

El río y el desarrollo urbano. Los casos de Barranquilla y Montería

Correa-Orozco, Jorge; Cohen-Cárdenas, Elber
El río y el desarrollo urbano. Los casos de Barranquilla y Montería
Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 29, núm. 2, 2019
Universidad Nacional de Colombia, Colombia
Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74859406012>
DOI: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n2.72225>

Dossier central

El río y el desarrollo urbano. Los casos de Barranquilla y Montería

Rivers within the urban development. Barranquilla and Montería case studies

O rio e o desenvolvimento urbano. Os casos de Barranquilla e Montería

Le fleuve et le développement urbain. Les cases de Barranquilla et Montería

Jorge Correa-Orozco jorge.correao@cecar.edu.co
Corporación Universitaria del Caribe, Colombia

 <http://orcid.org/0000-0003-1569-9304>
Elber Cohen-Cárdenas elber.cohen@cecar.edu.co
Corporación Universitaria del Caribe, Colombia

 <http://orcid.org/0000-0001-8509-5122>

Revista Bitácora Urbano Territorial, vol.
29, núm. 2, 2019

Universidad Nacional de Colombia,
Colombia

Recepción: 21 Mayo 2018
Aprobación: 11 Septiembre 2018

DOI: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n2.72225>

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74859406012>

Resumen: Este artículo realiza un primer acercamiento al papel que han jugado los ríos Magdalena y Sinú como ejes del desarrollo urbano y territorial en las ciudades de Barranquilla y Montería, respectivamente. A partir de una revisión documental y haciendo énfasis en el escenario que constituye la Ley 388, se identifican y comparan los planes, programas e instrumentos de financiación, así como el modelo de ciudad, con base en las siguientes preguntas: ¿cuál es el papel del río en el crecimiento urbano de Montería y Barranquilla? ¿Cuáles instrumentos de gestión y financiación territorial han utilizado estas ciudades para gestionar el desarrollo frente a los ríos? ¿Cuáles son los éxitos, dificultades y tendencias de estas ciudades en la construcción de un modelo de ordenamiento con relación al río?

Palabras clave: río, gestión urbana, desarrollo territorial, agrópolis, metrópolis.

Abstract: This article makes a first approach to the role played by the Magdalena and Sinú rivers as an axis of urban and territorial development in the cities of Barranquilla and Montería, respectively. Based on a documentary review and emphasizing the scenario that constitutes Law 388, financing plans, programs and instruments are identified and compared, as well as the city model, taking into account the following questions: what is the role of the rivers in urban growth of Montería and Barranquilla? What territorial management and financing instruments have these cities used to manage development in front of rivers? What are the successes, difficulties and tendencies of these cities in the face of the construction of an ordering model in front of the river?

Keywords: river, territorial development, urban management, agropolis, metropolis.

Resumo: O artigo pretende fazer uma primeira abordagem ao papel desempenhado pelos rios Magdalena e Sinú como um eixo de desenvolvimento urbano e territorial nas cidades de Barranquilla e Montería, respectivamente. Com base em uma revisão documental e enfatizando o cenário que constitui a Lei 388, os planos, programas e instrumentos de financiamento são identificados e comparados, bem como o modelo de cidade. Este artigo procura responder às seguintes questões: Qual é o papel do rio no crescimento urbano de Montería e Barranquilla? Quais instrumentos de gestão e financiamento territorial essas cidades usaram para gerenciar o desenvolvimento em

frente aos rios? Quais são os sucessos, dificuldades e tendências dessas cidades diante da construção de um modelo de ordenação em frente ao rio?

Palavras-chave: rio, desenvolvimento territorial, gestão urbana, agropolis, metropolis.

Résumé: Cet article présente une première approche du rôle joué par les fleuves Magdalena et Sinú en tant qu'axe du développement urbain et territorial dans les villes de Barranquilla et de Montería, respectivement. Sur la base d'une analyse documentaire et en insistant sur le scénario constituant la loi 388, les plans, programmes et instruments de financement sont identifiés et comparés, ainsi que le modèle de ville, en tenant en compte les questions suivantes: quel est le rôle du fleuve dans la croissance urbaine de Montería et de Barranquilla? Quels instruments de gestion territoriale et de financement ces villes ont-elles utilisées pour gérer le développement face aux rivières? Quels sont les succès, les difficultés et les tendances de ces villes face à la construction d'un modèle de commande face au fleuve?

Mots clés: fleuve, développement territorial, gestion urbaine, agropole, métropole.

Introducción

El desarrollo territorial del Caribe colombiano ha estado ligado a los cuerpos de agua como los ríos, los mares y las ciénagas. La cercanía a estos ha calado en la cultura y en los imaginarios sociales, convirtiéndose en expresiones folclóricas. Esta relación constituye la idea de región natural propuesta por Geddes, donde “el sistema hídrico es entendido como unidad esencial para el estudio de la territorialidad urbano-regional, y los hechos culturales, representados para él en la recuperación de fiestas populares y procesiones, el humus de la vida cívica” (Puello Bedoya, 2005: 48).

El río Magdalena y el río Sinú fueron ejes importantes de modernización para el Caribe. Por ellos se transportaron bienes, mercancías y personas, y se empezaron a desarrollar las primeras compañías de aviación. El río Magdalena fue, “hasta la primera mitad del siglo XX, la principal arteria de comunicación entre la costa y el interior andino” (Arias Silva, 2010: 21), dinámica que originó asentamientos urbanos como Honda, Mompox, Magangué y Barranquilla. Mientras que a lo largo del río Sinú se fundaron Montería, Lorica y San Bernardo del Viento, que conectaban con Cartagena.

A partir de la década de 1950, con la introducción de la ingeniería de caminos y la modernización del país, el río dejó de navegarse y cobró especial importancia la movilidad por tierra, tomando la autopista el papel principal como motor de desarrollo, lo que relegó al río a un segundo plano en términos de inversión económica.

En la historia reciente, con la entrada en escena de los planes de ordenamiento territorial, las ciudades ligadas a los ríos han visto en él una fuente importante para el desarrollo urbano y económico. Esto ha generado un modelo volcado al resurgimiento de las ciudades del Caribe. Glaeser (2011) señala que, por su densidad relacional, las ciudades favorecen la cooperación y la competición y, por lo tanto, las innovaciones que han propiciado el progreso social, cultural y económico de las sociedades a lo largo de la historia. De igual forma, indica que

la proximidad física de las ciudades alienta la creatividad cooperativa, lo que permite a la ciudad resolver gran parte de los problemas que la aglomeración de individuos origina, favorecer la productividad económica o la creación de empresas innovadoras, disminuir la mortalidad o iniciar movimientos de reforma política (Glaeser, 2011: 78).

Los modelos de metrópolis y agrópolis, de Barranquilla y Montería respectivamente, buscan el posicionamiento de un modelo de ciudad región que se articule a las aglomeraciones urbanas cercanas con el fin de potenciar un desarrollo económico regional.

Crecimiento urbano y río. Una mirada al pasado

La planeación en el Caribe se remonta a la década de 1950 cuando se emprende en el país la modernización de las urbes más pobladas como Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla. Este primer proceso de planificación tuvo su antecedente legal en la Ley 88 de 1947, la cual señalaba el levantamiento del plano regulador de las ciudades, indicando la manera que debe seguir su urbanización futura, como efecto del modelo de desarrollo centralista del gobierno de la época para regular el crecimiento urbano ante el fenómeno acelerado de la industrialización.

Barranquilla

La planificación urbana, entendida como un proceso de ordenación y gestión, es imprescindible para el desarrollo de las urbes de hoy. Barranquilla, a pesar de su ubicación privilegiada al costado occidental del río Magdalena, tuvo un letargo en el proceso “racional de ordenamiento del territorio” (Panza, 2010: 10). Su crecimiento fue, en un principio, resultado de la yuxtaposición de tramas y de un tejido urbano caracterizado por la espontaneidad, producto de las dinámicas económicas e industriales que sufrió para florecer como una ciudad moderna. Sin embargo, este proceso careció de instrumentos de planificación para controlar el crecimiento urbano, desde la época fundacional hasta los años cuarenta del siglo veinte.

En Barranquilla se dan tres momentos en torno a la planificación. El primero, data de 1957 cuando se formula el primer Plan Regulador Municipal, cuyo objetivo era el control físico de la expansión de la ciudad, planteando mejoras en la estructura urbana existente para lograr una densificación con base en el plano de usos previsto para tal propósito. De igual manera, se proponía articular la ciudad a través de varios proyectos viales que no se lograron por el bajo nivel de gestión, mientras el crecimiento urbano rebasó lo plasmado en el Plan. Según Sánchez Bonnett (2003: 31) en 1957 “termina la etapa ascendente de Barranquilla, donde el crecimiento económico va unido al crecimiento urbano, o lo que sería este último como consecuencia del primero”.

El segundo momento se da en el periodo constitucional del Frente Nacional (1958-1974), caracterizado por una crisis industrial, social y política que tocó a la ciudad, y truncó la planificación en torno a los planes

reguladores. Acto seguido, con la expedición de la Ley 61 de 1978 que obligaba a los municipios con poblaciones mayores a los 20.000 habitantes a construir un plan de desarrollo integral, Barranquilla adopta en 1982 el Plan Integral de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana, PIDAM, cuyo objetivo era regular la expansión urbana.

Para la misma época se llevó a cabo el Plan Integral de Transporte Urbano por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón, JICA, que no solo definía los conceptos y estrategias de soluciones en materia de movilidad, sino que abarcaba temas urbanos. La misión de la JICA concluyó que los problemas de movilidad de la ciudad tenían su origen en el estancamiento físico de la misma y proponían una renovación urbana que reclamaba volver la mirada al río.

El último momento está marcado por la entrada en vigencia de los planes de desarrollo de la década de 1990, los cuales desarrollaban la idea de una metrópoli, moderna, pujante y líder en el contexto regional, pero carecían de instrumentos de gestión y financiación para el desarrollo óptimo de infraestructuras, la recuperación del centro histórico y del río.

En suma, Barranquilla ha tenido intervenciones importantes relacionadas con la planificación, inicialmente como municipio, luego como distrito y finalmente como área metropolitana, sin embargo, se ha dado un estancamiento urbanístico debido a la gestión escasa del territorio. En este panorama entra en juego la Ley 388 de 1997, a través de la cual se expide en 2001 el primer POT, dotando de herramientas de gestión a la ciudad. No obstante, es sólo hasta 2013, con el POT de segunda generación, que se incluyó al río Magdalena como eje estructurante del desarrollo urbano.

Montería

El crecimiento urbano en Montería puede dividirse en tres fases. La primera, entre 1950 y 1990, dinamizada por el Instituto de Crédito Territorial, ICT. La segunda, una transición entre 1991 y 2002, donde el Instituto Nacional de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana, INURBE y la administración municipal crean el primer instrumento de planificación anterior a la Ley 388. La tercera, desde el 2002 hasta el presente y con su proyección a 2032, que comienza con la adopción del primer Plan de Ordenamiento Territorial y los planes a futuro para la ciudad.

En la primera fase el crecimiento urbano de Montería gira en torno a los “asentamientos de promoción pública y asentamientos informales por fraccionamientos públicos” (Pinedo López, 2018: 140). En ese momento el ICT desarrolló proyectos de vivienda, a la par que surgían fraccionamientos no planificados de lotes contiguos a dichos desarrollos. De esta forma, el barrio Obrero en 1951, y los barrios Buenavista, La Granja y P-5 en 1960 empezaron “a configurar elementos en la ciudad como nuevos tipos de manzana y nuevos esquemas viales que contribuirían a la aparición del transporte público urbano y los primeros fraccionamientos privados irregulares” (Pinedo López, 2018: 142).

Esta dinámica configuró el crecimiento urbano de la ciudad a lo largo del río Sinú. En los costados oriental (margen derecha) y occidental (margen izquierda) aparecen desarrollos habitacionales como el barrio La Ribera en 1970 y La Pradera en 1973. El primero constó de 540 viviendas y dinamizaría la margen izquierda, mientras que el segundo lo haría en la margen derecha con un aproximado de 2100 viviendas. En 1978 aparece sobre la margen izquierda el barrio Panamá, un proyecto que fue “integrado espacialmente con La Ribera, para el aprovechamiento de dotaciones públicas y equipamientos” (Pinedo López, 2018: 148). En esta fase es de especial importancia el gobierno de Belisario Betancur que, con su programa denominado Casas sin cuota inicial, impactó, entre 1982 y 1986, el crecimiento de Montería con 2600 viviendas repartidas en seis proyectos. Sin embargo, esto trajo consigo el desarrollo de parcelamientos no planificados.

Con ese panorama de ausencia de instrumentos de planificación frente a los fraccionamientos irregulares que captaban las plusvalías generadas por la acción estatal se crea el Código de Urbanismo en 1992, “con el objetivo de controlar el crecimiento desordenado de la ciudad estando vigente hasta el año 2002” (Pinedo López, 2018: 149). Como política nacional, a través de la Ley 3 de 1991, el ICT es liquidado, dando paso al INURBE. Esta segunda fase es poco dinámica en términos de crecimiento urbano. “Se desarrollaron seis proyectos que lograron ofrecer 690 soluciones de alojamiento en el occidente y sur de la ciudad” (Pinedo López, 2018: 150).

El tercer período de crecimiento comienza a partir de la promulgación de la Ley 388 de 1997 y la adopción en 2002 del Plan de Ordenamiento Territorial, POT. En este, la ciudad va a desarrollarse conforme a lo establecido en los planes, se realizarán revisiones del Plan de Ordenamiento Territorial, de las regulaciones y de los planes a futuro. Esos planes van a ubicar al río como un elemento estructurador de lo urbano y de lo territorial, dándole importancia local y regional.

El impacto de la Ley 388 de 1997 en la relación ciudad-río

Con la entrada en escena de los Planes de Ordenamiento Territorial se empiezan a visionar modelos de ocupación de las ciudades en ámbitos de escala municipal, metropolitana o regional. Se identifican dos ejes: el primero, soportado por la dimensión fisicoespacial, constituido por la clasificación del suelo, la estructura ecológica, la amenaza y el riesgo, ligados al espacio público y a los equipamientos colectivos, al patrimonio, a los servicios y a la movilidad. Por otro lado, el sistema habitacional, los tratamientos y las centralidades, que definen el modelo de ocupación. El segundo eje transversal son los elementos de gestión, en temas de riesgo, amenazas y cambio climático, así como instrumentos financieros y de participación ciudadana, elementos que serán tratados en este apartado sobre la planificación con relación al río en las ciudades de Barranquilla y Montería. Frente a esto es necesario preguntarse ¿cuáles instrumentos de

gestión y financiación han sido utilizados para administrar el desarrollo fisicoespacial de los ríos?

Barranquilla, ciudad competitiva y moderna

Con la expedición de la Ley 152 de 1994, también conocida como la Ley Orgánica de Planes de Desarrollo, se marcan antecedentes importantes para la planificación en Barranquilla, sin embargo, sólo para 1995 se reglamenta el primer Plan, con propósitos de desarrollo institucional, social, en salud, educación y vivienda. Con el Plan de 1998 se concibe un modelo de ciudad como “metrópoli moderna, líder en la región y competitiva, dotada de servicios, sistemas de transporte, salud y educación” (Alcaldía de Barranquilla, 2000) que, junto con la Ley 388, marcarían la entrada de Barranquilla al siglo XXI.

Los planificadores de la época concibieron en el POT del año 2000 un modelo de ocupación y organización territorial con base en la estructura socioeconómica y espacial, enmarcada en una estructura funcional y de servicios, y acomodada a los lineamientos del urbanismo moderno. Allí, los sistemas de transporte serían los pilares, se adoptaría el sistema de piezas de centralidades urbanas y de corredores de actividad económica. Este modelo debía responder a propósitos de desarrollo que impulsaran una ciudad líder en el escenario internacional, densificada, con medidas para la conservación ambiental, articulada al área metropolitana, con una conexión inter e intraurbana con los corredores nacionales, y con una gran red de equipamientos, VIS y servicios públicos (Alcaldía de Barranquilla, 2000).

En 2012, con la segunda revisión del POT, el río adquiere un papel fundamental. Allí, se construyó una nueva visión de la ciudad a partir de los siguientes ejes fundamentales: 1) ciudad abierta al río, 2) ciudad integrada a la región, 3) ciudad equitativa, 4) ciudad competitiva abierta a la economía global, 5) ciudad verde y ambientalmente sostenible, y 6) ciudad que valora su patrimonio (Alcaldía de Barranquilla, 2012).

La posición en la margen occidental del río Magdalena, así como sus ventajas comparativas y competitivas hacen de Barranquilla el principal centro económico de la región Caribe. Esto se convierte en un aspecto que va direccionar la idea de Ciudad Región en donde se busca articular la ciudad al río y para ello se plantean tres criterios: 1) sostenibilidad ambiental, 2) competitividad y 3) inclusión social (Alcaldía de Barranquilla, 2012).

Esto se tradujo en un modelo de ocupación urbano compacto que potencia la estructura ambiental, funcional, de servicios, económica y de competitividad, gestionado por la red viaria. Adicionalmente, la liberación de las alturas y la incorporación de sistemas de transporte masivo, así como el control del uso del suelo sustentan la propuesta de ocupación territorial de alta densidad como forma de articulación de la ciudad con el río.

En suma, el propósito de los planes de desarrollo entre 1998 y 2013 ha sido posicionar a la ciudad en el ámbito regional y nacional de manera

sostenible, desde la recuperación del centro histórico y de vuelta al río, con instrumentos de planificación como la renovación urbana y los planes de mejoramiento integral.

Los instrumentos para la gestión y la financiación del modelo de ciudad

Materializar las visiones, políticas y estrategias dictadas en el POT no sería posible sin la implementación de instrumentos de gestión del suelo y de financiación, que tienen su asiento jurídico en la Ley 388 de 1997. Uno de estos instrumentos es la contribución por valorización, soportada en la Constitución Política de 1991 y que ha sido fundamental para el desarrollo de macroproyectos, así como para la gestión de recursos del orden nacional en algunas ciudades de Colombia. Transcurridas dos décadas desde que fue sancionada la Ley 388, Barranquilla ha aplicado este instrumento en dos momentos (véase Cuadro 1): el primero, fue el caso exitoso del instrumento de financiación –cobro por valorización– del año 2000 y el segundo, la Operación Estratégica, OE, del río Magdalena, una de las diez operaciones adoptadas en el POT de segunda generación de 2013, que es clave para el desarrollo del nuevo modelo de ciudad.

Cuadro 1. Aplicación de instrumentos de gestión y financiación en Barranquilla

Planificación	Gestión del suelo	Financiación	
POT 2000	Planes Parciales	Unidades de Actuación Urbanística Enajenación voluntaria	Plusvalía Reparto de Cargas y Beneficios Valorización
POT 2013	Planes Parciales Planes Maestros Plan de Ordenamiento Zonal Piezas Urbanas Planes de Manejo Ambiental Plan de Reordenamiento Plan de Mitigación Esquema Básico de Implantación Macroproyectos	Unidades de Actuación Urbanística Reajuste de tierras Cooperación entre participes	Plusvalía Reparto de Cargas y Beneficios Valorización Alianzas público privadas Derechos de Construcción Emisión de títulos de Deuda Pública

Fuente: elaboración propia.

Cuadro 1. Aplicación de instrumentos de gestión y financiación en Barranquilla

Fuente: elaboración propia.

El cobro de valorización por beneficio general aplicado en Barranquilla se efectuó en dos momentos. El primero en 2007 y el segundo en 2012. Según BRC Investor Service (2007: 1) “la facturación del programa estaba definida en \$214.500.000 millones, y sus resultados fueron inferiores a la proyectado inicialmente, recaudando solo un 66,7% de lo esperado”. “La ejecución acumulada de obras a 2006 fue de un 43.7% de lo programado” (BRC Investor Service, 2007: 6), entre las que se destacan la recuperación del paseo Bolívar, la plaza de la Concordia, la plaza San Nicolás, la segunda calzada de la avenida Circunvalar y el primer tramo

de la avenida del Río. Por su parte, en 2012 se recaudaron \$218.000.000 millones, traducidos en obras como la recuperación de espacios públicos, la reorganización de los vendedores estacionarios, la recuperación del centro histórico y la canalización del arroyo de la calle 84. En síntesis, los cobros de valorización llevaron a que el Distrito obtuviera beneficios de la nación por sus buenos índices de gestión, permitiendo la terminación de la avenida Circunvalar y la recuperación de la calidad del espacio público como resultado del tributo de todos los ciudadanos.

Una situación desfavorable en la ciudad es la aplicación del cobro por plusvalía, el cual, si bien está reglamentado, no es fuente de ingresos para la inversión pública. Lo mismo pasa con la formulación de Planes Parciales, “donde solo se han adoptado 6 al año 2013, en relación a ciudades como Bogotá con 41, Pereira con 44, y Medellín con 32, esto evidencia que a pesar de que el 99% de los predios son urbanos” (DNP, 2013: 57), la ciudad aún no ha consolidado su modelo de ocupación.

El último escenario se da con la entrada en vigencia en 2013 del POT, donde se regulan estos instrumentos, y aparecen nuevos para la financiación y el desarrollo del modelo de ciudad. Uno de ellos es el Plan Zonal. En Barranquilla se pone en marcha uno denominado Operación Estratégica del Río Magdalena-Distrito 4.0, que contempla al antiguo sector industrial de la isla de La Loma hasta el barrio Siape, abarcando casi 6 km de renovación urbana. Aquí se reemplazará el antiguo sector industrial con desarrollo inmobiliario a lo largo de la emblemática vía 40.

El indicador de éxito del proyecto es el desarrollo de la calidad urbana de lo público para el usuario, pensado a escala humana. Esto corresponde al corredor urbanístico que actualmente está en construcción por la Alcaldía con recursos propios del orden de los \$1.130.877.797 millones, y que comprometen una extensión total de 5 km y más de 15 has de intervención de terreno (Alcaldía de Barranquilla, 2017). En otras palabras, la red de espacios públicos de la Operación Estratégica como soporte del desarrollo inmobiliario, comercial, institucional y de servicios permite la densidad activa del sector a través de alianzas público privadas y será la puerta de entrada a la metrópoli desde el río.

Montería, agrópolis lineal

En Montería, a partir del POT de 2002, se plantean cuatro ideas claves que posicionan al río como actor principal de la ciudad. La primera es el modelo de ocupación del territorio que establece “un crecimiento orientado hacia adentro, con énfasis en las zonas centrales próximas al río, que experimentan actualmente procesos de estancamiento, degradación o subutilización” (Alcaldía de Montería, 2002: 3). La segunda es la división político administrativa en nueve comunas, que “establece como propósito, identificar y organizar los espacios susceptibles de tratamientos urbanísticos diferenciales en razón de sus características y teniendo en cuenta aspectos topográficos, físico-estructurales, socio-económicos y de ubicación” (Pinedo López, 2018: 154). Esta sectorización permite una forma eficiente y diferenciada de operar la ciudad. Frente al río se ubican

siete de las nueve comunas, dejando claro que las acciones en materia de ordenamiento están ligadas a este.

La tercera es la delimitación de la estructura ecológica principal, EEP, que abarcó “la parte montañosa denominada como Sierra Chiquita en el sur la ciudad; el complejo de la ciénaga El Reparo en la margen occidental; y el río Sinú, el cual recorre Montería en sentido sur-norte” (Raciny, 2010: 59). El eje articulador de la EEP es el río, buscando integrarlo “espacial y ambientalmente al desarrollo urbanístico de la ciudad, aportando significativamente a su valor paisajístico y a su espacio público” (Alcaldía de Montería, 2002: 4).

La cuarta idea es la introducción en la planeación del concepto de imaginario urbano, identificando a Montería como

una ciudad sostenible y “sustentable”, en la cual los procesos de ocupación del suelo y del crecimiento se dan en cabal armonía con la naturaleza y con las características propias de su localización. Integrada al más importante eje ambiental, que a la vez es su arteria principal, el corredor del río transformado en un espacio público de primer orden, alrededor del cual se localizan actividades de carácter estratégico, potenciando el centro urbano que congrega edificios públicos, institucionales, educativos y culturales (Alcaldía de Montería, 2002: 4).

El objetivo principal de los POT va a ser la consolidación del río como el elemento estructurador de la ciudad, basado en el discurso de la competitividad. Para tal fin se realizarán una serie de inversiones en proyectos estratégicos de impacto regional y local.

En la escala regional se encuentra el corredor multimodal del río Sinú, articulador de la vocación agrícola y fértil de su área de influencia. Esta idea va en consonancia con la visión de la ciudad a 2032 que se apoya en el eje denominado El río como corredor de inclusión y activo productivo, el cual plantea una visión de ciudad-región agrícola, lineal y conurbada con los municipios al norte, como es el caso de Cereté, donde se encuentra el aeropuerto, perfilándose, así, como un elemento de movilidad nacional e internacional.

En la escala local, el bulevar del río Sinú recuperó la vocación ambiental de su ribera. Para ello, se inició un proceso de reubicación del comercio asentado sobre esta zona y se construyó un parque de 2 km, denominado Ronda del Sinú, dedicado a la recreación y al comercio formal, y se acentuó la movilidad de una margen a la otra a través de puentes, y de la construcción de malecones y atracaderos. Sobre el parque se han ubicado franjas de bancos, restaurantes de marcas internacionales, bares, librerías y lugares de corte alternativo a la cultura local. De igual forma, se plantean equipamientos, plazas, parques y desarrollo inmobiliario.

La visión 2032, con el eje El río articulador del ordenamiento urbano, busca implementar tres acciones claves. La primera es la revitalización del centro tradicional, ya que este es clave para desarrollar el modelo de ciudad densa y compacta basada en procesos de renovación urbana, mejoramiento de barrios y densificación. La segunda es la construcción de bulevares perpendiculares al río que conectan parques y plazas con el espacio público de la Ronda del Sinú, buscando así su revitalización y su resurgimiento como polo turístico e inmobiliario. La última acción está

dirigida a cerrar la brecha entre las dos márgenes del río a través de acciones de mejoramiento integral de barrios y de acciones dirigidas a promover la recreación, el deporte y las actividades culturales.

Los instrumentos para la gestión y la financiación del modelo de ciudad

Esta visión de ciudad reflejada en Montería es el resultado de los esfuerzos en materia de gestión y financiación hechos por las administraciones locales con entidades como la Financiera de Desarrollo Territorial, FINDETER, el Banco de Desarrollo de América Latina, CAF y el Banco Interamericano de Desarrollo, BID, en el marco del programa Ciudades Sostenibles y Competitivas, CSC, a partir de 2012. Es de destacar que los POT han expresado la inclusión de instrumentos para la gestión del territorio (véase Cuadro 2), pero no han sido relevantes en su desarrollo urbano, tal es el caso de la aplicación de un primer cobro de valorización por beneficio general que no surtió efecto.

Cuadro 2. Aplicación de instrumentos de gestión y financiación en Montería

Planificación	Gestión del suelo	Financiación	
POT 2002-2011	Planes Parciales Operaciones Urbanas	Unidades de Actuación Urbanística Enajenación voluntaria	Plusvalía Reparto de Cargas y Beneficios Valori- zación BID CAF
POT 2011-2015	Planes Parciales Planes Maestros Plan de Ordena- miento Zonal Piezas Urbanas Planes de Mane- jo Ambiental Plan de Reordenamiento Plan de Mitigación Esquema Básico de Implantación Macroproyectos	Unidades de Actuación Urbanística Reajuste de tierras Coopera- ción entre partícipes	Plusvalía Reparto de Cargas y Beneficios Valori- zación Derechos de Cons- trucción

Fuente: elaboración propia.

Cuadro 2. Aplicación de instrumentos de gestión y financiación en Montería

Fuente: elaboración propia

En este orden de ideas, en el marco de las CSC se realiza un diagnóstico apoyado por FINDETER y el BID, donde se sugiere devolverle la importancia al río, por medio de la inversión económica en las áreas de influencia del bajo Sinú. Las acciones físicas propuestas se desarrollaron mediante Operaciones Urbanas de Renovación, Consolidación y Densificación en las 77 has que se identificaron en el centro de la ciudad. Estas se materializan, según datos del Plan de Acción, en la revitalización del centro histórico a través de “la recuperación del mercado público (por un valor de \$360 millones), la modernización del sistema estratégico

de transporte (\$606 millones), el mapeo del sector interactivo (\$150 millones) y la plataforma educativa para la gestión unificada e integrada (\$3.000 millones)" (FINDETER, 2018: 30). El total de aportes para una fase inicial de estudios, diseños y obras, ascienden a \$4.116 millones (FINDETER, 2018). En síntesis, Montería ha llegado a ser una ciudad más sostenible gracias al esfuerzo de la sociedad civil, sus dirigentes e instituciones, aprovechando las virtudes del río.

Discusión final

El humus de la vida cívica

¿Cuáles son los éxitos, dificultades y tendencias de estas ciudades en la construcción de un modelo de ordenamiento con respecto al río? La adopción de los POT ha constituido nuevos modelos de ocupación y nuevos escenarios de relación de la ciudad con el río. Montería identificó la ventaja comparativa que ofrecía el Sinú como elemento de desarrollo desde el inicio de estos planes, ya que su vocación agrícola, su movilidad, su economía y su cultura dependen en gran medida de él. Por otro lado, Barranquilla volcó su mirada al Magdalena a partir de los POT de segunda generación, debido a que el fuerte económico de la ciudad está ligado a actividades que no dependen de una relación exclusiva con el río, sino de dinámicas vinculadas con el mar y el transporte terrestre, así como una industria más fuerte que la de Montería.

Metrópolis y agrópolis

Barranquilla y Montería presentan dos modelos de ciudad diferentes con relación al río. La primera tiene como objetivo consolidar la imagen de metrópoli a través de la Operación Estratégica 4.0, una apuesta de renovación urbana a gran escala que busca ser la puerta de entrada y mostrar al río como eje de su desarrollo urbano. La segunda pretende reafirmar su carácter de ciudad intermedia a través de la idea del modelo de agrópolis, la cual "implica armonizar la calidad del hábitat humano con la productividad y competitividad del territorio" (Ardila Silva y Vergara Vergara, 2012: 91). Adicionalmente, persigue convertirse en una bisagra regional que articule la brecha del campo y la ciudad en la medida en que "encierra la recuperación y actualización de las relaciones de proximidad de los centros urbanos y los microterritorios sociales" (Puello Bedoya, 2005: 50). De esta manera, la inclusión de la agricultura en el ordenamiento territorial es positiva debido a que ha jugado un papel importante en la génesis del territorio de influencia del río Sinú.

Densidades a borde de río

Los Planes de Ordenamiento Territorial de Barranquilla y de Montería visionan ciudades que tienen inmersas las ideas de Glaeser (2011).

Elementos como la densidad, la innovación, la competición y la cooperación son vistas como formas de desarrollo urbano y territorial, con las cuales se pretende el resurgimiento o la reinvenCIÓN de las nuevas ciudades del Caribe.

Volver a mirar al río ha permitido ampliar el horizonte. En Barranquilla la operación 4.0 apuesta por un distrito comercial y turístico que permite atraer capital humano y crecimiento económico. Por su parte, el denominado Centro Vivo Ampliado en Montería busca promover procesos de densificación, renovación urbana y mejoramiento de barrios, instrumentos que apuntan a una ciudad densa y compacta con eficiencia en la prestación de sus servicios urbanos básicos y en su integración físiocoespacial.

Referencias

- ALCALDÍA DE BARRANQUILLA. (2000). Plan de Ordenamiento Territorial. Consultado en: <http://www.barranquilla.gov.co/politica-y-planes-institucionales/plan-ordenamiento-territorial/47>
- ALCALDÍA DE BARRANQUILLA. (2012). Plan de Ordenamiento Territorial 2012 - 2032. Consultado en: https://www.uninorte.edu.co/documents/73923/1041591/DTS_POT_2012_gral.pdf/9b0ea384-bb12-429c-a215-a43f7aafb339?version=1.0
- ALCALDÍA DE BARRANQUILLA. (2017). Estudios previos. Construcción del malecón, corredor verde y avenida del río en la ribera del río Magdalena desde Siape hasta la isla de La Loma en el distrito de Barranquilla. Consultado en: <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-1-173267>
- ALCALDÍA DE MONTERÍA. (2002). Acuerdo No. 0018 de 2012. Consultado en: <https://www.monteria.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=visorpdf&id=1175&pdf=1>
- ARDILA SILVA, A. y VERGARA VERGARA, W. (2012). “El modelo de agrópolis frente a la dialéctica campo-ciudad”. Revista de la Universidad de la Salle, 57: 83-95.
- ARIAS SILVA, D. (2010). El río Magdalena como eje de modernización. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- BRC INVESTOR SERVICE. (2007). Deuda del programa “Valorización por beneficio general de Barranquilla” administrado por la Empresa de Desarrollo Urbano de Barranquilla y la Región Caribe S.A. (EDUBAR S.A.). Calificación inicial. Consultado en: http://www.brc.com.co/archivos/PDDDA01_I_07_EMISOR_EDUBAR_CI_07.pdf
- DNP. (2013). Sistemas de ciudades, evaluación del impacto de la Ley 388 de 1997 y sus instrumentos sobre el mercado del suelo en las principales ciudades del país. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.
- FINDETER. (2018). Plan de Acción 2032. Montería de cara al río Sinú. Bogotá: Financiera de Desarrollo Territorial.
- GLAESER, E. (2011). *Triumph of the city. How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier*. Madrid: Taurus.
- PANZA, E. (2010). “Historia de la planeación en Barranquilla: fundamentos conceptuales y normativos para su construcción”. Módulo, 1 (9): 11-33.

- PINEDO LÓPEZ, J. W. (2018). Urbanización marginal en la ciudad de Montería. Valencia: Universidad Politécnica de Valencia, tesis para optar al título de Doctor en Urbanismo. Consultado en: <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/16468/tesisUPV3820.pdf?sequence=1>
- PUELLO BEDOYA, M. (2005). “Agrópolis o el fin de la ciudad-territorio”. Aportes conceptuales para un planeamiento físico de base agropolitana”. Bitácora Urbano Territorial, 1 (9): 43-54. Consultado en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18736>
- RACINY, L. (2010). El espacio colectivo como instrumento para la construcción equitativa e incluyente de las ciudades. Caso de estudio Montería. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, tesis para optar al título de Maestría.
- SÁNCHEZ BONNETT, L. (2003). Barranquilla: lecturas urbanas. Bogotá: Observatorio del Caribe Colombiano, Universidad del Atlántico.

Notas

- 1 Recibido: 21 de mayo 2018
Aprobado: 11 de septiembre 2018
Cómo citar este artículo: CORREA OROZCO, J. y COHEN CÁRDENAS, E. (2019). “El río y el desarrollo urbano. Los casos de Barranquilla y Montería”. Bitácora Urbano Territorial, 29 (2): -116.
<https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n2.72225>
Arquitecto y Magíster en Hábitat de la Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá. Se desempeña como docente del programa de arquitectura en la Corporación Universitaria del Caribe (CECAR). Sus temas de investigación están relacionados con el hábitat y la vivienda desde la perspectiva urbana, técnica y teórica. Pertenece al Grupo de Investigación en Teoría e Historia de la Arquitectura y la Ciudad.
- 2 Arquitecto de la Corporación Universitaria del Caribe y Magíster en Urbanismo de la Universidad del Norte. Actualmente es docente del programa de arquitectura en la Corporación Universitaria del Caribe (CECAR). Su actividad investigativa ha estado enfocada en diferentes líneas temáticas como la arquitectura, el urbanismo, la planeación y el desarrollo territorial desde un enfoque sostenible.

Información adicional

Cómo citar este artículo:: CORREA OROZCO, J. y COHEN CÁRDENAS, E. (2019). “El río y el desarrollo urbano. Los casos de Barranquilla y Montería”. Bitácora Urbano Territorial, 29 (2): -116.