

¿Es sostenible el desarrollo urbano de Barranquilla?¹

Javier Andrés Cárdenas Gómez²

Corporación Universidad de la Costa - CUC. jcardena13@cuc.edu.co

Artículo de Reflexión - Recibido: 20 de abril de 2012 - Aprobado: 8 de junio de 2012

Resumen

El objetivo de este artículo es reflexionar acerca del modelo urbanístico aplicado en la ciudad de Barranquilla, desde la perspectiva del desarrollo sostenible, debido a que en la investigación "Oportunidades urbanísticas asociadas a la implementación del sistema TransMetro en la ciudad de Barranquilla", realizada a lo largo del corredor de TransMetro, se ha detectado que existe suelo urbano subutilizado y que todavía no se ha entendido que el suelo es un recurso que se agota y que por esta razón debería ser usado intensivamente, buscando la máxima sinergia entre los sistemas funcionales de la ciudad. Debido a la baja densidad con la cual se ha desarrollado la ciudad de Barranquilla, recurrentemente se ha tenido que disponer de suelo rural para expandir el perímetro urbano; lo anterior, acompañado de un rezagado desarrollo de la infraestructura de soporte necesaria. En la actualidad existe una tendencia del planeamiento urbano que persigue el desarrollo sostenible, en la cual hay una gran preocupación por reducir tanto el consumo

1 Artículo producto de los cuestionamientos generados por la investigación "Oportunidades urbanísticas asociadas a la implementación del sistema TransMetro en la ciudad de Barranquilla".

2 Arquitecto, Universidad Nacional de Colombia (1997). Maestría en Diseño Urbano en el Kunsthochschule Berlin-Weissensee (Alemania, 2004). Ha sido catedrático en la Universidad Nacional de Colombia y en la Universidad Jorge Tadeo Lozano. En la actualidad es profesor de tiempo completo en la Universidad de la Costa CUC.

energético como la depredación de suelo rural. Con esta idea se están proponiendo ciudades densas, compactas, con sistemas de transporte eficientes y con alta mezcla de usos, para reducir al máximo los desplazamientos de los ciudadanos y evitar la segregación.

Palabras clave

Sostenibilidad, subutilización urbana, densidad urbana, expansión urbana, sinergia urbana.

URBAN DEVELOPMENT IN BARRANQUILLA: IS IT SUSTAINABLE?

Abstract

The purpose of this paper is to propose alternatives to urban model applied in the city of Barranquilla, from the perspective of sustainable development, because in the research along the TransMetro corridor, it was found that there is under-utilized urban land and not understood yet that the land is a non-renewable resource and for this reason should be used intensively, looking for maximum synergy between the functional systems of the city.

Keywords

Sustainability, Underutilization of urban land, Urban Density, Urban expansion, Urban synergy

É SUSTENTÁVEL O DESENVOLVIMENTO URBANO DE BARRANQUILLA?

Resumo

O objetivo deste artigo é reflexionar sobre o modelo urbanístico aplicado na cidade de Barranquilla, desde a perspectiva do desenvolvimento sustentável, devido a que na investigação "Oportunidades urbanísticas associadas à implementação do sistema TransMetro na cidade de Barranquilla", realizada ao longo do corredor de TransMetro, detectou-se que existe solo urbano subutilizado e, que ainda não se entendeu, que o solo é um recurso que se esgota, e por isso, deveria ser usado intensivamente, buscando a máxima sinergia entre os sistemas funcionais da cidade. Devido à baixa densidade com a qual se desenvolveu Barranquilla, seguidamente, se tem tido a necessidade de se dispor de mais solo rural para expandir o perímetro urbano; o anterior, acompanhado de um lento desenvolvimento da infraestrutura de suporte necessária. Na atualidade, existe uma tendência do planejamento urbano que persegue o desenvolvimento sustentável, na qual há uma grande preocupação por reduzir tanto o consumo energético, como a depredação do solo rural. Com esta ideia estão propondo cidades densas, compactas, com sistemas de transporte eficientes e com alta mescla de usos, para reduzir ao máximo o deslocamento dos cidadãos e evitar a segregação.

Palavras-chave

Sustentabilidade, subutilização urbana, densidade urbana, expansão urbana, sinergia urbana.

Introducción

El desarrollo sostenible es un asunto que ha preocupado seriamente a la comunidad académica e intelectual, desde hace más de cuatro décadas, sin embargo recientemente los gobiernos y los organismos multilaterales han empezado a fijar su atención en este tema, como reacción al cambio climático y a todas sus consecuencias. Es así como se han realizado cuatro cumbres de la tierra (Estocolmo, 1972; Río de Janeiro, 1992; Johannesburgo, 2002; y Río de Janeiro, 2012) y en 1997 se firma Protocolo de Kioto sobre el cambio climático por parte de la mayoría de los Estados asociados a las Naciones Unidas, que entró en vigencia en 2005 (Cinu, 2008).

Revisando el contenido del documento final de la última Cumbre de Río “El futuro que queremos” (ONU, 2012), se evidencia que se está trabajando en la definición de políticas y directrices para el desarrollo sostenible del planeta, pero todavía no se han puesto en marcha acciones concretas suficientes para revertir el impacto causado. Sin embargo, mientras se ponen de acuerdo los organismos multilaterales el planeta sigue soportando las

consecuencias del desarrollo, por lo tanto se hace necesario que desde cada disciplina y específicamente desde las que tienen que ver con el planeamiento de las ciudades, se empiecen a implementar acciones concretas.

¿Qué es el desarrollo sostenible?

Para entender lo que es el desarrollo sostenible, nos podemos remitir al Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de la ONU en 1987: “Nuestro futuro común” en el cual se planteaba la siguiente definición: “Satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades”.

Esta definición es clara; sin embargo, para complementar este concepto se puede utilizar la metáfora del planeta tierra como un barco que viaja por el espacio, pero tiene una gran diferencia con los barcos que conocemos y radica en que cuando los barcos van a zarpar se abastecen de los recursos necesarios para adelantar el viaje, los van administrando de tal manera que la tripulación subsista hasta que se

llegue al puerto de destino, ahí reabastecen y zarpan de nuevo; el planeta tierra no tiene un puerto al cual llegar para reabastecer, por lo tanto se tienen que administrar los recursos disponibles para garantizar la existencia de la humanidad y de la vida en general.

Lo anterior nos plantea que se debe tener especial cuidado en el consumo de recursos, debido a que el desarrollo de nuestra civilización se soporta en el consumo indiscriminado de recursos de toda índole y básicamente en la utilización de recursos energéticos provenientes de fuentes no renovables.

Desarrollo urbano sostenible

La comunidad internacional ha reconocido que son las ciudades los lugares que más recursos consumen y que por lo tanto son las causantes en alto porcentaje de los problemas ambientales del planeta. En consecuencia, es importante lograr un patrón de crecimiento urbano que mejore las condiciones de las actuales generaciones sin comprometer el futuro de las siguientes.

El planeta se ha urbanizado en tal medida que actualmente las ciudades concentran

a más de la mitad de la población y con tendencia a seguir creciendo; por lo tanto, la sostenibilidad urbana es fundamental para alcanzar una tendencia de desarrollo conveniente para las generaciones presentes y futuras.

Inicialmente el concepto de sostenibilidad tenía relación con la preservación de la naturaleza, esta idea se mantuvo hasta finales del siglo XX. Se entendía que el medio ambiente estaba relacionado únicamente con la naturaleza rural y silvestre y que debía ser protegido del avance urbano y de los cambios culturales. Con esta perspectiva, la problemática ambiental era vista como ajena a las ciudades, por lo tanto las intervenciones estaban encaminadas a integrar el componente verde con el diseño urbano así como con el manejo de los problemas que ocasionaban la introducción de sistemas masivos de acueducto y saneamiento básico, la creación de parques y zonas de recreación o la zonificación tradicional del uso del suelo.

En la última década han tenido lugar múltiples encuentros de la comunidad mundial para promover acciones que permitan mejorar la calidad de la vida urbana

y reducir su impacto sobre el planeta, alcanzando un nuevo concepto de sostenibilidad, que comprende diferentes componentes urbanos que trascienden lo ambiental e incluye variables culturales, políticas, institucionales, sociales y económicas. Esta nueva perspectiva plantea que las ciudades deben ser estudiadas como un sistema holístico complejo, con múltiples factores.

En síntesis, la actual perspectiva de ciudad sostenible entiende al desarrollo urbano como un sistema holístico, en el cual los aspectos sociales, económicos, ambientales e institucionales se encuentran interactuando. Se asume que una ciudad está compuesta por subsistemas que se interrelacionan y son interdependientes. Por ejemplo, un sistema de transporte público sostenible mejoraría la calidad de vida y la salud pública, pues disminuiría los requerimientos de energía, ayudaría a conservar el patrimonio natural y cultural a través de la reducción de emisiones y permitiría reducir los tiempos de los desplazamientos. De igual manera, la gestión del sistema público de transporte está determinada por la disponibilidad de los recursos locales, lo cual involucra la sostenibilidad fiscal de la ciudad. Por lo

tanto, las estrategias de desarrollo urbano sostenible requieren una aproximación integral que involucre los diferentes aspectos de la vida urbana.

Tendencia del desarrollo urbano en la ciudad de Barranquilla

La ciudad de Barranquilla ha experimentado en los últimos 60 años un crecimiento continuo de su perímetro urbano sin mayor regulación por las políticas públicas de los diferentes gobiernos (Panza, 2009). El actual Plan de Ordenamiento sigue promoviendo esta tendencia, autorizando nuevas zonas de expansión.

El crecimiento de las ciudades es irreversible e inevitable. Este fenómeno se ha presentado en casi todas las ciudades de Latinoamérica y del Caribe (Rojas, 2004). El crecimiento de las ciudades va ligado a su crecimiento económico; sin embargo, la manera como han ocupado su territorio es una de las causas de la problemática social y ambiental que experimentan.

El territorio urbanizado de Barranquilla contiene áreas con diferentes niveles de densidad y consolidación, la mayoría de la ciudad presenta una baja intensidad en

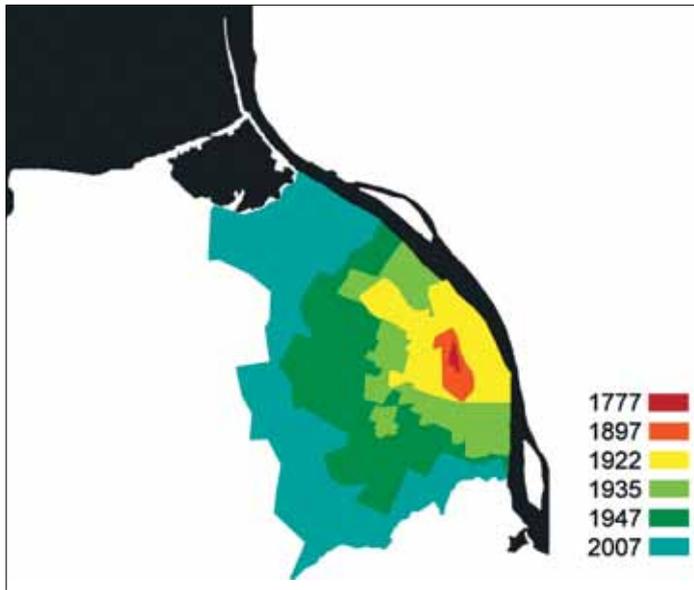


Figura 1. Plano de crecimiento histórico de la ciudad de Barranquilla.
(Elaboración propia. Fuente: Panza, 2009)

el uso del suelo ya que está ocupada por edificaciones de 2 y 3 pisos, con excepción de la zona norte en donde se usa el suelo intensivamente. Lo anterior ha tenido como consecuencia una ocupación extensiva del territorio.

En Barranquilla, como en muchas ciudades de Latinoamérica, debido a procesos acelerados de crecimiento, existen varias zonas que originalmente eran periféricas y que con el tiempo se han convertido en zonas céntricas; esta condición las hace susceptibles de mutar a usos más cualificados o a intensificar el uso del suelo, y con ello promover un desarrollo urbano compacto. Sin embargo, debido a que los desarrollos inmobiliarios están regidos por la economía de mercado y promovidos por los particulares, estos tienen lugar en las periferias, con una muy baja regulación del gobierno urbano y con los altos costos que implica extender las redes de la infraestructura de la ciudad.

POT y su revisión en oposición al desarrollo sostenible

En el lanzamiento del programa “Ciudades emergentes y sostenibles”, por parte del BID, en la ciudad de Barranquilla en

abril del presente año, se presentó la propuesta de revisión del POT, en la cual se expuso el planteamiento de implementar un sistema vial conformado por varias autopistas que conectarán la ciudad con los municipios de la región metropolitana (Figura 2) simultáneamente se va a concentrar el desarrollo de la ciudad en estos ejes viales permitiendo gran edificabilidad mediante el tratamiento de desarrollo y re desarrollo (Figura 3).

Hasta aquí todo está bien, lo contradictorio es que las autopistas propuestas tendrían un perfil muy generoso y atravesarían toda la ciudad hasta conectar el centro y para alcanzar este objetivo se tendría que hacer compras de predios, debido a que el espacio existente no es suficiente para implementar los nuevos perfiles viales. Lo anterior podría verse como una oportunidad para reconfigurar la ciudad; sin embargo, reconstruir estos perfiles a lo largo de varios kilómetros de vía es un objetivo utópico en nuestro contexto. Algo similar se logró en la ciudad de Sao Paulo mediante la operación Faria Lima (Lungo, 2004), con tres diferencias: Primero, esta operación no alcanzaba el kilómetro de longitud; segundo, se hizo con la aplicación de un sofisticado sistema de gestión

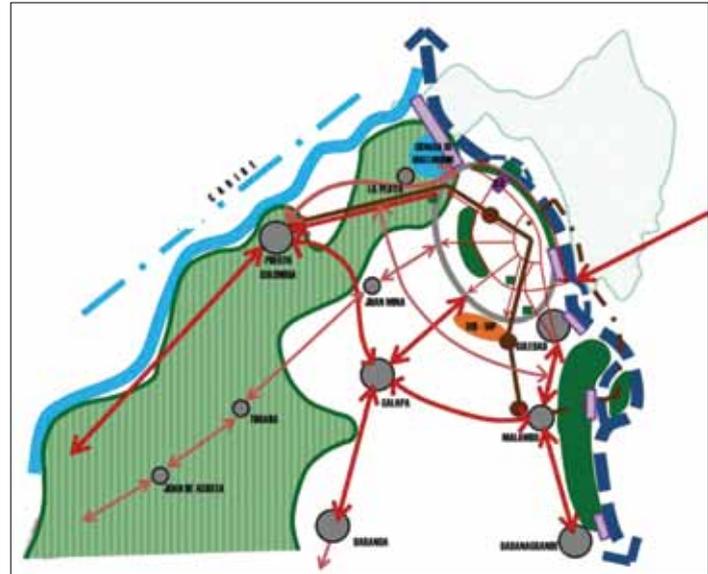


Figura 2. Modelo de ordenamiento, Área metropolitana.
(Presentación POT 2012- 2032. Barranquilla, ciudad sostenible y compacta. EDUBAR Barranquilla, 2012 04 16)

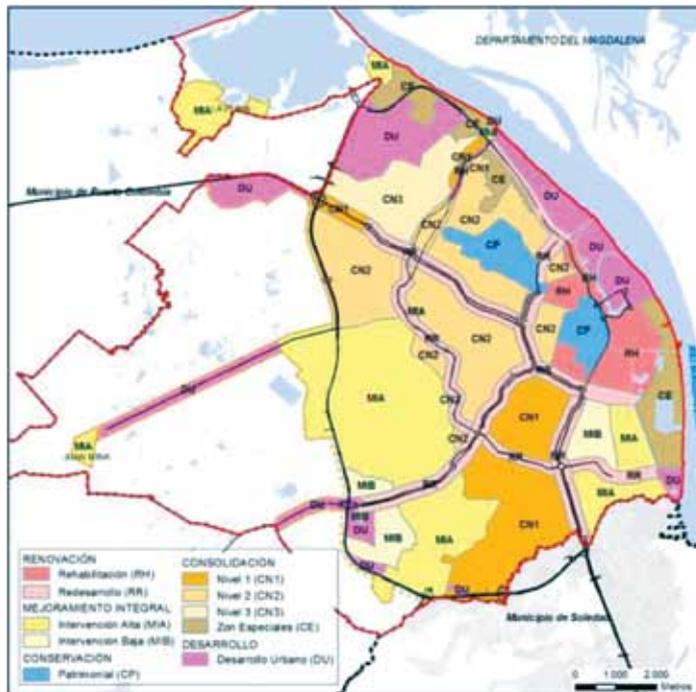


Figura 3. Propuesta de tratamientos urbanísticos.
(Presentación POT 2012- 2032. Barranquilla, ciudad
sostenible y compacta. EDUBAR Barranquilla, 2012 04 16)

que involucraba a la Bolsa de Valores; y tercero, el desarrollo en el resto de la ciudad estaba restringido por la normativa. Lo anterior permite pronosticar que el escenario más probable, si se decide adelantar este proyecto, será el de una gran inversión en la compra de predios y de nuevo con unos extensos ejes viales sin consolidar.

Pero lo que más debe preocupar a la ciudadanía es que esta infraestructura está destinada fundamentalmente a los automóviles particulares, va a promover la expansión del perímetro urbano y la conurbación de la totalidad de la región metropolitana, de hecho la propuesta plantea corredores de desarrollos urbanísticos hacia Puerto Colombia, Juan Mina y Galapa (Figura 3).

Encuentro positiva la propuesta de desarrollar el frente de la ciudad sobre el río al norte de la misma, no obstante se debería buscar un balance entre las nuevas zonas de desarrollo que necesitan la expansión de las redes de infraestructura y las zonas de re-desarrollo en sectores donde el suelo urbano ya tiene infraestructura y está subutilizado.

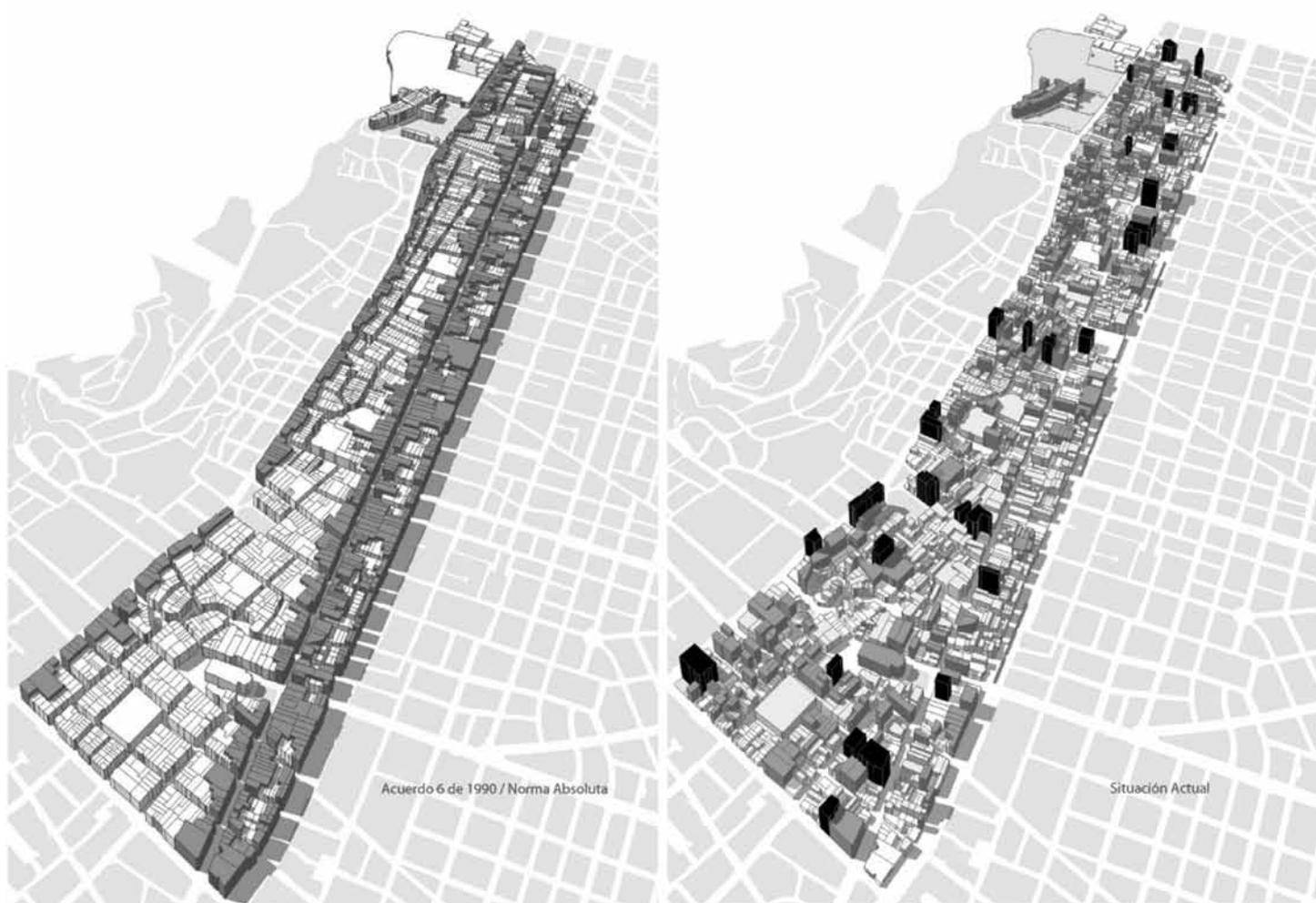


Figura 4. UPZ Chapinero en la ciudad de Bogotá. Izquierda: modelación de la ciudad planeada por el Acuerdo 6 de 1990. Derecha: modelación del estado de la ciudad en 2005 (Robayo, Cárdenas, Moreno, & Ruiz, 2006).

Aprendiendo de experiencias fallidas

En 1990 entró en vigencia el Acuerdo 6 del Concejo de Bogotá, instrumento normativo que reguló el desarrollo urbano de la ciudad hasta 2001. Este plan se basaba en el mismo concepto de permitir la máxima edificabilidad sobre los ejes viales importantes; con esta norma se ofrecía la posibilidad de construir en toda la extensión de la ciudad, y el resultado después de 14 años fue una ciudad sin consolidar.

En la investigación realizada por la Universidad Nacional de Colombia (Robayo, Cárdenas, Moreno, & Ruiz, 2006) para revisar la norma de 13 UPZ (Unidades de Planeamiento Zonal) se tomó como muestra la UPZ Chapinero, se evaluó cómo había sido el desarrollo edificatorio, contrastándolo con el desarrollo que se había permitido por el Acuerdo 6; se detectó que menos del 10% de los predios utilizaron todo su potencial normativo (Figura 4, lado derecho, predios de color negro macizo), de lo cual surgen las siguientes reflexiones:

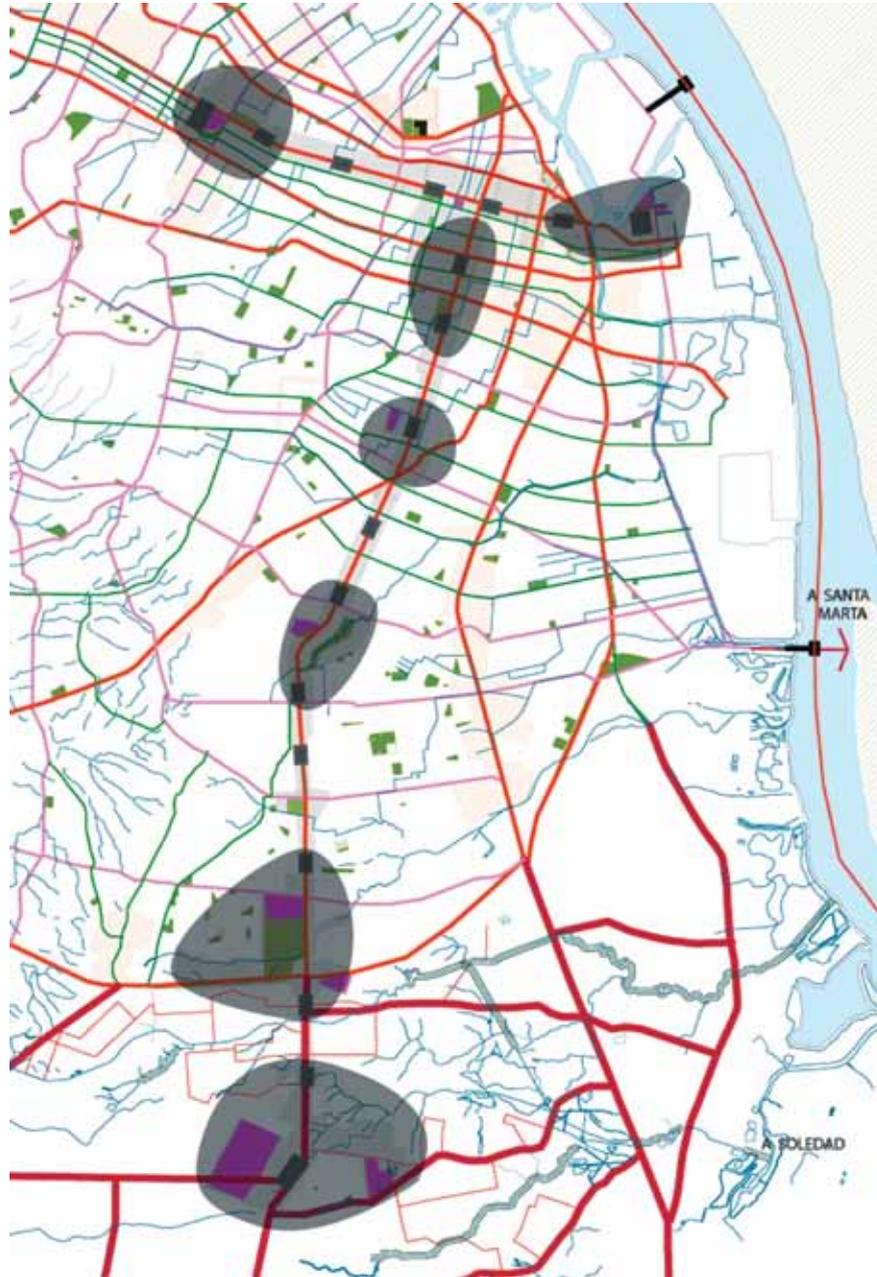
- ¿Se ofreció edificabilidad indiscriminadamente?

- ¿Era recomendable concentrar el potencial edificatorio de la ciudad en sectores específicos, hasta que se consoliden en el tiempo?
- Se debió orientar el desarrollo urbano de manera integral, entendiendo cuáles son los fenómenos que lo catalizan.

El sistema TransMetro como catalizador del desarrollo urbano en Barranquilla

La investigación realizada para la Universidad de la Costa ("Posibilidades de desarrollo urbanístico asociadas a la implementación del sistema TransMetro en la ciudad de Barranquilla") se fundamenta en entender que TransMetro no se puede considerar de manera aislada, como un sistema de movilización masiva de pasajeros, sino que sus impactos dentro de la estructura funcional y de servicios de la ciudad, representan una oportunidad para consolidar un modelo de ciudad densa y compacta.

De acuerdo con lo sucedido en otras ciudades donde han implementado sistemas BTR, se puede afirmar que los sec-



*Figura 5. Áreas de oportunidad en el corredor de TransMetro.
(Elaboración propia.
Fuente: POT Barranquilla)*

tores de la ciudad que estén en el área de influencia del corredor de TransMetro van a mejorar las condiciones de movilidad. Si tenemos en cuenta que la movilidad es uno de los aspectos deficientes de esta ciudad, es de esperar que los sectores servidos por TransMetro se conviertan en los más atractivos para localizarse. En este orden de ideas, TransMetro se debería convertir en un referente de localización en la ciudad. Un sector puede ser bueno o malo en términos de accesibilidad, dependiendo de su localización con respecto al sistema o a la posibilidad de acceder al mismo.

Si partimos del supuesto de que TransMetro es un sistema en red, en el cual las estaciones son los únicos puntos de entrada y salida, que simultáneamente pueden ser puntos de intersección de dos o más líneas, debemos aceptar la generación de nodos de interacción con la ciudad, igualmente se tendría que aceptar la aparición de un nuevo sistema de referencia en la ciudad, que dependiendo de la importancia que se le de, puede convertirse en un nuevo factor de ordenamiento y desarrollo para la misma.

Los sistemas en red presentan relaciones

jerarquizadas entre sus componentes. En el caso del sistema TransMetro existen estaciones con diferente categoría, dependiendo de la capacidad o de la interconexión con otras líneas o de su localización con respecto a la ciudad existente. Lo anterior plantea la existencia de nodos con diferente intensidad de actividad, condición que podrá ser utilizada para catalizar desarrollos inmobiliarios. Este fenómeno ha tenido lugar en los portales del sistema TransMilenio en la ciudad de Bogotá, en los cuales se presentan los mayores flujos peatonales del sistema; esta condición ha sido aprovechada por los promotores inmobiliarios para localizar desarrollos comerciales en grandes superficies.

Generando sinergia a partir de la implementación del sistema TransMetro

Se podría entender la sinergia urbana como el resultado de la acción conjunta de dos o más sistemas urbanos que multiplica el efecto que tendría cada uno de los sistemas por separado.

Para determinar las áreas de oportunidad, se han tenido en cuenta dos factores

de análisis: Primero, las consideraciones urbanísticas de tipo general (modelo urbano, sistemas generales, instrumentos de planificación, programas y proyectos, etc.), que permiten identificar, a lo largo del corredor, las áreas con mayores potencialidades de transformación y de oportunidad para el desarrollo de proyectos.

El segundo factor tiene que ver con ámbito espacial específico del corredor de TransMetro, y se enfocó en la incidencia de los componentes del sistema sobre el entorno urbano inmediato, se construyó un escenario con posible impacto de estaciones y portales del sistema sobre un área de influencia inmediata.

De acuerdo con la revisión y análisis de la información de base y la valoración de las estaciones que hacen parte de la primera fase del sistema, se han determinado siete áreas de oportunidad.

En cada una de estas áreas se identifica aquellos nodos sobre los cuales, por efecto de la implementación del sistema, se proyectan importantes transformaciones de tipo urbanístico y económico, que ofrecen la oportunidad de estructurar proyectos inmobiliarios y operaciones urbanas integrales.

Las áreas de oportunidad identificadas, con su respectivo potencial de transformación generado por la sinergia urbana, son las siguientes (Figura 5):

1. Estadio Romelio Martínez

- Re-utilización intensiva del suelo ya ocupado para desarrollar proyectos con usos comerciales, oficinas (en general actividades relacionadas con el intercambio de bienes y servicios) y vivienda.
- Recuperando y articulando el espacio público.

2. Catedral - Arenosa

- Re-utilización intensiva del suelo ya ocupado para desarrollar proyectos con usos dotacionales, comerciales, oficinas (en general actividades relacionadas con el intercambio de bienes y servicios) y vivienda.
- Recuperando y articulando el espacio público.

3. Barranquillita - Parque cultural del Caribe

- Re-utilización intensiva del suelo ya ocupado y del vacante para desarro-

llar proyectos con usos dotacionales, comerciales, oficinas (en general actividades relacionadas con el intercambio de bienes y servicios) y vivienda.

- Generando espacio público.

4. Atlántico

- Re-utilización intensiva del suelo ya ocupado y del vacante para desarrollar proyectos con usos dotacionales, comerciales, oficinas (en general actividades relacionadas con el intercambio de bienes y servicios) y vivienda.
- Generando espacio público.

5. La catorce - La ocho (Jardín Botánico)

- Utilización intensiva del suelo vacante para desarrollar proyectos de dotación de equipamientos de escala metropolitana y vivienda.
- Reordenando y recuperando el espacio público.
- Mejorando la conectividad vial.

6. Estadio Metropolitano

- Utilización intensiva del suelo vacante para desarrollar proyectos de vivienda.

- Recuperando y articulando el espacio público.

7. Portal y terminal de transporte terrestre Soledad

- Utilización intensiva del suelo vacante para desarrollar proyectos de dotación de equipamientos de escala metropolitana y vivienda.
- Utilización del suelo ocupado por los equipamientos de transporte con usos dotacionales y comerciales.
- Recuperando e integrando el espacio público.

Conclusiones

Utilizar intensivamente el suelo urbano es un principio que debería orientar la planeación de la ciudad; antes de expandir su perímetro, se debería tener certeza sobre la máxima utilización del suelo urbano existente.

El sector que más consume energía en las ciudades es el de transporte, por eso se debería configurar la ciudad para que se reduzcan los desplazamientos y que la mayoría de los viajes se efectúen en sistemas de transporte público masivo.

Se debería promover la interacción de los diferentes sistemas estructurantes de la ciudad y estimular los desarrollos en los lugares donde se genere la mayor sinergia, producto de esta interacción.

Rueda, S. (2011). *El urbanismo ecológico: Un nuevo urbanismo para abordar los retos de la sociedad actual*. Recuperado de: <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/UrbanismoEcologicoS-Rueda.pdf>

Referencias

Cinu, 2 (2008). *Conferencia de la ONU sobre el medio ambiente*. Naciones Unidas, Centro de Información. Recuperado de: http://www.cinu.org.mx/temas/des_sost/conf.htm

Lungo, M. (2004). *Grandes proyectos urbanos: Desafío para las ciudades latinoamericanas*. San Salvador: Lincoln Institute UCA Editores.

ONU (2012). *Río+20. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible*. Recuperado de: <http://www.un.org/es/comun/docs/index.asp?symbol=A/CONF.216/L.1&refere=s>

Panza, E. (2009). *Planeación en Barranquilla*. Barranquilla: Educosta.

Robayo, J. M. (2006). *Reglamentación urbana estratégica (Strategic Zone Building Regulations)*. Bogotá: Unimédios - Universidad Nacional.

Rojas, E. (2004). *Volver al centro*. Washington: BID.

