

El ordenamiento territorial, un proceso en construcción en la ciudad de Barranquilla

*The territorial planning, a process in construction
in the city of Barranquilla*

Por Yesenia Barandica Angulo*
ybarandica@unilibrebaq.edu.co

Resumen

El ordenamiento de un territorio se constituye en una función pública, la cual implica un proceso de organización del espacio para lograr una adecuada repartición de los recursos humanos en función de los recursos económicos y naturales con los que cuenta. Este artículo pretende hacer una revisión a dicho proceso teniendo en cuenta una visión de largo plazo que contribuya a un crecimiento urbanístico de la ciudad acorde a las necesidades de la población.

Se revisa además, la metodología que utiliza la administración distrital de Barranquilla puesta a consideración de la nueva propuesta de Plan de Ordenamiento Territorial para un periodo de 20 años, el cual busca estructurar el desarrollo físico, territorial y sostenible de la ciudad con el fin de generar espacios urbanos que contribuyan a su desarrollo económico y social. Adicionalmente, busca articular la ciudad con el resto del mundo mediante lineamientos que permitan el aprovechamiento de sus ventajas de localización y de los recursos naturales con los que cuenta.

Abstract

The ordering of a territory is a public function, which implies a process of space organization to achieve a proper distribution of human resources based on economic resources and natural resources boasts. This article aims to make a review to this process taking into account a long-term vision that contributes to urban growth of the city according to the needs of the population.

In addition, revising the methodology used by the district administration of Barranquilla put to consideration of the revised land use Plan for a period of 20 years, which aims to structure the physical, territorial and sustainable development of the city in order to generate urban spaces that contribute to their economic and social development. In addition, it seeks to articulate the city with the rest of the world through guidelines that allow the use of the advantages of the city and location of natural resources boasts.

Palabras clave: Ordenamiento, Planificación, Territorio, Ciudad, Espacios urbanos, Bienestar social.

Key words: Zoning, Planning, Territory, City, Urban spaces, Social welfare.

Recibido: Abril 8 de 2011 • Aceptado: Julio 5 de 2011

* Docente investigadora jornada Laboral Completa Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables, Universidad Libre Seccional Barranquilla.



APROXIMACIÓN TEÓRICA DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El proceso de ordenamiento y la planificación territorial generan mayor eficiencia en el desarrollo de actividades económicas y sociales, y además, propicia espacios adecuados para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas.

Claudius Petit¹ define la política de ordenamiento territorial como la búsqueda en el ámbito geográfico de la mejor repartición de los hombres en función de los recursos naturales y de las actividades económicas.

En concordancia con la anterior definición se han generado dos importantes interpretaciones con respecto a la política de ordenamiento y planificación territorial, por un lado, se encuentra la necesaria repartición de los recursos humanos y los recursos económicos en el espacio; y por otro, la necesidad de organizar ese espacio para lograr una adecuada repartición de estos recursos humanos y económicos, en función de los recursos naturales renovables existentes en el territorio, con el objeto de satisfacer las aspiraciones humanas (Martínez, 2004).

El ordenamiento territorial es un proceso y una estrategia de planificación; con él se pretende configurar en el largo plazo una organización del uso y ocupación del territorio acorde con las potencialidades y limitaciones del mismo, las expectativas y aspiraciones de la población y los objetivos sectoriales de desarrollo (económico, social y cultural).²

La política de ordenamiento territorial no solo cubre la organización y los problemas urbanos, sino que además busca ordenar de manera general la ocupación del territorio de una sociedad en todos sus ámbitos; de tal forma que se haga de manera racional una repartición espacial de las actividades económicas, sociales y urbanas que conduzcan a un equilibrio en la ciudad. Tiene como objetivo garantizar la óptima distribución del espacio, que se refleje en la compatibilidad de las activi-

dades en las diversas zonas y en el mejoramiento de las condiciones de vida de la población (Martínez, 2004).

En Colombia el ordenamiento territorial comprende un conjunto de acciones político-administrativas de los municipios y distritos con el fin de disponer de instrumentos eficientes para orientar el desarrollo del territorio de su jurisdicción y regular la utilización, transformación y ocupación del espacio, de acuerdo con las estrategias de desarrollo socioeconómico y en armonía con el medioambiente y las tradiciones históricas y culturales.

Con base en todo lo anterior podría decirse que el ordenamiento y planificación territorial se constituye como una función pública, la cual es desarrollada mediante acciones urbanísticas en las entidades territoriales. Dichas acciones corresponden a políticas relacionadas entre otros aspectos con: la clasificación de los diferentes tipos de suelo, urbano, rural y de expansión urbana; infraestructura para transporte, servicios públicos y equipamientos públicos; la zonificación y localización de los diferentes usos del suelo y la determinación y reserva de terrenos para la expansión urbana.

El artículo 9 de la Ley 388 de 1997 define el Plan de Ordenamiento Territorial –POT– como “el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio (...), constituido por un conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo”.

En términos generales, los planes de ordenamiento territorial son instrumentos normativos y operativos que definen con visión de largo plazo y en armonía con los instrumentos de desarrollo socioeconómico y ambiental, los modelos de ciudad para el país.

PLANIFICACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN COLOMBIA

El proceso de planificación en Colombia inicialmente estuvo dirigido al sector económico, mediante la formulación del documento “Bases de un programa de fomento para Colombia” realizado por una comisión del Banco Mundial dirigida por el economista Lauchlin Currie en 1951, en el cual se recomienda la creación de un Consejo de Planificación Económica.

1. Ministro de Urbanismo y Reconstrucción de Francia. 1950. Citado por Allan R. Brewer-Carías en: *Ley Orgánica para la ordenación del territorio*. 3ª edición. Caracas, Venezuela: Editorial Jurídica Venezolana, 1991.

2. VELÁZQUEZ, Alejandro. *Concepto e historia del ordenamiento*.



De esta forma en 1958, el Consejo Nacional de Planificación Económica, denominado actualmente CONPES, y el Departamento Nacional de Planeación crearon las bases institucionales para la planeación en Colombia.

No obstante, a los pequeños avances en materia de planificación en el país, hasta esta época, sus lineamientos no mostraban ningún tipo de direccionamiento hacia los aspectos territoriales, de manera general estaban relacionados con las áreas económica y social.

La reglamentación de la planificación y el ordenamiento territorial en el país tiene sus primeros avances a partir de la aprobación de la Ley de Reforma Urbana –Ley 9 de 1989–, la Constitución Política de 1991 y la Ley 388 de 1997.

La Ley 9 de 1989 fue formulada con el objetivo de lograr condiciones óptimas para el desarrollo de las ciudades y de sus áreas de influencia, en los aspectos físico, económico, social y administrativo. En ella se expusieron los primeros avances en materia de ordenamiento territorial de las ciudades colombianas, sin embargo, no establecieron directamente mecanismos exclusivos para tal fin. Esta ley reglamentó la elaboración de los Planes de Desarrollo Local, enmarcados en la política nacional y departamental, en las técnicas de planeación urbana y en el desarrollo urbano-regional.

De esta forma, las políticas de ordenamiento territorial tenían una proyección de corto plazo, dado a que quedaban consignadas en los planes de desarrollo, los cuales debían incluir entre otros aspectos: La reglamentación de usos del suelo; normas urbanísticas; un plan vial de servicios públicos y de obras públicas; la reserva de tierras urbanizables, un plan de inversiones que encerrará servicios públicos domiciliarios, vías, transporte y servicios sociales.

La Constitución Nacional de 1991 estableció el proceso de descentralización, dándole autonomía político-administrativa a las entidades territoriales. De igual manera estableció dos mecanismos de planeación para dichas entidades territoriales. El primero es fijado mediante su artículo 82, el cual otorga el deber de la planeación física y territorial a las entidades territoriales; y en su artículo 288 que establece la creación de la Ley Orgá-

nica de Ordenamiento Territorial. El segundo proceso es fijado mediante el artículo 339, el cual establece los Planes de Desarrollo en los diferentes niveles político-administrativos del país (Nación y entidades territoriales: departamentos, distritos y municipios) como instrumentos de planificación de la política de desarrollo económico, social y ambiental.

El proceso de planeación territorial establecido por la Constitución fue reglamentado por la Ley 388 de 1997, que modificó la Ley de Reforma Urbana. En ella se establece que el ordenamiento del territorio municipal o distrital tiene por objeto complementar la planificación económica y social con la dimensión territorial, racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible; a través de la implementación de una serie de lineamientos, dentro de los cuales se destaca la definición de las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo, en función de los objetivos económicos, sociales, urbanísticos y ambientales.

En la Ley 388 de 1997 se establecen los mecanismos que permiten a los municipios y distritos, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del territorio, la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo y la ejecución de acciones urbanísticas eficientes.

Los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) son reglamentados por la Ley 388 de 1997, en su artículo 9 se definen como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo. Todo esto con el fin de fortalecer el desarrollo del municipio o distrito y mejorar las condiciones de vida de la población.

Los POT poseen un componente urbano que se encarga de proporcionar las herramientas para la administración del desarrollo y la ocupación del suelo urbano y suelo de expansión urbana, el cual está compuesto por un conjunto de políticas, normas urbanísticas, acciones, programas e instrumentos de gestión que posibilitan la intervención en zonas prioritarias y la ejecución de obras urbanas de interés general.



De acuerdo al artículo 21 de la Ley 388 de 1997 el Plan de Ordenamiento Territorial define a largo y mediano plazo un modelo de ocupación del territorio municipal y distrital, señalando su estructura básica y las acciones territoriales necesarias para su adecuada organización. Esta misma ley establece que los programas y proyectos de los planes de desarrollo de los municipios y distritos deberán tener en cuenta las definiciones de largo y mediano plazo de ocupación del territorio.

ANTECEDENTES DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN BARRANQUILLA

Barranquilla desde finales del siglo XIX se constituyó como una de las principales ciudades del país, gracias a sus ventajas comparativas que le permitieron poseerse como primer puerto marítimo y fluvial de Colombia, situación que conllevó a que posteriormente en la ciudad se generara un importante desarrollo industrial, comercial y demográfico.

El crecimiento demográfico de la ciudad a finales del siglo XIX y durante la primera mitad del siglo XX, se dio de manera drástica y acelerada, entre 1890 y 1920 su población pasó de 23.000 a 75.300 habitantes. Esta dinámica se mantuvo constante hasta la década de los 50. Los resultados de los censos realizados entre 1905 y 1951 indicaron que Barranquilla tuvo el mayor crecimiento poblacional del país, una tasa anual superior al 8,4 %; la ciudad pasó de tener 40.115 a 279.624 habitantes.³

En esta época el incremento demográfico de la ciudad se le atribuye a múltiples factores, dentro de los que se destacan principalmente, el movimiento natural de la población y las altas tasas migratorias tanto nacionales como extranjeras, producto de las amplias oportunidades que se generaron con la dinámica industrial y comercial. En el caso de los flujos migratorios nacionales algunos historiadores aseguran que influyó en gran medida la descomposición social a nivel rural que se dio en diferentes partes del país.

Durante las primeras décadas del siglo XX en la ciudad se propiciaron importantes sucesos tanto económicos

como urbanos, en 1906 se da inicio de manera formal a la actividad industrial. En 1916 surge la primera invasión como resultado de las inmigraciones nacionales. En 1922 se constituye el barrio El Prado como la primera urbanización de la ciudad, impulsada por el norteamericano Karl C. Parrish.

En esta época en materia de ordenamiento urbano no hubo avances significativos, la ciudad crecía sin que existiera una reglamentación de uso territorial y un modelo urbanístico definido. La construcción se desarrollaba a gran escala sin planificación ni lineamientos urbanos.

Entre 1922 y 1944 Barranquilla empieza un proceso de crecimiento urbano a partir del Distrito Central, en el área de influencia del Terminal Marítimo se ubica un importante número de empresas buscando aprovechar las ventajas comparativas de la zona, la cual permitía disminuir los costos de transporte. De esta misma forma se da el surgimiento de nuevos barrios en el suroriente y suroccidente de la ciudad, hechos que estimulan la organización del transporte público.

En este mismo periodo hay un amplio proceso de modernización urbana. Por un lado se da el auge de nuevas urbanizaciones aledañas al barrio El Prado, por otra parte, continúa el surgimiento de invasiones de inmigrantes nacionales que veían en Barranquilla una gran oportunidad para trabajar.

A mediados del siglo XX se realizan los primeros esfuerzos para la planeación de la ciudad, con la formulación del denominado Plan Regulador, el cual fue aprobado con base en la Ley 88 de 1947 y que tenía como objetivo articular a Barranquilla por medio de un conjunto de proyectos especialmente viales. Este documento fue planteado con un horizonte de 25 años, hizo énfasis en el aspecto espacial, pero fue totalmente prospectivo y no contempló las posibilidades de desarrollo urbano de la zona sur, al no prever la gran expansión hacia este sector de la ciudad.

El Plan Regulador estableció una clasificación interesante de las vías urbanas de la ciudad, la cual fue retomada y mejorada por la Misión Japonesa, que diseñó un plan de inversiones para la ciudad y especificó la necesidad

3. GONZÁLEZ, Ever. *Prensa, desarrollo urbano y política en Barranquilla*. p. 31.



de impulsar políticas de renovación urbana en el Distrito Central.

Posteriormente, en 1982 fue formulado el Plan Integral del Área Metropolitana (PIDAM). A partir de la expedición de este documento Barranquilla fue vista no como ciudad aislada, sino ubicada dentro del contexto regional. Este plan propone un conjunto de acciones urbanas relacionadas con el redesarrollo, rehabilitación, desarrollo y conservación de la ciudad. Su debilidad radicó en que no presenta un análisis de fondo del desarrollo económico que estableciera lineamientos claros para orientar la ciudad. No obstante, este plan se constituyó como una importante herramienta para la planificación de la ciudad, porque presenta un buen panorama para el desarrollo de Barranquilla desde el punto de vista del Área Metropolitana.

Se puede decir, que dentro de los estudios que se han hecho en la ciudad en materia urbanística el más ambicioso y de mayor importancia ha sido el realizado por la Misión Japonesa, la cual planteó dos planes denominados: “Estudio integral de transporte urbano en la región metropolitana de Barranquilla” y “Estudio de Factibilidad para el Distrito Central de Barranquilla”.

El estudio integral de transporte urbano en la región metropolitana de Barranquilla, tuvo como objetivo formular un plan de transporte que comprendiera tanto políticas de transporte como un programa de planificación para el ordenamiento urbano del Distrito Central a corto y largo plazo.

Dicho estudio fue realizado entre 1983 y 1985, encontrando que de 51.400 hectáreas que conformaban a Barranquilla solo 12.000 estaban urbanizadas. En el área urbana se identificaron graves problemas estructurales especialmente en el Distrito Central de la ciudad, donde se desarrollaba una amplia diversidad de actividades; en el sector se concentraba gran parte del distrito de negocios (actividades administrativas, financieras y comerciales) y centros de operación de empresas de transporte público, lo que ocasionaba alta congestión vehicular.

Además, en el Distrito Central se halló un notable deterioro ambiental provocado por la contaminación de los

caños, el significativo número de edificios desocupados y el surgimiento de invasiones. En el resto de la ciudad el estudio diagnosticó un desarrollo desordenado del área construida.

La Misión Japonesa en este documento planteó un patrón de desarrollo lineal de norte a sur para Barranquilla y su Área Metropolitana. Un plan de usos del suelo para el año 2000, el cual contemplaba la renovación y desarrollo del Distrito Central para que funcionara como centro administrativo, financiero y de negocios, y un plan de distribución de la población, que contenía entre otras las siguientes políticas: introducción de nuevas viviendas en el sector de Barranquillita, alojamiento en los suburbios del suroeste de una gran porción de la población aumentada proyectada para el año 2000 con una densidad bruta aproximadamente de 200 personas/hectárea, proyectó los suburbios del noroeste como nueva área residencial con un densidad bruta aproximadamente de 150 personas/hectárea.

Propone un plan de renovación de la infraestructura urbana que tuvo como base la reorganización y planificación de la ciudad. Incluye entre otros aspectos: la adecuación, ampliación o construcción de un sistema de vías, dentro de las que se encuentran las calles 17 y 30, carreras 38, 46 y 50 y un *bypass* a lo largo del río; medidas contra arroyos y drenaje; parques y sistemas de zonas verdes y una red peatonal.

Simultáneamente, se realizó el “Estudio de Factibilidad para el Distrito Central de Barranquilla”, el cual analizó las debilidades y fortalezas tanto de la ciudad como del sector. Este documento destacó las grandes ventajas de localización de esta zona cercana al centro de la ciudad y relacionada directamente con el río Magdalena.

En 1990 se constituye la Empresa de Desarrollo Urbano de Barranquilla y la Región Caribe, EDUBAR S.A., surge como una recomendación de la Agencia de Cooperación Internacional del Japón, JICA, proveniente de los resultados de la Misión Japonesa. El objetivo principal de la creación de esta empresa fue la ejecución del macroproyecto de renovación urbana del Distrito Central de la ciudad.

Durante la primera mitad de la década de los 90 se



aprueba el estatuto urbano, en un contexto político totalmente nuevo para la ciudad, la existencia de la nueva Constitución, la cual abrió campo a nuevas fuerzas políticas y actores sociales y por primera vez la elección popular de alcaldes.

El estatuto urbano surge como un principio normativo, fue formulado como un documento que posteriormente sería reemplazado por el Plan de Ordenamiento Territorial una vez estuviese aprobado.

El Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla se constituye como máximo instrumento normativo que ofrece la ley en materia de ordenamiento de la ciudad, fue aprobado por primera vez bajo el Decreto 0154 del año 2000.

Con relación a los aspectos sociales el POT planteó como objetivos definir las necesidades sociales que en materia de equipamiento demanda la población actual y futura de la ciudad. Así como, precisar las áreas para usos del suelo destinadas a la localización de viviendas de interés social en el Distrito.

Desde el punto de vista económico buscó plantear alternativas de localización de las nuevas áreas de actividades productivas en el Distrito, como base para una adecuada redistribución territorial del empleo y la productividad. Y definir mecanismos fiscales para el estímulo a la ubicación de nuevas empresas en la ciudad, a través de las cuales se genere empleo y desarrollo económico.

En materia territorial, el POT planteó dentro de sus objetivos: Señalar los límites de los usos del suelo requeridos por los procesos naturales de crecimiento de la población y de todas las actividades asociadas con su desarrollo, así como las delimitaciones de crecimiento territorial de acuerdo con las expectativas de incremento de actividades urbanas y de población. Determinar, racionalmente, la incorporación de las áreas periféricas a la estructura urbana de la ciudad, atendiendo los criterios de sostenibilidad ambiental. Concebir el escenario de desarrollo urbano de Barranquilla en la escala metropolitana como factor de articulación funcional (social y económica) con los restantes municipios, y generar las decisiones administrativas y de planificación necesarias

para la rehabilitación de sectores de la ciudad que lo requieran.

Además, el POT busca generar las acciones político-administrativas y de planificación física necesarias para la racional utilización del suelo urbano y de expansión, propiciando la sana concurrencia entre los hechos y/o entes generadores de la construcción de la ciudad y su estructura físico-ambiental. Así como, coadyuvar la participación de la comunidad y la iniciativa privada en el proceso de planeamiento físico de Barranquilla.

PROPUESTA BORRADOR DE POT 2012-2032

Para el 2012 el distrito de Barranquilla impartirá el reto de formular un nuevo Plan de Ordenamiento Territorial con una visión de largo plazo. La propuesta cuenta con tres componentes de acuerdo a lo establecido en la Ley 388 de 1997, el componente general, el componente urbano y el componente rural. Adicionalmente, plantea ocho ejes temáticos mediante los cuales se pretende estructurar el desarrollo físico y territorial de la ciudad para un periodo de 20 años, de manera que sus habitantes cuenten con una urbe que ofrezca mejores condiciones para el desarrollo económico y social y garantice condiciones de seguridad, protección al medioambiente, respeto por el espacio público, mejoramiento de la infraestructura vial y de la movilidad.

El componente general comprende las políticas, objetivos y estrategias territoriales de corto, mediano y largo plazo; establece los lineamientos generales del ordenamiento y la estructura del territorio; delimita el perímetro urbano; establece la clasificación del territorio y enmarca la definición de los componentes urbano y rural.

El componente urbano hace referencia a la gestión del suelo urbano y de expansión, integra las políticas objetivos y estrategias del Distrito según los programas, acciones, procedimientos e instrumentos de gestión, para conducir y administrar el desarrollo físico y de ocupación urbana; delimita las áreas de conservación y protección de los recursos naturales incluyendo las áreas de amenazas y riesgos; se desarrollan cada una de las estructuras del modelo de ordenamiento y sus respectivos sistemas, las normas, tratamientos urbanísticos, usos del suelo y edificabilidad.



El componente rural integra las políticas, objetivos y estrategias del Distrito según los programas, acciones, procedimientos e instrumentos de gestión, para orientar la conveniente utilización del suelo rural, logrando una integración entre los asentamientos rurales y el suelo urbano; delimita las áreas de conservación y protección de los recursos naturales incluyendo las áreas de amenazas y riesgos; se desarrollan cada una de las estructuras del modelo de ordenamiento y sus respectivos sistemas y normativa rural.

La propuesta del Plan de Ordenamiento Territorial indiscutiblemente representa un avance significativo en materia de ordenamiento, planificación y visión de largo plazo de la ciudad, con respecto al anterior instrumento expedido en el año 2000. Cada uno de los ejes que la componen, representa un escenario que desde la óptica físico-territorial busca contribuir al desarrollo de la ciudad y por ende al bienestar de los barranquilleros.

Figura 1. Ejes visión de ciudad



Fuente: Equipo Revisión POT 2012

Mediante el eje ciudad-región el plan busca fortalecer al distrito de Barranquilla como epicentro de la región Caribe, de tal manera que lidere proyectos que permitan articular y complementar los diferentes servicios que se ofrecen en todas las ciudades de la región, como son turístico, aeroportuario, salud y medicina especializada, comercio, cultural, ecológico, entre otros.

El eje ciudad competitiva abierta a la economía global

busca a través de la integración de los sectores público y privado, impulsar el desarrollo económico de la ciudad aprovechando las ventajas que proporciona su ubicación geográfica y la oferta de mano de obra calificada con que se cuenta. De igual manera, promoviendo la creación de nuevas empresas y organizando adecuadamente la zona industrial, de tal manera que si se requiere, se realicen procesos de relocalización en espacios que cuenten con la infraestructura urbana necesaria.

El eje ciudad equitativa e incluyente proyecta una ciudad con mejor calidad de vida, donde haya equilibrio social y se ofrezca a toda la población óptimas condiciones en la prestación de los servicios de educación, salud, movilidad, vivienda, entre otros.

Por su parte, el eje ciudad abierta al río, promueve una ciudad que cree espacios e infraestructura que permitan el aprovechamiento visual, ambiental y económico que ofrece el río Magdalena. Donde funcionen puertos fluviales que ofrezcan servicio de pasajeros, servicios fluviales y espacios urbanos de accesibilidad para disfrutar el paisaje del río. En este eje la propuesta de POT propone cambios de uso del suelo que impulsen la localización de actividades económicas que contribuyan al desarrollo económico del sector como hoteles, centros comerciales y centro de recreación.

El eje ciudad verde y ambientalmente sostenible promueve una ciudad que cuide el medioambiente y conserve los recursos naturales de tal forma que pueda prevenir y enfrentar los daños causados por el cambio climático.

El eje ciudad con memoria busca que los barranquilleros respeten y valoren su patrimonio y que la administración local establezca lineamientos y realice inversiones públicas que ayuden a revitalizar y conservar las zonas patrimoniales de la ciudad.

El eje ciudad con eficiente sistema de movilidad plantea una infraestructura vial que ofrezca canales de conectividad interna y externa, creando vías de acceso de acuerdo con las necesidades y demanda de pasajeros y de carga, de tal manera que la ciudad se haga atractiva a la inversión nacional y extranjera. Así mismo, plantea un sistema de transporte público masivo, colectivo mo-



torizado y no motorizado y una amplia zona peatonal para la ciudad.

Por último, el eje ciudad segura y bien administrada pretende que la ciudad ofrezca un buen escenario de seguridad y gobernabilidad del territorio, donde se ejecuten programas de tipo social que contribuyan a mejorar la convivencia ciudadana y donde la administración distrital logre con eficiencia el cumplimiento de lo establecido en el Plan de Desarrollo Distrital y el Plan de Ordenamiento Territorial.

CONCLUSIONES

Es común percibir que cuando se habla de ordenamiento territorial se piense en el escenario urbanístico de las ciudades, no obstante, los componentes y ejes planteados en la propuesta de POT 2012-2032 reflejan la estructuración de un Plan de Ordenamiento Territorial que no se limita únicamente a la planificación y ordenamiento físico del territorio distrital, sino que proyecta a mediano y largo plazo la organización integral del distrito de Barranquilla, donde la calidad de vida y el bienestar social hacen parte de la fundamentación del plan.

La propuesta plantea una planificación del Distrito para un periodo de 20 años, lo cual representa una proyección ambiciosa de la ciudad que de una u otra forma busca construir gradualmente su ordenamiento: Para ejecutarla y cumplir los objetivos se requiere un sinnúmero de acciones dentro de las que podría destacarse: voluntad política, inversión pública, inversión privada

tanto interna como externa, concientización y sentido de pertenencia de la ciudadanía, y concordancia en la formulación de los planes de desarrollo de cada periodo de gobierno que enmarca dicha propuesta.

BIBLIOGRAFÍA

- Abello, A. & Gaiamo, S. (2000). *Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano*. Observatorio del Caribe colombiano.
- Agencia de Cooperación Internacional del Japón. (1985). Estudio integral de transporte urbano en la región metropolitana de Barranquilla, República de Colombia.
- Distrito de Barranquilla. Macroproyecto de renovación urbana del Distrito Central de Barranquilla. Plan Maestro de Barranquillita (1998).
- González, E. Historia de Barranquilla. Barranquilla: Ediciones Uninorte.
- Ley 388 de 1997*. Momo Ediciones.
- Martínez, L. (2004). *Instrumentos de ordenamiento territorial y urbano. Conceptos, proceso legal y articulación*. Universidad Nacional de Colombia.
- Ministerio de Urbanismo y Reconstrucción de Francia. 1950. Citado por Allan R. Brewer-Carías en: Ley Orgánica para la ordenación del territorio. 3ª edición. Caracas, Venezuela: Editorial Jurídica Venezolana, 1991.
- Plan de Ordenamiento Territorial del distrito de Barranquilla (2000).
- Velázquez, A. *Concepto e historia del ordenamiento*.