

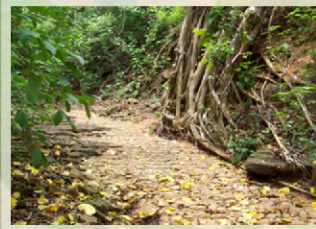
**PGAR 2012 - 2022**

PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL REGIONAL  
DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO



**1**

# PROCESO METODOLÓGICO



Cooperación Regional Autónoma del Atlántico



## PROCESO METODOLÓGICO PARA LA CONCEPTUACIÓN PARTICIPATIVA DEL PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL REGIONAL-PGAR

Para la construcción del plan de gestión ambiental Regional de la CRA 2013-2023, se identificaron plenamente las necesidades ambientales regionales y se establecieron compromisos de los actores representativos de la región, todo este proceso fue posible gracias a la articulación que hace la Corporación Autónoma Regional-C.R.A. como máxima Autoridad Ambiental del Departamento del Atlántico. Bajo esta dinámica y en esta perspectiva se acopia y consolida la visión sobre la región, se establecen unas líneas estratégicas y se definen los objetivos que permitan definir las acciones en el horizonte de diez años para transformar la situación actual y construir los escenarios pensados y deseados.

La construcción de la Visión Ambiental para el Desarrollo Regional se deriva del diagnóstico y este a su vez se hace posible con la participación de los diferentes actores de las mesas de trabajo del Departamento del Atlántico. El diagnóstico permitió identificar los distintos escenarios existentes en el ámbito ambiental e igualmente contribuyó a descubrir cual se perfilaba como el escenario de sostenibilidad ambiental para garantizar el proceso de desarrollo regional del área de jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional-C.R.A. Es con la Visión Regional que se avanza en los procesos de planificación creativa y participativa, abriendo los espacios para que los diferentes actores del departamento se apropien de la problemática y sean parte de las soluciones; en la medida en que la construcción se hace de manera colectiva, es decir que se concerta sobre una visión compartida de futuro regional donde lo ambiental es transversal a las propuestas de desarrollo social y económico.

Los fundamentos considerados para emprender la formulación del PGAR fueron:

- Darles soberanía a los actores regionales participantes de las Mesas de Trabajo en la concertación del PGAR, por el conocimiento de su problemática específica para presentar los criterios y/o argumentos para la selección de estrategias.
- Considerar los conocimientos, experiencias,

capacidades y posibilidades de los participantes de las Mesas de Trabajo del PGAR del Departamento del Atlántico.

- Permitir que las alternativas para establecer las líneas estrategias u objetivos a tener presente en el PGAR partan de la realidad y sean prospectivas.
- La construcción de conocimientos y aprehensión de la realidad del Departamento del Atlántico a partir de una estructura horizontal de transferencia de saberes. Donde nadie enseña ni nadie aprende, todos los participantes de los talleres construyen un conocimiento común a sus intereses.
- La reflexión como punto de partida para el desarrollo de estrategias de apropiación a los conocimientos de la problemática departamental. Por tanto los conocimientos desarrollados al interior de los talleres parten de la reflexión del acto cotidiano de los asistentes.
- La Visión Regional se determina en su espectro lo más ampliamente posible que permita lograr puntos de encuentro entre las personas participantes de las mesas de trabajo con los intereses de la región.
- La Visión Regional se orienta a que los ciudadanos puedan comprender lo que se defina y de recordar las líneas estratégicas a implementar.
- Es la construcción de escenarios de desafíos para los actores sociales que la proponen y lleguen a definirlos; por tanto plantea el compromiso como eje determinante de las acciones venideras.
- Con la Visión Regional tendremos una visión colectiva a partir de la cual se empieza a perfilarse una nueva región.
- Desde la Visión Regional la prospectiva de los escenarios con mayor factibilidad de ocurrir, se determinaran por las tendencias y número de frecuencias que las vivencias nos presentan.

### Mesas de Trabajos

La participación ciudadana, para el caso de las mesas de trabajo, fue pedagogía activa; la cual suscita en la búsqueda constante de información, de análisis,

comprobación, exploración y observación. De esta manera la participación es un generador de actividades, convirtiéndose en insumos de conocimientos y aprendizajes con significado y finalidad, enriquecidos con las experiencias previas de los participantes y con el intercambio comunicativo establecido entre el sector y el dinamizador.

Para la formulación del Plan de Gestión Ambiental Regional-PGAR del Departamento del Atlántico 2013-2023, se realizaron convocatorias a los diferentes actores regionales, mediante la realización de veinte y ocho (28) mesas de trabajo,

Durante el proceso de construcción del PGAR se tuvo en cuenta las siguientes consideraciones:

- En las mesas de trabajo, se logró una importante participación de los distintos actores regionales; con la presencia de un total de 610 participantes.
- Las mesas de trabajo siguió un protocolo preestablecido, el mismo inició con la presentación del equipo de Trabajo del PGAR. Se le dice a los participantes las reglas mínimas para el desarrollo de la mesa de trabajo, el marco normativo del Plan, los objetivos, los avances logrados, descripción del contexto regional y la necesidad de la participación y elaboración colectiva.
- En el marco de la contextualización a los participantes en el proceso para la formulación del PGAR 2012-2022, se desarrolló el siguiente temario:
  - Qué es el PGAR.
  - Temas del diagnóstico en el Atlántico.
  - Macro- vectores del desarrollo.
  - Espacio para la participación de los asistentes.
  - Encuesta (Aplicación).
  - Síntesis.

En el desarrollo del temario se dejó toda la



información sobre el PGAR:

- El Director del PGAR hizo la presentación sobre el Marco General del Plan de Gestión Ambiental Regional PGAR, mencionando las diferentes características del plan como que:
    - Es un Plan de largo Plazo (10 años)
    - Es un Plan Estratégico.
    - Permite planificar la Gestión desde todas las instancias con los actores sociales del Departamento del Atlántico con el fin de que el proceso de desarrollo avance hacia la sostenibilidad de las regiones.
    - La vigencia corresponde al periodo 2014 a 2024.
    - Es un Plan de Gestión creado para todos los actores de la región.
    - Es un instrumento de planificación estratégico de largo plazo de la C.R.A. para el área de su jurisdicción.
- Tiene su soporte jurídico en el Decreto 1200/2004.
- Las Corporaciones Autónomas Regionales tienen la responsabilidad de la formulación del PGAR en coordinación con las entidades territoriales de su jurisdicción y los representantes de los diferentes sectores sociales y económicos de la región.

Los temas del diagnóstico que se presentaron se relacionan con los siguientes tópicos:

- Gestión integral del recurso hídrico.
- Gestión del Riesgo y Cambio Climático.
- Desarrollo Ambiental Urbano y Regional.
- Desarrollo Sectorial Sostenible.
- Ecosistemas estratégicos, Áreas Protegidas/por proteger y Biodiversidad.

La metodología utilizada parte de la consideración de





motivar a los actores que concurren a las mesas de trabajo del PGAR, para lograrlo se inició la jornada con una exposición central donde se presentan datos relevante sobre debilidades y potencialidades ambientales del Departamento del Atlántico, se entregó un inventario de los recursos naturales del departamento teniendo en cuenta los ejes temáticos anteriormente descritos, donde cada uno es aportante de información decisiva para acometer un plan con un horizonte claro y definido a diez (10) años.

Con esta metodología se logró que las Mesas de Trabajo contaran con el acompañamiento del equipo de profesionales y especialistas del Equipo PGAR bajo la orientación de un motivador/facilitador, el cual tuvo como objetivo central procurar que los participantes desprevénidamente suministraran información relacionada con su sector social o del Ente Territorial respectivo. El instrumento diseñado por la Corporación para consignar información por parte de los participantes ha aportado en la dinamización colectiva de los objetivos planteados en los talleres. Se solicitó que cada uno de los asistentes, a partir de un formato previamente diseñado por la Corporación realizara, desde su óptica, un ejercicio de priorización las problemáticas antes enunciadas. Se recibieron los formatos diligenciados para su posterior tabulación. La información solicitada en el instrumento y relacionada con la temática ambiental del Departamento del Atlántico tiene que ver con las siguientes solicitudes:

- ¿Sabe usted, quién es la autoridad ambiental en el municipio?
- ¿Sabe usted, en qué cuenca hidrográfica estamos?
- Señale los tres (3) problemas ambientales más importantes de este municipio.
- ¿Cuáles son los tres (3) proyectos ambientales más importantes a ejecutar en el Atlántico en Diez (10) años.
- En su opinión: ¿cuál es el problema ambiental

más importante del departamento del Atlántico?

Para cada uno de los temas abordados, se estipuló un tiempo determinado, una vez se agotó el mismo los asistentes preguntaron, hicieron aditivas, sustitutivas y formularon proyecciones sobre el tema en discusión.

Las jornadas de las mesas de trabajo finalizaron con una puesta en común que quedó consignado en la agenda ambiental que se lleva por parte del Equipo del PGAR, en donde los participantes convalidaron los resultados, las conclusiones y las concertaciones sobre los temas tratados en cada mesa.

### Recopilación de información

Otras de las actividades realizada por el equipo interdisciplinario de Fedeamaterial fue la revisión de información secundaria existente en el departamento del Atlántico y de igual manera realizaron reuniones con funcionarios de la Corporación Regional Autónoma del Atlántico, CRA, profesionales con los cuales se crearon los espacios que tuvieron por objeto revisar, orientar, aportar y validar los avances y desarrollo de los temas del PGAR.

Entre los documentos revisados se encuentran:

- **Visión Colombia 2019, II Centenario. DNP.**  
Perspectiva ambiental. Visión estratégica. “En 2019, la biodiversidad y los recursos naturales serán considerados parte integral y fundamental del patrimonio de Colombia y fuentes de riqueza y bienestar, presentes y futuras, para la Nación. La gestión ambiental deberá garantizar el manejo eficiente y eficaz del medio ambiente, los recursos naturales y la biodiversidad y permitir y promover la participación de todos los segmentos de la sociedad en la toma de decisiones ambientales, en sus costos y en sus beneficios”. Documento “Consolidar una gestión ambiental que promueva el desarrollo sostenible”, DNP 2'007.



■ **2019 Visión II Centenario.**

Visiones Regionales, Capítulo Caribe, tema, Desarrollo Sostenible, Uninorte año, 2007. “Las CAR del Caribe proponen, además, como ordenamiento en el uso del suelo del Caribe colombiano, dividirlo en las siguientes cinco áreas, con políticas de desarrollo sostenible diferenciadas.

■ **Zona 1. Reservas ambientales.**

Protegerlas deteniendo el avance de las fronteras agrícolas; rehabilitar la productividad piscícola hasta hacerla rentable; manejar integralmente el agua para proteger los recursos hídricos; reducir los riesgos hidroclimáticos.

■ **Zona 2. Ciudades integradas al comercio internacional.** Barranquilla, Cartagena y Santa Marta tienen que crear nuevas industrias, desarrollar clusters y cadenas productivas, con finalidad exportadora –ubicación competitiva– y fortalecer los que existen, para jalonar el desarrollo propio y de la región.

■ **Zona 3. Ciudades intermedias – mercados locales.** Con fuertes mallas subregionales de producción y servicios. Se propone implantar el Sistema Integrado de Transporte en la Región Caribe y lograr la distribución equitativa de los ingresos.

■ **Zona 4. Áreas agrícolas** Dedicarlas a industrias de alimentos, principalmente frutas y hortalizas tropicales, con tecnología moderna.

■ **Zona 5. San Andrés y Providencia.** Posicionarla como destino turístico internacional y rehabilitarla para tal condición. Todo lo anterior es un gran paso. Dará sus frutos al implantar los proyectos regionales que se han definido, con igualdad de desarrollo y de oportunidad en todas las CAR responsables”.

**Región Atlántica, agenda de competitividad, DNP, pág., 157.**

“En el año 2020 Atlántico será líder en servicios portuarios para el comercio exterior, con un desarrollo empresarial orientado tanto al mercado nacional pero, esencialmente, al externo, y con una producción rural y agropecuaria moderna y eficiente”.

**PLAN DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL 2012 – 2015.** “Atlántico más social 2012-2015”.

■ “En el 2015, la subregión del Área Metropolitana del departamento del Atlántico alcanzará un desarrollo humano integral, equitativo y sostenible para la prosperidad de sus habitantes; con compromiso social, plena identidad cultural, altamente capacitada, especializada en servicios, industria, transporte y puertos, articulada con el Departamento, la región y el mundo”.

■ “En el 2015 la subregión Oriental, se consolidará como una zona de desarrollo industrial y de puertos fluviales multimodales, turística, con atractivos culturales, dotada de óptimos servicios, interconectada y articulada con las demás subregiones del departamento del Atlántico con gente educada y siempre comprometida con la seguridad y el medio ambiente”.

■ “En el 2015 el Cono Sur del departamento del Atlántico será una región social y económicamente incluyente y participativa con equidad, reconocido como productivo e industrializado en lo agropecuario, acuícola y piscícola, sustentada en su estratégica posición geográfica y riquezas hídricas, adaptada contra las contingencias del rigor climático y en armonía con el medio natural”.

■ “La Subregión Costera será reconocida como un territorio de desarrollo turístico y económico que fomente la innovación y el emprendimiento empresarial, interconectada regional, nacional e internacionalmente, integrada y articulada por políticas públicas comunes, donde se garanticen los derechos del ciudadano, capaz de generar desarrollo social integral a sus habitantes; pluralista e incluyente y eficaz en la prestación de servicios”.

**PLAN REGIONAL DE COMPETITIVIDAD DEL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO,** Barranquilla, año 2008. Cámara de Comercio de Barranquilla (Secretaría Técnica).

■ Modelos Mentales “En el 2020, los ciudadanos atlanticenses tienen unos Modelos Mentales basados en la ética, la competitividad, las fortalezas de nuestra cultura y la identidad

caribeña. Y construyen sus futuros sobre la base de proyectos de vida inspirados en su vocación, con los cuales impulsan a nuestro departamento por la vía del desarrollo".

- Empresas de Categoría Mundial “En el 2020, el Atlántico se ubicará entre los tres primeros departamentos de Colombia, que lidera la creación, fortalecimiento, sostenibilidad y atracción de empresas competitivas y ambientalmente amigables, soportadas por un recurso humano innovador, emprendedor y socialmente responsable”.
- Innovación, Calidad e I+D “En el 2020 seremos reconocidos nacional e internacionalmente como un territorio competitivo, que promueve una cultura de innovación y articula efectivamente las relaciones entre Universidad, Empresa y Estado”. Infraestructura “El Departamento del Atlántico contará en el 2020 con infraestructura óptima que potencie el crecimiento del comercio exterior, y que propicie el desarrollo de clusters que proyecten al territorio hacia los mercados mundiales, a fin de lograr excelente calidad de vida para todos sus habitantes”.
- Servicios Logísticos “El Departamento del Atlántico tendrá el cluster transversal de Servicios Logísticos más importante de Latinoamérica y el Caribe, como soporte del desarrollo productivo regional”.

**Resumen de la consultas realizadas a grupos comunitarios:**

- Todos los municipios fueron visitados y en 13 se realizaron talleres y encuestas.
- Número de participantes, 374 personas.
- 255 personas respondieron la encuesta.
- 167 organizaciones comunitarias estuvieron representadas en las consultas.

- 53 organizaciones eran de tipo comunitarias, 38 agricultores, 32 ambientalistas, 10 pescadores, 8 ganaderas y 26 otros tipos de organización social
- El nivel de escolaridad de los participantes fue del 51% con grado secundario, 27% universitaria, 15% Primaria, 7% Posgrados.
- La edad de los encuestados reflejó que el 53% tenía rango de edad entre 41 y 60 años, el 25% entre 30 y 40 años, el 11% menor a 30 años y el otro 11% mayor de 60 años.
- El 63% de los encuestado fueron hombres y 37% mujeres.
- Los principales problemas ambientales señalados arrojó la siguiente frecuencia: el 37.9% respondió el saneamiento básico. El 15,8% la contaminación de los cuerpos de agua, el 10% la deforestación, el 4% los arroyos, el 3,4% la erosión, el 3,4% la falta de recuperación del campo, el 3% la falta de educación ambiental, el 2,4% salud por contaminación ambiental, 2,% la invasión a los cuerpos de agua, 1,8% perdida de biodiversidad, 1,6% sequías y altas temperaturas, 1,2% la extracción de material de las canteras, 1,2% la contaminación atmosférica, 1% contaminación sonora, 3,4% otros y el 8% no sabe, no responde.
- Proyectos priorizados por los encuestados: Se registraron 434 iniciativas de proyectos de las cuales 67 se refirieron a recuperación de los cuerpos de agua, 61 a la educación ambiental, 56 al saneamiento básico, 45 a canalización de arroyos, 40 a reforestación urbana y rural, 23 a ecoturismo, 21 a salud ambiental, 16 a protección de la biodiversidad, 16 a control ambiental, 16 a conservación del suelo, 11 a declaratoria de zonas protegidas, 9 a descontaminación atmosférica, 6 a proyectos piscícolas, 6 a recuperación del campo, 3 a proyectos verde, 14 no sabe responde, y 19 a



otros proyectos.

La mayor fortaleza que presentan los municipios según los encuestados para enfrentar los problemas ambientales fueron: 32% la gente y sus organizaciones, 16% los cuerpos de agua, 7% la actividad agropecuaria, 7% la administración municipal, 6% la arborización, 4% el ecoturismo, 4% los suelos, 3% la biodiversidad, 2% su posición estratégica, 2% otros, y 10% no sabe no responde.

La mayor debilidad según los encuestados se refiere en un 20% a la falta de autoridad ambiental, 19% la gente no apoya, 15% falta de educación ambiental, 8% no sabe no responde, 7% los cuerpos de agua, 7% poco liderazgo, 5% la pobreza, 4% otros, 4% los arroyos, 4% la topografía, 2% la contaminación del aire, 1% la sequía.

#### **Líneas estratégicas, PAT 2012-2015.**

- Recurso Hídrico.
- Planificación Ambiental y Gestión Territorial.
- Conservación y Uso Sostenible de los Recursos Naturales Renovables y la Biodiversidad.
- Prevención y Control de la Degradación Ambiental
- Formación Ambiental para la Sostenibilidad del Territorio
- Fortalecimiento Institucional

#### **Análisis de los Macro vectores de mayor relevancia que impactaran los recursos naturales del Atlántico en el mediano y largo plazo.**

El PGAR 2013-2023, debe contribuir a territorializar el modelo de desarrollo para el departamento del Atlántico de acuerdo a sus recursos naturales, para que éstos sean aprovechados con criterios de sostenibilidad. El nuevo PGAR está obligado a llamar la atención en tres macro vectores que seguramente impactaran el territorio del Atlántico y sobre los cuales hay que planear y prever sus impactos ambientales: Estos tres nuevos retos del desarrollo son los siguientes: Los TLCs firmados por Colombia son una realidad nacional; El proceso de urbanización en el Atlántico y la relación territorial Barranquilla, Área Metropolitana y los municipios restantes. Atlántico territorio integrado por la conectividad vial.

Los TLCs son una realidad nacional y urge realizar las tareas de preparación, de tal suerte que sean mayores los beneficios que los problemas que pueda desencadenar. A nivel regional y local se escuchan pronunciamientos y gestiones de las autoridades, por ejemplo la ciudad de Barranquilla, como una de las capitales del TLC se prepara para asumir este reto, lo cual constituye el referente necesario para la puesta en marcha de obras de envergadura como el súper puerto, tema que se ha retomado después de varios años. Hoy por hoy se han aceleren los estudios y gestiones para el mismo, a tal punto que se habla del inicio de obras en el año 2014.

La planificación ambiental regional debe prepararse para asumir y atender las exigencias de este paradigma, especialmente para sumarse y liderar la promoción de un imaginario, de manera que el mismo sea multipropósito, es decir, que los esfuerzos no solo se concentren en optimizar los procesos de intercambio comercial y capitalización de los empleos que genere la actividad portuaria, sino también la necesidad de prever los impactos ambientales que generará el movimiento y tipos de cargas en los puertos y en la movilidad de ciudades como Barranquilla, Soledad, y Malambo. Además debe ser visto como una oportunidad para regular el funcionamiento de los puertos de hecho, que se han establecido en los últimos años en los kilómetros finales del Río Magdalena en Barranquilla y que han contribuido a la generación de desorden urbano e impactos ambientales negativos, que es la mejor muestra de lo que no puede pasar cuando éste operando el macro proyecto portuario en mención.

El Proceso de urbanización en el Atlántico y la relación territorial Barranquilla, Área Metropolitana y los municipios restantes: La capital del Atlántico y su área metropolitana han generado dependencias en funciones urbanas, económicas y políticas hacia el resto de los municipios. En términos económicos Barranquilla como centro comercial, oferta todo tipo de productos a los habitantes de los otros municipios, genera empleo en actividades de manufactura, construcción, comercio y servicios y convierte a sus vecinos, en esa dinámica económica en “municipios dormitorios” donde sus habitantes trabajan en Barranquilla, realizan diligencias administrativas, actividades educativas, de salud, durante el día para regresar por las noches a sus respectivos municipios.

En éste orden de ideas qué funciones urbanas y qué



actividades desarrollan los otros municipios que deban ser aprovechadas por los habitantes de Barranquilla?. Salvo las funciones del aeropuerto, la terminal de buses interdepartamental, la Plaza de Granabastos en Soledad; la recreación doméstica en algunos puntos de las playas del Atlántico y los servicios educativos en el corredor de la vía alternativa hacia Puerto Colombia, el resto de los municipios son más consumidores de bienes y servicios que proveedores para Barranquilla. La zona rural del departamento tiene una baja producción agrícola, utilizada más para el autoconsumo que para abastecer las demandas de las ciudades de Barranquilla y del área metropolitana. Por lo que se hace indispensable pensar en el desarrollo agrícola y pecuario de nuestros municipios a fin de que se conviertan verdaderas despensas del Departamento. Exceptuando la actividad pecuaria rural que provee leche y carne vacuna y avícola, el mayor abastecimiento de los otros productos agropecuarios vienen de departamentos vecinos y de otros departamentos distantes a kilómetros de la capital del Atlántico.

Mirada la baja extensión territorial del departamento y la distribución de su población Barranquilla constituye una ciudad región no sólo por la conurbación con su área Metropolitana, sino porque la ciudad está a una hora en vehículo motorizado del municipio más distante de la capital del Atlántico. Al observar las relaciones urbano-rural descritas anteriormente en cuanto a producción e intercambio de bienes y servicios, el análisis indica que hay que trabajar en dirección de la equidad productiva territorial para que las cuencas del canal del Dique y del Caribe, con buenas ofertas ambientales, sean más productoras de bienes y servicios para Barranquilla (y su área metropolitana) teniendo en cuenta que hacia el sur existen condiciones naturales (agua y tierra) para la producción agroindustrial, así como también la cuenca costera posee toda la potencialidad para el ecoturismo que reclaman los habitantes de la metrópoli de Barranquilla a escasos 20 kilómetros de distancia.

El atlántico es un territorio urbano. La distribución de la población del departamento del Atlántico está ubicada en un 95% en área urbana y el 5% en zona rural. Barranquilla y Soledad conforman el 77% de la población urbana del departamento, y sumadas a otras ciudades con población intermedia Malambo, Baranoa y Sabanalarga. Las otras 18 ciudades son poblacionalmente pequeñas y centros poblados que

forman el sistema de ciudades del departamento, interconectadas básicamente en tres ejes viales la carretera Vía al Mar, la Cordialidad y la carretera Oriental. Barranquilla ubicada al noroccidente cumple el papel de ciudad metrópoli por jerarquía poblacional, por sus funciones urbanas, económicas, comercio, servicios en general y por concentrar el poder decisorio regional al ser la capital de la organización política administrativa del departamento del Atlántico.

Al observar detalladamente las ciudades del departamento, exceptuando los avances de Barranquilla, algunos sectores de las ciudades del área metropolitana y de la zonas centrales de ciudades intermedias como Baranoa, Santo Tomás, Sabanalarga, se observa el predominio de asentamientos con crecimiento desordenado, explicado por la carencia de un planeamiento urbano orientado por un modelo racional de ocupación del suelo. La carencia de servicios básicos, vías sin definiciones para el paso vehicular y peatonal, escaso o nulo espacio público, pero sobre todo, lo que más impacta en las zonas marginales de las pequeñas ciudades es el hábitat precario, viviendas construidas con poca o ninguna asistencia técnica, con barrios enteros que invaden las zonas de los cuerpos de agua, expuestos a escorrentías e inundaciones en épocas invernales, ahora con mayor frecuencia e intensidad por los impactos del cambio climático, como se sufrió en los años 2010 y 2011.

El Atlántico es un territorio urbanizado, pero con pequeñas e intermedias ciudades en proceso de construcción de un hábitat digno, amable sostenible, que reclaman la orientación de buenos planes de ordenamiento territorial, donde las ciudades se parezcan a las costumbres y tradiciones de su gente y no sean remedos y malos calcos del “modelo de Barranquilla” donde el progreso no sea la pavimentación de las calles y la ciudad no se construya pensando en el vehículo. Por el contrario estas ciudades en procesos de construcción son una excelente oportunidad para agenciar la materialización de ciudades a escala humana parecidas a sus habitantes, con abundante espacio público para el peatón, dado que seguramente los mayores viajes de movilidad a su interior se hacen a pie, y mejor si se pueden hacer en corredores arborizados, ciudades para el desplazamiento en bicicletas, con amplios parques, zonas de encuentro, plazas. Y naturalmente, ciudades donde se aproveche al máximo su escala pequeña, donde se pueden



poner en práctica la educación ambiental y la formación de conductas ciudadanas.

La nueva red vial del Departamento: Se puede afirmar que la red vial que tendrá el Atlántico en el futuro próximo modificará significativamente no sólo la movilidad en el departamento, sino la renta del suelo. Con el apoyo del gobierno nacional en el departamento del Atlántico se está ejecutando un plan de dobles calzadas en las tres grandes vías departamentales: la Carretera La Cordialidad, la Vía al Mar y en la Carretera Oriental. Una vez terminadas estas dobles calzadas, que en la actualidad se adelantan en simultánea, el departamento quedará interconectado por dos grandes anillos viales.

El primero estaría conformado por una especie de elipse que uniría el noroccidente del departamento a partir de acercar rápidamente Barranquilla a la vecina Cartagena, mediante la prolongación de la Avenida Olaya Herrera en la Autopista Paralela al mar o Vía al Mar. Una carretera nacional de 114 km en concesión territorial, que además de unir las ciudades de Barranquilla y Cartagena de Indias, pasa por Puerto Colombia, toda el área turística de playas y proyectos hoteleros que se adelantarían en la zona que toca las jurisdicciones de municipios como Tubará, Juan de Acosta y Piojó; y todos los balnearios importantes del departamento: Sabanilla, Punta Roca, Salgar, Prado Mar y Punta Caimán en Puerto Colombia; Puerto Velero, Caño Dulce y Turipaná en el municipio de Tubará; Santa Verónica y Bocatocino en Juan de Acosta, hasta los límites con Bolívar en donde se retornaría por Galerazamba, entrando de nuevo al Atlántico por Luruaco y continuando hacia Sabanalarga, Baranoa, Galapa y de retorno a Barranquilla. Los trabajos de ambas doble calzadas están bastante adelantados en el momento y pronto

estaría en operación este primer anillo de las autopistas Vía al Mar-Cordialidad.

Un segundo circuito en la parte centro oriental del departamento estaría conformado por la interconexión, mediante la doble calzada de la Oriental, del distrito de Barranquilla con los municipios conurbados de Soledad y Malambo. Este ampliación que se ejecuta en el momento pasando por Sabanagrande y los municipios conurbados de Santo Tomás y Palmar de Varela; continuaría uniendo a Ponedera, Candelaria, Suan y Santa Lucía y retornaría regresando a Suan, entrando en Candelaria, continuando hacia Manatí, para tomar en la futura autopista Cordialidad (140 km hasta Cartagena) Sabanalarga, Baranoa, Galapa y nuevamente Barranquilla para cerrar la elipse.

Los dos grandes anillos viales interconectarían mediante vías rápidas al 86% de los grandes centros urbanos del departamento y si tenemos en cuenta que Tubará, Juan de Acosta y Piojó pueden conectarse mediante la Carretera del Algodón directamente e indirectamente por la Vía al Mar, no sería exagerado señalar que el Atlántico sería el departamento mejor interconectado del país, estando distante de la capital del departamento el municipio más remoto a sólo 86 kilómetros unido mediante ejes viales en su mayor parte autopistas, vías de doble calzadas en las que se puede transitar a 100 kilómetros por hora.

Todas estas informaciones y aspectos a tener en cuenta, en el momento de proyectar el Departamento del Atlántico a un horizonte de diez (10) años, por cuanto marcan la pauta del futuro de la región.

