona el concepto de "movilidad sostenible", el cual no se explicita debidamente ni se desarrolla en el documento.
- Sacar a adelante la visión ambiental de la ciudad a partir de acciones lideradas por una institucionalidad responsable del manejo ambiental (Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente de Barranquilla, Bama-Barranquilla, DAMAB, y el Foro Hídrico), y como factor determinante en el desarrollo de Barranquilla. Al respecto se debe distinguir lo que

corresponde a un Plan de Desarrollo y lo que será competencia del Plan de Ordenamiento Territorial.

- No existe un inventario, o la obligación de hacerlo, sobre el patrimonio ambiental de la ciudad.
- Existe un problema de definición: se confunde "zona verde" con "estructura ecológica", utilizándose el término de zona verde para hacer referencia a estructura ecológica. La parte costera tiene su estructura ecológica, y en el POT se limita solo a hablar de la "zona verde"; al darse esto, no se alcanza la dimensión ecológica que se requiere o a la que se espera llegar. La zona de Manglar requiere de agua dulce y salada, y siendo una estructura ecológica no se puede hacer referencia a esta solo como si fuese una zona verde.

ciones y Urbanismo Sostenibles, Subprograma de Sistemas Urbanos de Drenajes Sostenibles, Subprograma de Gestión y Administración de los recursos, Subprograma de Movilidad Inteligente.

En cuanto al Artículo 476, que se refiere a la construcción sostenible, establece que en todos los casos las nuevas edificaciones deberán cumplir con lineamientos para "elegir materiales (materia prima e insumos) y procesos constructivos y de integración con el entorno y su desarrollo que propendan por la sostenibilidad ambiental y la responsabilidad frente al cambio climático".

Sin embargo, no se encontró ningún tipo de soporte técnico, programa o proyecto de prevención o mitigación en concreto, así como tampoco se prevén líneas bases para saber de dónde se parte y hasta dónde se pretende llegar y además, la mayoría de metas son de gestión y no de resultados, por lo cual no habrá manera de evaluar el impacto o nivel de resultado de los objetivos de la propuesta si se llegara a implementar. Es entonces prioritario, desarrollar un documento integral que en este sentido, permita señalar un verdadero compromiso por la lucha contra el cambio climático en Barranquilla.

¿Cómo proteger un ecosistema estratégico solo clasificando una de tres partes como suelo de protección, y permitiendo en los otros tratamientos de desarrollo? El ecosistema de la Ciénaga de Mallorquín es uno solo, por lo cual la zonificación expresada en la propuesta de POT, va en detrimento de su protección y conservación.





LO POSITIVO Y LO QUE SE DEBE MEJORAR

En concreto: una visión integral del POT de Barranquilla

La propuesta de POT Barranquilla 2012 – 2032 significa un avance para la ciudad si se le compara con lo realizado hasta hoy en materia de Ordenamiento Territorial hasta hoy. Al comparar los trabajos y resultados del POT 2000, así como los insumos utilizados para dicho proceso, esta propuesta muestra una mayor madurez en materia de planificación de la ciudad.

Aspectos positivos

- La existencia de documentos que sirven de insumo a la propuesta de Acuerdo, tales como el documento de seguimiento y evaluación; los documentos técnicos de soporte; la memoria justificativa; el documento de resumen; planos, anexos y glosario de términos.

- Una visión de ciudad que recoge en gran medida las discusiones, avances, retrocesos, aciertos y desaciertos que han acompañado la planificación de la ciudad hasta hoy. De hecho, el análisis realizado por Uninorte se estructuró precisamente, a partir de los ejes que componen dicha visión.

- El reflejo de una mayor madurez en la incorporación de instrumentos urbanísticos, económicos y de gestión del suelo. Se destaca la inclusión de diversas obligaciones urbanísticas (compensaciones por cesiones o control de alturas a partir de obligaciones de compensación por explotar las alturas.). Son todos signos de que se ha avanzado en el uso de estas novedosas herramientas.

- La inclusión explícita de la Gestión del Riesgo y la ordenación de las cuencas en el Distrito.

- La inclusión de aspectos varios relacionados con garantizar la plena accesibilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida, tales como el diseño de una red peatonal que exprese los principios de accesibilidad o la construcción de andenes en materiales especiales.

- La realización de un plan maestro de drenaje urbano para definir soluciones estructurales y no estructurales orientadas a sistemas sostenibles de drenaje urbano. Este es un gran aporte en la búsqueda de una solución al problema de arroyos en la ciudad, debido a que se contempla no solo la canalización, sino también el manejo sostenible de las cuencas urbanas hasta el nivel de viviendas. Esto representa una oportunidad para abordar la solución del drenaje pluvial de una manera integral y planificada para las próximas décadas tanto para la cuenca Oriental como para la cuenca Occidental.

Aspectos por mejorar

- Barranquilla no cuenta con un expediente urbano (sistema de información que se usa como insumo principal para la formulación de los POT), tal y como lo reconoció la administración distrital. No basta contar con documentos técnicos aislados, cualquiera que sea su número, para que la prospectiva territorial sea asertiva; se requiere de la completud y coherencia de un expediente urbano bien integrado.

- No obstante la ley exige que los POT se elaboren teniendo en cuenta un criterio de simplicidad, según el cual, éstos deben elaborarse con miras a facilitar su comprensión, aplicación y control, la propuesta presenta-

da por la Administración es difícil de comprender e interpretar. Lo anterior por la gran cantidad de remisiones que hace a otras normas, planes y en general documentos, muchos de los cuales no están aprobados aún.

- La complejidad en el tratamiento de la información del POT ha dificultado la necesaria socialización que la Administración debe hacer del mismo a la comunidad, que desconoce los aspectos técnicos del documento y se ha quedado en sus premisas generales. Esto no ha permitido que sus particularidades hayan sido debidamente entendidas y debatidas por los actores sociales.

Barranquilla en cifras

Población

Habitantes

1.206.946

La cuarta ciudad más poblada de Colombia después de Bogotá, Medellín y Cali.



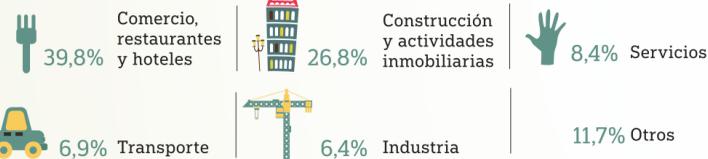
257.460 hogares

Deficit cualitativo **12%** | Deficit cuantitativo **15%**

Economía

Inversión

En 2012 los sectores que más inversión (capital neto invertido) recibieron fueron:



Salud

De las 4 principales ciudades del país, Barranquilla tiene la mayor oferta de camas hospitalarias, según la Cámara de Comercio.

24,1 Barranquilla

19,8 Medellín

16,5 Cali

13,4 Bogotá

Medido en camas por cada **100.000 habitantes**

Territorio



Extensión

154 kilómetros cuadrados

Ubicación

En la ribera occidental del río Magdalena, a 7,5 km de su desembocadura en el mar Caribe. Es un importante puerto aéreo, marítimo, fluvial y de comunicaciones 948 km de Bogotá

Área Metropolitana

Con Puerto Colombia, Galapa, Soledad y Malambo. Según proyecciones del Dane, a 2013 tendría 1.974.732 habitantes

Espacio Público

A 2013 el indicador de espacio público efectivo es de 0,85 metros

Pobreza

En 2012 Barranquilla fue la quinta ciudad colombiana con mayor porcentaje de pobreza según el Dane.

30,4%

Educación

- Tasa de alfabetismo

95%

- Tasa de cobertura bruta en la educación superior

40%

Conectividad

11

Subscripciones a internet de banda ancha fija por cada 100 habitantes

Ideal: Más de 15

Empleo



8,4%

lo genera el Comercio y los Servicios

17%

lo genera el sector Logístico e industrial

Patrimonio

Inmuebles protegidos (Niveles 1, 2 y 3 de conservación)

1.245 Centro histórico

1.868 Prado, Alto Prado, Bellavista y Concepción

Transporte 132,957 Vehículos registrados

Así se mueve la ciudad

66% Transporte público

50% bus, buseta o colectivo
13% Transmetro
3% Taxi

18% Transporte privado

7% Moto propia
8% Vehículo particular
3% Bus de la empresa

11% Por su cuenta

10% A pie
1% en bicicleta

5% Transporte informal

2% Taxi colectivo
1% Bici-moto taxi.

- La cartografía dispuesta por la Administración para el análisis de la propuesta es de baja calidad. La escala utilizada no permite visualizar y ubicar de manera concreta los sitios en los que se plantean las intervenciones. Tampoco se incorpora la cartografía POMCA ni los planos de la visión ciudad en el ámbito regional; no es posible llevar a detalle la superposición de tratamientos; los cruces de ecosistemas estratégicos con zonas portuarias tampoco pueden ser dilucidados por los problemas de escala.

- El plan propone un aumento significativo de espacio público efectivo para la ciudad, proyectando pasar de 0,85 mts2 por habitante a 15 mts2 por habitante. Sin embargo, no prevé programas específicos para lograrlo ni asigna presupuesto para ello.

- No hay claridad en las motivaciones para fijar al POT una vigencia de 20 años. Inclusive, las series sobre proyecciones demográficas utilizadas para la elaboración del proyecto llegan sólo hasta 2024 y si el POT fuera aprobado para la vigencia propuesta llegaría a 2032. Es necesario actualizar estas proyecciones y si ello no fuere posible en el corto plazo, lo apropiado sería reducir la vigencia al proyecto a la mínima legal (12 años).

- Si bien la propuesta se refiere a la Gestión del Riesgo, su visión en relación con los avances a nivel nacional e internacional es escasa. No señala nada en relación con los riesgos y amenazas por el río y por el mar e, incluso, se proponen tratamientos de desarrollo en zonas que tienen riesgos por inundación ya identificados.

- Debe completarse el extenso capítulo sobre la historia de la planificación en la ciudad, pues señala explícitamente que hace falta el periodo comprendido entre 1965 y 2012.

Imprescindible reorientar

- No son claras las intervenciones que se realizarán en desarrollo de la dimensión de ciudad-río, pues las concesiones portuarias son otorgadas a nivel nacional y en la zona en que estas operan, el proyecto propone recuperaciones de espacio público que al parecer no las tienen en consideración.

- Barranquilla no debería regular la ordenación física del territorio en disputa con el Municipio de Puerto Colombia. No tiene ningún sentido ordenar una localidad, pieza urbana y demás zonificaciones urbanas en un territorio sobre el cual no se tiene jurisdicción. Las prime-

gramas específicos y la mayor parte de los recursos del plan se destinan a la movilidad de vehículos particulares.

- El documento, en su gran mayoría, se queda en objetivos generales y estrategias que luego no son aterrizadas en programas, actuaciones y normas concretas, como lo señala y exige la ley. De esa manera, resultará difícil la ejecución y la evaluación de lo proyectado.

- El proyecto de Acuerdo está lleno de remisiones a documentos de soporte, los cuales están cargados de información retórica, no técnica que no permitiría la toma de decisiones.

- A pesar de que el Proyecto de Acuerdo se refiere al documento técnico de soporte correspondiente al Estatuto Urbano, como parte integral del POT, lo cierto es que este documento no ha sido dispuesto para la consulta ciudadana.

- Debe completarse el extenso capítulo sobre la historia de la planificación en la ciudad, pues señala explícitamente que hace falta el periodo comprendido entre 1965 y 2012.

ras decisiones al respecto han sido favorables al Municipio de Puerto Colombia y una decisión del Consejo de Estado tardará aún en ser proferida.

- El proyecto no incorpora el detalle de las condiciones urbanísticas y usos específicos que pueden desarrollarse en cada pieza urbana y cada polígono (volumetría, número de pisos, retiros, etc.); esta regulación, según el mismo proyecto, es delegada a la administración distrital, quien de acuerdo a lo planteado, debe expedir un decreto con esta normativa dentro de los tres meses siguientes a la expedición del Plan.



COMPETITIVIDAD

Más que una ciudad portuaria

El 83% del empleo en Barranquilla es generado por el sector comercio y de servicios. Sin embargo para mejorar la competitividad de la ciudad, la propuesta del POT se centra en el aspecto logístico.

La visión de ciudad que se propone desde el eje competitividad en la propuesta del POT es amplia. Sin embargo resulta paradójico que la correspondencia con este eje se concentra en subtemas que no necesariamente cumplen con la vocación de desarrollo de la ciudad.

Si bien en la propuesta de POT se pueden enumerar tres componentes como temas esenciales para el eje de competitividad: logística, servicios y edificabilidad; luego del análisis de la propuesta, se infiere que se presenta de manera primordial en lo logístico, haciendo especial énfasis en los puertos. Pero la visión logística debe plasmar también la logística necesaria para aprovechar los puertos: movilidad, región; que aunque hacen parte de otros ejes, no se presentan de manera específica en la visión de competitividad de la propuesta del POT.

A la hora de plasmar un plan de ordenamiento para la proyección competitiva de Barranquilla, es importante tener en cuenta que el tema logístico junto al industrial absorbe solo el 17% del empleo de la ciudad, mientras que el restante 83% lo asume el comercio y los servicios. En este punto surgen grandes cuestionamientos respecto a la organización comercial de la ciudad, que aunque se muestra en los planos POT, no aparece de manera explícita en el articulado del Proyecto de Acuerdo.

En cuanto al componente de servicios —con particular énfasis en salud y carnavales— se puede decir que en la propuesta POT no hay mayor referencia a cómo se va a desarrollar ni a estrategias para mejorarlo en los próximos 20 años.

Por parte del componente de edificabilidad —por razones obvias es uno de los elementos esenciales del POT—, que se cruza con los ejes urbanos y de movilidad, se puede decir que la propuesta presenta un objetivo, sin embargo carece de los proyectos y acciones para su realización.

Puesto que un eje como el de competitividad permea necesariamente la totalidad de los temas que corresponden a un POT, preocupa que el Proyecto de Acuerdo se circunscriba a los aspectos logísticos y de manera muy superficial a los de servicios y de edificabilidad. Entendiendo que la vocación de la ciudad es comercial y de servicios, debería haber una mayor preponderancia de estos temas.

Es entendible el afán por darle prioridad a los temas logístico-portuarios, dada la coyuntura de puesta en marcha de los tratados de libre comercio con EE.UU. y la UE, pero los temas estructurales de corredores viales, infraestructura para la prestación de servicios para los ciudadanos y, sobre todo, un ambiente de bienestar y sostenibilidad se construyen a partir de planes de largo pla-



zo, que al parecer dependen en gran medida de inversiones que van más allá del municipio. Valdría la pena reformular los aspectos de proyectos coherentes que dependan de los recursos propios y de las necesidades prioritarias de la ciudad.

Recomendaciones y sugerencias

1. Incorporar dentro del articulado un componente

específico para el aspecto comercial.

2. Revisar dentro de la definición de los elementos de la Estructura Económica y de Competitividad, si además de su concepto, es necesario examinar si sus ubicaciones son las óptimas para el desarrollo de las actividades que allí se presentan en la actualidad.

3. Formular a partir de las estrategias enumeradas en la Política de competitividad, sus respectivas acciones, separando aquellas que dependan de las decisiones municipales, departamentales y nacionales.

4. Revisar la compatibilidad entre usos y edificabilidad que no corresponden a la cartografía, que es el único recurso que se tiene, pues en el articulado no se menciona este hecho de manera explícita.

5. Verificar las definiciones de polígonos y centralidades, pues el multipropósito de los polígonos puede generar confusión con las centralidades.

6. Evaluar si los proyectos del plan de desarrollo 2012 – 2015 se están incluyendo en su totalidad para el POT, particularmente las que corresponden a Barranquilla

¿Cómo se visiona la ciudad competitiva?

En el eje de competitividad, la propuesta de POT presentada por el distrito contempla la ciudad del siguiente modo:

“Una ciudad competitiva e integrada en la economía global, en la cual se impulse el desarrollo económico facilitando la creación de empresas, generando nuevos espacios de relocalización industrial que ofrezcan la infraestructura vial y de servicios públicos adecuados para su funcionamiento, tutelando las ventajas competitivas y comparativas del territorio, maximizando los beneficios de la ubicación

geográfica estratégica y la oferta de mano de obra calificada, integrándolo a los requerimientos y la dinámica del mercado globalizado. Una ciudad que alinea las instituciones, el Estado y los agentes privados para lograr conjuntamente un territorio exitoso, con un desarrollo de sus ventajas como plataforma logística, identificando sus potencialidades y vocaciones, con el máximo aprovechamiento de sus recursos, facilitando la creación y el desarrollo de los negocios e incursionando en nuevos sectores productivos”.

Ciudad de Clústeres. Pareciera no haber congruencia entre el elemento de la Estructura Económica y de Competitividad “Polígonos Especializados de Competitividad” y los clústeres.

7. Incluir dentro de los elementos de la Estructura Económica y de Competitividad los espacios de recreación y sostenibilidad ambiental propios de una definición holística de competitividad y desarrollo.



CIUDAD BIEN ADMINISTRADA

Garantizar la reducción de los índices de inseguridad

En temas de seguridad y defensa, espacio público y administración, la propuesta de POT plantea objetivos que parecen difíciles de lograr, puesto que no trazan una ruta viable para hacerlo.

En la propuesta de POT, además de la visión, el documento propone políticas, objetivos y estrategias para alcanzarla; pero todos ellos se quedan en meros postulados generales que no se materializan en programas concretos y que no permiten inferir que la ambiciosa visión proyectada se podrá alcanzar finalmente. Es por ello que la principal recomendación para la administración es que incluyan los planes de acciones, programas y metas que se orienten a tener una ciudad segura y bien administrada.

Para este eje se planteó como estrategia la generación de una red de infraestructura que materialice la prestación de los servicios públicos y privados en salud, educación, bienestar social, seguridad, administración, recreación, etc., pero en ninguna parte el documento establece programas específicos para ello, ni se indica en qué sitios de la ciudad quedarían apostadas estas infraestructuras.

Igual sucede con la consolidación del sistema de espacio público para el disfrute y

uso colectivo y el incremento del indicador de espacio público efectivo. Se espera adelantar intervenciones urbanas que sirvan para mejorar la seguridad en las áreas más conflictivas, evitar el deterioro de las restantes y rehabilitar, restituir y recuperar espacios públicos existentes o invadidos. Aunque es un objetivo deseable, el Plan no incluye herramientas para hacerlo realidad, ni siquiera en materia presupuestal.

Espacio público

El proyecto prevé la generación de nuevo espacio público efectivo a partir de la creación de parques, pero la mayoría de ellos fueron ubicados en las laderas identificadas como zonas de alto riesgo por remoción en masa, y además no prevé presupuesto alguno para la expropiación de quienes hoy habitan estas zonas ni para la adecuación de las mismas para su uso. Con ello la proyección que hace el documento, a pesar de ser deseable, parece difícil de lograr.

La propuesta es incorporar acciones para garantizar

la creación de zonas verdes, parques y espacios de recreación de calidad y programas orientados a mejorar los existentes y asignar los recursos que esta gestión requiere. Sería adecuado también crear una institución encargada de la administración de los parques.

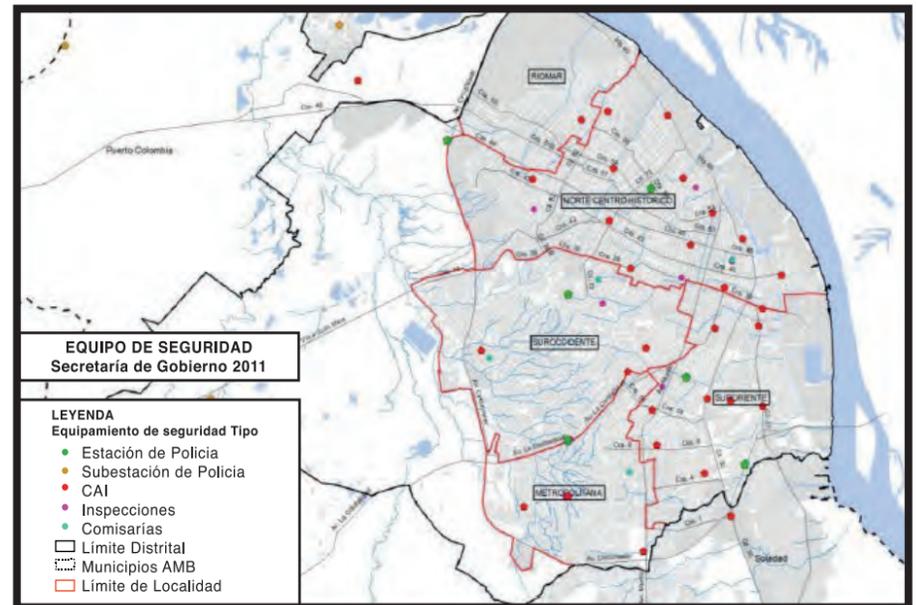
El plan también indica que la ciudad desconcentrará la prestación de sus servicios, pero para ello no prevé programas específicos, no indica en qué sitios estarán ubicados los centros de atención ni cuáles serán las áreas para el desarrollo de proyectos integrales de equipamiento (salud, educación, recreación, administración local, seguridad y servicios de atención al ciudadano). Además de que el plan propone redistribuir las localidades, creando cinco que integran todo el territorio del distrito (incluido el rural), con lo que la ciudad quedaría con localidades con amplio territorio más difíciles de administrar. Tampoco se asignó a estos objetivos el presupuesto suficiente, con lo que resulta difícil de creer que se podrá ejecutar.

Seguridad y defensa

Para seguridad y defensa, el proyecto prevé equipamientos para actividades de control y coordinación del orden público, defensa y justicia, atención de la seguridad, siniestros y riesgos urbanos de la población. A pesar de reconocer su necesidad el documento no incluyó estrategias concretas que lo orienten ni que señalen, por fuera de los nodos de equipamiento, los lugares en los que específicamente deben ser instalados, su cantidad y naturaleza.

Particularmente, los espacios socio urbanos seguros, Esus, ni siquiera figuran

Sistema de equipamientos de seguridad actuales



Fuente: Secretaría de Gestión Social. Elaboración: Equipo revisión POT 2012

en los nodos de equipamiento y los cuadros que describen los programas y proyectos del sistema, no incluyen ninguno orientado a fortalecer el eje de seguridad. La propuesta al respecto es la incorporación del Plan Integral de Seguridad, señalando los componentes del mismo que se relacionan con el territorio; igual recomendación para la construcción de las alcaldías locales, las cuales figuran como proyecto maestro de administración.

También se propone indicar la localización de los equipamientos de seguridad que debe tener cada cuadrante y localidad, y programas concretos que hagan posible su construcción o mantenimiento.

El POT debería articular este eje con el de movilidad, de forma que sus políticas, estrategias y programas estén también orientados a reducir los índices de inseguridad en las calles. También debería articularse con el plan de acción de ciudades sostenibles y competitivas.

El suelo rural

Con relación al suelo rural, el proyecto de POT plantea la recuperación de una zona que hoy está catalogada como de expansión urbana, lo que es positivo. Sin embargo, algunos de los postulados incluidos en el documento, como las Unidades de Planeamiento Rural, podrían dificultar su administración. Estas son porciones del suelo rural integradas por el marco físico de las cuencas hidrográficas y el marco socioeconómico de la diferenciación en redes sociales tipo vereda. El documento prevé la creación de tres: Mallorquín, Arroyo Grande, y León y Juan Mina. Aunque el documento indica estructura y funciones, no es clara la forma en que se articularán a la estructura del Distrito ni cómo será su relación con las localidades. La reco-

La propuesta

De acuerdo con la visión de ciudad que incorpora el proyecto de POT, "el propósito de una ciudad segura y bien administrada, es neutralizar la inseguridad, interviniendo el territorio con acciones de renovación y recuperación urbanas, proyectos de infraestructura cultural y recreo-deportiva, el desarrollo de un sistema vial articulado, equipamientos de seguridad e intervenciones sociales orientadas a disminuir la inseguridad de la ciudad. Unido a esto, la ciudad tiene la necesidad de fortalecer su función pública, estableciendo una estructura administrativa que sea coherente con el desarrollo de la ciudad, puesto que es necesario integrar los asuntos de seguridad, en una adecuada administración del

territorio". Para lograrlo se hacen cuatro planteamientos: 1. El Fortalecimiento Institucional: para lograr que la estructura del Distrito sea más eficiente y trabaje coordinadamente. 2. El Fortalecimiento de la Fuerza Pública: para aumentar su presencia en zonas con mayor criminalidad, ubicando nuevos centros policiales como CAIs, Inspecciones o Comisariías, y para tener en cuenta los centros reclusorios y equipamientos sociales para justicia. 3. Los Planes Sociales: para hacer intervenciones sociales y brindar oportunidades a los habitantes. 4. La implementación de los ESUS (Espacios Socio Urbanos Seguros) en algunas comunidades, en alianza con la comunidad.

mendación es revisar los criterios utilizados para la redefinición de las localidades y su articulación con las UPR.

Principales Debilidades de la propuesta

Inquietan mucho los montos de los recursos públicos del Plan para sus 20 años de vigencia: específicamente para seguridad y administración, sólo incluye la suma de \$85.520 millones, lo cual resulta claramente insuficiente.

El proyecto tampoco cuenta, como debería, con

un capítulo con los mecanismos de evaluación y seguimiento al Plan, por lo que será casi imposible hacer cumplir sus postulados. Tampoco incorpora expresamente un mecanismo que optimice la planeación, dirección y organización del ordenamiento territorial del distrito, que garantice el cumplimiento y cabal ejecución de las políticas, objetivos, estrategias, planes y programas propuestos y que facilite la rendición de cuentas, lo cual se propone incluir.





CIUDAD EN MOVIMIENTO

¿Cómo se moverá Barranquilla en los próximos 20 años?

El eje ciudad en movimiento prioriza el transporte vehicular individual por sobre el sistema de transporte público colectivo y los medios alternativos de movilidad.

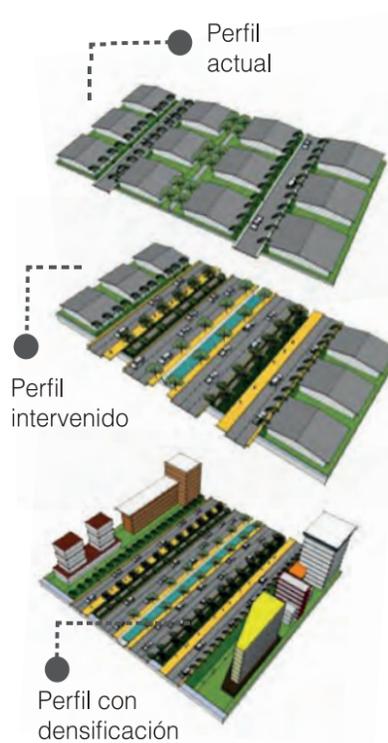
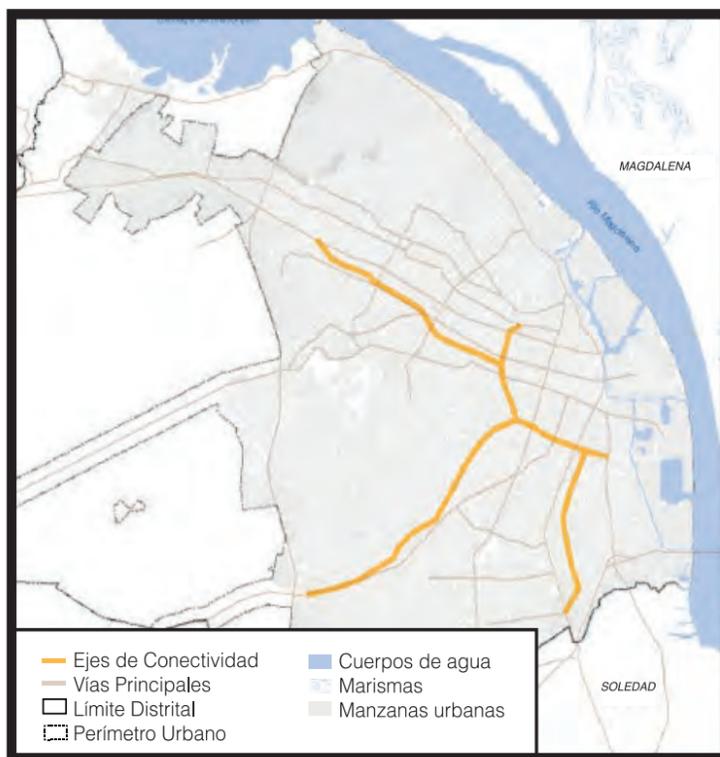
El horizonte a 20 años que incluye la propuesta del POT de la ciudad de Barranquilla plantea varios retos, pues tiene implícita la necesidad de imaginar a la ciudad en movimiento en esa ventana de tiempo y en el contexto de los grandes avances que a nivel mundial y nacional se están llevando a cabo en términos de movilidad urbana sostenible.

Enrique Peñalosa anotaba en su reciente visita a Barranquilla, en el marco del Foro de El Heraldo sobre el POT relativo a la movilidad, que es necesario tomar decisiones sobre el tipo de ciudad que se desea para el futuro antes de acometer cualquier proceso de planeación urbana. En el caso de los sistemas de movilidad, Peñalosa destacó la priorización de la movilidad pública colectiva por sobre la individual, el rescate de los andenes para la movilidad peatonal y la apertura hacia un sistema de ciclorutas y ciclovías para el fomento de la movilidad en bicicleta.

El documento resumen de la propuesta del POT visiona a Barranquilla, en cuanto a movilidad, como “una ciudad con una generosa red vial y una eficiente movilidad basada en su transformación a partir de los principales accesos regionales creando una red vial de jerarquía primaria, con amplias y verdes avenidas con suficiente capacidad vehicular, que actúen como vías colectoras y distribuidoras del tráfico vehicular y que complementen el sistema vial actual con eficientes normas de movilidad e integradas al área metropolitana y la región caribe colombiana, vinculante con sistemas de transporte alternativos, aprovechando elementos de arborización y paisajismo para favorecer y generar microclimas adecuados para cada usuario”.

Desde la primera lectura de los postulados del POT salta a la vista que no se trata de visiones de un futuro a 20 años, con enfoques alternativos e innovadores, sino de una serie de afirmaciones generales propias de libros

Figura 1. Ejes de conectividad



Desde la primera lectura de estos postulados salta a la vista de que no se trata de visiones de un futuro a 20 años, con enfoques alternativos e innovadores, sino de una serie de afirmaciones generales propias de libros de texto sobre sistemas tradicionales de movilidad.



de texto sobre sistemas tradicionales de movilidad. En contraste con los postulados incluidos en el ideario construido por el equipo de revisión del POT de la Universidad del Norte (ver recuadro), no se enfatiza en el rol estructurador del transporte público masivo, sino que se enfatiza en la red vial vehicular tradicional; no se detiene a detallar los sistemas de movilidad alternativos, ni se profundiza sobre el rol del peatón y del ciclista en el sistema de movilidad. Sin embargo, sí se incluyen aspectos relacionados con el paisajismo y la arborización, la relación regional y con el Área Metropolitana.

Después de este examen inicial a los postulados generales, el equipo de revisión del POT se concentró en revisar los planteamientos más detallados incluidos en los documentos, concentrando sus esfuerzos en los aspectos relacionados con sus postulados ideales.

Autopistas urbanas

La propuesta de POT incluye un postulado denominado “Vías de ciudad capital”, acompañado de una propuesta de inclusión de

tres autopistas urbanas radiales y una anular denominadas “Ejes de conectividad” (ver figura 1). Una crítica a esta idea ya había sido incluida en el Informativo Un Norte, en su edición de septiembre/octubre 2012, en un artículo titulado “¿Necesita Barranquilla autopistas urbanas?”.

En este se insistió vehementemente en la inconveniencia de este tipo de vías, propias de modelos de movilidad de la segunda mitad del siglo pasado, que fraccionan las ciudades, generan barreras urbanas infranqueables y que fomentan el uso del vehículo individual, amarrando, además, recursos que deberían ser destinados, por razones de equidad, hacia inversiones que favorezcan a las capas poblacionales más vulnerables y desfavorecidas de la ciudad. Sin embargo, la propuesta de nuevo POT mantiene la idea de construir autopistas sin incluir estudios que las justifiquen y que demuestren su factibilidad técnica y financiera.

El papel de Transmetro

Antes de analizar los planteamientos incluidos en los documentos del POT en re-



lación con el Sistema Integrado de Transporte Masivo – Transmetro, el equipo de revisión de Uninorte tuvo acceso al Plan Maestro de Movilidad (PMM), estudio contratado en septiembre del año 2011 por la Secretaría de Movilidad del Distrito de Barranquilla.

Se trata de un extenso y serio compendio de estudios y diagnósticos relacionados con la totalidad de los aspectos relativos a la movilidad de la ciudad y de una for-

mulación de un plan maestro relativo al componente de transporte público. Esta última formulación incluye un extenso planteamiento de las diversas fases del sistema Transmetro y del sistema integrado de transporte público colectivo en un escenario a corto, mediano y largo plazo.

También se tuvieron en cuenta los planteamientos del diseño conceptual del sistema Transmetro, donde se encontraron importantes coincidencias con los

planteamientos del PMM en cuanto a los trayectos y prioridades de las diversas fases del sistema. Basados en estudios de origen- destino y en estudios de demanda, se concluye que los corredores prioritarios para el desarrollo del sistema son en su orden, Avenida Murillo/Avenida Olaya Herrera (ya en operación), Avenida Calle 30, Avenida de la Inclusión

SIGUE EN LA PÁGINA 13

VIENE DE LA PÁGINA 12

(eje vial circunvalar interno) y la Avenida Cordialidad.

Con sorpresa se constata que el proyecto POT incluye un nuevo trazado para la segunda fase de Transmetro, que extrañamente conecta dos zonas generadoras de viajes (Centro de Soledad y el suroccidente de Barranquilla), planteando un transbordo de los pasajeros provenientes de Malambo y Soledad en el cruce de este nuevo trazado con la Troncal Murillo, para tomar rumbo al centro de la ciudad.

Se considera que este trazado es antitécnico, dado que desestima lo planteado en los estudios del PMM y del Diseño Conceptual del Sistema de Transporte Público de Barranquilla y su Área Metropolitana, al priorizar un nuevo trazado que contradice abiertamente la necesidad urgente de comunicar directamente a Malambo, Soledad y al aeropuerto con el centro de la ciudad (ver figura 2).

El equipo de revisión de Uninorte recomienda que los resultados del Diseño Conceptual del Sistema de Transporte Público de Barranquilla y su Área Metropolitana y del PMM, sean incluidos como documentos de soporte de las propuestas de movilidad. Si por razones de equidad social, se pretende generar un polo de desarrollo en el suroccidente de la ciudad, mediante la construcción de un tramo del sistema de transporte masivo por dicho territorio, dicha iniciativa requiere estar acompañada de estudios técnicos de detalle que lo justifiquen. Además, en el POT se deben incluir las iniciativas de generación de incentivos económicos y previsión de equipamientos que justifiquen las inversiones que implica llevar una troncal por territorios zonas de baja demanda de pasajeros.

Independientemente de la discusión sobre la conveniencia técnica de llevar una troncal del transporte masivo por la zona sur-occidental de la ciudad, durante la revisión se encontró un grave inconveniente técnico relacionado con el hecho de que el trayecto planteado cruza en dos sitios por zonas de riesgo por remoción de masa, identificados en el mapa U10 del documento POT. (ver figuras 2 y 3).

Movilidad del peatón y el ciclista

En relación con el fomento de la movilidad peatonal y en medios alternativos como la bicicleta, el proyecto de POT se queda corto en sus propuestas, en contraste con el potencial de la ciudad en ambos aspectos.

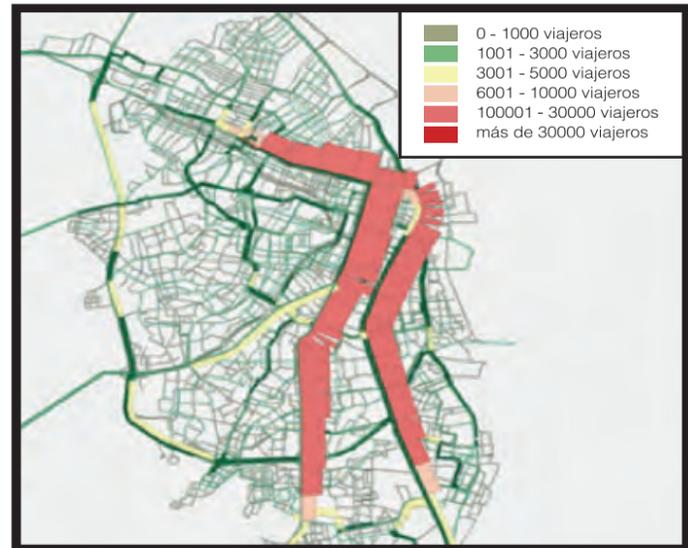
Barranquilla cuenta con una malla vial cuyas caracte-

Figura 2: Nuevo trazado del Transmetro



Fuente: Cartografía U10 – POT 2012 y resultados propios.

Figura 3: Asignación de demanda por los corredores prioritarios del sistema Transmetro



Fuente: PMM – Formulación PMM - Transporte Público

terísticas de continuidad le ofrecen una condición privilegiada de movilidad en trayectorias múltiples y variadas para llegar a los diversos sectores de su geografía. Con muy pocas intervenciones y complementos, y sin requerir de muchas inversiones es posible potenciarla aún más, implementando en ella una red de ciclovías y ciclorutas con cubrimiento total.

Al igual que con el sistema de movilidad por bicicleta, el proyecto POT es tímido en lo que respecta a la movilidad peatonal. La misma malla vial anotada podría ser optimizada y adecuada integralmente como sistema de movilidad peatonal a través de una estrategia de mejoramiento y reconstrucción de los andenes y de dotación de arborización en la totalidad de sus recorridos.

Una estrategia de este tipo permitiría la recuperación, para el disfrute general, del principal componente del espacio público que es la calle, con sus andenes, zonas verdes, antejardines, amoblamiento, etc.

Futura conexión regional

Otro punto crítico que el equipo de revisión de Uninorte quiere resaltar es la ausencia de planteamientos sobre una futura conectividad del sistema de transporte público de la ciudad con el sistema tren de cercanías que en un futuro pudiera unir las ciudades de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta. No se realizan planteamientos sobre los trazados ni sobre los puntos de interconexión entre los sistemas, ni se incluye reflexión alguna sobre el diseño del nuevo puente sobre el Río Magdalena, que no incluye espacio para vías férreas.

Inversiones que priorizan el transporte vehicular individual

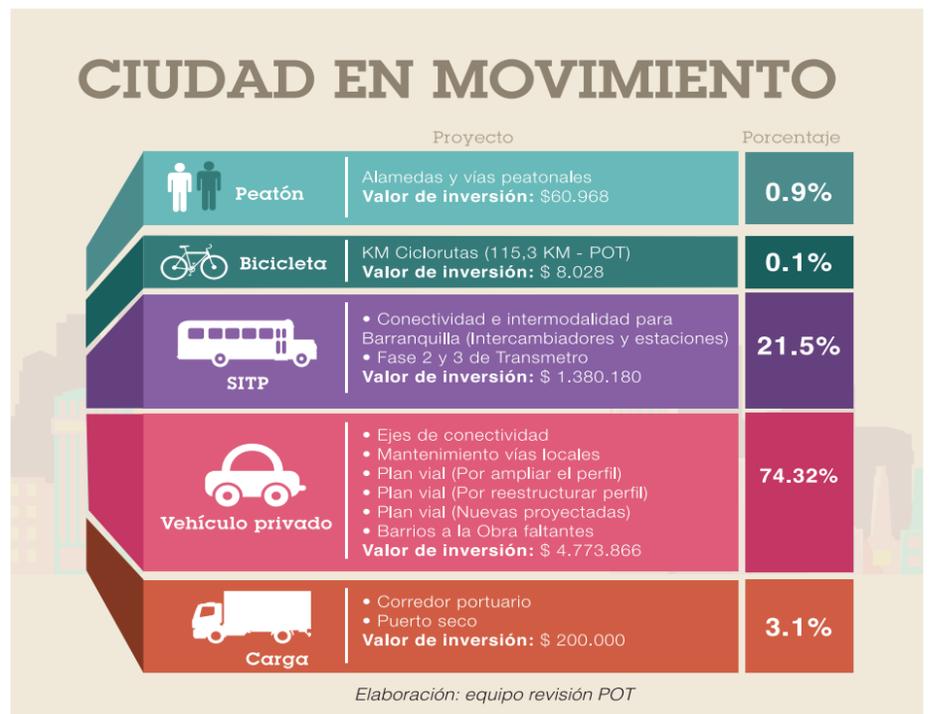
Pero donde es más contundente la lejanía de los planteamientos sobre movilidad incluidos en el proyecto POT respecto de la visión de movilidad urbana sosteni-

ble, es en la distribución de los recursos de inversión propuesta.

Tal y como se ilustra en la figura 4, el componente de movilidad en vehículo privado absorbe aproximadamente el 74% de los recursos de inversión, mientras que para el Sistema Integrado de Transporte Público, por ejemplo, a duras penas se invertirá el 21,5%. El caso de las inversiones para movilidad peatonal y en bicicleta ilustra aún más lo alejado que está el planteamiento del nuevo POT de una visión de futuro alternativa y sostenible (0,9 y 0,1% del monto total de las inversiones respectivamente).

A manera de recomendación, Uninorte sugiere a la Alcaldía de Barranquilla hacer un compás de espera en el proceso de trámite del nuevo POT, y convocar a un panel de expertos nacionales e internacionales en movilidad sostenible, donde se incluya a los expertos

Figura 4: Inversiones en el Eje Ciudad en Movimiento



que elaboraron el Diseño Conceptual del Sistema de Transporte Público de Ba-

rarranquilla y su Área Metropolitana, y el Plan Maestro de Movilidad, para que se

reevalúe la concepción general que se plantea en el POT sobre movilidad.

Visión de una Barranquilla en movimiento

El equipo de Uninorte que hizo la revisión del eje de movilidad "Ciudad en Movimiento" del POT, se dio a la tarea de plantear su propio escenario de la ciudad deseada en el campo de la movilidad. Como conclusión se establecieron algunas visiones innovadoras sobre la movilidad de la ciudad de Barranquilla a 20 años:

- Una Barranquilla que cuente con un sistema integrado de transporte público colectivo y masivo, con una cobertura del 100% de la ciudad, que se constituya en el principal sistema estructurador de la vida urbana y que permita fomentar la equidad, la inclusión social y la democracia, mediante la priorización de la movilidad colectiva por sobre la

individual.

- Un sistema que se complementa integralmente por una red de ciclorutas y ciclovías que cubre la totalidad de la ciudad y por un sistema de andenes renovado y generoso, libres de interferencias por parte de automóviles y sombreado en su totalidad por árboles frondosos.
- Una malla vial renovada y continua, libre de atascamientos, para el tránsito de vehículos pequeños eléctricos o híbridos, que transportan varias personas a la vez, en horarios escalonados para repartir los picos de movilidad en el transcurso de todo el día, y que estacionan en aparcamientos especiales, muchos de ellos con conectividad directa con

las estaciones de transporte masivo, para motivar al automovilista a utilizar dicho sistema.

- Un sistema de movilidad que permite la conectividad eficiente con los municipios del Área Metropolitana y con el aeropuerto Ernesto Cortissoz, y que tiene estaciones de transferencia con el sistema de tren de cercanías, que une las ciudades de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta.
- Una ciudad que esté densificada sobre los corredores principales del sistema integrado de transporte masivo, en zonas de uso múltiple que incluyan vivienda multifamiliar, oportunidades laborales y servicios comunitarios, para evitar desplazamientos innecesarios.



CIUDAD EQUITATIVA E INCLUYENTE

Disminuir la brecha social

En una ciudad en la que aún hay preocupantes niveles de pobreza es necesario implementar objetivos, políticas, estrategias, normas y programas que garanticen un territorio de equidad e inclusión.

Porque lo más importante en una ciudad son su gente y su bienestar, diseñar políticas que reivindiquen el lugar del ciudadano, es sin lugar a dudas, una orientación imprescindible para un Plan de Ordenamiento Territorial. Para el caso de Barranquilla, el Art. 10 numeral 4 – Proyecto de Decreto, establece formalmente a Barranquilla como una ciudad equitativa e incluyente, que fomente el equilibrio social y ofrezca a la población de Barranquilla y su Área Metropolitana las condiciones sociales, económicas, culturales y ambientales, que mejoren la calidad de vida de sus habitantes y les ofrezca las dotaciones sociales necesarias para la integración y el equilibrio social, con óptimas condiciones básicas en la prestación de servicios de educación, salud, atención al ciudadano, movilidad, vivienda, entre otros.

Ello sin duda se constituye en un gran avance para la concepción de ciudad e impone un gran reto para la planeación de su ordenamiento territorial, pues implica utilizar el POT para coadyuvar a una superación gradual de la segmentación social mediante el mejoramiento del territorio en materia de hábitat, seguridad, sostenibilidad, movilidad, empleo y espacio público, y

Se encontró una propuesta de POT tímida en la presentación de la estrategia de vivienda pues en un plazo tan largo, como lo son los 20 años que proyecta el documento, se puede resolver de forma definitiva el acceso y disposición de vivienda para la ciudad.



una planeación e implementación cuidadosa del incremento de los equipamientos existentes en materia de salud, educación, cultura, y recreación y deportes.

Para alcanzar lo anterior, la propuesta de POT establece como Política de Equidad e Integración en el Largo Plazo, “una plataforma territorial, y orienta el modelo de ordenamiento hacia la consolidación de una oferta urbana que potencialice e integre los atributos sociales y espaciales de los servicios urbanos y rurales en todo el ámbito de su jurisdicción para disminuir las diferencias generadas por la segregación y marginalización urbanas producto del desarrollo; mediante la distribución ecuánime y equilibrada de estos atributos como soporte y condición del funcionamiento de las actividades y relaciones sociales que se despliegan en el territorio”.

Dado que en Barranquilla, la población más pobre se localiza en las localidades de Suroccidente, Metropolitana y Suroriente, es indispensable que la propuesta de POT proyecte para esta población un mayor acceso a los programas de vivienda VIP y VIS, reubicarlos fuera de las zonas de riesgo, mejorar sus equipamientos en salud, educación, cultura,



recreación y acceso a la ciudad en sus espacios públicos y parques, así como facilidades en el acceso al empleo. La Política de Equidad e Integración –según el POT– deberá:

1) Localizar servicios colectivos (definir los criterios espaciales y técnicos, consolidar equipamientos públicos y colectivos del Distrito,

generar una red de infraestructura para la prestación de servicios públicos y privados; y apuntalar equipamientos sociales y de formación de capital humano e integración de asentamientos subnormales).

2) Distribuir equitativa y eficientemente los servicios públicos (establecer las servidumbres, afectaciones y/o

expropiaciones que se requieran para la prestación de los servicios públicos; prever las condiciones y requerimientos para la construcción de redes de servicios públicos en zonas declaradas de riesgo muy alto o alto por remoción en masa o inundación;

SIGUE EN LA PÁGINA 15



Proyección déficit de vivienda por estratos en Barranquilla 2011 - 2022

Año	Estrato 1	Estrato 2	Estrato 3	Estrato 4	Estrato 5	Estrato 6	Deficit de vivienda
2011	9.678	7.000	7.365	3.135	2.191	1.065	30.434
2012	9.466	6.846	7.203	3.066	2.143	1.042	29.766
2013	9.217	6.666	7.014	2.985	2.087	1.014	28.983
2014	8.929	6.458	6.795	2.892	2.022	983	28.079
2015	8.602	6.221	6.546	2.786	1.948	947	27.050
2016	8.240	5.960	6.271	2.669	1.866	907	25.912
2017	7.837	5.668	5.964	2.538	1.774	863	24.645
2018	7.395	5.348	5.627	2.395	1.674	814	23.253
2019	6.914	5.001	5.262	2.239	1.565	761	21.742
2020	6.397	4.627	4.868	2.072	1.448	704	20.117
2021	5.877	4.250	4.472	1.903	1.331	647	18.480
2022	5.353	3.871	4.073	1.734	1.212	589	16.832

VIENE DE LA PÁGINA 14

sujeción de los prestadores de servicios públicos a normas generales de planeación urbana, circulación y tránsito, uso del espacio público e impactos sobre el territorio y los ciudadanos; articular la prospectiva de las empresas prestadoras de servicios públicos).

3) Disminuir el déficit cualitativo y cuantitativo de la ciudad y facilitar el acceso de la población a una vivienda digna, confortable y segura (habilitar las condiciones urbanísticas atractivas para el desarrollo de proyectos de vivienda en suelo urbano, en especial en áreas de estratos bajos y medios para generar una oferta de proyectos con altas calidades urbanas y arquitectónicas; mejorar estándares urbanísticos, generar suelos en áreas de expansión, planes de reasentamientos de viviendas en áreas de riesgo muy alto y alto; generación de viviendas con densificación adecuada, elaborar macroproyectos de VIS y VIP e implementar programas de mejoramiento integral de barrios).

4) Consolidar el sistema de espacio público (intervenciones y acciones urbanas de consolidación de espacio público; rehabilitar, intervenir y recuperar áreas de espacio público, habilitar parques en zonas de alto riesgo, vincular la ronda del río Magdalena y los bordes de los arroyos).

5) Consolidar y fortalecer la conectividad vial y los corredores de precarga del sistema integrado de servicio público de transporte y el transporte público colectivo (desarrollo de vías para servicio troncal y adecuación de carriles de tráfico mixto; desarrollo de elementos complementarios del sistema: estaciones, portales, talleres y parqueaderos, entre otros; Definición del trazado del sistema de acuerdo con la perspectiva de consolidación del nuevo modelo de ordenamiento territorial, integración del desarrollo del sistema de propuesta urbanística de usos y edificabilidad en los corredores viales del sistema y su área de influencia).

Acceso a una vivienda digna

En materia de vivienda popular, de acuerdo a los criterios de la propuesta de POT en cuanto a densificación de la ciudad y no de extensión, los programas de este tipo deben realizarse en áreas urbanas o de expansión urbana, con un adecuado manejo de las normas del suelo y regulación de alturas. En la última década se han implementado en Barranquilla pocos programas de vivienda popular, con ex-



cepción de la culminación de los proyectos Las Cayenas y Villas de San Pablo. A pesar de que recientemente se han recibido beneficios del Gobierno nacional por este tipo de programas, las viviendas han sido ubicadas en el municipio de Soledad u otros del Atlántico, lo cual produce una expulsión de la población más pobre a la periferia del Área metropolitana, contribuyendo con la gentrificación de la ciudad. El Distrito no debe seguir perdiendo población y por ende actividad económica: actualmente registra 257,460 hogares, donde el déficit cualitativo alcanza el 12% y el cuantitativo el 15%. Es un déficit subsanable en su totalidad para el horizonte temporal del POT.

Por lo anterior, se encontró una propuesta de POT tímida en la presentación de la estrategia de vivienda pues en un plazo tan largo, como lo son los 20 años que proyecta el documento, se puede

resolver de forma definitiva el acceso y disposición de vivienda para la ciudad.

Localidades, normas de uso del suelo y espacio público

El proyecto del POT modifica las localidades actuales, situación que se analiza de manera mucho más precisa y particular en el eje sobre ciudad segura y bien administrada. No obstante, desde la perspectiva de la equidad e inclusión, preocupa el tamaño y falta de homogeneización social y económica de las localidades propuestas.

Por su parte, con respecto a las normas de uso del suelo, deben definirse cuidadosamente en cada pieza urbana buscando poder desarrollar comunidades sostenibles, las cuáles facilitan la construcción comercial, residencial, institucional, etc., y se articule adecuadamente a la generación de empleo. Lo ideal es que los ciudadanos

no deban viajar largas distancias para llegar a sus sitios de trabajo. Por ello creemos que se deben generar espacios urbanos de fomento de empleo para incorporar y fijar a la población al área urbana, según la actividad económica existente en las localidades.

La propuesta actual del POT en materia de transporte masivo es regresiva para los habitantes del Sur Occidente, Soledad y Mamilambo, pues los obliga a ir a Murillo para después lograr el acceso al centro de Barranquilla. Ello afecta la inclusión y la equidad en el acceso a los sitios de empleo y actividad económica. Debe mantenerse la propuesta anterior de una segunda troncal por la calle 30, como se sustenta en Movilidad.

¿De dónde saldrán los recursos?

En términos de la carga fiscal que el POT implica, el documento analizado

Equipamientos Sociales, Culturales y Deportivos

La ciudad se enfrenta a un gran desafío en materia de equipamiento: determinar la suficiencia de lo propuesto en el POT, el alcance de los proyectos y su continuidad en futuras administraciones, y la adecuación y habilitación de los espacios para que puedan ser usados por la ciudadanía cuando los entrega el contratista encargado de su construcción. No se trata de construir por construir sino hacer facilidades viables y útiles a los servicios.

Programas y proyectos del sistema de equipamientos POT 2012 2032

- Construcción de 7 Pasos, Puesto de Atención en Salud.
- Oportuna, y 2 Caminos, Centro de Atención Médica Integral.
- Mejoramiento y Reconstrucción de las Instituciones Educativas Distritales.
- Construcción de 25 Centros de Desarrollo Infantil.
- Construcción de 5 Centros Culturales con Biblioteca; Construcción y Recuperación de Espacios Deportivos y Recreativos.
- Construcción de equipamientos de Bienestar Social: Casa de Convivencia, Casa de Justicia, Casa de la Mujer, Centro del Menor Infractor, Centro de Vida.
- Construcción del Centro Cultural y Deportivo de El Bosque, junto con sus espacios público y deportivo.
- Construcción de 5 mercados públicos al Suroccidente de Barranquilla. No se trata de construir por construir, sino de hacer facilidades viables y útiles a los servicios.

Es necesario que la ciudad debata sobre el valor de las inversiones que la propuesta de POT supone y sus mecanismos de financiación, dados los efectos en la carga tributaria sobre los ciudadanos, alejándolo de los propósitos de equidad e inclusión.

del 10% anual en los primeros años, e incluso manteniéndose a tasas reales anuales por encima del 5% hasta el 2029, lo cual sobrestima los ingresos por este concepto, ya que los reajustes de avalúos sólo se pueden hacer por ciertos períodos de tiempo, y más, teniendo en cuenta la fuerte resistencia que han manifestado los ciudadanos, en todo el país, a los recaudos por mecanismos de valorización.

Es necesario que la ciudad debata sobre el valor de las inversiones que la propuesta de POT supone y sus mecanismos de financiación, dados los efectos en la carga tributaria sobre los ciudadanos, alejándolo de los propósitos de equidad e inclusión. Hacer proyecciones de recaudo ajustadas a la realidad y al contexto, explicitar el nuevo recaudo propuesto por concepto de movilidad y determinar cómo se afrontarán las dificultades que surjan por pagos de contingencias, demandas judiciales y el peso de la nómina pensional de EDT y EPM, son algunos de los aspectos que se deben aclarar para garantizar la ejecución de la propuesta de POT en términos de equidad. Asimismo, resultan poco viables mecanismos de concesiones para vías urbanas que supondrían peajes que la ciudad difícilmente aceptaría.

supone que los recaudos en impuesto predial, a precios constantes del 2010, se elevarían a tasas reales de más



Fotos del margen occidental del río Magdalena.

UNA CIUDAD QUE MIRA AL MAGDALENA

Volver al Río

La sostenibilidad del Río Magdalena y los proyectos que allí se plantean dependerán en gran medida de la revisión exhaustiva de riesgos por ocurrencia de fenómenos naturales, así como la coherencia entre la situación actual de la ribera y los desarrollos que allí se contemplan en la propuesta de POT.

La visión de ciudad-río que presenta la propuesta de POT establece “una ciudad abierta al Río Magdalena, que desarrolle los espacios y la infraestructura en forma tal que permita el goce de la panorámica hacia el Río Magdalena, obteniendo un referente que nos otorgue imagen de urbe de ribera, logrando un mayor aprovechamiento de nuestra ubicación geográfica, al contar además con definidos puntos urbanos en los que funcionen puertos fluviales de transporte de pasajeros, con servicios portuarios, espacios públicos que permitan el goce del ecosistema del Río y un desarrollo económico en el sector, generando cambios de usos del suelo que impulsen el asentamiento de hoteles, centros comerciales y recreativos”.

El análisis realizado determinó tres aspectos fundamentales que deben ser revisados para garantizar la viabilidad de los objetivos propuestos y más aún, de las estrategias proyectadas en la propuesta de POT.

Cruces entre las “Concesiones Portuarias” y los proyectos en la margen del Río

La visión turística y comercial sobre la cual se plantean las “Áreas de Actividad” y “Tratamientos urbanísticos” dados en la ribera son inconsistentes con su vocación ac-

Usos del Suelo, Tratamientos Urbanísticos y Operación Estratégica

De acuerdo con la información y cartografía suministrada en la propuesta de POT, existen conflictos entre las zonificaciones de la ribera:

- Usos incompatibles entre los ecosistemas estratégicos definidos por el POMCA en el sector “Las Flores” aledaño a la Ciénaga de Mallorquín (Zonas de protección) y el uso “Portuario” y “Residencial” propuesto.
- La franja frente al río correspondiente a espacio público y la zona de protección no están debidamente definidas.

- Zona de protección entre las industrias y el área residencial (que se encuentran continuas) no están claramente definidas en la ribera.
- No es clara la relación espacial y conceptual de los tratamientos urbanísticos en la zona de “Villa Nueva” y el uso que se proyecta para ella.
- Es indispensable revisar la funcionalidad y viabilidad de la operación estratégica planteada sobre “Siapé”, dado que se prevé mucho equipamiento en una zona muy pequeña para lo proyectado.

tual y los procesos de “Concesión Portuaria” definidos hasta la fecha. Al respecto, la Ley 388 de 1997 que regula los Planes de Ordenamiento Territorial establece en su artículo 10 que: “En la elaboración y adopción de sus planes de ordenamiento territorial los municipios y distritos deberán tener en cuenta los siguientes deter-

minantes, que constituyen normas de superior jerarquía, en sus propios ámbitos de competencia, de acuerdo con la Constitución. El señalamiento y localización de las infraestructuras básicas relativas a la red vial nacional y regional, puertos y aeropuertos, sistemas de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía, así



como las directrices de ordenamiento para su áreas de influencia”.

En consecuencia, la propuesta de POT no puede desconocer, variar o cambiar la ubicación de zonas portuarias y sus áreas de influencia establecidas por las actuales “Concesiones Portuarias”. En esa línea, es necesario replantear las actividades y usos del suelo (recreacionales, comerciales y residenciales planteados alrededor de la ribera); definir los alcances y objetivos de los proyectos de movilidad asociados a la “Avenida del Río” proyectada al margen de la ribera (siendo que gran parte de esta se encuentra concesionada) y revisar la coherencia de los proyectos de movilidad fluvial de carácter recreacional proyectados sobre la zona, así como revisar la funcionalidad de la centralidad de “La Ribera”.

Gestión del riesgo en la Ribera

Los desarrollos que se proyecten en el Río dependerán en gran medida de los efectos del medio ambiente. De acuerdo con ello, es imperioso profundizar en los temas de riesgo y amenazas por el río y el mar, los cuales no hacen parte del documento, pues no se consideran las posibles afecciones por huracanes, tsunamis, ascenso del nivel del mar (inundaciones), y los causados por el río (inundación y altas velocidades en el canal Navegable). Al respecto, se deberán ampliar los detalles relacio-

Si bien los riesgos y amenazas por el río y por el mar son de competencia del gobierno nacional, la propuesta del POT se debe centrar en la educación ciudadana y en la gestión hacia el gobierno central, para que se realicen proyectos nacionales relacionados con la reestructuración de ríos para evitar las inundaciones antropicas en el norte del país.

nados con las determinantes de los estudios de inundación para los casos de “Inundación Baja” e “Inundación Media” definidas en los artículos 42 y 44 de la propuesta de POT, y lo que tiene que ver con un plan de movilidad con respecto a un riesgo por inundación.

En cuanto a la ribera occidental, la propuesta del POT la reconoce como una zona con posibilidades de inundación media y baja, además presenta problemas de licuación; sin embargo, no se advierte ningún riesgo asociado por su ocurrencia. En la misma línea, está la zona de La Loma y aledaños en la ribera, que si bien presenta problemas de licuación según la cartografía analizada, se proyecta la construcción de edificaciones con hasta 50 pisos.

Por último, si bien los riesgos y amenazas por el río y por el mar son de competencia del gobierno nacional, la propuesta del POT se debe centrar en la educación ciudadana y en la gestión hacia el gobierno central, para que se realicen proyectos nacionales relacionados con la reestructuración de ríos para evitar las inundaciones antropicas en el norte del país y que se fortalezcan los institutos en lo relacionado con los proyectos internacionales de monitoreo del mar Caribe, y de este modo la ciudadanía conozca con anticipación sobre la presencia de fenómenos que los pueda afectar.

