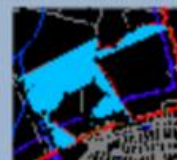


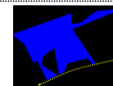
PLAN PARCIAL

PORTAL DEL NORTE EN SUELO DE EXPANSIÓN URBANA – PIEZA EXPANSIÓN No. 4, DISTRITO DE BARRANQUILLA



Documento Técnico de Soporte - DTS

Distrito de barranquilla, agosto de 2018

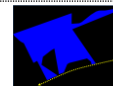


Plan Parcial Portal del Norte

en suelo de expansión urbana –
Pieza expansión No. 4, Distrito de Barranquilla

Documento Técnico de Soporte - DTS

Distrito de Barranquilla, agosto de 2018
(Actualizado mayo 2019)



Plan Parcial Portal del Norte

EQUIPO TÉCNICO DEL PROCESO

ADALBERTO DE JESÚS VIVERO CORONEL

Ingeniero Civil

: Promotor del Plan Parcial

ÉDGAR PÉREZ CONTRERAS

Arquitecto

: Coordinador del proceso de Caracterización
Territorial y Formulación del Plan Parcial.**RAINIERO MEDINA BERRIO**

Arquitecto

: Asesor en Planificación Urbana

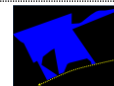
HORACIO CAICEDO PACHECO

Ingeniero Civil

: Estudio de Transito (ET) & Estudio de Demanda
y Atención de Usuarios (EDAU)**CI AMBIENTAL****Ingeniería Geotécnica y Ambiental**Evaluación de amenaza, vulnerabilidad y riesgo
por fenómenos de remoción en masa e
inundación.**JULIO ALANDETE ZAMORA**

Arquitecto

: Elaboración cartografía



Contenido

Lista de tablas

TABLA 1 - CONFORMACIÓN DE PREDIOS Y SUPERFICIES DEL POLÍGONO DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN	34
TABLA 1A - CONFORMACIÓN DE PREDIOS Y SUPERFICIES DEL POLÍGONO DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN SEGÚN LEVANTAMIENTO TOPOGRAFICO.	35
TABLA 2 - CONSTITUCIÓN PORCENTUAL DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN	37
TABLA 3 - ÁREA A INTERVENIR	38
TABLA 4 - COMPATIBILIDAD DE LOS USOS DE SUELO CON LA ZONIFICACIÓN DEL POMCA QUE INFLUYEN EN EL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL.....	64
TABLA 5 - DEFINICIÓN DEL TIPOS DE USOS	65
TABLA 6 - ÁREAS DE PROPUESTA URBANÍSTICA	103
TABLA 7 - RESUMEN CAUDALES Y DIMENSIONAMIENTO CUENCA SUR-OCCIDENTAL	108
TABLA 8 - RESUMEN CAUDALES Y DIMENSIONAMIENTO CUENCA NOR-ORIENTAL	108
TABLA 9 – SUPERFICIE DE VIAS DESTINADAS PARA EL SISTEMA VIAL DEL PLAN PARCIAL ..	115
TABLA 10 - CALCULO DE ÁREAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PÚBLICO Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO A ENTREGAR SEGÚN PORCENTAJE DE ACTIVIDAD: (Residencial 25% + Comercial 16%).....	120
TABLA 10A - ÁREAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PÚBLICO Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO QUE SE ENTREGAN REALMENTE SEGÚN PLANTEAMIENTO URBANISTICO.	120
TABLA 11 - ENTREGA Y DISTRIBUCIÓN ESPACIAL POR MANZANAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PÚBLICO SEGÚN PLANTEAMIENTO URBANÍSTICOS	121
TABLA 12 - SUELO PARA CESIÓN GRATUITAS PARA PARQUES Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO	122
TABLA 13 - ÁREAS DESTINADA PARA LA RESERVA VIAL.....	124
TABLA 13A - ÁREAS ÚTILES SEGÚN ACTIVIDAD	130
TABLA 14 - CUANTIFICACIÓN DEL ÁREA ÚTIL.....	133
TABLA 15 - CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES- USOS DE SUELO	134
TABLA 16 - ÁREAS DE ACTIVIDADES POR MANZANAS	135
TABLA 17 - NIVELES DE APROVECHAMIENTO PARA LAS MANZANAS	136
TABLA 18 - COSTO DEL TERRENO	143
TABLA 19 - PRESUPUESTO DE OBRAS CIVILES PARA DETERMINAR COSTOS DE URBANISMO	143
TABLA 20 - RESUMEN DE COSTOS DE URBANISMO	144
TABLA 21 - ANÁLISIS DE COSTOS DE CONSTRUCCIÓN DE LOS BENEFICIOS.....	145
TABLA 22 - COSTOS DE CONSTRUCCIÓN	145
TABLA 23 - TOTAL COSTOS DIRECTOS.....	145
TABLA 24 - COSTOS INDIRECTOS.....	146
TABLA 25 - TOTAL COSTOS DIRECTOS E INDIRECTO	146
TABLA 26 - VENTAS DEL PROYECTO	146

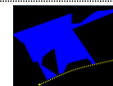
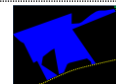


TABLA 27 - RESULTADOS DE LA SIMULACIÓN.....	147
TABLA 28 - ÁREAS DE LA UNIDAD DE GESTIÓN URBANÍSTICAS.....	147
TABLA 29 - REPARTO DE CARGAS GENERALES	148
TABLA 30 - ÁREAS DE CARGAS LOCALES	149
TABLA 31 - ÁREAS OBJETO DE LA PARTICIPACION EN LA PLUSVALÍA.....	153
TABLA 31 A - ÁREAS NO OBJETO DE LA PARTICIPACION EN LA PLUSVALÍA.....	153
TABLA 31B- ÁREAS EXCENTAS DEL COBRO DE PLUSVALÍA	155



Lista de ilustraciones

ILUSTRACIÓN 1 - CLASIFICACIÓN GENERAL DEL SUELO EN EL DISTRITO DE BARRANQUILLA	25
ILUSTRACIÓN 2 - LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO A NIVEL REGIONAL Y DEPARTAMENTAL	28
ILUSTRACIÓN 3 - LOCALIZACIÓN DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN A NIVEL DE CIUDAD.....	29
ILUSTRACIÓN 4 - LOCALIZACIÓN DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL A NIVEL ZONAL	29
ILUSTRACIÓN 5 - ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA	31
ILUSTRACIÓN 6 - ÁREA DE INFLUENCIA INMEDIATA.....	32
ILUSTRACIÓN 7 - LOCALIZACIÓN DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL A NIVEL DE LA PIEZA DE EXPANSIÓN URBANA No. 4	33
ILUSTRACIÓN 8 – DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL.....	36
ILUSTRACIÓN 9 – IDENTIFICACIÓN PREDIAL DEL ÁREA PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL	36
ILUSTRACIÓN 10 - SUELO A INTERVENIR EN EL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL	38
ILUSTRACIÓN 11 - MAPA GEOLÓGICO DEL SECTOR DE INFLUENCIA DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL	46
ILUSTRACIÓN 12 - MAPA DE UNIDAD GEOMORFOLÓGICA DEL SECTOR DE INFLUENCIA DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL	47
ILUSTRACIÓN 13 - MAPA DE UNIDADES DE SUELO EN EL SECTOR DE INFLUENCIA DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL	49
ILUSTRACIÓN 14 - ANÁLISIS DEL SITIO-HIDROGRAFÍA DEL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA E INMEDIATA	51
ILUSTRACIÓN 15 - IDENTIFICACIÓN DE ARROYOS DENTRO DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL.....	53
ILUSTRACIÓN 16 - VEGETACIÓN TIPO EN EL ÁREA DE PLANIFICACIÓN	60
ILUSTRACIÓN 17 - LOCALIZACIÓN DE LAS SITIOS DE PROTECCIÓN SOBRE EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PLAN PARCIAL	61
ILUSTRACIÓN 18 – INCIDENCIA SOBRE EL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DE LA ZONIFICACIÓN PARA EL ORDENAMIENTO AMBIENTAL DE LA CUENCA HIDROGRÁFICA DE LA CIÉNAGA DE MALLORQUÍN	66
ILUSTRACIÓN 19 - CRECIMIENTO URBANO DEL ENTORNO INMEDIATO DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL	68

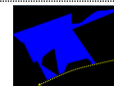
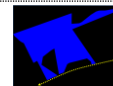
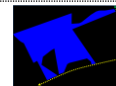


ILUSTRACIÓN 20 - USO ACTUAL DEL SUELO EN EL SECTOR DE INFLUENCIA DEL PLAN PARCIAL	71
ILUSTRACIÓN 21 - COMPOSICIÓN DE USOS DE SUELO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA E INMEDIATA DEL PLAN PARCIAL	73
ILUSTRACIÓN 22 - COMPONENTES NATURALES DE LOS SISTEMAS ESTRUCTURANTES EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PLAN PARCIAL	76
ILUSTRACIÓN 23 - SISTEMA VIAL A NIVEL DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PLAN PARCIAL	82
ILUSTRACIÓN 24 - ESQUEMA DE ACCESIBILIDAD Y RELACIONES VIALES AL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL	83
ILUSTRACIÓN 25 – CONEXIÓN AL SISTEMA DE ACUEDUCTO DE LA TRIPLE A	85
ILUSTRACIÓN 26 - CONEXIÓN AL SISTEMA DE ALCANTARILLADO DE LA TRIPLE A.....	86
ILUSTRACIÓN 27 - CANAL TIPO A.....	109
ILUSTRACIÓN 28 - CANAL TIPO B.....	109
ILUSTRACIÓN 29 - CANAL TIPO C.....	110
ILUSTRACIÓN 30 - CANAL TIPO D	110
ILUSTRACIÓN 31 - CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DEL UNIDAD DE GESTION URBANÍSTICA UAUOA 1 DEL PLAN PARCIAL PORTAL DEL NORTE	164



Lista de planos

PLANO 1 - PLANO TOPOGRÁFICO DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN.....	77
PLANO 2 - PLANO DE LOCALIZACIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES O ESTRUCTURANTES PROYECTADOS Y EXISTENTE.....	78
PLANO 3 – PLANO GENERAL DE LA PROPUESTA URBANA O PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO.....	104
PLANO 4 - PLANO DE LA RED VIAL.....	115
PLANO 5 – PLANO DE ESPACIO PÚBLICO I DE LOCALIZACIÓN DE EQUIPAMIENTOS	127
PLANO 9 - PLANO DE USOS Y APROVECHAMIENTOS	137
PLANO 8 - PLANO DEL PROYECTO DE DELIMITACIÓN DE LAS UNIDADES DE GESTIÓN URBANÍSTICA....	139
PLANO 11 - PLANO DE ASIGNACIÓN DE CARGAS URBANÍSTICAS	149
PLANO 12 - PLANO DE LA PARTICIPACIÓN EN PLUSVALÍA EN EL PLAN PARCIAL	156
PLANO 13 - PLANO DE LOCALIZACIÓN DE LAS ETAPAS DE DESARROLLO PREVISTA.....	169



PRESENTACIÓN

El presente Documento Técnico de Soporte – DTS del Plan Parcial Portal del Norte expone los contenidos desarrollados durante la fase de la caracterización y formulación del plan parcial, acorde a las exigencias planteadas por el Decreto Nacional No. 2181 de 2006 que señala las disposiciones referidas a los contenidos y procedimientos requeridos para la adopción de planes parciales, y el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla, definen el marco normativo y disposiciones complementarias propuestas en el Plan Parcial.

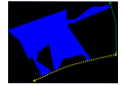
El polígono del área de planeación del Plan Parcial Portal del Norte corresponde a suelo de expansión urbana en la zona occidente del Distrito de Barranquilla, e inmediato sobre la prolongación de la carrera 38 o vía a Juan Mina. Es un área que se localiza en medio de las dinámicas de urbanización y desarrollo inmobiliario que se viene dando en los últimos 5 años entre el suelo urbano y los suelos de expansión urbana de Barranquilla, localizados sobre el costado norte de la vía al corregimiento de Juan Mina.

El Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla ha establecido para suelo de expansión un área mínima para la delimitación de un Plan Parcial será de seis (6) hectáreas. El polígono del plan parcial posee un área de planificación de 915.016 metros cuadrados que equivalen a 91,50 hectáreas, cumpliendo son los establecido en POT del 2007.

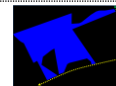
Los propietarios de los inmuebles que hacen parte del polígono del área de planificación en la perspectiva de un mejor presente futuro de la Zona de Expansión Urbana Industrial Occidente, formulan el Plan Parcial Portal del Norte en respuesta a las demandas acumuladas en uso industrial, para la provisión de bienes y servicios especializados; evitando la marginalización industria espacial, y en aporte a la consolidación de estándares industriales de la ciudad.

El presente Documento Técnico de Soporte - DTS, se desarrolla en las siguientes partes:

1. Primera Parte: Memoria Justificativa del Plan Parcial.
2. Segunda Parte: Localización y delimitación del área de planificación del Plan Parcial
3. Tercera Parte: Caracterización territorial del entorno del Plan Parcial y su área de planificación.
4. Cuarta Parte: Planteamiento urbanístico del Plan Parcial.
5. Quinta parte: Estructura Urbana del Sistema de Espacio Público del Plan Parcial.



6. Sexta Parte: Estructura Urbana del Sistema de Espacio Privado del Plan Parcial.
7. Séptima parte: Simulación urbanística financiera y sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.
8. Octava parte: Estrategias de gestión institucional, social, financiera y de manejo del suelo.
9. Novena parte: Cronograma de ejecución de la unidad de gestión urbanística



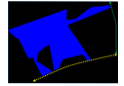
INTRODUCCIÓN

El Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla, constituye el documento básico para el desarrollo físico de la ciudad y es el instrumento de planificación que da vida a los planes parciales como herramientas de planificación y gestión del suelo, mediante el cual se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento para áreas determinadas como suelo urbanos o de expansión.

Dicho acuerdo se encuentra enmarcado en la Ley 388 de 1997 de Desarrollo Territorial que establece la adopción del Plan de Ordenamiento Territorial para todos los municipios, como instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio y adicionalmente establece conceptos de desarrollo urbanísticos con los cuales se pretende dar un manejo diferencial al territorio de acuerdo con sus condiciones morfológicas específicas y su potencial de desarrollo, definiéndoles una serie de objetivos y procedimientos que guían y orientan la actuación pública y privada.

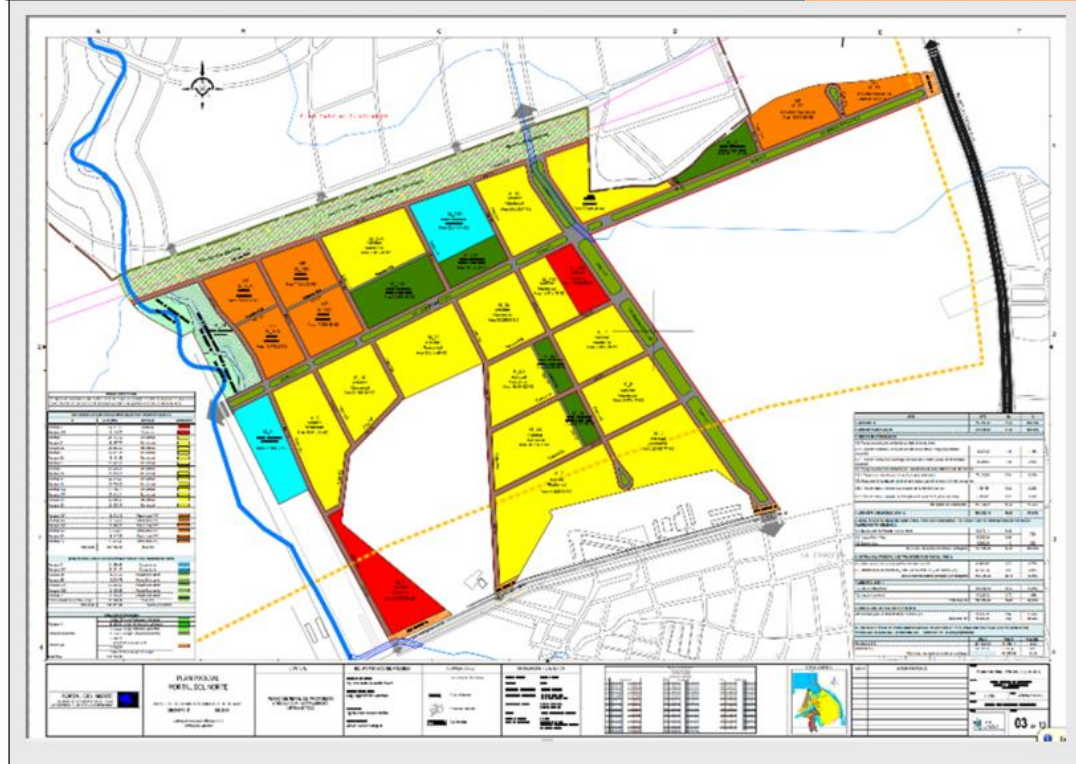
Igualmente, el procedimiento para la formulación y adopción de los planes parciales está fundamentado en los Decretos Nacionales No. 2181 de 2006 y 4300 de 2007, siendo estos los estándares establecidos desde el Ejecutivo para homologar los tiempos de elaboración y revisión de los planes parciales tanto en los municipios como en las entidades autónomas que cumplan funciones de Autoridad Ambiental.

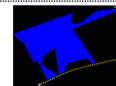
El presente Documento Técnico de Soporte – DTS, contiene un diagnóstico detallado del área de planificación en lo referente a los componentes urbanísticos, natural, poblacional y socioeconómico, y artificial; así mismo toda la formulación desarrollada según los lineamientos metodológicos tanto de la Ley 388 de 1997, Decretos Nacionales No. 2181 de 2006 y 4300 de 2007, como del POT de Distrito de Barranquilla (Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla), en cuanto a los contenidos y procedimientos de los planes parciales. A partir de la determinación de los objetivos, políticas y estrategias, se aborda el Plan Parcial a través de la definición de un modelo de ordenación que considera las estructuras, tanto de los espacios públicos como de los privados. Seguidamente, el Plan Parcial describe aquellos elementos de simulación urbanística y financiera que posibilitan la viabilidad económica del proyecto y permiten desarrollar el reparto equitativo de cargas y beneficios tal como lo determina la Ley 388 de 1997. Así mismo, presenta los mecanismos de gestión y el correspondiente cronograma de ejecución para las distintas unidades de gestión. Como complemento a este documento técnico, se presenta un anexo de planos que especializan geográficamente y temáticamente los distintos elementos y consideraciones descritas para el Plan Parcial Portal del Norte.



**PRIMERA PARTE: MEMORIA
JUSTIFICATIVA DEL PLAN PARCIAL**

1





PRIMERA PARTE:

MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PLAN PARCIAL

1.1. MARCO NORMATIVO

Las Leyes 9 de 1989 y 388 de 1997, y los Decretos 4300 de 2007 y 2181 de 2006, y el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla, instauran un sistema jurídico, una normativa y un conjunto de procedimientos e instrumentos de planificación y gestión, que configuran la estructura procedimental y justificativa de los Planes Parciales, abriendo así el camino a operaciones urbanas de carácter estratégico y de alto impacto en la construcción de una ciudad moderna, democrática, sostenible y altamente competitiva.

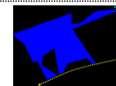
1.1.1. A NIVEL NACIONAL

1.1.1.1. Constitución Nacional 1991

- La Constitución Política de Colombia establece: "Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general". (Artículo 1).
- "Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las Leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una Ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social. (Artículo 58)
- Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes (Artículo 311. Municipio como entidad fundamental de la división política - administrativa del estado).

1.1.1.2. Ley 152 de 1994 - Ley Orgánica del Plan de Desarrollo

La leyes 152 de 1994 orgánica del plan de desarrollo y 388 de 1997 de desarrollo territorial que surgen en el sistema jurídico colombiano luego de la Constitución Política de 1991, establecen los principios y objetivos



de la planificación, así como, los procedimientos y mecanismos en la elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control de los planes de desarrollo.

1.1.1.3. Ley 388 de 1997 - Ley de Desarrollo Territorial

La Ley 388 de 1997 determina el rol del Estado como orientador de las intervenciones sobre el territorio, otorgando autonomía a las entidades territoriales, en concordancia con la Ley Orgánica de los Planes de Desarrollo, (Ley 152 de 1994, artículo 41) para promover el uso equitativo y racional del suelo, garantizar la función social y ecológica de la propiedad privada, e instrumentar los sistemas de distribución equitativa de cargas y beneficios.

La Ley 388 del 1997, estableció la obligatoriedad y competencia en la formulación de los Planes de Ordenamiento Territorial para todos los municipios y distritos, como un instrumento fundamental del desarrollo urbano. Esta Ley define el ordenamiento del territorio como una función pública y obliga a los municipios y distritos a promover la participación de los pobladores y organizaciones, a fin de asegurar que las políticas públicas respondan a las necesidades y aspiraciones de los distintos sectores y actores (Artículo 3 y 4).

Entre sus instrumentos se encuentra la figura del Plan Parcial (Capítulo III - Artículo 19) para la planeación y gestión de determinadas áreas del suelo, de acuerdo al tratamiento específico que les haya sido asignado por el respectivo POT. Los planes parciales se fundamentan en los mismos principios que rigen el ordenamiento del territorio, establecidos por esta misma Ley (Capítulo I - Artículo 2), a saber:

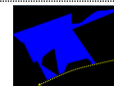
1. La función social y ecológica de la propiedad.
2. La prevalencia del interés general sobre el particular.
3. La distribución equitativa de las cargas y los beneficios.

La Ley 388 de 1997 en su artículo 19, define los Planes Parciales como los instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los Planes de Ordenamiento Territorial, para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse mediante Unidades de Gestión Urbanística, Macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales, de acuerdo con las Normas Urbanísticas generales, los términos previstos en la Ley y la disposición de los contenidos mínimos de las mismas.

1.1.2.4. Decreto 2181 de 2006

El Decreto Nacional 2181 de 2006¹, expresa que mediante los Planes Parciales se puede establecer el aprovechamiento de los espacios privados y regular la asignación de los usos específicos, intensidad de uso

¹ Normatividad específica que reglamenta parcialmente los planes parciales.



y edificabilidad, así como las obligaciones de cesión, construcción y dotación de servicios públicos, equipamientos y espacios públicos.

Adicionalmente, establece que a través de los Planes Parciales se puede determinar las condiciones que permitirán la ejecución asociada de los proyectos específicos de urbanización y construcción de los terrenos incluidos dentro de su ámbito de planificación.

1.1.1.5. Decreto 4300 de 2007

El Decreto Nacional 4300 de 2007², reglamentan las disposiciones relativas a planes parciales de que tratan los artículos 19 y 27 de la Ley 388 de 1997 y el artículo 80 de la Ley 1151 de 2007, se subrogan los artículos 1, 5, 12 y 16 del Decreto 2181 de 2006 y se dictan otras disposiciones.

Este decreto define el ámbito de aplicación de los planes parciales de manera especial, los contenidos en las áreas sujetas a tratamiento de desarrollo dentro del perímetro urbano y las áreas comprendidas en el suelo de expansión urbana para su incorporación al perímetro urbano, en concordancia con las determinaciones de los planes de ordenamiento territorial y los instrumentos que lo desarrollen o complementen.

1.1.2. A NIVEL DISTRITAL

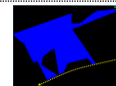
El proceso de formulación y aprobación del presente Plan Parcial, deberá sujetarse al Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla. Este nuevo Acuerdo revisó el modelo de ciudad, los objetivos y políticas que permitirán consolidar dicho modelo y la reglamentación de los diferentes sectores de la ciudad, en aspectos tales como: usos generales del suelo, obligaciones urbanísticas y formas de abordar el desarrollo urbano, entre otras.

El sustento principal que debe poseer un proyecto de Plan Parcial en la ciudad, debe ser su correcta articulación e interpretación del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla, en este caso específico, el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007.

Para establecer esta justificación, se procede a continuación al análisis de las disposiciones más significativas del Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla.

1.1.2.1. Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”

² Ibíd.



El Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”, establece lo siguiente:

Los Planes Parciales, reglamentados por el Decreto 2181 de 2006, promovidos por instancias gubernamentales, el sector privado o mixto, constituyen un mecanismo de gestión que busca propiciar el desarrollo de unidades territoriales específicas, y serán obligatorios en las zonas de expansión urbana y en los demás casos establecidos en el POT y en la Ley 388 de 1997³.

Igualmente el artículo 94⁴, estipula el siguiente concepto sobre planes parciales:

Es la determinación de acciones e instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones emanadas del Plan de Ordenamiento Territorial, para áreas específicas del suelo urbano y para las incluidas en el suelo de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse como resultado de Unidades de Actuación Urbanística UAU, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales. Los Planes Parciales buscan equilibrar el desarrollo físico, económico y social de la población a través de la organización espacial de zonas, distritos o sectores específicos que conforman las Piezas, las Centralidades, los CAES y los Polígonos del Distrito Especial de Barranquilla. El aspecto físico de los Planes Parciales está encaminado a facilitar e inducir la planificación y reglamentación en detalle de los elementos de la estructura urbana con mayor precisión, para que ello redunde en un mejor desarrollo físico del sector.

Parágrafo. Los sectores que demanden la elaboración y ejecución de Planes Parciales por parte del sector público, privado o mixto, deberán incluir, como mínimo, los contenidos de los numerales contemplados en el Artículo 19 de la Ley 388 de 1997, así como lo establecido en el Decreto 2181 de 2006 y las normas que lo modifique o lo sustituya.

En cuanto a la tipología de planes parciales, el artículo 112, determina lo siguiente:

"... de los Planes Parciales se enmarcarán dentro de los siguientes conceptos, en función de las características del área afectada":

- *Desarrollo de las áreas urbanas no urbanizadas.*
- **Desarrollo de las áreas clasificadas como suelo de expansión.** (Aplicación en el Plan Parcial Portal del Norte).
- *Desarrollo de las áreas de renovación urbana o las que requieran ejecutarse mediante unidades de actuación urbanística.*
- *Complemento de la planificación territorial de las localidades y piezas urbanas.*
- *Desarrollo de operaciones urbanas especiales y macroproyectos.*

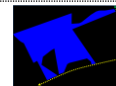
Los componentes de la compilación del POT del Distrito de Barranquilla que aplican para el presente plan parcial se han subrayado, con el fin de tenerlos presentes como principal soporte de todo el planteamiento y por ende de la presente justificación.

1.1.2.1.1. Escalas y ámbitos de aplicación de Planes Parciales en el Distrito de Barranquilla

La Ley 388 de 1997 ha previsto que podrán ser aprobados planes parciales en "... áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en suelo de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse

³ Artículo 59. Mecanismos de gestión. Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”.

⁴ Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”.



mediante unidades de actuación urbanísticas, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales". (Art. 19). A su vez, el Decreto 2181 de 2006 (Art. 26) confirma la potestad que tiene cada municipio o distrito para delimitar las áreas de planificación de los Planes Parciales de acuerdo con los lineamientos del POT y algunos criterios definidos por el mismo decreto.

Para el caso del Distrito de Barranquilla, el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla” define en el Parágrafo Tercero, del artículo 59, establece las siguientes áreas mínimas para los Planes Parciales:

- **En suelo de expansión:** Seis (6) hectáreas mínimas urbanizables.
- **En el suelo urbano, en áreas no urbanizadas o vacíos urbanos, con tratamiento de Desarrollo:** Quince (15) hectáreas urbanizables.
- **En el suelo urbano edificado, con tratamiento de Renovación o Consolidación:** Cuatro (4) hectáreas urbanizables.
- Las áreas consideradas mínimas se refieren a la obligatoriedad de adelantarlas mediante Planes Parciales, pero si quien adelanta la intervención prefiere hacerlo mediante Plan Parcial, aunque el área a desarrollar sea menor a la mínima obligada, está en su derecho de hacerlo mediante esta figura, si la intervención así lo amerita, y el área a intervenir es del 50% o más del mínimo exigido para suelo de expansión o urbano, de acuerdo a la ubicación del desarrollo.

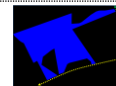
El área de planificación del presente plan parcial es de 989.229 metros cuadrados, equivalentes a 98,92 hectáreas, cumpliendo con el área mínima establecida en POT del Distrito de Barranquilla para suelo de expansión urbana.

1.1.2.2. Decreto No. 0917 de 2005 - Manual del Espacio Público del Distrito de Barranquilla

Este manual tiene por objetivo concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionadas con el espacio público del Distrito de Barranquilla, contenidos en el Plan de Ordenamiento Territorial y en el Plan de Desarrollo Distrital, estableciendo unas normas generales que permitan alcanzar la regulación sistemática en cuanto a su generación, mantenimiento, recuperación y aprovechamiento económico para garantizar la protección de la integridad del espacio público y su destinación al uso común, el cual se hará prevalecer sobre el interés particular.

1.1.2.3. Plan de Desarrollo Distrital 2012 – 2015

El Plan de Desarrollo 2012 – 2015: *Barranquilla Florece para Todos “Cerrar Brecha Social y Abrir Caminos Hacia la Competitividad”* de la Administración Distrital de Elsa Noguera De La Espiella, plantea el eje de 3



“Barranquilla Ordenada”. En este eje se plantean estrategias, programas y proyectos orientados a convertir a Barranquilla en una ciudad sostenible, más amable, que interviene y ordena su territorio urbanísticamente, adaptado al cambio climático, implementando instrumentos de gestión del riesgo, recuperando el espacio público, renovando el centro histórico, y ofreciendo condiciones favorables de movilidad, para garantizar una mejor calidad de vida de sus ciudadanos.

El objetivo de este eje *“es establecer un territorio ambientalmente sostenible y facilitar la actividad económica con el equipamiento urbano necesario para el desarrollo físico armónico a partir de acciones que estimulen: la incorporación de los ciudadanos de cara al río, la renovación integral del Centro Histórico, espacios verdes de esparcimiento, recuperación de espacios públicos, encuentro e integración del ciudadano con su entorno; así como propenderemos por la optimización de la movilidad para todos”*.

En la estrategia “Barranquilla Ciudad Ambientalmente Sostenible”, se plantea que todos los proyectos de construcción, de renovación urbana y de nueva inversión industrial, comercial y de servicios que se realicen en la ciudad, sean ambientalmente sostenibles.

Esta estrategia, en su Programa 3: *“Desarrollo Urbano”*, busca impulsar el desarrollo físico, en algunas zonas específicas de la ciudad que así lo requieran, mediante la utilización de instrumentos complementarios de ordenamiento territorial. Entre su proyecto está la Formulación de Planes Parciales para el ordenamiento específico de algunas zonas especiales, donde sea necesario redefinir: usos del suelo, sentidos viales y circulación, patrimonio, etc.

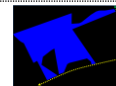
1.2. JUSTIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL EN SUELO DE EXPANSIÓN URBANA DISTRITAL

1.2.1. JUSTIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL EN EL MARCO DEL POT DEL DISTRITO DE BARRANQUILLA⁵

El Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla, ajustado y revisado mediante el Acuerdo 003 de 2007 constituye la actual carta de navegación básica para el desarrollo físico de la ciudad y es el instrumento de planificación que da vida a los planes parciales como herramienta para completar aspectos particulares para algunas porciones del territorio reglamentado a través del Decreto Nacional 2181 del 2006.

La vocación de la ciudad de Barranquilla, el Plan de Ordenamiento Territorial a fundamenta en la ciudad industrial, portuaria, su vocación de ciudad, como eje de servicios regionales, propenderá por la accesibilidad, crecimiento, especialización y consolidación del comercio, de los servicios de apoyo a la industria y de los servicios financieros, de la salud, la educación superior y profesionales en la Costa Atlántica, mediante la definición de acondicionamientos territoriales, normativos y especiales, con lo que se logre la vinculación de las diferentes zonas de la ciudad hacia ese objetivo y el impulso a la descentralización

⁵ Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”.



de servicios (Artículo 6 del Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla).

Dentro del POT se hace una clasificación del suelo, lo que permite reconocer las singularidades y particularidades de cada una de las áreas a intervenir, valorando los componentes de su sistema estructurante, tanto artificial como natural, para complementarlos con nuevos elementos y otorgarles un tratamiento integral.

El área a intervenir o a desarrollar como plan parcial se clasifica en el POT como suelo de expansión urbana, área apta para desarrollos urbanos que podrán ser urbanizados y construidos simultáneamente para dotarlos de infraestructura vial, de transporte, servicios públicos domiciliarios, áreas libres, parques y equipamiento colectivo de interés público o social.

Estas áreas sólo podrán realizarse mediante la formulación y adopción de un plan parcial, es por ello que el área de planificación del plan parcial, desarrollo en suelo de expansión urbana, deberá cumplir con las disposiciones de la Ley 388 de 1997 y demás normas que reglamenten los planes parciales.

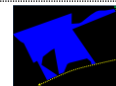
El área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte, se desarrollará como un espacio privado donde se concentran los espacios urbanísticos y arquitectónicos, espacios públicos, equipamientos y actividades comerciales como uso principal, y de servicios que complementen las necesidades de los inversionistas., que a través de la nueva oferta inmobiliaria desarrollen sus actividades.

En esencia, se busca darles una planificación integral y oportuna a estos espacios por desarrollar, el reto del plan parcial es básicamente lograr la más adecuada articulación a la ciudad existente, conservando las características ambientales de la zona. De esta forma se han tomado para la planificación y la propuesta de gestión del plan parcial el marco normativo definido por el POT del Distrito de Barranquilla.

A continuación, se describen el conjunto de normas estructurales, generales, y complementarias del POT del Distrito de Barranquilla, que determinan y sustentan este Plan parcial:

1.2.1.1. Sustento desde el componente general

El área de planificación a desarrollar mediante plan parcial corresponde a suelo de expansión urbana residencial cuyo objetivo principal de intervención, será la efectiva articulación de los predios a desarrollar con la malla urbana existente, de manera que los nuevos proyectos se integren efectivamente a la ciudad y realicen sus respectivas cesiones y dotaciones en función de la consolidación futura de sectores urbanos con excelente calidad y cumpliendo con los estándares de dotación de infraestructura, áreas verdes, recreacionales y equipamiento.



Para la determinación de la normativa complementaria que debe desarrollar el plan parcial se retoman como mayor nivel de prevalencia, los siguientes contenidos:

1.2.1.1.1. Desde la vocación

Artículo 8. Vocación: *En desarrollo del Acto Legislativo 01 de 1993, que le otorgó el carácter de Distrito Especial, Industrial, Portuario a la ciudad de Barranquilla, la ciudad estimulará, en su Plan de Ordenamiento Territorial, con instrumentos, normas y actuaciones públicas y procesos de concertación que concluyan en intervenciones mixtas, los elementos que requiere su vocación como puerto fluvial, marítimo, aéreo, de telecomunicaciones, terrestre e industrial, atendiendo la necesidad de consolidar su carácter de ciudad eje regional del comercio y de los servicios de salud y educación, así como los financieros y profesionales de diversa orden.*

La vocación industrial se acompañará de la promoción de elementos que permitan la consolidación de la industria existente a través de mecanismos inductores del orden territorial, físicos, fiscales y financieros y, con prioridad, ambientales, así como del impulso efectivo para la localización de nuevas industrias en renglones que permitan el posicionamiento competitivo de la ciudad a nivel nacional e internacional, y armonicen su proceso con un mejoramiento efectivo de la calidad de vida distrital.

La vocación portuaria perseguirá mejorar la condición portuaria fluvial, marítima y terrestre y su articulación con las diversas unidades productivas existentes, haciendo énfasis en el fortalecimiento del puerto de telecomunicaciones y su proyección de servicios internacionales.

La vocación de ciudad, como eje de servicios regionales, propenderá por la accesibilidad, crecimiento, especialización y consolidación del comercio, de los servicios de apoyo a la industria y de los servicios financieros, de la salud, la educación superior y profesionales en la Costa Atlántica, mediante la definición de acondicionamientos territoriales, normativos y especiales, con lo que se logre la vinculación de las diferentes zonas de la ciudad hacia ese objetivo y el impulso a la descentralización de servicios.

Por todo lo anterior, el propósito fundamental de desarrollo para Barranquilla y su región metropolitana, radica en posicionarla como territorio de bienestar y de conocimiento, productivo, sustentable ambienta/mente, moderna, con equipamientos urbanos óptimos, socialmente integrada, que estimule los logros individuales y facilite la sostenibilidad de sus habitantes. En este sentido, el Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla constituye, en sí mismo, una estrategia contra las inequidades, que permita su vinculación e impulse políticas de esta índole conjuntamente con el Área Metropolitana, el Departamento y la Región, permitiendo la definición de políticas distritales dirigidas a la participación en la definición de soluciones nacionales, regionales, interdepartamentales, departamentales y metropolitanas.

1.2.1.1.2. Desde los objetivos generales

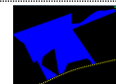
Los siguientes son los objetivos generales adoptados por el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla” que tienen directa aplicación en el presente Plan Parcial:

Artículo 7. Objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial:

a. Escala Nacional:

- *Coadyuvar al impulso de las actividades económicas y sociales del país, la región y el departamento, orientándolas hacia una efectiva descentralización de la vida y la productividad nacional.*
- *Lograr una adecuada conectividad y articulación intraurbana e interurbana del territorio del Distrito con los corredores regionales, nacionales e internacionales, respetando y garantizando el derecho al espacio público para el disfrute colectivo de la comunidad.*

b. Escala Regional:



- *Constituir el corredor urbano del norte del país, conformándolo con las ciudades de Cartagena y Santa Marta, como núcleo territorial integrado mediante el cual se propenda por la especialización de cada una de ellas y, en conjunto, contribuyan a la generación de desarrollo social y económico en la Costa Atlántica.*

c. Escala Metropolitana:

- *Ordenar el crecimiento futuro de la ciudad de manera articulada y funcional con el Área Metropolitana en términos de distribución equitativa de la calidad urbanística, dinámica de actividades y provisión de infraestructura de servicios públicos y sociales.*
- *Propender por una adecuada redistribución de las actividades productivas, residenciales, recreativas y culturales en toda la región metropolitana.*

En cuanto a los objetivos específicos adoptados por el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla, a continuación se describen los que tienen directa aplicación en el presente Plan Parcial:

a. Desde el Punto de Vista Social:

- *Propiciar la constitución de un escenario de desarrollo a través del cual los distintos agentes de la ciudad establezcan amplios acuerdos sociales de corto, mediano y largo plazo, requeridos para el progreso integral del territorio del Distrito.*
- *Determinar los territorios aptos para la localización de las actividades urbanas de acuerdo con las tendencias de expansión de la población sobre el territorio Distrital, en especial los equipamientos demandados.*

b. Desde el Punto de Vista Económico:

- *Posicionar al Distrito de Barranquilla como una ciudad líder en el escenario internacional en los sectores industrial, comercial y de servicios, en el marco de la globalización y los tratados de libre comercio.*
- *Plantear alternativas de localización de las nuevas áreas de actividad industrial y comercial en el Distrito, como base para una adecuada redistribución territorial del empleo y la productividad.*

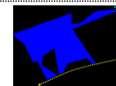
c. Desde el Punto de Vista Territorial:

- *Mejorar la calidad urbana, mediante estrategias que favorezcan la continuidad y la estética del espacio urbano y la compatibilidad entre las construcciones e instalaciones que lo conforman.*
- *Determinar racionalmente la incorporación de las áreas periféricas a la estructura urbana de la ciudad, atendiendo consideraciones ambientales y de sostenibilidad.*
- *Definir las actuaciones urbanísticas indispensables para los tratamientos urbanísticos de los diferentes sectores en que se subdivide la ciudad, de acuerdo con sus vocaciones y/o especificidades.*

d. Desde el Punto de Vista Administrativo:

- *Generar las acciones político - administrativas y de planificación física indispensables para la utilización racional 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*
- *Propiciar, por intermedio del Plan de Ordenamiento Territorial - POT-, la participación de la comunidad y la iniciativa privada en el proceso de planeamiento físico de la ciudad.*

1.2.1.1.3. Desde el modelo de organización territorial



La expresión del modelo de organización territorial en el POT, es la norma de mayor jerarquía que consagra el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 pues a este modelo se deben someter todas las decisiones y normativas urbanísticas que se adopten. El modelo de organización, tienen directa aplicación en el presente Plan parcial:

Artículo 9. Del Modelo de Organización Territorial: La Estructura Urbana está compuesta por la estructura socio-económica y espacial, la cual se define por la estructura funcional y de servicios. Esta se compone por el sistema de movilidad -subsistemas vial y de transporte-, el sistema de equipamientos urbanos, el sistema de espacio público construido y los sistemas generales de servicios públicos. Además, la Revisión adopta el sistema de Piezas, Centralidades Urbanas, Corredores de Actividad Económica CAE y Polígonos. La estructura urbana se detalla de manera específica en el Componente Urbano, del presente Plan.

Artículo 10. La Estructura Funcional: Se caracteriza por el conjunto de relaciones entre los diferentes componentes de la estructura urbana. Las características de la funcionalidad urbana son entre otras, la accesibilidad, la agrupación de servicios centralizados, el equilibrio tanto en la localización, la cobertura y la calidad de los equipamientos urbanos, sociales colectivos, del medio ambiente y espacio público que sirven a las diferentes zonas residenciales, productivas e institucionales.

1.2.1.1.4. Desde la clasificación de los suelos

Artículo 19. Suelo de Expansión Urbana: Constituido por la porción del territorio Distrital destinada a la expansión urbana, que se podrá habilitar para el Uso Urbano durante la vigencia del POT. Se dividirán en Suelos de Expansión con vocación Residencial y sus complementarios, Suelos de Expansión con vocación industrial y Suelos de Expansión con vocación Comercial. Los usos Comercial, Institucional y Recreativo son complementarios de los usos Residencial, Industrial y Comercial, en los sectores dispuestos para ello. Forman parte del suelo de expansión urbana los terrenos e inmuebles que se encuentran localizados entre el Límite Urbano y el Límite Distrital. Se encuentran localizados en el Plano No. 1 del presente documento.

Parágrafo. Las áreas para usos complementarios y compatibles, Comercial, Institucional y Recreación en el suelo de Expansión Urbana, se establecerán en los diferentes Planes Parciales, y en decisiones complementarias al presente documento, por parte de la Secretaría de Planeación Distrital."

Artículo 21. Suelo de Protección: Forman parte del Suelo de Protección las zonas y áreas de terrenos localizados dentro de las siguientes clases: urbano, de expansión urbana, rural y suburbanos, que por sus características geográficas, paisajísticas o ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructura para la provisión de servicios públicos domiciliarios o de las áreas de amenaza por riesgo no mitigable para la localización de asentamientos humanos, tiene restringida la posibilidad de urbanizarse.

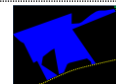
Se incluye dentro de esta clasificación las áreas denominadas en el presente plan de ordenamiento territorial como áreas, suelos o zonas de reserva para la provisión de servicios público y las áreas de riesgo no mitigable.

El área de planificación donde se desarrolla el presente plan parcial se encuentra clasificado como Suelo de Expansión Urbana Residencial.

1.2.1.2. Sustento desde otros componentes estructurales

1.2.1.2.1. Desde el sistema vial

Artículo 27. Consideraciones para la movilidad urbana, rural y metropolitana de la clasificación vial según su función: Sin perjuicio de la clasificación vial establecida en el Estudio Integral de Transporte Urbano para el Área Metropolitana de Barranquilla y adoptada en la presente norma, la clasificación vial para el Distrito de Barranquilla es la siguiente:



1. Infraestructura o Red Vial Principal. Es la conformada por la malla vial principal o vías de mayor jerarquía, que hacen parte de los sistemas estructurantes del Plan de Ordenamiento Territorial, y actúan como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana en concordancia con las relaciones metropolitanas y regionales establecidas. Hacen parte de la infraestructura o red vial principal, los siguientes tipos de vías:

- **Vía Interregional,** son las vías denominadas autopistas y carreteras que comunican al Distrito de Barranquilla con otros centros urbanos. Son la continuación de vías arterias, y están especialmente construidas con altas especificaciones técnicas para garantizar la circulación de tráfico pesado e intenso, diseñadas para altas velocidades de operación, regularmente con los sentidos de flujo aislados por un separador central, preferiblemente sin intersecciones a nivel y con el control total de accesos. Corresponde a vías con anchos (incluidas las calzadas, los separadores y los retiros laterales) que oscilan entre los 60 y 100 metros de ancho. Para cumplir con lo anterior, la ciudad debe rediseñar sus vías interregionales.

Artículo 31. Infraestructura Vial Principal: Conformar la infraestructura vial principal los siguientes tipos de vías: Interregionales, Arterias y Se mi-Arterias. Son consideradas Vías Interregionales las siguientes:

- Carretera Vía al Mar: Cartagena - Barranquilla. Prolongación de la carrera 46 a partir de su cruce con la Vía Circunvalar.
- Troncal del Caribe: Carretera Barranquilla - Santa Marta. Prolongación de la vía Circunvalar a través de una vía complementaria (Calle 19 -Bulevar Simón Bolívar – y Carrera 9).
- Carretera Barranquilla - Cartagena. Prolongación de la vía la Cordialidad., a partir del cruce con la Vía Circunvalar.
- Carretera del Algodón. Prolongación de la carrera 38 a partir del cruce con la Vía Circunvalar. (Aplicación en el Plan Parcial Portal del Norte).
- Carretera Oriental (Barranquilla - Calamar). Prolongación de la calle 30 o vía al aeropuerto a partir de la Carrera 21.
- Antigua Carretera a Puerto Colombia, a partir del cruce con la Vía Circunvalar.
- **La Circunvalar es una vía interregional, porque une las siguientes carreteras del orden nacional: Autopista al Mar, Cordialidad, carretera Oriental y carretera a Santa Marta. Es por esa razón que el Distrito insiste que debe regresar a la responsabilidad del INVÍAS y el Ministerio de Transporte.** (Aplicación en el Plan Parcial Portal del Norte).

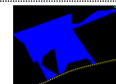
Desde el ámbito distrital y metropolitano existen dos vías que deberán ser contempladas por el plan parcial que son la vía al corregimiento de Juan Mina (Prolongación de la carrera 36 a partir de su cruce con la Vía Circunvalar) y la avenida Circunvalar vía de carácter Arteria.

1.2.1.3. Sustento desde los instrumentos

1.2.1.3.1. Desde los mecanismos de gestión

Artículo 59. Mecanismos de gestión: Los Planes Parciales, reglamentados por el Decreto 2181 de 2006, promovidos por instancias gubernamentales, el sector privado o mixto, constituyen un mecanismo de gestión que busca propiciar el desarrollo de unidades territoriales específicas, y serán obligatorios en las zonas de expansión urbana y en los demás casos establecidos en el POT y en la Ley 388 de 1997. De conformidad con lo expuesto, determinense como Planes Parciales para formulación y/o ejecución, entre otros, los siguientes:

- Plan Parcial del Centro Histórico o Plan Centro de la Ciudad.
- Plan Parcial de la Ciénaga de Mallorquín, según determinación establecida en la Resolución No. 0677 del 28 de julio de 1998 del Ministerio del Medio Ambiente, conjuntamente con el Área Metropolitana y el DA DIMA.
- Plan Parcial Barranquillita, La Loma y Barlovento.
- Plan Parcial de la Ribera occidental del Río.
- Plan Parcial del sector sur-occidental de Barranquilla. Las acciones de recuperación del espacio público, renovación, rehabilitación o redesarrollo correspondientes a sectores urbanos del sur-occidente, a las cuencas de los arroyos y zonas geológicas inestables comprobadas técnicamente, podrán sujetarse al desarrollo de Planes Parciales según el caso.
- Plan Parcial de renovación y redesarrollo del sur- oriente de Barranquilla. (Rebolo, Las Nieves, La Luz, La Chinita y su zona de influencia).



- Plan Parcial de renovación urbana del Barrio Abajo.
- Plan Parcial de renovación urbana del Barrio Siape y de desarrollo en su área de influencia.
- Plan Parcial de la Centralidad Institucional de la Cultura y el Deporte.
- Plan Parcial de la Centralidad Institucional norte del sector de La Salud.
- **Planes Parciales para el desarrollo de las Zonas de Expansión.** (Aplicación en el Plan Parcial Portal del Norte).
- Plan Parcial Estadio Romelio Martínez y su zona de influencia.
- Plan Parcial Cementerio Universal y su zona de Influencia.
- Plan Parcial Parque Jardín Botánico y su Área de Influencia

1.2.1.4. Sustento desde las normas urbanísticas estructurales

1.2.1.4.1. Desde las normas urbanísticas específicas para planes parciales, unidades de actuación urbanística, macroproyectos y áreas con tratamientos espaciales

Artículo 67. Áreas de operaciones urbanas especiales: Las áreas correspondientes a operaciones urbanas especiales, macroproyectos y/o operaciones integrales estratégicas determinadas en el POT, deberán ser desarrolladas mediante planes parciales.

1.2.1.4.2. Desde los instrumentos para la gestión del desarrollo territorial

Artículo 69. Áreas a desarrollar por unidades de actuaciones urbanísticas: Las áreas del territorio Distrital que se desarrollarán a través de las Unidades de Actuación Urbanística, serán definidas en los correspondientes Planes Parciales:

1.2.1.4.3. Desde los planes parciales

Artículo 94. Concepto. Es la determinación de acciones e instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones emanadas del Plan de Ordenamiento Territorial, para áreas específicas del suelo urbano y para las incluidas en el suelo de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse como resultado de Unidades de Actuación Urbanística UAU, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales. Los Planes Parciales buscan equilibrar el desarrollo físico, económico y social de la población a través de la organización espacial de zonas, distritos o sectores específicos que conforman las Piezas, las Centralidades, los CAES y los Polígonos del Distrito Especial de Barranquilla. El aspecto físico de los Planes Parciales está encaminado a facilitar e inducir la planificación y reglamentación en detalle de los elementos de la estructura urbana con mayor precisión, para que ello redunde en un mejor desarrollo físico del sector.

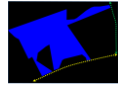
Parágrafo. Los sectores que demanden la elaboración y ejecución de Planes Parciales por parte del sector público, privado o mixto, deberán incluir, como mínimo, los contenidos de los numerales contemplados en el Artículo 19 de la Ley 388 de 1997, así como lo establecido en el Decreto 2181 de 2006 y las normas que lo modifique o lo sustituya.

Artículo 95. Tipologías de planes parciales: Los objetivos específicos y directrices urbanísticas de los Planes Parciales se enmarcarán dentro de los siguientes conceptos, en función de las características del área afectada:

- Desarrollo de las áreas urbanas no urbanizadas.
- **Desarrollo de las áreas clasificadas como suelo de expansión.** (Aplicación en el Plan Parcial Portal del Norte).
- Desarrollo de las áreas de renovación urbana o las que requieran ejecutarse mediante unidades de actuación urbanística.
- Complemento de la planificación territorial de las localidades y piezas urbanas.
- Desarrollo de operaciones urbanas especiales y macroproyectos.

1.2.1.5. Sustento desde los usos de las piezas y su reglamentación tipologías

1.2.1.5.1. Desde los suelos de expansión



Artículo 393. Suelos de expansión: Son aquellos especificados en el plano N° 1 Clasificación del Suelo. Estos están ubicados fuera del perímetro de servicios pero que, en un futuro y previa configuración de un Plan Parcial, puedan ser incorporados a usos urbanos. (Aplicación en el Plan Parcial Portal del Norte”).

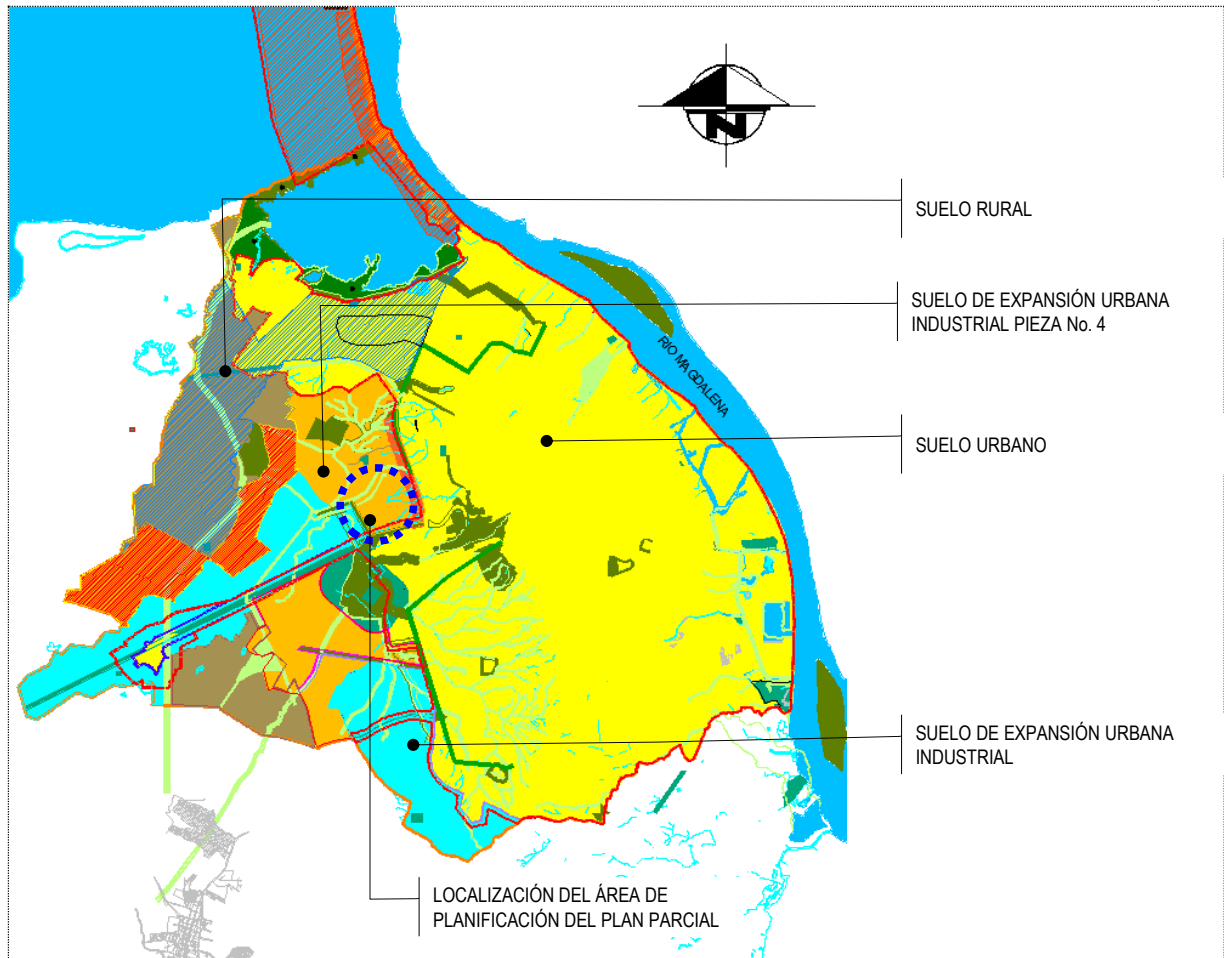
En el presente Plan, se define la vocación de los usos de suelo, de los suelos de expansión urbana, definiendo el uso residencial o industrial de los mismos.

En zonas de expansión urbana para usos residenciales no se permitirán desglobes de terrenos inferiores a cinco mil (5.000) metros cuadrados (m²).

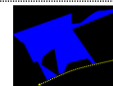
Artículo 394. Urbanización en suelo de expansión: Para los casos de Urbanizaciones en Suelo de Expansión se considerará lo establecido en el Artículo 51 de la Ley 388 de 1997.

Parágrafo Primero. Para la Urbanización en Suelo de Expansión se considerarán las siguientes modalidades: urbanización por loteo, urbanización por construcción simultánea, y urbanización y construcción por etapas.

ILUSTRACIÓN 1 - CLASIFICACIÓN GENERAL DEL SUELO EN EL DISTRITO DE BARRANQUILLA



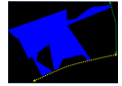
Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla 2007. Acuerdo 003 de 2007



1.4. ALCANCES DEL PLAN PARCIAL PORTAL DEL NORTE

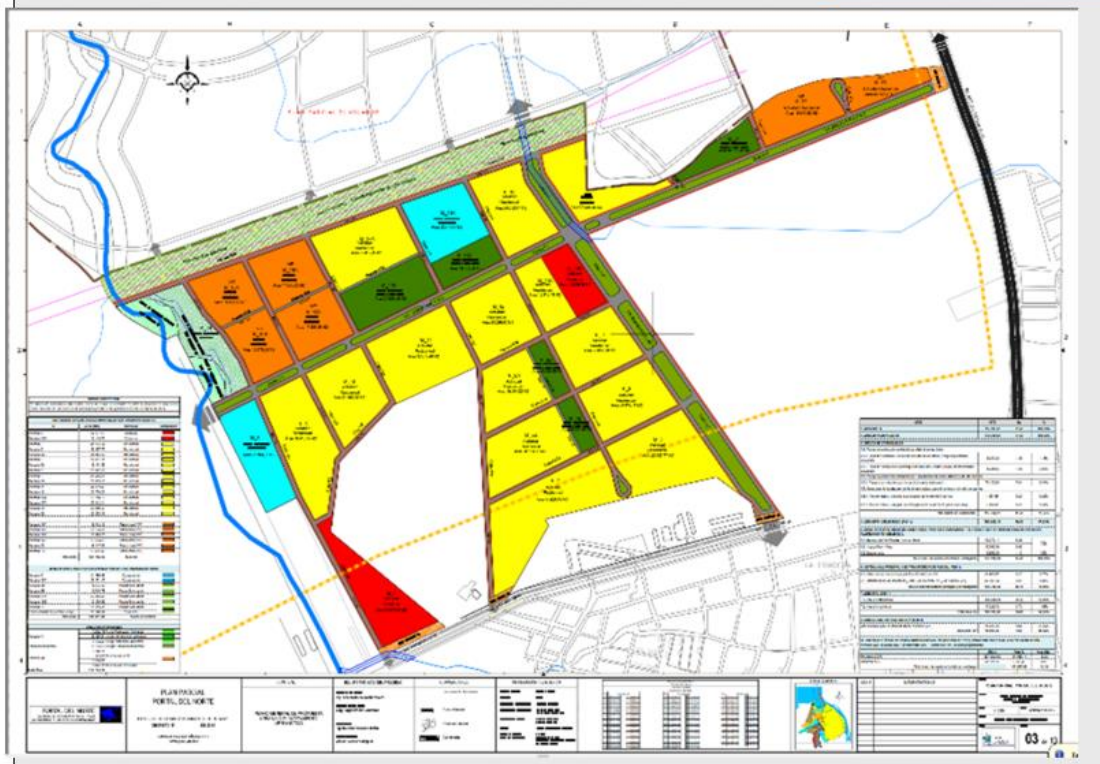
El Plan Parcial Portal del Norte se ejecutará como una Actuación Urbana Integral que contribuye a la construcción colectiva del modelo de ciudad propuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla.

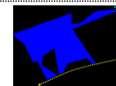
Con el Plan Parcial Portal del Norte en suelo de expansión urbana, sobre el sector occidental, se avanza en la perspectiva del desarrollo integral y estratégico de la ciudad, permitiendo articular los componentes sectoriales en función de la actuación urbana integral y, en ejercicio de los principios de coordinación y concurrencia, permite concretar las competencias atribuidas a los distintos niveles de gobierno. Con el presente Plan Parcial se cuenta con un marco de referencia para promover, gestionar y coordinar las iniciativas y recursos de inversión pública y privada en forma complementaria en fortalecimiento de los mecanismos de cooperación y solidaridad en- los procesos de desarrollo local. La actuación urbana integral tiene gran potencial en la generación de impactos positivos en la integración de la ciudad y en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del ámbito del área de influencia, tanto por su magnitud como por las características cualitativas de las intervenciones intersectoriales que incluyen operaciones urbanísticas estructurantes en torno a los sistemas de espacio público.



SEGUNDA PARTE: LOCALIZACIÓN Y
DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE
PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL

2





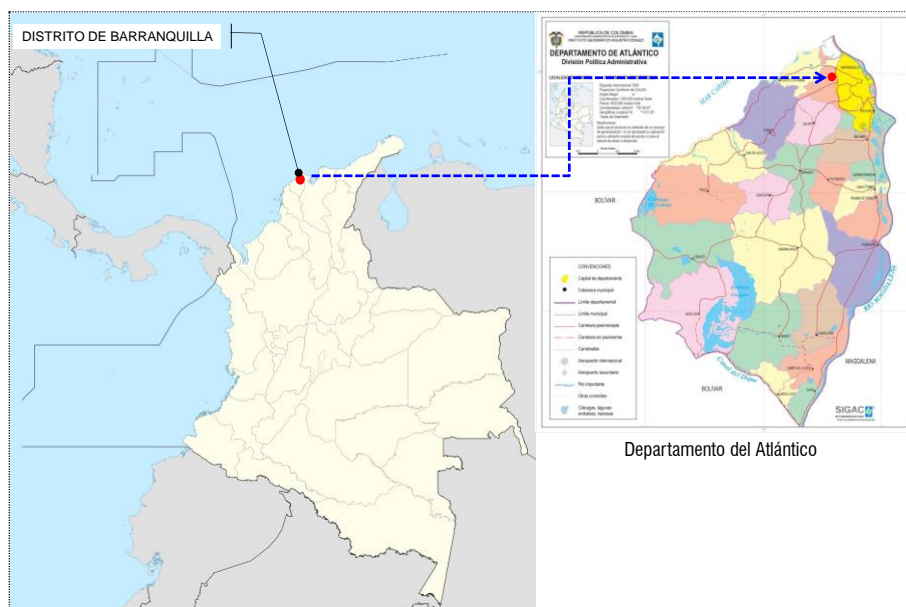
SEGUNDA PARTE: LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL

2.1. LOCALIZACIÓN A NIVEL DE CIUDAD DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL

El área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte está localizada en el suelo de expansión urbana, pieza expansión No. 4 del Distrito de Barranquilla, de acuerdo a la clasificación del suelo reglamentada por el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”, pertenece a nivel administrativo a la Localidad Norte Centro Histórico. El área de planificación se localiza en el extremo occidental de la avenida la Circunvalar.

El Plan Parcial Portal del Norte ocupa una extensión de terreno de **915.016,62 M2, equivalentes a 91,50 hectáreas**. Alrededor de estos predios se localizan desarrollos residenciales como el barrio “La Paradera”. En el ámbito de ciudad el área de influencia de este plan parcial es la Pieza Sur Occidental y Pieza Centro Carrera 38, ubicadas en las Localidades sur Occidente y Norte Centro Histórico, respectivamente, para las cuales los predios del Plan Parcial Portal del Norte como parte de la Localidad Norte Centro Histórico, se convierte en un espacio que va a contribuir a la integración física y social entre los barrios de ambas localidades.

ILUSTRACIÓN 2 - LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO A NIVEL REGIONAL Y DEPARTAMENTAL



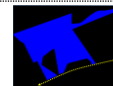


ILUSTRACIÓN 3 - LOCALIZACIÓN DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN A NIVEL DE CIUDAD

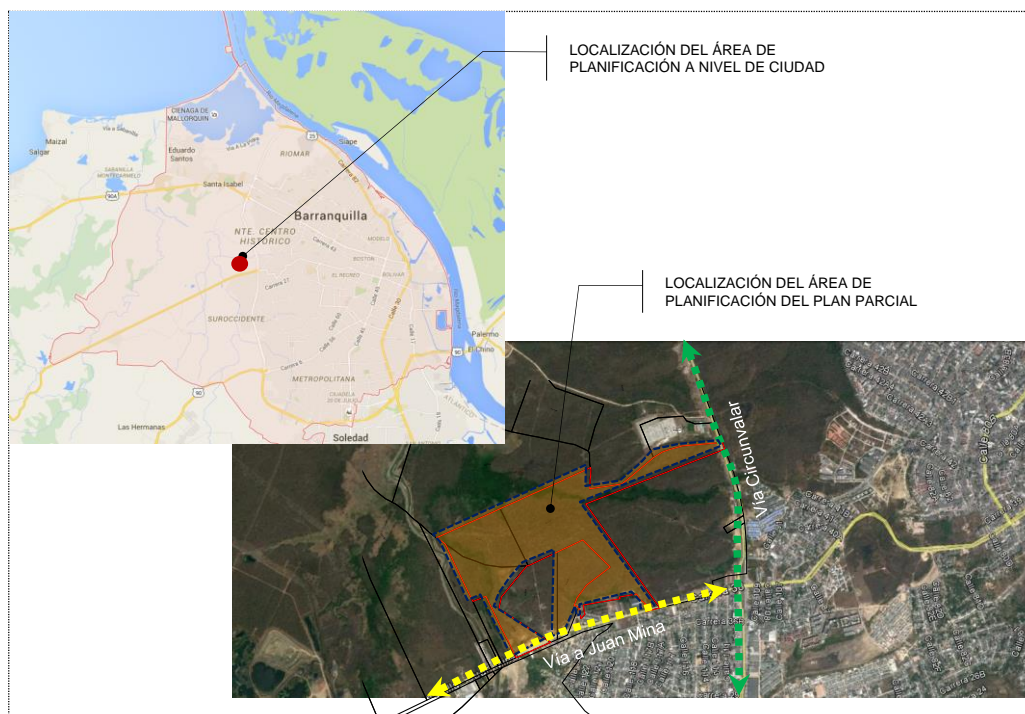
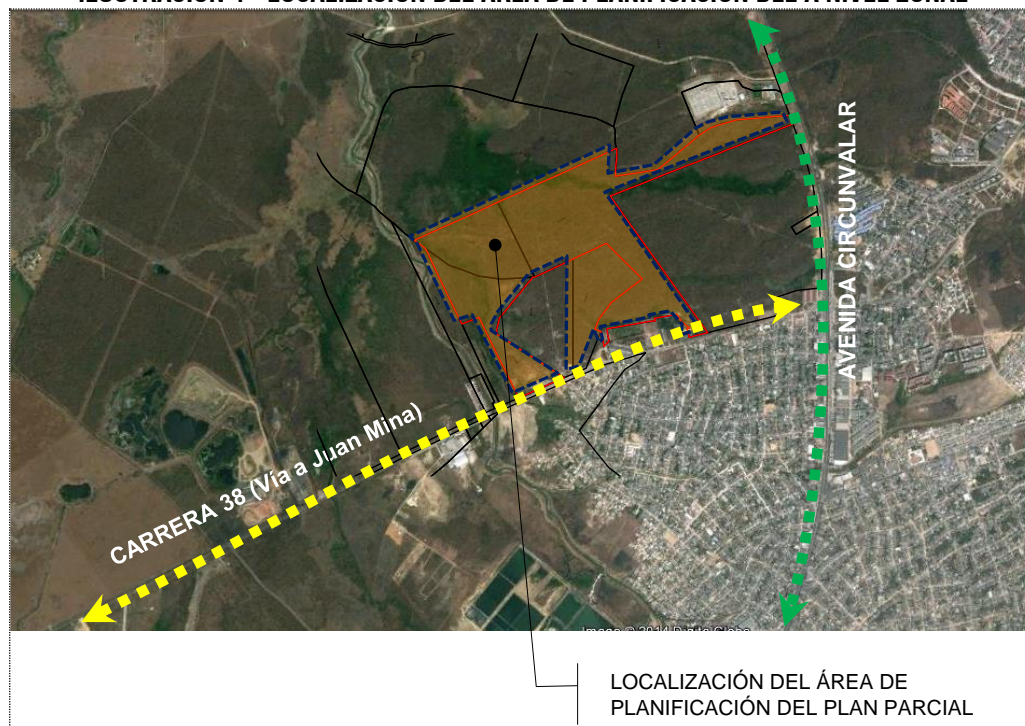
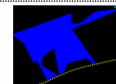


ILUSTRACIÓN 4 - LOCALIZACIÓN DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL A NIVEL ZONAL





COORDENADAS PLANAS PLAN PARCIAL PORTAL DEL NORTE

Plan Parcial Portal del Norte														
Area de Planificación														
Area: 915.016,6159														
Perimeter: 7.819,4631														
Pto.	Coordenadas				Pto.	Coordenadas				Pto.	Coordenadas			
1	X	915659,91	Y	1706581,89	19	X	915446,50	Y	1707044,34	37	X	916716,59	Y	1707332,90
2	X	915629,42	Y	1706567,71	20	X	916074,98	Y	1707272,79	38	X	916774,56	Y	1707339,26
3	X	915502,75	Y	1706434,96	21	X	916080,03	Y	1707151,40	39	X	916834,03	Y	1707350,97
4	X	915481,51	Y	1706270,13	22	X	916079,67	Y	1707068,37	40	X	916907,00	Y	1707359,03
5	X	915749,25	Y	1706048,87	23	X	916179,92	Y	1707082,33	41	X	916926,39	Y	1707306,70
6	X	915600,47	Y	1705979,87	24	X	916226,26	Y	1707081,17	42	X	916082,60	Y	1706964,79
7	X	915401,47	Y	1706350,45	25	X	916238,02	Y	1707082,50	43	X	916539,60	Y	1706302,87
8	X	915331,06	Y	1706315,15	26	X	916263,24	Y	1707091,78	44	X	916476,98	Y	1706288,53
9	X	915121,91	Y	1706731,91	27	X	916292,94	Y	1707107,55	45	X	916464,29	Y	1706338,62
10	X	915098,61	Y	1706720,36	28	X	916312,10	Y	1707119,89	46	X	916382,67	Y	1706398,51
11	X	915066,40	Y	1706736,73	29	X	916328,34	Y	1707134,14	47	X	916276,25	Y	1706374,94
12	X	915018,92	Y	1706763,86	30	X	916354,54	Y	1707163,57	48	X	915989,36	Y	1706302,07
13	X	914999,35	Y	1706777,07	31	X	916362,62	Y	1707170,42	49	X	915981,68	Y	1706300,31
14	X	914978,91	Y	1706796,13	32	X	916425,60	Y	1707213,40	50	X	915990,45	Y	1706285,60
15	X	914959,13	Y	1706823,06	33	X	916492,04	Y	1707271,59	51	X	915894,62	Y	1706117,17
16	X	914949,14	Y	1706843,05	34	X	916528,93	Y	1707294,19	52	X	915851,64	Y	1706096,57
17	X	914942,92	Y	1706863,58	35	X	916608,21	Y	1707321,25	53	X	915822,02	Y	1706655,74
18	X	914965,17	Y	1706876,48	36	X	916636,09	Y	1707327,58					

2.2. ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA

En esta área se localizan las actividades y los sectores que tienen relaciones con el área de planificación del Plan Parcial porque lo complementan con actividades de soporte o dependen de él laboralmente.

Se entiende como Área de Influencia Directa (AID) todos los espacios ocupados tanto por sus poblaciones, infraestructuras, actividades socioeconómicas y servicios sociales, como también los recursos naturales renovables y no renovables existentes sujetos a impactos ambientales y sociales indirectos generados por las actividades desarrolladas durante la implementación del proyecto del Plan Parcial Portal del Norte. Desde el punto de vista medioambiental, el área de influencia indirecta constituye una región formada por el conjunto de comunidades y recursos naturales que están interrelacionados directa e indirectamente con el proyecto y que sean generadoras y/o receptoras de tráfico vehicular, incluyendo áreas urbanas de municipios circunvecinas. En el caso preciso de este proyecto, se han utilizado una mezcla de criterios administrativos (límites del Distrito de Barranquilla). Considerando lo expresado anteriormente, excluyendo los barrios comprendidos dentro del Área de Influencia Directa e incluyendo solamente los más importante encontrados en el Área de Influencia Indirecta se pueden mencionar los siguientes:

- **Hacia el norte:** Suelo de expansión urbana – Pieza No. 4 (Usos Residencial), Urbanización Villa Santos, la carrera 45 (vía al Mara) y la Ciénaga de Mallorquín.
- **Hacia el sur:** Uso de suelo de Corredor de Actividad Económica - CAE, carrera 38, Segmento 1, barrios la Pradera y los Olivos 2.
- **Hacia el oriente:** Barrio Campo Alegre
- **Hacia el occidente:** Suelo de expansión urbana – Pieza No. 4 (Usos Industrial).

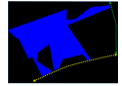
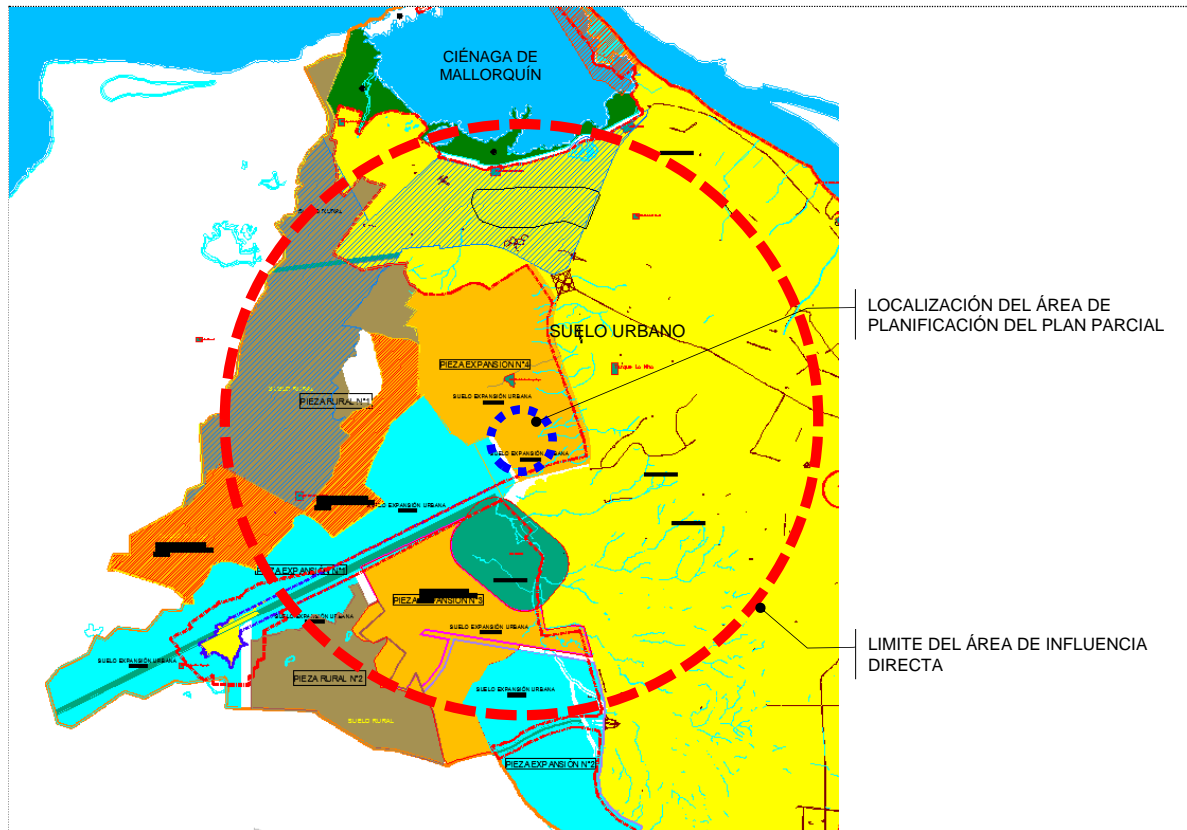


ILUSTRACIÓN 5 - ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA



2.3. ÁREA DE INFLUENCIA INMEDIATA

Se denomina Área de Influencia Inmediata (All) como la extensión que contienen los medios bióticos, abióticos, socioeconómicos y culturales, los cuales serán afectados por impactos directos generados por las actividades del proyecto. Tomando en cuenta las características de las actividades del proyecto y las peculiaridades específicas referente a la morfología urbana de los diferentes barrios existentes, se ha considerado que el Área de Influencia Inmediata (All) será de 1 kilómetros a cada lado del eje central de los predios que conforman el área de planificación del plan parcial, cubriendo una extensión aproximadamente 4 km²., encontrándose a lo largo de esta zona de impacto los siguientes barrio:

- **Hacia el norte:** Pieza Riomar y suelo de expansión urbana.
- **Hacia el sur:** Pieza Suroccidental y barrio “La Pradera”.
- **Hacia el oriente:** Pieza Centro y barrio “Campo Alegre”
- **Hacia el occidente:** suelo de expansión urbana.

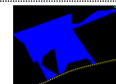
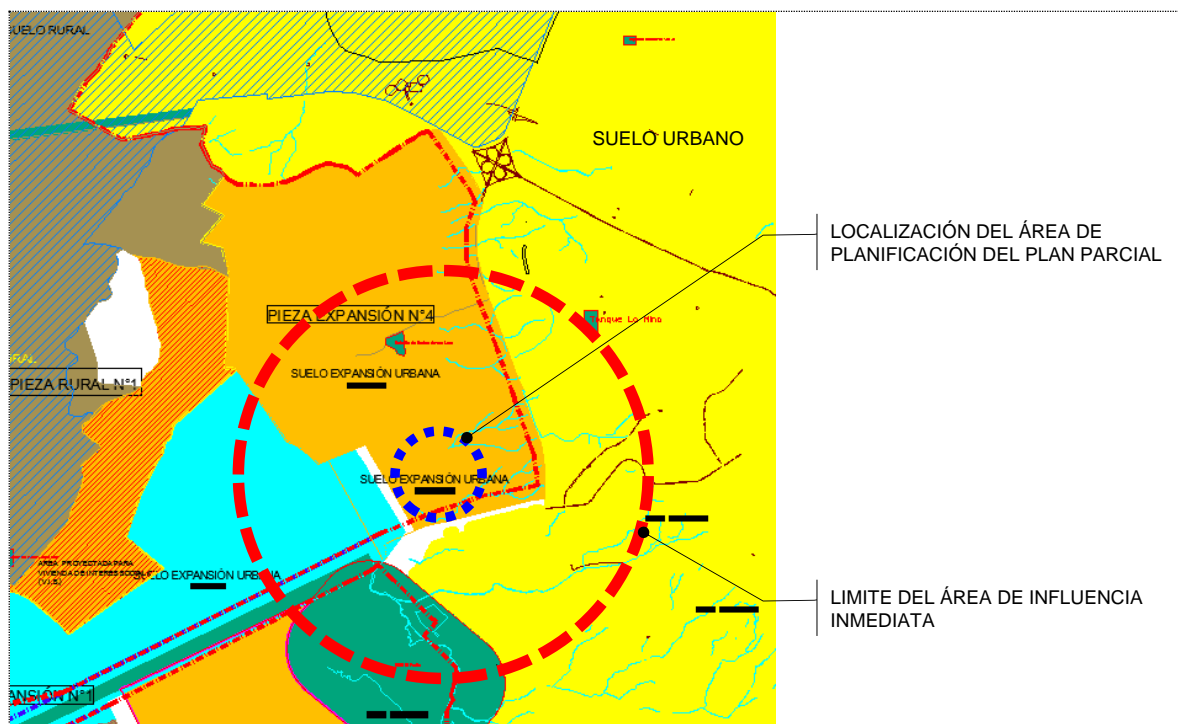


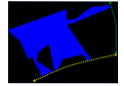
ILUSTRACIÓN 6 - ÁREA DE INFLUENCIA INMEDIATA



2.4. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

En concordancia con el artículo 23 del Acuerdo Distrital No. 003 de 2007, “por medio del cual se adopta la revisión del POT del Distrito de Barranquilla”, el área de planificación del presente Plan Parcial es la correspondiente al polígono delimitado como Suelos de Expansión Urbana Residencial e Industrial – Pieza Expansión No. 4 en el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla.

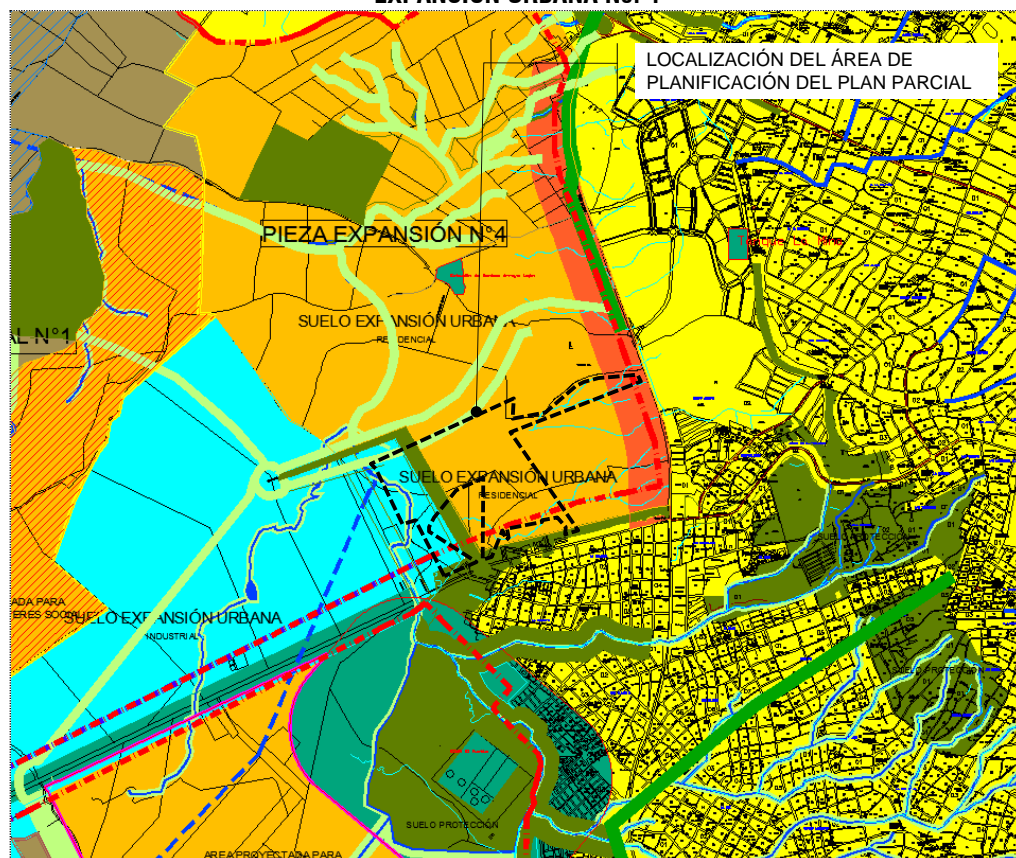
El artículo 59 del Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”, establecen los Planes Parciales para el desarrollo de las Zonas de Expansión Urbana como mecanismos de gestión territorial, promovidos por instancias gubernamentales, el sector privado o mixto, constituyen un mecanismo de gestión que busca propiciar el desarrollo de unidades territoriales específicas, y serán obligatorios en las zonas de expansión urbana y en los demás casos establecidos en el POT y en la Ley 388 de 1997. Para la realización del presente plan parcial se realizaron levantamientos topográficos de los predios que conforman el área de planificación, el cual se anexa, con el fin de verificar los hechos geográficos del polígono del plan y sus áreas. Los imites corresponden para efectos legales a los consignados en los Certificados de Tradición y Libertad de Matricula Inmobiliaria de cada predio suministradas por la Oficina de Instrumentos Público de Barranquilla. El área de planificación limita de la siguiente manera:

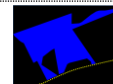


- **Norte:** con los predios con referencia catastral No. 08001000200000043000,
- **Sur:** con la prolongación de la carrera 38 (vía a Juan Mina) y con predios con referencia catastral No. 080010002000000334000, 080010002000000337000, 080010002000000366000 y 080010002000000367000
- **Oriente:** con la vía la Circunvalar y con predios con referencia catastral No. 080010002000000326000, 080010002000000374000 y 080010002000000331000.
- **Occidente:** con predios con referencia catastral No. 080010002000000336000 y 080010002000000334000.

Con base en la descripción realizada se presenta en la tabla 1 los predios con su respectiva matrícula inmobiliaria y demás información catastral de los predios que serán urbanizables según los parámetros establecidos en el vigente Decreto Nacional 2181 de 2006, sobre planes parciales, y el conjunto de regulaciones urbanísticas sancionadas en el actual Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla.

ILUSTRACIÓN 7 - LOCALIZACIÓN DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL A NIVEL DE LA PIEZA DE EXPANSIÓN URBANA No. 4





2.5. SUELOS A PLANIFICAR EN EL ÁREA DEL PLAN PARCIAL

El área total de planificación del presente plan parcial está conformada por tres (3) predios, y se define en una superficie total de **915.016,62 M2, equivalentes a 91,50 hectáreas**.

De la sumatoria de estas áreas saldrá el equivalente al área neta excluyendo las superficies por franjas de servidumbre de líneas de alta tensión, en este caso, áreas localizadas en los predios No. 01 y 02, no intervienen en la superficie a planificar para el Plan Parcial. Por otra parte, está expresada en términos como suelos a no planificar dentro del polígono que conforman los 3 predios, la resultante de restar al área bruta de las áreas a no planificar.

De acuerdo con información cartográfica suministrada por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC, Seccional Atlántico, en la siguiente tabla se presenta: el número del predio (de acuerdo con el plano Estructura Predial), el código de propiedad, la matrícula inmobiliaria y el área del predio, que conforma el área de planificación establecida para el Plan Parcial Portal del Norte. La conformación de los predios del área de planificación es la siguiente:

TABLA 1 - CONFORMACIÓN DE PREDIOS Y SUPERFICIES DEL POLÍGONO DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

PREDIO No.	MATRÍCULA INMOBILIARIA No.	CÓDIGO CATASTRAL No.	ÁREA PREDIO (Metros cuadrados)	ESCRITURA No.	PROPIETARIO	IDENTIFICACIÓN PROPIETARIO
01.	040-357933	080010002000000000 375000000000	354.481,00	6744 del 04/11/2010 de la Notaria 5ta. de Barranquilla	BAPACOL S.A.S	NIT No. 802.006.482.3
02.	040-365053	080010002000000000 375000000000	514..227,00	7269 del 08/11/2008 de la Notaria 5ta. de Barranquilla	CHAR ABDALA Y COMPAÑÍAS S. E. C.	NIT No. 802.006.482.3
03.	040-63617	080010002000000000 333000000000	120.521,38	2413 del 03/06/2014 de la notaria 48 de Bogotá	BAPACOL S.A.S	NIT No. 802.006.482.3
TOTAL ÁREA BRUTA			989.166,38	98,91 Ha		
ÁREA DE PLANIFICACIÓN:			989.166,38	98,91 Ha		

Fuente: Certificados Catastrales Especiales expedidos por la Gerencia de Gestión Catastral de la Secretaría Distrital de Hacienda de Barranquilla

Sin embargo, el levantamiento topográfico realizado a los predios que conforman el área de planificación dio como resultado las siguientes áreas:

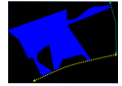


TABLA 2A - CONFORMACIÓN DE PREDIOS Y SUPERFICIES DEL POLÍGONO DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN SEGÚN LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO.

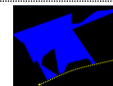
	MATRICULA INMOBILIARIA No.	CÓDIGO CATASTRAL No.	ÁREA PREDIO (M2)	ESCRITURA No.	PROPIETARIO	IDENTIFICACIÓN PROPIETARIO
01.	040-357933	080010002000000000 375000000000	304.601,456	6744 del 04/11/2010 de la Notaria 5ta. de Barranquilla	BAPACOL S.A.S	NIT No. 802.006.482.3
02.	040-365053	080010002000000000 375000000000	489.899,333	7269 del 08/11/2008 de la Notaria 5ta. de Barranquilla	CHAR ABDALA Y COMPAÑÍAS S. E. C.	NIT No. 802.006.482.3
03.	040-63617	080010002000000000 333000000000	120.515,797	2413 del 03/06/2014 de la notaria 48 de Bogotá	BAPACOL S.A.S	NIT No. 802.006.482.3
TOTAL ÁREA BRUTA			915.016,62	(91,50 Ha)		
ÁREA DE PLANIFICACIÓN:			915.016,62	(91,50 Ha)		
Fuente: Levantamiento Topográfico de predios que conforman el área de planificación.						

Del levantamiento topográfico realizado en terreno, se establece que el área de planificación real del plan parcial Portal del Norte es de **915.016,62 M2, equivalentes a 91,50 hectáreas.**

Una vez se adopte el plan parcial mediante decreto, con fundamento en la Resolución conjunta N° 1732 de 2018 *“Por medio del cual se establecen lineamientos y procedimientos para la corrección de o aclaración, actualización, rectificación de linderos y área, modificación física e inclusión de área de bienes inmuebles”*, emitida por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi –IGAC- y La Superintendencia de Notariado y Registro – SNR- se solicitará a la autoridad catastral hacer la corrección de linderos y de áreas de los predios.

De igual manera, esto también quedará establecido en el decreto de adopción.

En la ilustración No. 9 - Estructura predial del área de planificación del Plan Parcial se señalan los predios con sus respectivos folios de matrícula inmobiliaria, y que hace parte del soporte cartográfico que acompaña el presente documento, se indica la localización geográfica de cada predio.



LUSTRACIÓN 8 – DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL

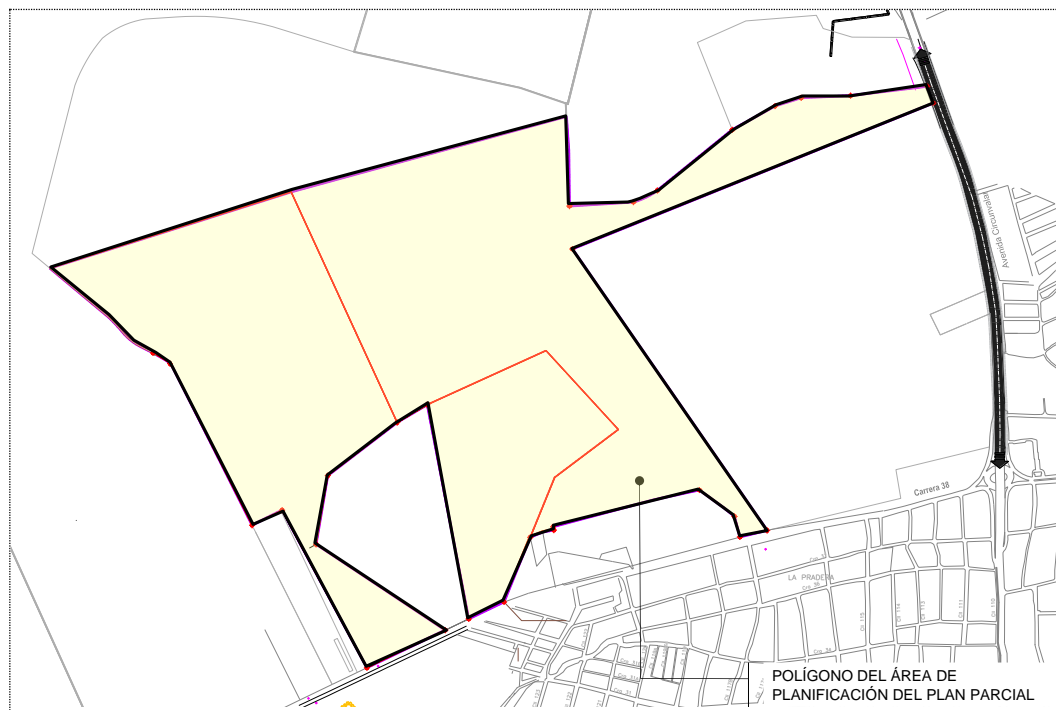
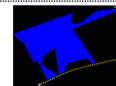


ILUSTRACIÓN 9 – IDENTIFICACIÓN PREDIAL DEL ÁREA PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL





2.6. ÁREA NETA A INTERVENIR EN EL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

El área total de planificación del presente plan parcial está conformada por tres (3) y se define en una superficie total bruta que equivale al área de planificación de **915.016,62 M2, equivalentes a 91,50 hectáreas**.

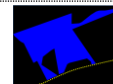
De la sumatoria de estas áreas saldrá el equivalente al área neta excluyendo las áreas no urbanizables que corresponden a las franjas por protección ambiental paralela al arroyo León, franja de protección ambiental por servidumbre de redes eléctricas de alta tensión y áreas para la localización de la infraestructura para el sistema vial y de transportes (afectación vial sobre la avenida Circunvalar y sobre la prolongación de la carrera 38).

TABLA 3 - CONSTITUCIÓN PORCENTUAL DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

Predio No.	Propietario	Área Total del Predio (MT2)	Suelos No-Urbanizables (MT2)			Área Total del Predio a Intervenir (MT2)	Porcentaje
			Franja de protección y preservación ambiental paralela al arroyo León	Franja de protección ambiental por servidumbre de redes eléctricas de alta tensión	Áreas de reserva para ampliación de infraestructura del sistema vial y de transportes		
01.	BAPACOL S.A.S	304.601,46	31.673,78	35.423,23	2.945,18	234.559,27	29%
02.	CHAR ABDALA Y COMPAÑÍAS S. EN C.	489.899,33	0,00	42.702,98	3.065,23	444.131,12	56%
03.	BAPACOL S.A.S	120.521,31	0,00	0,00	943,87	119.577,44	15%
	TOTAL ÁREAS	915.022,10	31.673,78	78.126,21	6.954,28	798.267,83	100%
			116.754,22				

Suelos No-Urbanizables. A partir de la superficie ajustada del área del polígono, la cual llamaremos área total de planificación, procederemos a establecer tres (3) áreas de manejo especial, que corresponde a la afectación por protección ambiental paralela al arroyo León, que se cederá como zona de desarrollo ambiental al Distrito de Barranquilla, franja de protección ambiental por servidumbre de redes eléctricas de alta tensión y áreas para la localización de la infraestructura para el sistema vial y de transportes (Reserva vial sobre la avenida Circunvalar y sobre la prolongación de la carrera 38).

El área de suelos no urbanizables es de **116.754,22 M2 (12,76% del área bruta)**, los cuales no serán contemplados en el proceso de contabilización del índice de edificación, ni del aporte de cesiones. Ver Ilustración 10 - Suelo a intervenir en el área de planificación del plan parcial. Descontando estas áreas no urbanizables, encontramos que el área de intervención o de desarrollo es la restante en metros cuadrados


TABLA 4 - ÁREA A INTERVENIR

ÁREA	MT2	Ha	%
1. ÁREA BRUTA	915.016,62	91,50	100,00%
2. ÁREA DE PLANIFICACIÓN	915.016,62	91,50	100,00%
3. SUELOS NO URBANIZABLES			
3.1. Franja de protección ambiental paralela al arroyo León			
3.1.1. Zona de Protección: Son franjas de suelo de 30 metros (Franja de protección ambiental)	15.167,26	1,52	1,66%
3.1.2. Zona de Preservación: Son franjas de suelo de 50 metros (Franja de preservación ambiental)	16.506,52	1,65	1,80%
3.2. Franja de protección ambiental por servidumbre de redes eléctricas de alta tensión			
3.2.1. Franja de servidumbre por líneas eléctricas de alta tensión	78.126,20	7,81	8,54%
3.3. Áreas para la localización de la infraestructura para el sistema vial y de transportes			
3.3.1. Área de reserva vial para la ampliación de la avenida Circunvalar	1.994,36	0,20	0,22%
3.3.2. Área de reserva vial para la prolongación de la carrera 38 (Vía a Juan Mina)	4.959,92	0,50	0,54%
Total suelos no urbanizables:	116.754,26	11,68	12,76%
4. ÁREA NETA URBANIZABLE (ANU 1)	798.262,36	79,83	87,24%

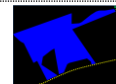
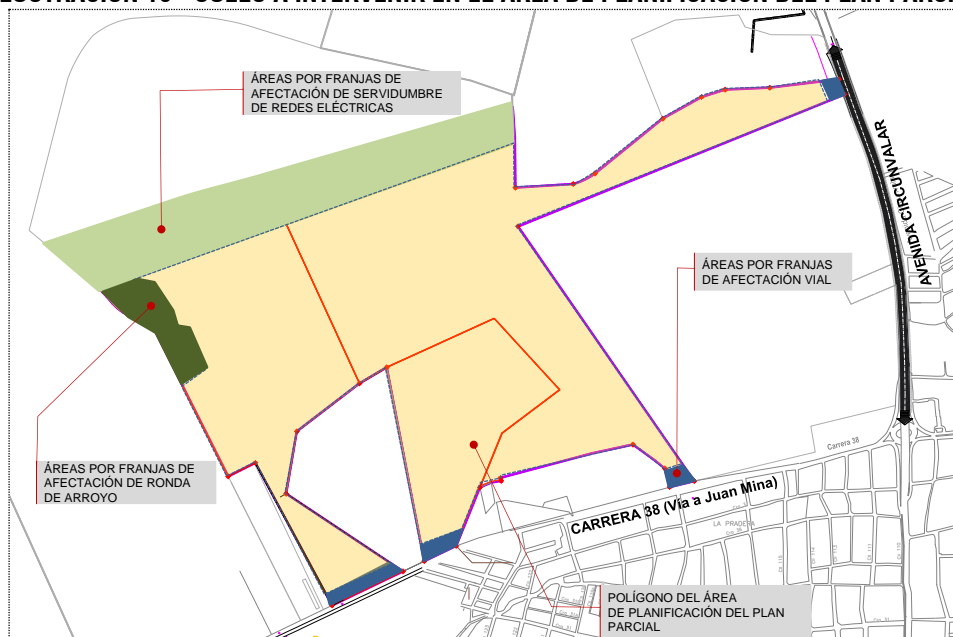


ILUSTRACIÓN 10 - SUELO A INTERVENIR EN EL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL

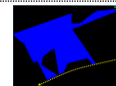


Para la formulación del presente Plan Parcial se realizó levantamiento topográfico para la totalidad del área conformada por tres (3) predios, con el fin de verificar los hechos geográficos del área de planificación, sus áreas y límites correspondientes para efectos de la planificación del área a los consignados en los planos catastrales suministradas por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi – ICAC, seccional Atlántico, ya que la información registrada en el Plano Predial Rural 17-II-C-3. Instituto Geográfico "Agustín Codazzi", Territorial Atlántico (Barranquilla diciembre 20 de 2012) difiere de las registradas en los Certificados de Tradición anexadas en la solicitud de determinantes, sin embargo dado que la sumatoria total de la superficie de los predios que conforman el área de planificación del Plan Parcial mantiene un porcentaje de diferencia menor a un 4,91% y que todos los predios involucrados pertenecen a un mismo propietario.

Se entenderá que en el proceso de licenciamiento urbanístico futuro se deberán tener en cuenta las superficies determinadas en los Certificados de Tradición, ya que dichos certificados son documentos públicos que contiene los actos jurídicos relacionados con un inmueble, escritos en orden cronológico y consecutivo, que señalan el titular o titulares del dominio de la propiedad.

Del mismo modo, en el **Plano No. 1 - Plano topográfico del área de planificación** en el cual se señalan los predios con sus respectivos folios de matrícula inmobiliaria y que hace parte del soporte cartográfico que acompaña el presente Documento Técnico de Soporte – DTS, se indica la localización geográfica de cada predio.

Siguiendo lo dispuesto en el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla el área de planificación que pertenece al área a



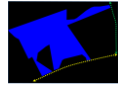
intervenir del Plan Parcial, será denominada área urbanizable. En consecuencia, el área urbanizable del suelo a edificar por el Plan Parcial es de **798.262,36 M2 (79,82 hectáreas)**, que corresponden al **87,24%** de todo el polígono. A esta superficie, objetos de planificación y de desarrollo urbanístico, se le establecerá la normatividad específica, la delimitación de la unidad de gestión urbanística (UGU), y se la aplicará el sistema de reparto de cargas y beneficios, y los instrumentos de gestión necesarios para su desarrollo.

En este orden de ideas el área que conforman las áreas a no desarrollar por el Plan Parcial descritas en los párrafos anteriores, no se considera parte del área de intervención del plan, más sí, del área de planificación del polígono del Plan Parcial.

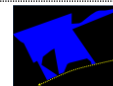
2.7. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENERALES DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

Los predios destinados para el Plan Parcial Portal del Norte presentan las siguientes características técnicas para el área de planificación:

1. **Área:** El área a intervenir del presente plan parcial está conformada por tres (3) predios con un área total de **915.016,778M2 (91.50 Ha)**, según levantamiento topográfico realizado.
2. **Forma del terreno:** La forma del área de planificación tiene una forma irregular.
3. **Topografía:** El área de planificación del plan parcial posee una topografía suave con pendientes menores de los 10%. La pendiente es longitudinal.
4. **Ubicación:** La ubicación del área de planificación está dentro de perímetro de expansión urbana en la periferia del límite urbano distrital; disponiendo de un frente de vía de rápido acceso, avenida Circunvalar y vía a Juan Mina, al núcleo del área de planificación, y posee una adecuada conexión a las vías principales de comunicación con el área de influencia. Los predios están aislados de zonas residenciales, no provocando con esto congestiones en la vía de acceso. En general, la ubicación del plan parcial es viable para el uso de suelo residencial y comercial que se propone, por estar próximo a edificaciones de espectáculos públicos, centros de recreación masiva, instituciones educativas, supermercados, centros comerciales, ni otro tipo de equipamiento comercial e institucional.
5. **Servicios públicos:** El área de planificación reúne las condiciones óptimas por su fácil conexión a las redes troncales de servicios públicos de acueducto, alcantarillado, energía eléctrica y telefonía; es conveniente mencionar la disponibilidad de otros servicios como transporte público, eliminación de residuos sólidos con que cuenta esta área.
6. **Orientación y ventilación:** El área de planificación cuenta con buenas características de asolamiento y ventilación, que contribuirán a proporcionar satisfactorias condiciones ambientales a la solución arquitectónicas. El área de influencia del plan parcial está sometida al régimen constante de los vientos

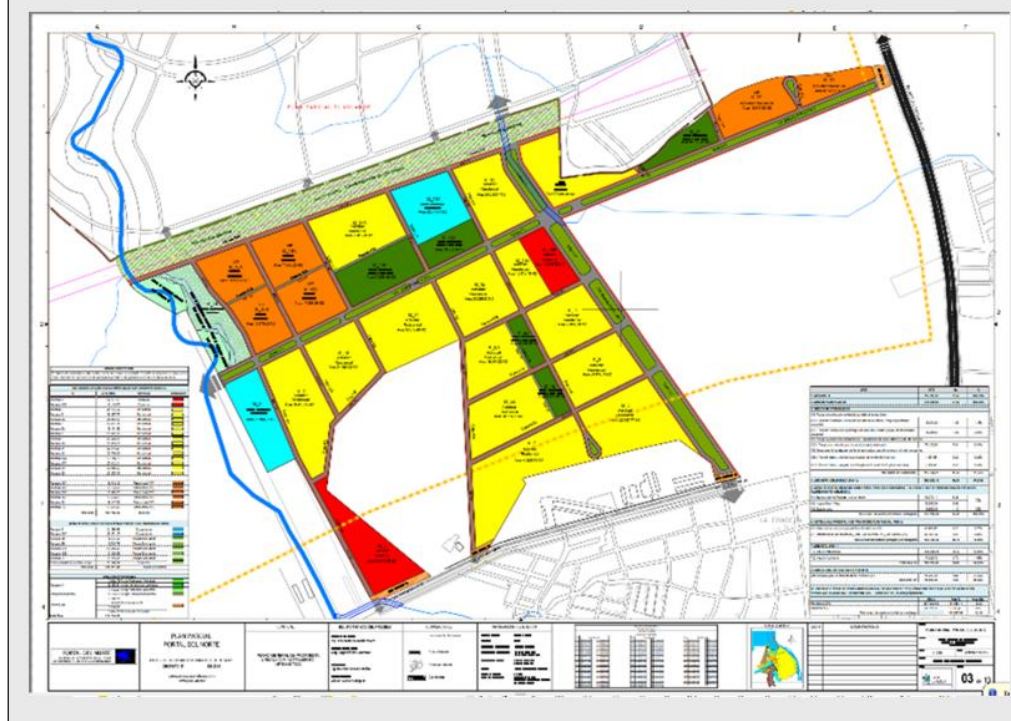


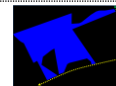
alisios provenientes del norte y nor-este, que soplan de manera constante durante los meses de diciembre a abril. El resto del año los vientos son muy variables tanto en dirección como en fuerza.



**TERCERA PARTE: CARACTERIZACIÓN
TERRITORIAL DEL ENTORNO DEL PLAN
PARCIAL Y DE SU ÁREA DE
PLANIFICACIÓN**

3





TERCERA PARTE:

CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL DEL ENTORNO DEL PLAN PARCIAL Y DE SU ÁREA DE PLANIFICACIÓN

El reconocimiento del área de estudio del Plan Parcial Portal del Norte es una de las acciones preliminares que debe realizarse al iniciar las propuestas del plan, y debe comprenderse no sólo el área urbana del plan sino el entorno inmediato y su área de influencia. Este reconocimiento preliminar ayudará al equipo técnico a identificar con certeza las variables a procesar en la etapa de diagnóstico.

Una vez iniciado el estudio, el trabajo de campo constituirá una actividad permanente durante todas las etapas del proceso, y servirá para complementar el diagnóstico mediante el levantamiento físico espacial, constatación de las condiciones ambientales y de infraestructura, elaboración de la cartografía básica, levantamiento de información predial, etc. y validar la consistencia de las propuestas.

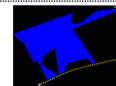
Para la descripción y análisis de la determinación del entorno y del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte se retoman como método de presentación los sistemas, y elementos artificiales y naturales, que fueron analizados como parte de la caracterización urbanística, social y ambiental.

En primera estancia el área de planificación correspondiente al presente plan parcial, se localiza al extremo occidental de la zona urbana en límites con el perímetro urbano y las vías avenida Circunvalar y la prolongación de la carrera 38 o vía a Juan Mina, constituyéndose en una de los sectores sin urbanizar dentro del suelo de expansión urbana que aún existe. La caracterización urbanística, social y ambiental del presente plan parcial, se elabora con base en información secundaria recopilada a partir de estudios, vistas a campo y de informes realizados por las instituciones que de alguna manera tienen relación con el desarrollo de la ciudad y los municipios que integran el Área Metropolitana de Barranquilla. Igualmente, esta caracterización se elabora con base en un trabajo de campo, en el que se recolecta información que permitiera conocer más a fondo las características y los problemas de la zona.

Consideramos que la forma indicada de abordar el diagnóstico y por ende la propuesta urbana es entender el área de estudio y específicamente el área de planificación como parte componente de un sistema, en este caso el de ciudad y todos los que implícitamente estén contenidos.

3.1. ESTRUCTURA AMBIENTAL

La Estructura Ecológica Principal está conformada por los elementos naturales que se encuentran presentes en el territorio del Distrito de Barranquilla tales como las rondas y cuerpos de agua, las zonas de protección y preservación ambiental, los parques naturales, entre otros.



En la actualidad, en el área de influencia del área de planificación del Plan Parcial Portal de Norte existen elementos de la estructura ecológica principal como la ciénaga de Mallorquín y el arroyo León.

Indiscutiblemente, el elemento más importante de la estructura ambiental de la zona, es la ciénaga de Mallorquín, la cual pertenece a la categoría de área protegida y reserva ambiental.

Con el fin de adelantar un análisis más detallado y establecer una relación más directa de la zona de estudio con los componentes de esta estructura, se plantea incorporar al área de influencia el cauce del arroyo León y considerar su conexión con todos los elementos urbanos del sector y del área de estudio.

De esta forma, se plantea la integración de la estructura ambiental con las áreas destinadas a parques y zonas verdes con el fin de poder considerar la integración de los sistemas ambientales y de espacio público para poder establecer las relaciones de todos los elementos existentes en la zona, sus posibilidades, potencialidades, problemáticas y características especiales.

Se pretende inicialmente obtener un conocimiento lo más detallado posible, de las características del medio en el cual se circunscribe el Plan Parcial, para establecer una línea base que posteriormente permita realizar una evaluación de las actividades que se pueden llegar a desarrollar en la zona y de sus consecuentes impactos en el ambiente urbano.

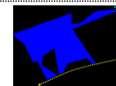
Finalmente, se establecerán unos lineamientos generales a tener en cuenta para la prevención, control, mitigación o compensación de posibles impactos medioambientales asociados al desarrollo del área objeto del Plan Parcial Portal del Norte.

Así mismo se formularán propuestas generales para mejorar la calidad del ambiente urbano en este sector, teniendo en cuenta las determinantes identificadas por la Corporación Autónoma Regional del Atlántico – C.R.A., en su oficio con radicado No. 000677 del 11 de febrero de 2014.

A continuación, se presenta la caracterización ambiental en sus diferentes componentes:

3.1.1. SITUACIÓN GEOGRÁFICA DEL ENTORNO DIRECTO E INMEDIATO DEL PLAN PARCIAL

El área de influencia directa e inmediata del sector del Plan Parcial está localizada en el vértice nor-occidental de la ciudad de Barranquilla, Departamento del Atlántico, sobre la orilla del perímetro urbano occidental, a 6 kilómetros de la ciénaga de Mallorquín y a 1 kilómetro del Terminal Marítimo. El área urbana del sector del Plan Parcial está edificada sobre un plano ligeramente inclinado cuyas alturas extremas, según el Instituto Geográfico Agustín Codazzi -IGAC, son 98 metros al occidente, sobre el nivel del mar. Otras fuentes señalan alturas accidentales en las lomas, hasta de 120 metros fuera de la ciudad.



Según el IGAC la composición geológica del área en estudio es del período Terciario Superior (Mioceno y Plioceno) en las lomas o colinas occidentales.

La zona, como se explicará a lo largo del documento, es actualmente un área de suelo de expansión urbana, que sufre grandes presiones inmobiliarias. Esta característica ha transformado tanto la base natural del territorio como su composición predial, condicionante importante para el desarrollo comercial. Como se verá a continuación el área de planeamiento no cuenta con suelos de protección, ni áreas de vegetación importante.

3.1.2. COMPONENTE FÍSICO

3.1.2.1. Geología

Sobre las condiciones geológicas del sector de influencia del área de planificación hemos tomado como referencia el estudio del Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín - POMCA (noviembre 2006). La información que se presenta en esta sección y en las siguientes fue extractada del POMCA. *En la ilustración 11* se presenta el mapa geológico que se elaboró para ilustrar este componente. La unidad geológica que presenta en el sector es la siguiente:

- **Unidad arcillolitas de Sibarco (T7):** Se caracteriza por la presencia de arcillolitas con yeso y limolita arenosa con dedadas intercalaciones de arenisca arcillosa y hace parte del anticlinal de Sibarco y de los sinclinales de Tubará y Sabanalarga, con un espesor de unos 200 m. Esta unidad se depositó en un ambiente marino durante el Mioceno medio y aflora en las cercanías de la ciénaga de Mallorquín, en la zona baja de la cuenca y en los alrededores de Barranquilla⁶.
- **Unidad de depósitos aluviales (Q3):** Está conformada por depósitos aluviales asociados a las márgenes de los ríos y arroyos. Se destacan los sedimentos tamaño fino, arena y grava, con un espesor variable de 5 a 10 m. En la cuenca del arroyo Grande los afloramientos de esta unidad están representados por arenas de tamaño fino a medio, ricas en cuarzo y feldespato, casi carentes de minerales ferro magnesianos; en algunos sectores subyacen depósitos de sedimentos muy finos de poco espesor, de tipo arcilloso⁷.

⁶ Tomado del Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín. Barranquilla, noviembre de 2006.

⁷ Ibid.

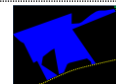
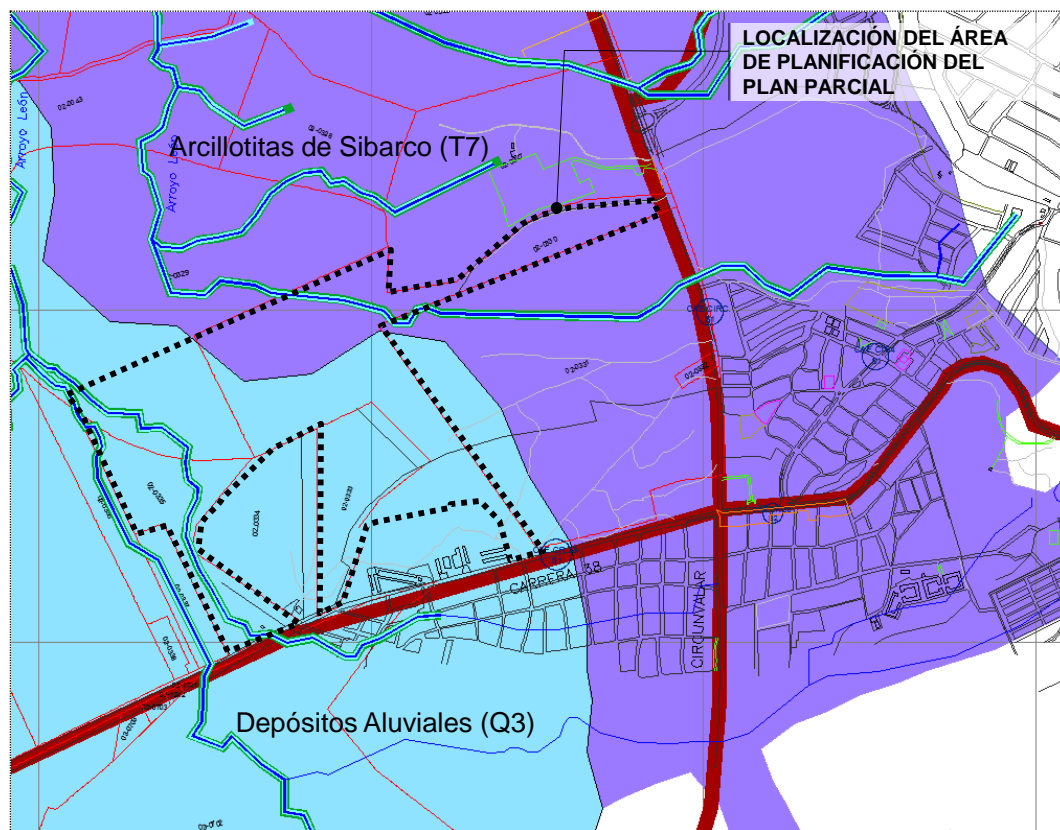


ILUSTRACIÓN 11 - MAPA GEOLÓGICO DEL SECTOR DE INFLUENCIA DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL

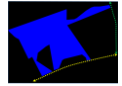


Fuente: Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín. Barranquilla, noviembre de 2006.

3.1.2.2. Geomorfología

La geomorfología como ciencia que estudia el paisaje y su evolución permite realizar una evaluación de las características superficiales de los terrenos y de los procesos que los afectan y modelan, para un mejor aprovechamiento de las potencialidades del terreno en cuanto a su desarrollo urbanístico. La unidad geomorfológica identificada dentro del sector de influencia del área de planificación, fue tomada del estudio HIDROESTUDIOS&CONCEP (1998) que hace parte integral del Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín. Barranquilla (noviembre 2006). Según el plano de análisis de la información geológica de la ciudad de Barranquilla, el área de planificación se ubica en la unidad geomorfológica de Laderas coluviales suaves. En el sector de influencia del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte pertenece la siguiente unidad geomorfológica.

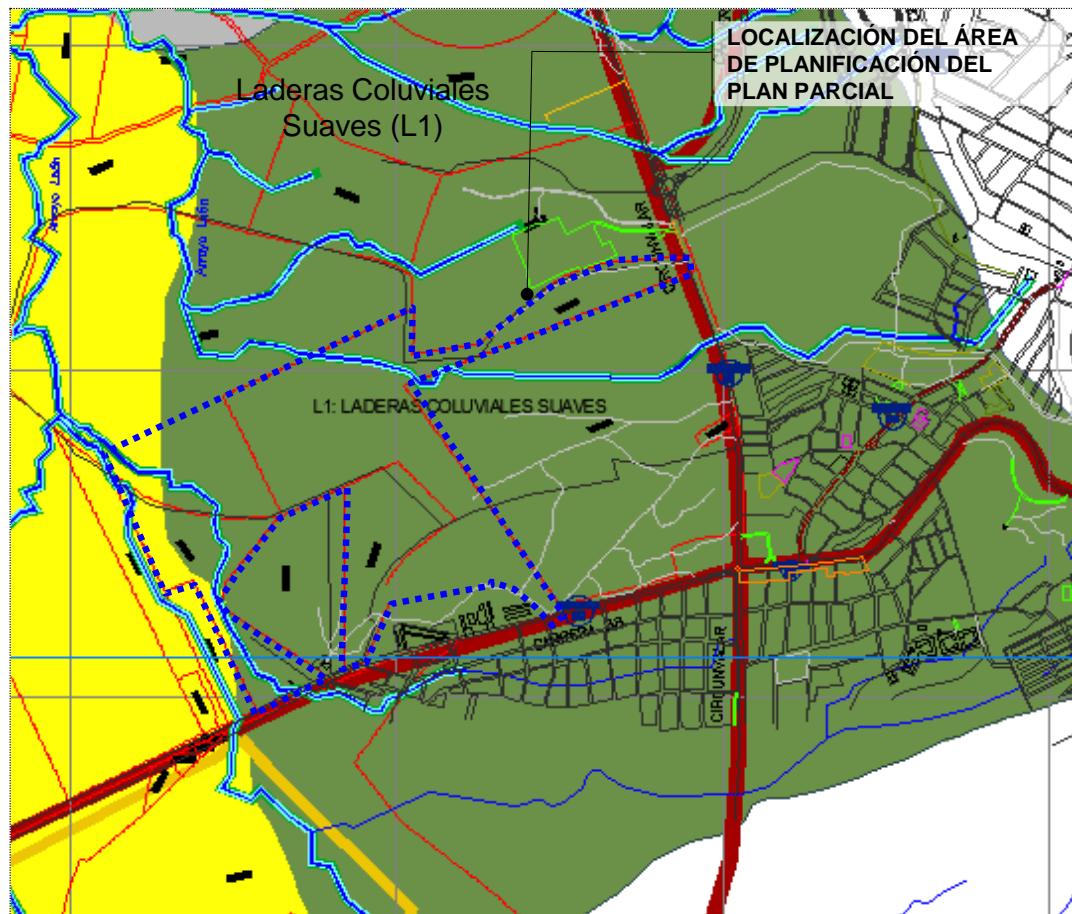
- **Laderas coluviales suaves –L1:** Corresponde a las pendientes suavemente inclinadas sobre el flanco oriente de la cuenca, próximo a la Ciudad de Barranquilla. Esta unidad consta de sedimentos coluviales,



producto del lento retroceso y acumulación coluvial en estas pendientes. En el sector sur, los sedimentos coluviales pueden encontrarse intercalados con aportes de un volcán de lodo que se describe más adelante. Las acumulaciones coluviales se encuentran levemente entalladas por el drenaje y presenta una erosión laminar leve en su superficie⁸

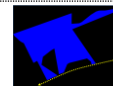
- **Valle Aluvial Inundable - A2:** A diferencia de los valles aluviales torrenciales (A1), los valles aluviales inundables presentan una llanura más amplia y dominados por procesos de encharcamientos e inundaciones locales durante el periodo invernal. Los cauces de los arroyos en esta unidad tienden a ser menos dinámicos con poco transporte de sedimentos

ILUSTRACIÓN 12 - MAPA DE UNIDAD GEOMORFOLÓGICA DEL SECTOR DE INFLUENCIA DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL



Fuente: Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín. Barranquilla, noviembre de 2006.

⁸ Tomado del Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín. Barranquilla, noviembre de 2006



3.1.2.3. Suelos

Tomado del Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín Barranquilla, describe lo siguiente en cuanto a la clasificación del suelo en el Departamento del Atlántico:

El suelo es la capa más superficial de la litosfera donde se integran factores formadores que por varios procesos a través del tiempo, hacen del mismo una capa viva, que sirve de soporte a las plantas IGAG (1994). Los suelos de la cuenca han sido estudiados por varias entidades: el IGAC realizó en 1981 el estudio Los suelos en el Departamento del Atlántico, utilizando la técnica de la interpretación de fotografías aéreas y un sistema taxonómico sencillo pero útil para distinguir características comunes en cuanto a uso del suelo y manejo. Luego, ECOFOREST, en 1996, e HIDROESTUDIOS & CONCEP, en 1998, revisaron este documento con información nueva y visitas de campo y la ajustaron, en algunos uniendo subdivisiones en un solo concepto, para simplificar y esquematizar propuestas de manejo. Con base en estos documentos se elaboró el presente informe

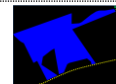
En el sector de influencia del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte se identifican dos tipos de suelo: Suelo de Colinas y Suelos de Planicie Lacustre, y se describe a continuación:

- **Suelos de colinas:** Son suelos desarrollados en un sistema de colinas modeladas sobre materiales sedimentarios del terciario. Hay dos grupos: los suelos de colinas de relieve ligera a fuertemente ondulado y los suelos de colinas de relieve quebrado a fuertemente quebrado. El área de planificación se localiza en el segundo grupo.

En el segundo grupo están los suelos de colinas de relieve quebrado a fuertemente quebrado, donde se destacan los suelos de la Asociación Tameme (TBcdl), integrados por los Conjuntos Tameme (TypicUstropepts), Carretal (ParalithicUstorthents), Azúcar (TypicUstorthents) y algunas inclusiones de suelos clasificados como LithicUstorthents. Se han desarrollado a partir de materiales provenientes de la alteración de lutitas arenosas, shales grises, y areniscas fosilíferas; presentan erosión ligera a moderada, causada por escurrimientos difusos a concentrados. En el Conjunto Tameme los suelos son medianamente evolucionados, de texturas medias y moderadamente finas. Los del Conjunto Azúcar son suelos poco evolucionados y de texturas moderadamente gruesas, y los del Conjunto Carretal también son poco evolucionados pero de texturas moderadamente finas.

Este tipo de suelo ocupa aproximadamente el 28,61% de la superficie total del área de planificación, equivalentes a 205.890,06 metros cuadrados (20,59 hectáreas).

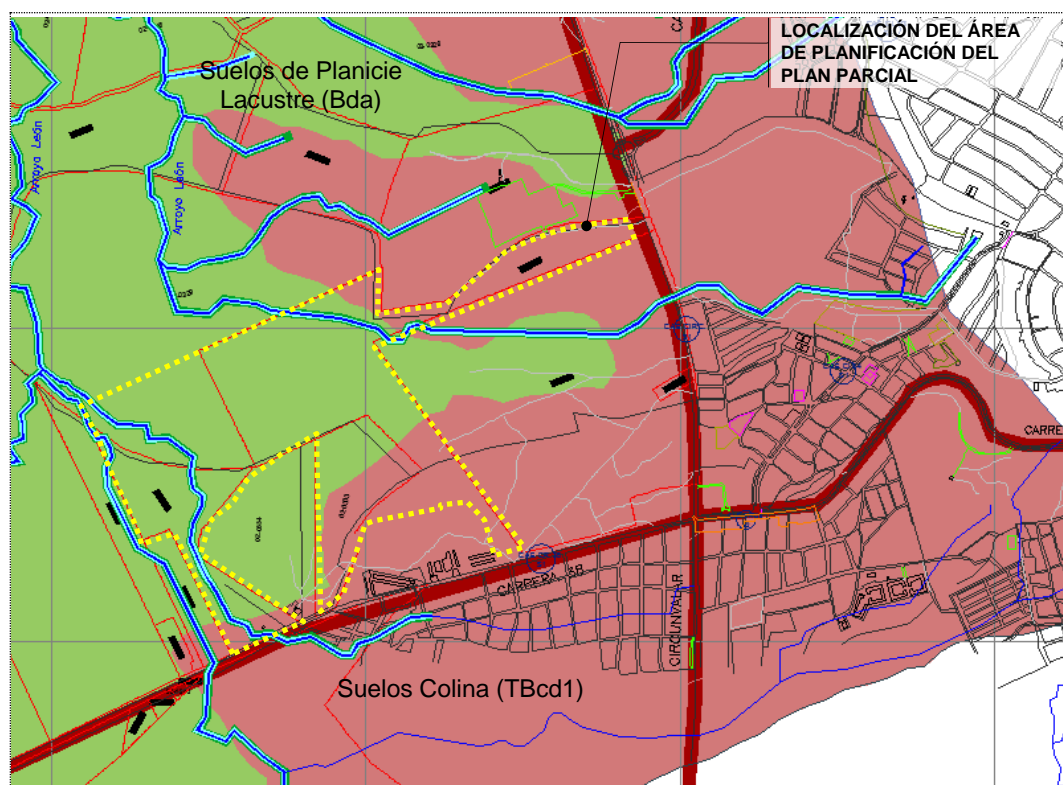
- **Suelos de planicie lacustre:** Formados a partir de materiales de origen lacustre depositados por grandes masas de agua sobre el cauce abandonado de un antiguo brazo del río Magdalena, en una depresión tectónica entre Barranquilla y Juan Mina. Entre las formaciones principales están las de basines, rebordes deciénagas, diques y pantanos. En la cuenca se encuentran suelos de basines pertenecientes a la Asociación Bejucal (BDa), conformada por los Conjuntos Bejucal (VerticUstropepts) y Molinero (FluventicUstropepts). Los del Conjunto Bejucal son arcillosos, encharcables y endurecidos en el verano y por eso están limitados para la ganadería, aunque se puede



cultivar algodón en épocas de lluvia. Tienen saturación de bases muy alta, pH ligeramente ácidos a casi neutros, capacidad catiónica de cambio alta a muy alta y contenidos de fósforo medio a alto. Pueden presentar sales y/o sodio después de los 80 cm de profundidad.

El suelo de planicie lacustre ocupa aproximadamente el 71,39% de la superficie total del área de planificación, equivalentes a 513.805,20 metros cuadrados (51,38 hectáreas).

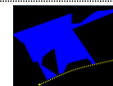
ILUSTRACIÓN 13 - MAPA DE UNIDADES DE SUELO EN EL SECTOR DE INFLUENCIA DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL



Fuente: Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín. Barranquilla, noviembre de 2006.

3.1.2.4. Sistema hídrico del área de influencia directa e inmediata

La red hidrográfica de la ciudad de Barranquilla está representada principalmente por el río Magdalena, la ciénaga de Mallorquín, el sistema de caños la Auyama, Arriba, los Tramosos y las Compañías, así como numerosos arroyos los cuales se encuentran en su gran mayoría en suelo urbano como el Platanal, el Salado, Don Juan, Carreras 8, 15 y 19, Rebolo, Hospital, la Paz, Bolívar, carrera 51, carrera 53, Felicidad, carrera 65, Coltabaco, carrera 58, carrera 71, Country, Siape, calle 92, Santo Domingo, del Bosque y el Salado 2.



El río Magdalena y sus afluentes es desde el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla el determinante de la estructura urbana como componente del sistema natural estructurante del espacio público. Este cuerpo de agua es considerado como un sistema que posee una connotación amplia dentro del territorio, en la que se incluye el área de manejo de los recursos naturales o de preservación, y protección de los ecosistemas que contienen; es también una fuente del recurso agua, base del desarrollo y marco general de planificación de la ciudad.

El área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte está localizada sobre la cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín. La cuenca de la Ciénaga de Mallorquín presenta una superficie aproximada de 296 km² y está constituida por los arroyos Grande y León, administrativamente vinculada al Distrito de Barranquilla y los municipios Puerto Colombia, Galapa, Tubará y Baranoa. Si bien por el polígono del Plan Parcial no circulan corrientes naturales de agua, esta área está influenciada por afluentes del arroyo León, sobre la zona noroccidental del plan. En cuanto al drenaje urbano la estructura urbana de la ciudad de Barranquilla está dividida en dos (2) vertientes: Vertiente Oriental y Vertiente Occidental. La línea divisoria para el drenaje de los arroyos de la ciudad de Barranquilla, se designa como divisoria topográfica la línea que separa las precipitaciones que caen en hoyas hidrográficas inmediatamente vecinas y que encaminan la escorrentía resultante para uno u otro sistema pluvial. La divisoria sigue una línea rígida atravesando el curso de agua solamente en el punto de salida. Dicha divisoria une los puntos de máxima cota entre hoyas, lo que no impide que en el interior de una hoya existan picos aislados con una cota superior a cualquier punto de la divisoria.

En el caso de Barranquilla, la ciudad está dividida por una línea divisoria principal a la altura de la cota 120, originando la vertiente oriental, cuyos arroyos drenan hacia el río Magdalena, y la vertiente occidental, cuyos arroyos desembocan en el arroyo León y de aquí llegan a la Ciénaga de Mallorquín. El área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte está localizada sobre la vertiente occidental. Esta vertiente es la formada por el plano inclinado que baja desde la misma colina de la vertiente oriental hacia la avenida Circunvalar que corre entre la autopista de Puerto Colombia y la autopista al aeropuerto.

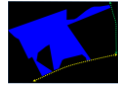
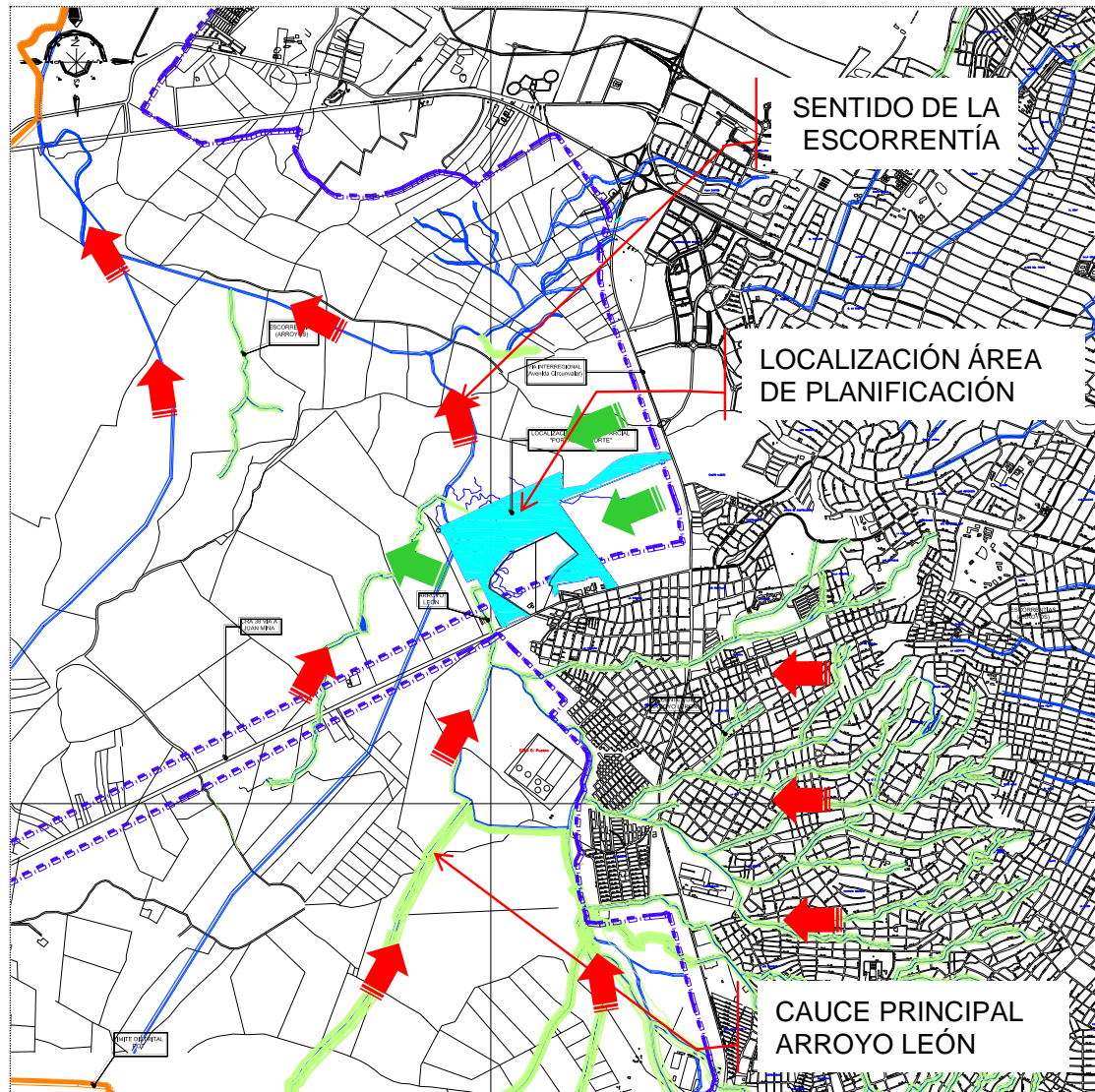
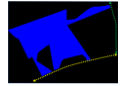


ILUSTRACIÓN 14 - ANÁLISIS DEL SITIO-HIDROGRAFÍA DEL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA E INMEDIATA



El componente hídrico en este plan parcial según visitas realizadas a los predios, y los estudios encontrados de la zona se identifican dos (2) corrientes de aguas o escorrentías secundarias: una de 300 metros, que se encuentran atravesando el área de planificación en el sector nor-oriental del polígono, y la segunda, en el sector sur-occidental del área de planificación, cruzando el área por 600 metros. Estas dos corrientes de aguas son intermitentes que permanecen secos durante parte del año y con caudal durante la época de lluvias., La única corriente superficial principal de agua cercana a la zona del plan parcial es el arroyo León, la cual se encuentra a aproximadamente 150 metros en dirección sur-norte del área de planificación del plan. Este cuerpo de agua no hace parte del área de estudio definida anteriormente.



En términos generales, no existen en el área de planificación corrientes de aguas naturales que requieran un tratamiento especial. El drenaje, natural de la ciudad de Barranquilla lo constituye el río Magdalena. El río Magdalena es el eje "natural" que separa la ciudad de Barranquilla del departamento del Magdalena, desembocando los arroyos de la parte occidental de la ciudad, directamente o a través de los numerosos arroyos desarrollan un drenaje perpendicular se trata, entre otros, de los arroyos Calle 92, Santo Domingo, el Bosque y Arroyo Grande.

El sector de influencia presenta principalmente drenajes largos en dirección oriente -occidente (ver ilustración No. 9). El alcantarillado de la ciudad de Barranquilla es de tipo separado, es decir, las aguas lluvias y las aguas residuales no se mezclan. El sistema de alcantarillado pluvial es superficial, las aguas lluvias drenan por las cunetas de las vías urbanas, son represadas en algunos puntos de la ciudad y enviadas hacia el Río Magdalena.

Con la apertura e implementación del Plan Parcial Portal del Norte se hace necesario llevar a cabo la construcción de estructuras hidráulicas como tuberías, boxculver y canales de diferentes dimensiones.

Se delimitaron dos micro-cuencas drenantes dentro de la zona de estudio, determinados por los cauces presentes en el área de planificación: una en la zona sur-occidental del lote, mientras que la otra es al costado nor-oriental; es importante mencionar que dado el crecimiento de la ciudad hacia esos sectores, estas cuencas ya no tienen un comportamiento rural, sino ya un comportamiento urbano, como se observa en la figura, el nacimiento de los cauces es en zonas verdes, pero su trayecto está totalmente urbanizado. El área de las micro-cuencas drenantes son 1,90 km² para la cuenca sur-occidental y 0,59 km² ha para la micro-cuenca nor-oriental.

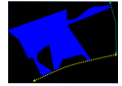


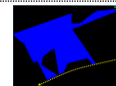
ILUSTRACIÓN 15 - IDENTIFICACIÓN DE CORRIENTES DE AGUA DENTRO DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL



3.1.2.5. Componente topográfico del área de planificación

El análisis de las pendientes de un terreno permite identificar las zonas posiblemente aptas para desarrollos inmobiliarios, viales y de espacio público. Se elaboraron dos planos de pendientes, uno en la topografía original del terreno y otro con los cortes longitudinales y transversales, para poder obtener la condición actual del área de planificación del plan parcial que permitiera evaluar su estabilidad hoy con respecto a la pendiente.

El plano dependiente del polígono correspondiente al Plan Parcial Portal del Norte fue digitalizado a escala 1:750, topografía levantada por la empresa consultora WS Incivilco E.U. La topografía del área de planificación presenta pendientes moderadas, los predios del plan parcial se localiza en una zona de pendientes entre 0 y 5%: Este rango de pendientes corresponde a zonas muy suaves a casi planas, sin mayores problemas de manejo.



3.1.3. COMPONENTE ATMOSFÉRICO

3.1.3.1. Temperatura del aire

El clima de Barranquilla es de tipo tropical seco o xeromegatermo tropical, es decir, correspondiente a una vegetación propia de la sequedad y bajo altas temperaturas.

La temperatura promedio es de 27,4 °C. De noviembre hasta principios de abril, coincidiendo con el invierno boreal, soplan los vientos alisios del noreste, mitigando en parte el intenso calor. Hacia fines de junio soplan los alisios del sureste, produciendo el Veranillo de San Juan. Es por esto que en esa época se vive un ambiente parecido a diciembre.

3.1.3.2. Precipitaciones

Las lluvias no son demasiadas significativas, la cantidad de la precipitación media anual es de 814 mm. La lluvia cae principalmente entre mayo y octubre, los meses más húmedos del año son septiembre y octubre. La ciudad tiene un promedio anual de 75 días de lluvias, el mes más húmedo, octubre, tiene, un promedio de 15 días de lluvia. Mientras que en la estación seca, entre diciembre y abril, casi nunca llueve, en estos cinco meses son solo 7 días de lluvias.

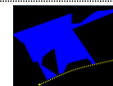
La duración de los eventos es en general de 90 minutos, con eventos extraordinarios de duración superior a 120 minutos. Las tormentas son de corta duración pero de gran intensidad. La hora de iniciación de los eventos está en general, entre las 11:00 a.m. y las 4:00 p.m.

Durante el período de precipitaciones de mayor intensidad el sistema vial de la ciudad transforma sus componentes (calles) en "canales" de drenaje por los cuales se evacúan las aguas lluvias, cuyos efectos restrictivos sobre la circulación vehicular son particularmente notorios. Durante estos cortos pero intensos períodos de lluvia. Las actividades urbanas se paralizan totalmente. Adicionalmente, el depósito de basuras en los arroyos urbanos para que sean arrastradas por la corriente da lugar a taponamientos que incrementan el volumen de agua y ocasionan inundaciones en determinados sectores, como también, luego de bajar el nivel de las aguas, estas se esparcen sobre las vías por efecto de la pérdida de la capacidad de arrastre de las aguas, propiciando suciedad y deterioro ambiental de la ciudad.

3.1.3.3. Humedad relativa

En la ciudad de Barranquilla los mayores -niveles de humedad se registran en octubre; el mes más lluvioso con 84%, le siguen septiembre y noviembre con 83%, agosto con 81%, y mayo, junio y julio con 80%. Los meses de humedad son febrero y marzo con 77%, así mismo la media anual varía entre el 79% y el 81%.

3.1.3.4. Evaporación



El mes de mayor evaporación es mayo, con un promedio de unos 291 mm y los meses con más baja evaporación son octubre, noviembre y diciembre, siendo noviembre el de menor evaporación con 129 mm.

3.1.3.5. Brillo solar

Los valores promedios mayores de brillo solar se presentan en los meses de diciembre y enero con 253 y 28 horas/mes. Respectivamente. Los meses con menos brillo solar son septiembre y octubre con 164 y 166 horas/mes; el resto del año oscila entre 188 y 245 horas/mes.

3.1.3.6. Velocidad y dirección de los vientos

La zona está influenciada por los vientos del noroeste y el régimen anual está relacionado con el invierno del Hemisferio Norte, más exactamente entre los meses de diciembre a marzo.

Durante todo el año los regímenes de velocidad media del viento en la ciudad de Barranquilla están determinados por las oscilaciones del sistema de alta presión de las Azores y las fluctuaciones de la Zona de Convergencia Intertropical sobre el área, las cuales de diciembre a marzo (época seca) presentan posiciones propicias para que se presente flujo constante de viento en la ciudad ocasionando las mayores velocidades del año, las cuales según los registros multianuales del IDEAM oscilan entre 4.5 y 6.1 m/seg, así mismo de abril a junio (época humedad) se presentan velocidades medias entre 2.7 y 4.8 m/seg. De igual manera, durante la época de transición de junio a julio se ostentan velocidades medias entre 2.7 y 3.2. Durante la segunda época húmeda del año (agosto a noviembre) se presentan las velocidades medias menores, las cuales oscilan entre 2.2 y 3.1 m/seg. El promedio anual presenta un valor de 3.9 m/seg.

Así mismo, en la ciudad de Barranquilla predominan dos flujos con direcciones noreste (42,7%) y norte (25%), con predominio de vientos moderados. También se presentan frecuencias relativas al este, sureste y sur, con 5.8%, 6.1% y 6.1% de observaciones, respectivamente.

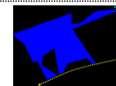
3.1.3.7. Evapotranspiración

Los valores de evapotranspiración fluctúan alrededor de 1.654 mm/año, presentando su valor más alto en el mes de marzo con 6.32 mm/día.

3.1.3.8. Radiación solar

Por estar ubicada en la zona de bajas latitudes, Barranquilla recibe alta radiación durante todo el año, aproximadamente unas 60 cal/cm², los cuales no varían mucho durante el año debido a la ausencia de abundante nubosidad y a la poca variación del ángulo de incidencia de los rayos de sol.

3.1.3.9. Componente calidad del aire



Las causas que afectan la calidad del aire en la ciudad de Barranquilla está relacionado con las emisiones de las fuentes móviles como: vehículos y medios de transporte terrestre, aéreo y marítimo, lo mismo que por fuentes fijas como lo son las emisiones de las chimeneas industriales y diversos tipos de polvos presentes en el aire, materiales que afectan.

Otras de las causas que afectan la calidad del aire en la ciudad de Barranquilla son la concentración de la población, sus presiones sobre el medio ambiente y la explotación desmedida y anti-técnica de los recursos naturales. También el crecimiento y edad del parque automotor, el bajo mantenimiento realizado a los vehículos y falta de efectividad institucional en materia de control de la contaminación. De acuerdo al Plan de Acción Ambiental para el periodo 2008 - 2011 del Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente - DAMAB, se tiene evidencias que una de las fuentes móviles que participa en un mayor grado en el aporte de contaminantes a la atmósfera en el Área Metropolitana de Barranquilla son los vehículos, otras emisiones que participan en menor grado en la contaminación por las fuentes móviles procede de los aviones que llegan al aeropuerto internacional Ernesto Cortizos, Fuerza Aérea y embarcaciones que arriban a la Sociedades Portuarias del Distrito de Barranquilla, estos medios de transporte tienen una emisión no muy representativa debido al bajo tiempo de permanencia tanto en el Terminal aéreo como en los diferentes muelles del distrito.

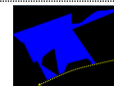
A pesar de las escasas mediciones de para medir las cargas contaminantes aportadas a la atmósfera en la ciudad de Barranquilla, el Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente DAMAB, a través del Plan de Acción 2008 - 2011, describe lo siguiente en cuanto a las emisiones por fuentes fijas:

Con el fin de determinar el total de las cargas contaminantes aportadas a la atmósfera por las fuentes fijas, el consultor trato de calcular las emisiones de cada una de las fuentes fijas que hacen presión sobre el aire, sin embargo la falta de estudios y de información no permitió alcanzar dicho objetivo, por lo anterior solo se logró determinar la carga contaminante aportada por el sector industrial fuera del distrito de Barranquilla, por el que esta apostado en la Vía 40 de Barranquilla y por el sector doméstico, la carga aportada por otras fuentes fijas como las quemas, Incendios y las estaciones de gasolina no fue posible calcular.

En cuanto a las cargas contaminantes aportadas por el sector doméstico, la quema de gas natural para la preparación de alimentos en las viviendas genera emisiones de contaminantes a la atmósfera que deben ser considerados para conocer la representatividad que tienen sobre el total de contaminantes emitidos en el Área Metropolitana.

En lo que respecta a las cargas contaminantes aportadas por el sector industrial del Distrito de Barranquilla, las zonas industriales de la ciudad están ubicadas sobre la Vía 40, Barranquillita, Zona Franca, y sobre el eje vial de la calle 30, debido al crecimiento de la ciudad, algunas empresas se han ubicada a lo largo de la vía Circunvalar y una que otra en zona residencial dentro de la estructura urbana.

La vía 40 es el sector industrial más importante del Área Metropolitana de Barraquilla en él se hallan las industrias más representativas en cuanto a emisiones de contaminante a la atmósfera se refiere, se puede asegurar que las más importantes industrias químicas se encuentran en esa zona, la principal generadora térmica de la ciudad está en esa zona, industrias aceiteras, productoras de bebidas gaseosas, y diferentes sectores industriales etc. Por esta



circunstancia y en vista de la dificultad para evaluar individualmente todas las fuentes atmosféricas del distrito, se tomó como base para determinar la contaminación de Barranquilla esta importante zona industrial, cuyos datos consolidados reposan en el proyecto de postgrado de la Universidad del Norte adelantado con ayuda del DAMAB, denominado Diagnóstico de la calidad del aire y propuesta de un índice ambiental en el área del corredor industrial de la vía 40.

En el estudio se sectoriza la Vía 40 en cinco sub.-zonas, totalizando las emisiones de acuerdo a las actividades industriales.

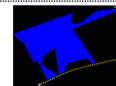
Las fuentes de contaminación de mayor importancia que afectan la calidad atmosférica en el contorno del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte, es el aumento del tráfico vehicular. Se hace necesario controlar las emisiones de gases arrojados por las fuentes móviles, más que todo en las horas pico.

Es un hecho que el transporte y la industria juegan un papel fundamental en el desarrollo de los países y las principales ciudades, al mismo tiempo son las actividades económicas que más afectan el medio ambiente, por la contaminación atmosférica que generan. En el área de influencia directa e inmediata del presente plan parcial la principal fuente de contaminación atmosférica es el tráfico vehicular, el cual tiene mayor concentración en las vías principales de acceso, que corresponden a la avenida Circunvalar y la prolongación de la carrera 38. Estas condiciones inciden sobre la calidad de la atmósfera, causando daños a la salud y afectaciones a la vegetación y al entorno en general. Estos ejes vehiculares soportan un alto tráfico vehicular pesado y liviano, especialmente la avenida Circunvalar. Esta circulación de vehículos incide en las condiciones ambientales del sector, ya que estas fuentes móviles emiten gases contaminantes y ruido al ambiente, pero en términos generales el área donde se localizará el área de planificación dispone actualmente de una buena calidad del aire, que se ve beneficiada con la circulación de los vientos y la masa vegetal préseme que actúan como dispersores y amortiguadores de contaminación.

3.1.3.10. Componente ruido

El ruido que proviene principalmente del tráfico vehicular, se considera como un sonido molesto y una fuente de daños que afecta la calidad de vida de las personas de forma negativa.

Las evaluaciones de contaminación por ruido que se han hecho en la ciudad de Barranquilla, arrojan niveles moderados (35 a 65 decibeles - dB). Los mayores niveles promedio de ruido se ubican en los cruces viales del centro de la ciudad y en algunas grandes vías de otros sectores, caracterizados por la gran actividad humana y el alto flujo vehicular. En términos generales, Barranquilla, está contaminada por ruido con respecto a la normatividad ambiental vigente. La Resolución 627 del 7 de abril de 2006, establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental, entendiéndose esta norma como el valor máximo permisible de presión sonora definido para una fuente por la autoridad ambiental competente, con el objeto de cumplir la norma de ruido ambiental; y por ruido ambiental, el valor establecido por la autoridad ambiental competente, para mantener un nivel permisible de presión sonora, según las condiciones y características de



uso del sector, de manera tal que proteja la salud y el bienestar de la población expuesta, dentro de un margen de seguridad. De acuerdo con esta resolución, el nivel máximo permitido de emisión de ruido y ruido ambiental en el día es de 55 dB(A) en hospitales (sector A, tranquilidad y silencio), 65 dB(A) para zonas residenciales (sector B, tranquilidad y ruido moderado) y 70 dB(A) para zonas con usos permitidos comerciales, talleres de mecánica automotriz, restaurantes y bares, entre otros (sector C, ruido intermedio restringido). En la noche el nivel máximo permitido de emisiones de ruido y ruido ambiental para el sector A es de 50 y 45 dB(A), respectivamente, para el sector B 55 y 50 dB(A), y para el sector C es de 60 y 55 dB(A).

Para determinar la distribución de la contaminación por ruido en el área de influencia directa e inmediata del Plan Parcial Portal del Norte, se tomó como referencia el Plan de Acción Ambiental para el periodo 2008 - 2011 del Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente DAMAB, el cual, en materia de calidad del ruido, tomaron mediciones durante los meses de mayo, junio, julio, agosto, septiembre y noviembre de 2007. Se hicieron mediciones en las principales vías del distrito y en zonas de especial interés como centros comerciales, centros médicos y el centro de la ciudad. Así mismo se tomaron datos en los barrios, para lo cual se utilizó una cuadrícula imaginaria sobre la malla vial del distrito, donde el intercepto de la misma se ubicaban los puntos. Esto permitió tomar mediciones en diferentes sectores de la ciudad, zonas residenciales de diferentes estratos del 1 al 6, comercio, vías traficada, la parte industrial tomo para el DAMAB un especial interés debido a que el ruido generado por ello es puntual, y en muchos de los casos no trasciende al medio exterior, así mismos sucede con zonas escolares y de parques

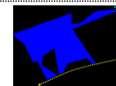
El Plan de Acción Ambiental para el periodo 2008 - 2011 del Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente DAMAB., en su capítulo Perfil Ambiental de Barraquilla, describe lo siguiente en cuanto al componente ruido en la ciudad de Barranquilla:

En el distrito de Barranquilla los focos generadores de ruido ambiental se concentran en las vía con gran flujo vehicular como la calle 30, Avenida Murillo, Circunvalar, Carrera 43, 44, entre otras.

De acuerdo con un estudio adelantado en el año 2007 tas zonas que se ven más afectadas por la presión sonora, son aquellas que se encuentran localizadas cerca de vías de alto tráfico vehicular, las zonas de ocio y esparcimiento nocturno, algunos sectores industriales, y las zonas de tranquilidad como hospitales y centro educativos los cuales está inmersos en zonas de actividades múltiples, esto las hace vulnerables a que sobrepasen los límites permisibles depresión sonora para la actividad que desarrollan.

En el área de influencia directa e inmediata del Plan Parcial Portal del Norte entre las carrera 38 y 46, sobre la avenida Circunvalar los niveles de ruido en el día se encuentran en un rango entre 60 y 65 dB., de baja densidad.

En el sector se encuentran una fuerte mezcla de actividades residenciales y comerciales, que hacen muy difícil la aplicación de las normas existentes dada la confusión en la identificación del uso del suelo.



De acuerdo con observaciones realizadas al área de influencia directa e inmediata al área de planificación del plan parcial puede concluirse:

- El ruido predominante en la zona es ocasionado por el tráfico vehicular.
- Producto de la operación comercial perimetral al área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte no existen en la zona aportes de ruido de impacto o ruidos de alta frecuencia.
- El ruido diurno y nocturno está altamente influenciado por la presencia de vehículos alrededor de la avenida Circunvalar.
- Para el caso del ruido diurno los efectos del sector se ven ocasionados por los generados por el tráfico vehicular.
- Es necesario establecer medidas para mitigar el efecto derivado de la adición de ruido generado por la operación comercial e industrial, las cuales sustentarán el modelo de ocupación y de sana mezcla de usos. De acuerdo con los resultados de este diagnóstico y con las medidas mencionadas, se considera factible desde el punto de vista ambiental el principio de la sana mezcla de usos.

3.1.4. COMPONENTE BIÓTICO

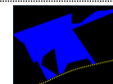
3.1.4.1. Componente cobertura vegetal del área de planificación

El ecosistema donde se ubica el área de planeamiento del Plan Parcial Portal del Norte, se encuentra en la parte baja de la ciénaga de Mallorquín, la cual pertenece a una zona de pendientes suavemente inclinadas sobre el flanco oriente de la cuenca, próximo a la Ciudad de Barranquilla, en donde la vegetación primaria ha sido transformada reflejándose hoy en día por la presencia de matorrales.

La característica principal del área desde el punto de vista biótico, es la ausencia de una cobertura arbórea, ya que predominan los pastos y el rastrojo bajo, lo que facilita la erosión por las aguas de escorrentía y el mismo impacto generado por el agua lluvia que cae. Es por eso, que es frecuente encontrar cárcavas en zonas de alta pendiente y suelo desnudo en toda la zona.

No se encontraron especies de valor patrimonial, cultural o de relevancia paisajística, todas las especies existentes tienen un estado fitosanitario regular donde predomina la falta de manejo.

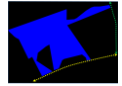
En el sector predomina la vegetación rastrera. El área de planificación se caracteriza por presentar terrenos con inclinaciones moderadas aún no desarrollado urbanísticamente. Las condiciones paisajísticas del sector están representadas por zonas con cobertura vegetal, condición que mitiga la absorción de calor y por consiguiente mantiene la calidad microclimática del sector.



La fauna se caracteriza por presentar un variado número de especies de aves comunes a todo el departamento del Atlántico como son las tórtolas, colibríes, canarios silvestres, palomas, cucarachos, gallinazos, y de una manera esporádica loros. Por las condiciones del proyecto y su localización en un área de alto flujo vehicular no se presenta fauna terrestre con hábitat permanente. Las especies que tienen como hábitat el área del proyecto son pocas quedando solo, las que están más adaptadas a las condiciones antrópicas, la mayoría usan el lugar como sitio de alimentación o descanso. Lo que es claro que las especies tienen cierta adaptación a las condiciones de ciudad no existiendo especies raras, indeterminadas o exóticas del medio. No prevalece un trato armónico en cuanto a condiciones florales, fauna y amortiguadores visuales, ruido y peatonales que generan bienestar a todos los individuos.

ILUSTRACIÓN 16 - VEGETACIÓN TIPO EN EL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

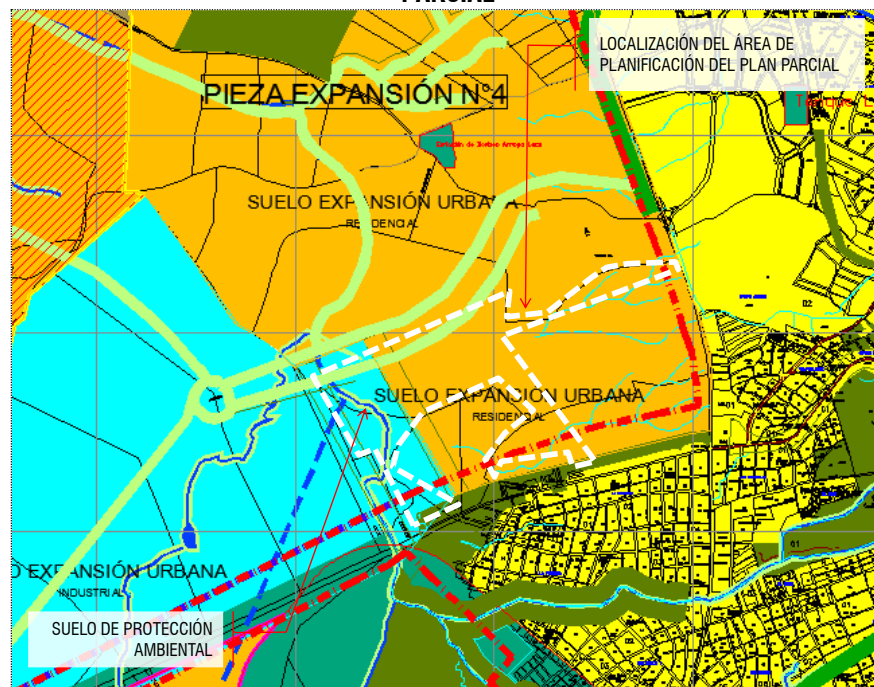




3.1.4.2. Suelos de protección

En el entorno del área de planificación existe un (1) tipo de suelo de protección. Uno de protección ambiental sobre las corrientes secundarias del sistema hídrico del área de influencia directa en el sector sur-occidental del área del plan parcial. Este tipo de suelo no interviene el área de planificación del plan parcial en los sectores.

ILUSTRACIÓN 17 - LOCALIZACIÓN DE LAS SITIOS DE PROTECCIÓN SOBRE EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PLAN PARCIAL

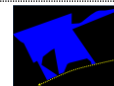


3.1.4.3. Riesgos y amenazas naturales

Los riesgos naturales se definen como la probabilidad de que un evento natural pueda afectar a un grupo social ocasionando pérdidas en vidas humanas y bienes materiales.

El área a intervenir corresponde a superficies relativamente estables o aptas urbanísticamente, que presentan condiciones topográficas, geomorfológicas y geológicas que favorecen la estabilidad de los terrenos. Estas áreas no están sometidas a fenómenos de remoción en masa. En estas áreas se pueden realizar construcciones complejas de uno y dos niveles.

Partiendo de esta definición, el área de planificación del presente Plan Parcial Portal del Norte no presenta amenazas naturales, ni por intervención antrópica.



3.1.4.4. Condiciones para el plan parcial, derivadas de la aplicación de la Zonificación para el Ordenamiento Ambiental de la cuenca hidrográfica de la ciénaga de Mallorquín sobre el área de planificación

Las siguientes condiciones ambientales del Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín (POMCA) serán útiles para identificar los mecanismos que permitan llevar a cabo el modelo de ocupación del Plan Parcial Portal del Norte, debido a que en el área de Planificación encontramos cuatro (4) tipo de zonas de ordenamiento ambiental de la cuenca. El tipo de zonas que inciden dentro del área de planificación son los siguientes:

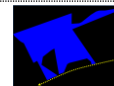
1. **Zona de Producción (ZP):** Áreas o espacios que se orientan a la generación de bienes y servicios económicos y sociales para asegurar la calidad de vida de la población, a través de un modelo de aprovechamiento racional de los recursos naturales renovables y bajo un contexto de desarrollo sostenible. Para esta categoría se tomarán en cuenta, entre otras, las siguientes actividades: agrícola, ganadera, minera, forestal, industrial, pesquera, zootecnia, turística y producción de espacio urbano.

Las unidades de producción están ubicadas al sur de la autopista, desde el nororiente del núcleo urbano de Tubará y el sur de Galapa y Barranquilla, ocupando franjas hasta amplios sectores en el terreno plano de los valles abiertos y estrechos de los arroyos Grande, San Luís y León.

2. **Zona de Uso Múltiple Restringido (ZUMR):** Son espacios con algún grado de sensibilidad, vulnerabilidad o fragilidad ambiental que deberán garantizar la permanencia de sus valores naturales a través de prácticas o actividades de bajo impacto y un manejo ambiental riguroso. Las actividades productivas de algún impacto deben adelantarse con niveles de calidad acordes con la fragilidad establecida. La vivienda y la infraestructura recreativa y turística deben desarrollarse mediante proyectos de baja densidad y en plena armonía con el entorno natural. Se sugiere que estas zonas deben garantizar la permanencia de sus valores naturales a través de prácticas o actividades de bajo impacto y un manejo ambiental muy riguroso en razón a la presencia de los últimos fragmentos de hábitat existentes en la cuenca. Sobresale en este sentido la cuenca baja de la Ciénaga de Mallorquín, donde se observan numerosos procesos de conversión y elementos biológicos con algún grado de sensibilidad, vulnerabilidad o fragilidad ambiental, así como por su carácter especial y su papel en la conectividad con otros elementos singulares del territorio,

Se definieron 4 unidades de zonificación para el uso restringido:

- a. **Unidad Sur:** Esta es la unidad de mayor superficie y tiene como objetivo garantizar la conectividad entre la cuenca de la ciénaga de Mallorquín y la cuenca del río Magdalena. La conectividad en la cuenca de la ciénaga, sucede entre la Serranía de Santa Rosa, la cuchilla o espinazo al sur oriente de Galapa que marca la divisoria entre las cuencas de los arroyos Grande y León.



- b. **Unidad Arroyo León:** comprende el bosque ripario al final del arroyo Grande, antes de su confluencia con el arroyo León.
 - c. **Unidad Norte:** establece la conectividad entre las partes altas de la loma Santa Rosa y los bosques bajos de las dunas y los manglares de Mallorquín. (*Zona aplicable al área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte*).
 - d. **Unidad Centro:** comprende el terreno plano e inundable alrededor de la ciénaga Hato Viejo y su prolongación al norte y al otro lado de la carretera de Sabanilla, donde se ha inhabilitado la comunicación que tiene este bajo con la ciénaga de Manatíes.
3. **Zona de Rehabilitación Productiva (ZRHP):** Áreas o espacios con potencial para la producción y que actualmente se encuentran deteriorados o inhabilitados. Se prevén actividades de manejo encaminadas a la adecuación y optimización de los suelos y los recursos naturales presentes, tendientes al mejoramiento de las condiciones productivas y la calidad de vida en el marco del desarrollo sostenible. Los usos de esta categoría estarán en concordancia con la categoría de producción. Esta categoría es compatible con la expansión urbana y constituye la matriz del área de estudio. Al ser la zona dominante, se presenta en todos los tipos de paisaje interpretados para la cuenca, desde el espejo de agua de la Ciénaga de Mallorquín, hasta las lomas y colinas disectadas de Galapa, Baranoa, Tubará y zonas de dunas en Puerto Colombia y Barranquilla.
4. **Zona de Infraestructura de Soporte para el Desarrollo (ZISD):** Áreas o espacios que contengan infraestructuras, obras, y actividades producto de la intervención humana con énfasis en sus valores intrínsecos e histórico-culturales. Esta categoría admite el diseño, construcción, operación y mantenimiento de las mismas para lograr el debido soporte al desarrollo humano. Serán incluidas en esta categoría las obras de infraestructuras públicas o privadas que presten un servicio público o que tengan un carácter histórico-cultural y los asentamientos urbanos.

Quedan aquí incorporadas las coberturas urbanas de Barranquilla, Puerto Colombia, Galapa, Baranoa y la red vial de todos los municipios incluidos dentro de la cuenca. Igualmente se consideran los sistemas relacionados con la actividad urbana, industrial, portuaria y turística.

El mapa de zonificación para el ordenamiento define las diferentes áreas o espacios establecidos por el modelo de zonificación empleado, y su delimitación permitirá a la autoridad ambiental señalar los criterios y las políticas para hacer los ajustes correspondientes a los documentos de ordenamiento territorial municipal. De otra parte, estos criterios deberán servir de fundamento para la expedición de licencias o la aprobación de los planes de manejo, permisos y avales de proyectos específicos que hagan los peticionarios a la autoridad ambiental y según las evaluaciones particulares que estas últimas realicen sobre el terreno en el momento de la evaluación correspondiente. Los usos principales, compatibles y restringidos para esta clasificación se describen la tabla 5.

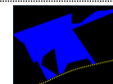


TABLA 5 - COMPATIBILIDAD DE LOS USOS DE SUELO CON LA ZONIFICACIÓN DEL POMCA QUE INFLUYEN EN EL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL

CLASIFICACIÓN DE LOS USOS DE SUELO	TIPO DE SUELOS
Zona de Producción (ZP):	
Usos principales	Industria Minero Agropecuario Comercio Institucional
Usos compatibles	Residencial Compatible Portuario Protección forestal
Usos restringidos	
Zona de Uso Múltiple Restringido (ZUMR):	
Usos principales	Protección forestal
Usos compatibles	Agropecuario Turístico Institucional
Usos restringidos	Residencial Minero
Uso prohibido	Industria Comercio Portuario
Zona de Rehabilitación Productiva (ZRHP):	
Usos principales	Agropecuario
Usos compatibles	Residencial Industrial Minero Turístico Comercial Institucional Protección forestal
Usos restringidos	Portuario
Zona de Infraestructura de Soporte para el Desarrollo (ZISD):	
Usos principales	Residencial Industrial Comercio Institucional Portuario
Usos compatibles	Minero Turístico Protección forestal
Usos restringidos	Agropecuario

Fuente: Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín (POMCA), año 2006.

Con el fin de determinar el manejo y control de los usos del suelo en el proceso de asignación a las diversas zonas y ejes viales de actividades económicas, los usos se clasifican en principales, compatibles, restringidos y prohibidos.

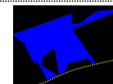


TABLA 6 - DEFINICIÓN DEL TIPOS DE USOS

TIPO DE USOS	DEFINICIÓN
Usos principales	Son las actividades señaladas como predominantes para una zona y que responden a la vocación o carácter de la misma
Usos compatibles	Es aquel uso que no perturba ni obstaculiza la actividad o función del uso principal y no ocasiona peligro de salud, seguridad y tranquilidad pública, son usos no requeridos por los usos principales.
Usos restringidos	Es aquel uso cuyo funcionamiento en una zona está supeditado a la acción a la cual se somete ésta, y requiere para su funcionamiento el concepto favorable de la Secretaría de Planeación Distrital.
Usos prohibidos	Son los que no están de acuerdo con la vocación predominante de la zona y generan efectos negativos no mitigables sobre los usos principales y complementarios.

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla, año 2007.

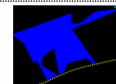
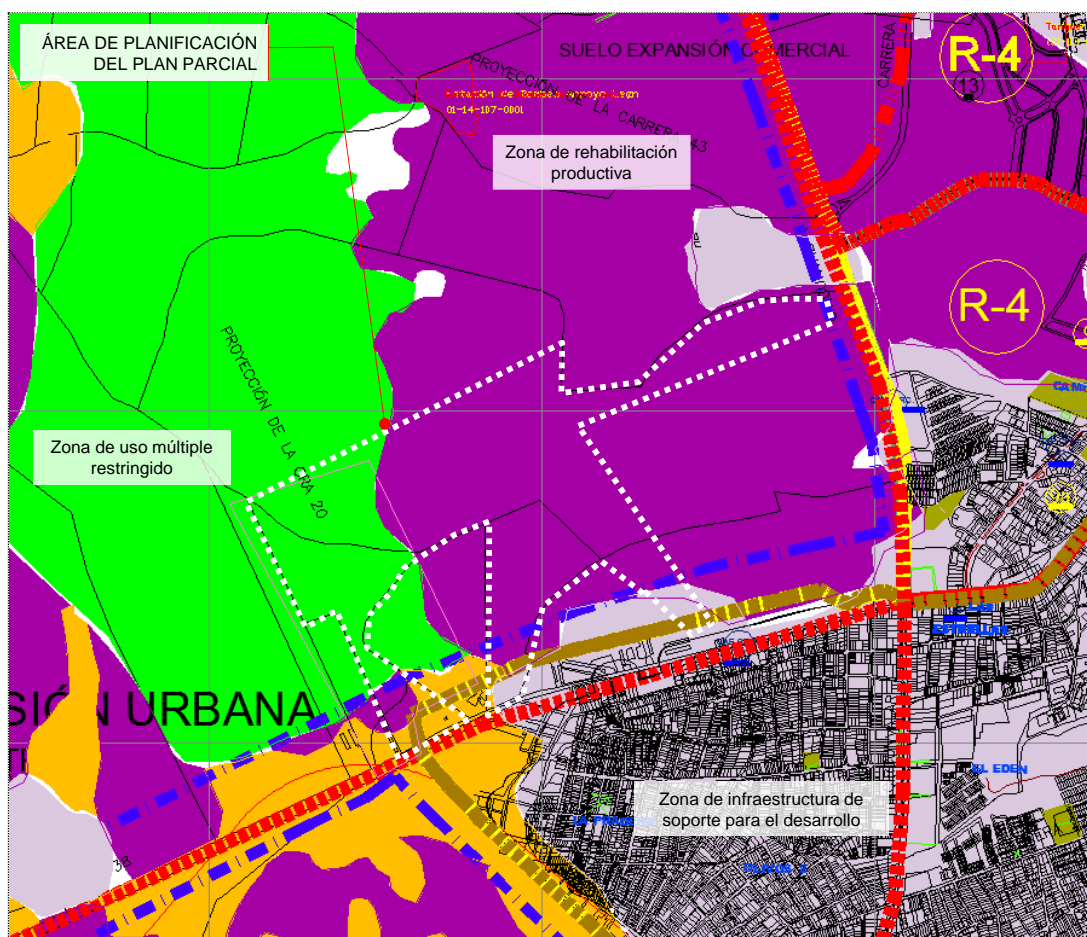


ILUSTRACIÓN 18 – INCIDENCIA SOBRE EL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DE LA ZONIFICACIÓN PARA EL ORDENAMIENTO AMBIENTAL DE LA CUENCA HIDROGRÁFICA DE LA CIÉNAGA DE MALLORQUÍN

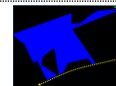


Fuente: Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín (POMCA), 2006.

3.2. COMPONENTE URBANÍSTICO

3.2.1. EL PLAN PARCIAL EN EL DESARROLLO DE LA PLANEACIÓN URBANA DEL ÁREA DIRECTA DEL SECTOR

La promoción del uso residencial, comercial e industrial de la ciudad debe involucrar el incremento de la capacidad comercial y los servicios complementarios requeridos por la Región Caribe, ya que en la ciudad de Barranquilla y en el municipio de Soledad, en donde se ubican más del 95% de los establecimientos industriales y comerciales, sigue creciendo la densidad de establecimientos industriales y comerciales en las zonas norte y centro de la ciudad. Las zonas con mayor aumento en ventas, empleo y activos se encuentran en Las Flores, Zona Franca-Sociedad Portuaria y sus respectivas áreas de influencia. En general, se trata de ampliaciones o instalaciones de empresas grandes.



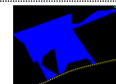
Por otro lado, el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla además de definir usos del suelo residencial y comercial, también establece el redesarrollo urbano en el borde inmediato al perímetro urbano del sector occidental de la ciudad, tanto en el costado noroccidental (carrera 46, vía al mar) como en el costado suroccidental (Carrera 38, vía a Juan Mina). Esta estrategia borde-ciudad puede ser una oportunidad para aplicar los instrumentos de gestión del suelo establecidos en la Ley 388 de 1997 (Ley de Desarrollo Territorial), según la cual la población residente y los empresarios ubicados en la zona podrían participar en el desarrollo de proyectos urbanísticos e inmobiliarios de manera consecuente con los usos del suelo establecidos en el POT. En la medida que se incorporen proyectos y propuestas para los municipios que integran el Área Metropolitana de Barranquilla, será más fácil encontrar puntos de concertación institucional para superar los problemas de división político-administrativa, y así permitir una inversión concertada entre la Nación, la Gobernación del Atlántico, el Distrito de Barranquilla y los municipios vecinos.

El área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte, localizada en la Pieza de Expansión Urbana No. 4, es uno de los principales referentes para la vocación residencial, comercial e industrial que se percibe en Barranquilla, constituyéndose esta pieza para el sector privado como un lugar de alta valoración para la inversión. La Pieza Expansión No. 4 tiene en este sector, suelos vacíos naturales para la relocalización industrial y comercial, desde el punto de vista metropolitano y regional. Unido a este alto valor territorial, esta zona se consolidará como epicentro de usos múltiples, de gran afluencia de ciudadanos por la presencia de uso industrial, comercial, servicios y bienes. Esta vocación se ha mantenido en los últimos años, y se mantendrá este lugar hoy por hoy, como un referente de gran afluencia de ciudadanos de Barranquilla.

3.2.2. LAS FORMAS DE CRECIMIENTO URBANO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA E INMEDIATA

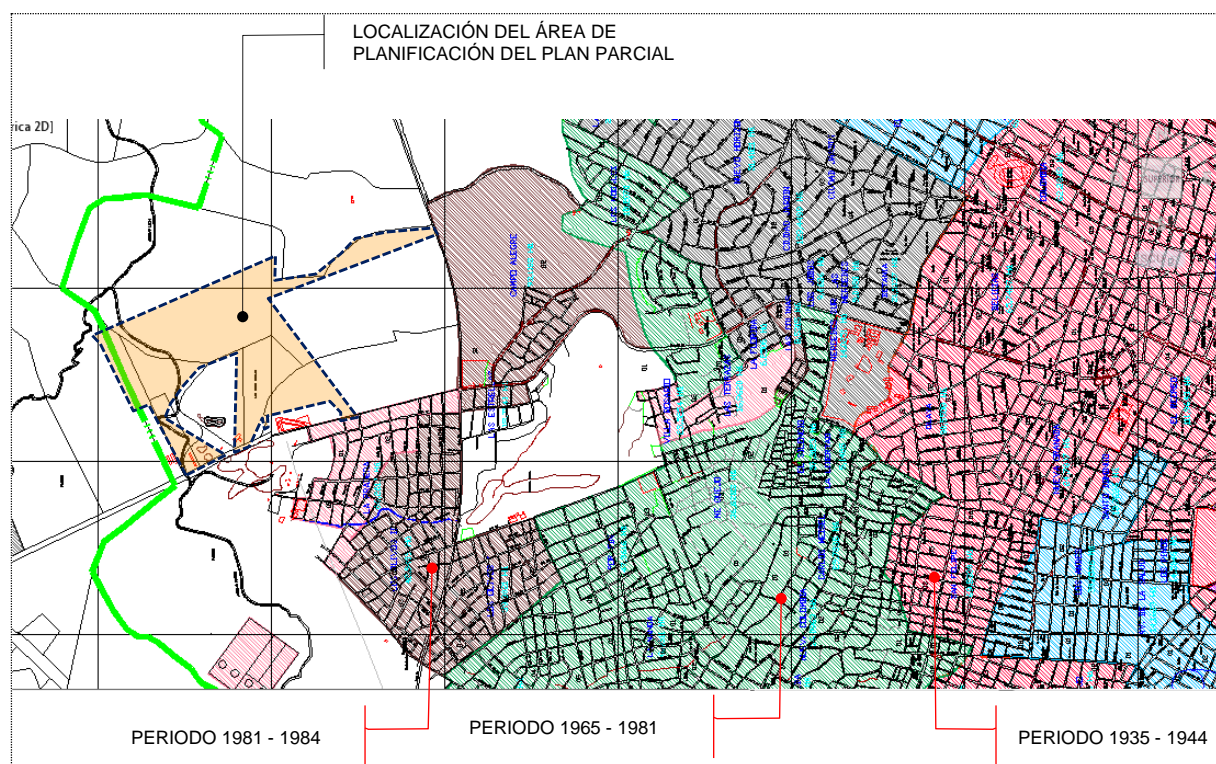
El área de influencia directa del área del Plan Parcial Portal del Norte hacia el sector oriente, señalan una tendencia de crecimiento inicial radiocéntrico que se modifica ligeramente desde la década de los años cuarenta en el siglo XX, dando lugar a un conjunto urbano resultado de la superposición de "manchas" o "áreas" sucesivas, sin ningún concepto básico de planificación o pretensiones de organización espacial con mayores criterios de armonía ciudad - naturaleza. La poca disposición de áreas verdes, parques, vías con senderos arborizados, escasa ornamentación urbana, ausencia de plazas significativas, encuentran en estas circunstancias las principales causas. En igual forma, el patrón de desarrollo vial acentúa las disfuncionalidades urbanas.

La Pieza de Expansión No. 4 se perfila como un sector a la espera. Espera que desde el POT del Distrito de Barranquilla pretenda redireccionar la vocación urbana de esta zona, cualificar y potenciar sus ventajas estratégicas de ubicación y otorgarle una nueva condición metropolitana que el desarrollo de la Barranquilla actual le haya ido imprimiendo a esta porción de ciudad, con la aparición de importantes inmuebles privados con uso industrial y comercial.



Las acciones emprendidas sobre la avenida Circunvalar, doble calzada, y consolidación de la prolongación de la carrera 38 o vía a Juan Mina, como eje vial metropolitano, hacen de esta zona un sector privilegiado para el recambio urbanístico, que traigan el esplendor de la zona como subcentro residencial, comercial e industrial para el Distrito de Barranquilla, un traspasar de su estructura desarticulada del resto de la Localidad Norte Centro Histórico y de la ciudad, a través de la costura sobre los ejes de ciudad que constituyen este polígono: avenida Circunvalar y vía la prolongación de la carrera 38.

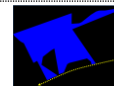
ILUSTRACIÓN 19 - CRECIMIENTO URBANO DEL ENTORNO INMEDIATO DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL



3.2.3. CARACTERÍSTICAS URBANAS DEL ENTORNO DEL PLAN PARCIAL Y DE SU ÁREA DE PLANIFICACIÓN

El polígono que conforma el área de planificación del plan parcial se encuentra ubicado en la zona sur occidental de la ciudad de Barranquilla, sobre Suelo de Expansión Urbana- Pieza Expansión No. 4.

Esta localización del plan parcial en zonas periféricas del suelo urbano de la ciudad, donde la morfología obedece a una condición de expansión con una infraestructura de accesibilidad óptima y una configuración predial que en algunas zonas no se ha integrado eficazmente a la morfología de la ciudad. Este plan parcial configura su área de planificación, a partir del eje de circulación vial sobre la avenida Circunvalar y sobre la prolongación de la carrera 38 (vía a Juan Mina), buscando la integración con el resto de la ciudad.



El área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte hace parte del sector de la Localidad Norte Centro Histórico, sector con el cual mantiene relaciones de movilidad. Podríamos afirmar que son un mismo sistema urbano.

Así, son grandes referentes urbanos para esta área de planificación, el puente en la intersección de la avenida Circunvalar y la prolongación de la carrera 38 (vía a Juan Mina). Igualmente está emplazado en relación con dos grandes sistemas de movilidad interregional, metropolitana y de ciudad, como la avenida Circunvalar y la prolongación de la carrera 38, que une al Distrito de Barranquilla con el Municipio de Puerto Colombia.

El área de planificación se encuentra en un sector que cuenta con aceptables condiciones urbanísticas, al estar integrado de una manera clara a la trama urbana de la ciudad, desde el punto de vista de movilidad e interconexión vial. El área de influencia inmediata no posee un sistema interno de vías jerarquizadas, sin embargo en el Plano No. 12 - Sistema Vial a Nivel Zonal, que hace parte integral del Plan de Ordenamiento Territorial - POT del Distrito de Barranquilla, estructura vías metropolitanas en el Suelo de Expansión Urbana-Pieza Expansión No. 4.

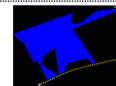
En conclusión se puede pensar que es un sector bien servido desde el punto de vista de la movilidad, reconocido por los usos que se han propuesto y que se han constituido.

3.2.4. ESTRUCTURA Y MORFOLOGÍA URBANA DEL ENTORNO INMEDIATO DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

Es importante tomar como un insumo para el estudio de la morfología urbana y su evolución, conocer su transformación en el tiempo mediante el análisis de las características morfológicas de los diferentes barrios urbanos del entorno inmediato del área de planificación, para conocimiento de los elementos de juicio que prevean con mayor claridad las proyecciones del desarrollo futuro.

En la lectura de la morfología urbana, se parten de algunos elementos que son básicamente técnicos de acuerdo con la conformación del terreno, el plan vial, formas de loteo y de ocupación del espacio, los índices de construcción y ocupación, y en general la forma urbana en que la población se asienta en el territorio distrital. De igual manera se tiene en cuenta la evolución a través de los años, pues es a partir del conocimiento, comparación y evaluación sobre los cuales se establece las tendencias urbanas.

Dentro del entorno inmediato del área de planificación se observa una alta tendencia a la urbanización planificada en el suelo urbano, que cuenta con una estructura urbana clara, provocando una integración morfológica en dos sectores: el sector del lado nor-oriental de la avenida Circunvalar (barrios Campo Alegre, los Nogales, la Cumbre y Miramar), sector de una trama urbana en forma irregular, y el sector sur de la prolongación de la carrera 38 (La Pradera, los Olivos, las Estrellas, el Rubí y el Eden), sector que presenta un proceso de crecimiento en forma desordenada a consecuencia de las pendientes topográficas de la zona.



El desarrollo del suelo urbano hacia el sector occidente (sobre los lados de la vía a Juan Mina) ha tenido poco desarrollo inmobiliario que empiecen a ocupar los suelos vacíos urbanizables localizadas en el sector. En el suelo urbano del entorno inmediato del área de planificación se observa una falta de espacios públicos apropiados para este sector, además los existentes son mínimos.

Gran parte de la zona urbana hacia el norte y occidente sigue siendo oferente de suelos para urbanizar a través de suelo de expansión urbana, siendo esta disponibilidad de tierras la mayor oportunidad para la generación de espacio de actividades comerciales y de nuevos desarrollos habitacionales. El sector se caracteriza por la tipología desarrollada por la urbanización, siendo las tipologías predominantes la vivienda unifamiliar, bifamiliar y trifamiliar.

3.2.5. USOS DEL SUELO ACTUAL DEL ÁREA DE INFLUENCIA

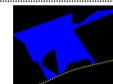
Sobre el tema de usos del suelo, se tiene presente que la misma condición de borde ciudad, que presenta la localización del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte, tiende a generar una separación estricta de usos y actividades, producto de la tipología de ocupación en enclaves tanto para la vivienda como el comercio. Es así como en el entorno cercano al área de planificación, se localiza una amplia oferta de servicios complementarios a la vivienda, pero que no cuenta con vínculos satisfactorios desde la estructura del espacio público.

- **Uso residencial:** En los recorridos realizados por el sector, se pudo apreciar que el uso residencial es el elemento predominante de construcción, por lo que son pocos los espacios destinados al disfrute y uso colectivo.

La vivienda está bastante consolidada a excepción de algunos sectores de desarrollo inadecuado como el barrio Campo Alegre, que debe reubicarse dada su localización sobre superficies inestables. En el sector de influencia todos los barrios pertenecen a desarrollos urbanísticos planificados como la urbanización Miramar y Villa Santos.

Los barrios que hacen parte del área de planificación y los que están en la influencia próxima, se caracterizan por tener un uso predominantemente residencial pasando por la vivienda tradicional de estratos 3 bien conservada, donde se destacan las viviendas unifamiliares presente en los barrios “La Pradera” y los “Olivos”, entre otros.

- **Uso comercial:** El segundo uso de importancia en el sector es el comercial aunque aparece mezclado con otros como el residencial y de servicio. El comercio que predomina son bodegas y pocos locales comerciales. El comercio básico generalmente se ubica en los primeros pisos.



En las vías de alto tráfico vehicular como la avenida Circunvalar se observan actividades comerciales, industriales y de servicios que superan la escala barrial como: bodegas, estaciones de gasolina, parqueaderos, entre otros.

- **Suelos vacíos:** Los suelos vacíos del suelo de expansión urbana de la Localidad Norte Centro Histórico no obedecen a patrones homogéneos de desarrollo. El uso actual de este suelo corresponde a rastrojo alto y bajo con áreas de pastoreo aisladas y en menor proporción cultivos.

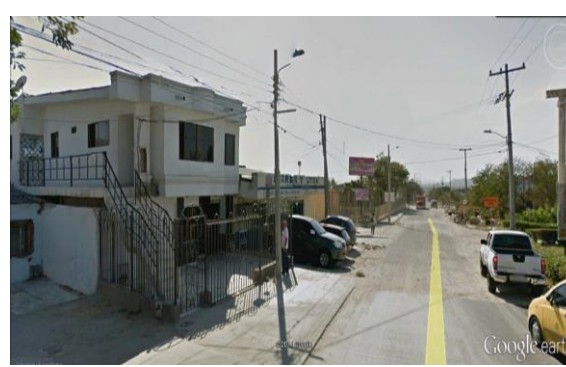
ILUSTRACIÓN 20 - USO ACTUAL DEL SUELO EN EL SECTOR DE INFLUENCIA DEL PLAN PARCIAL



1.

Panorámica No. 1

Uso comercial incipiente sobre el costado sur de la vía a Juan Mina



2.

Panorámica No. 2

Uso residencial sobre el costado sur de la vía Juan Mina



3.

Panorámica No. 3

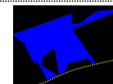
Suelos vacíos sobre el costado norte de la vía a Juan Mina



4.

Panorámica No. 4

Perfil urbanísticos de la vía a Juan Mina



5.

Panorámica No. 5

Perfil urbanístico de la avenida Circunvalar
(sentido sur-norte)



6.

Panorámica No. 6

Perfil urbanístico de la avenida Circunvalar
(sentido sur-norte)

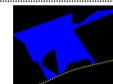
3.2.6. TENDENCIAS Y VOCACIÓN URBANA DEL ENTORNO DEL PLAN PARCIAL

El sector del Suelo de Expansión Urbana - Pieza Expansión No. 4, fragmento donde se ubica el Plan Parcial, se encuentra actualmente en un proceso de consolidación, en el cual, el uso comercial prima sobre los usos residenciales. La condición paisajística privilegiada del sector, así como su posición estratégica en relación con los ejes de movilidad de tipo Vía Tipo 1 - Arteria, hacen de esta porción del territorio, un área con potencial para albergar el uso residencial, comercial e industrial. El área de planificación del Plan Parcial es un sector que actualmente presenta una unidad de usos naturales vacíos que lo convierten en una zona con alto potencial de transformación y recambio predial, arquitectónico y de uso.

El área de influencia del área de planificación del plan parcial está caracterizada por el uso residencial y comercial, como sus usos predominantes, correspondiente a bodegas y viviendas unifamiliares y bifamiliares; no obstante, la ausencia de centros comerciales asociados al uso residencial o educativo, es también un rasgo determinante de esta zona y una premisa fundamental para la propuesta urbanística del plan parcial.

Lo anterior corrobora la fuerte vocación comercial que ha comenzado a convertirse en la gran ventaja diferencial de este sector en la ciudad, que lo referencia como un gran centro urbano de intercambio comercial.

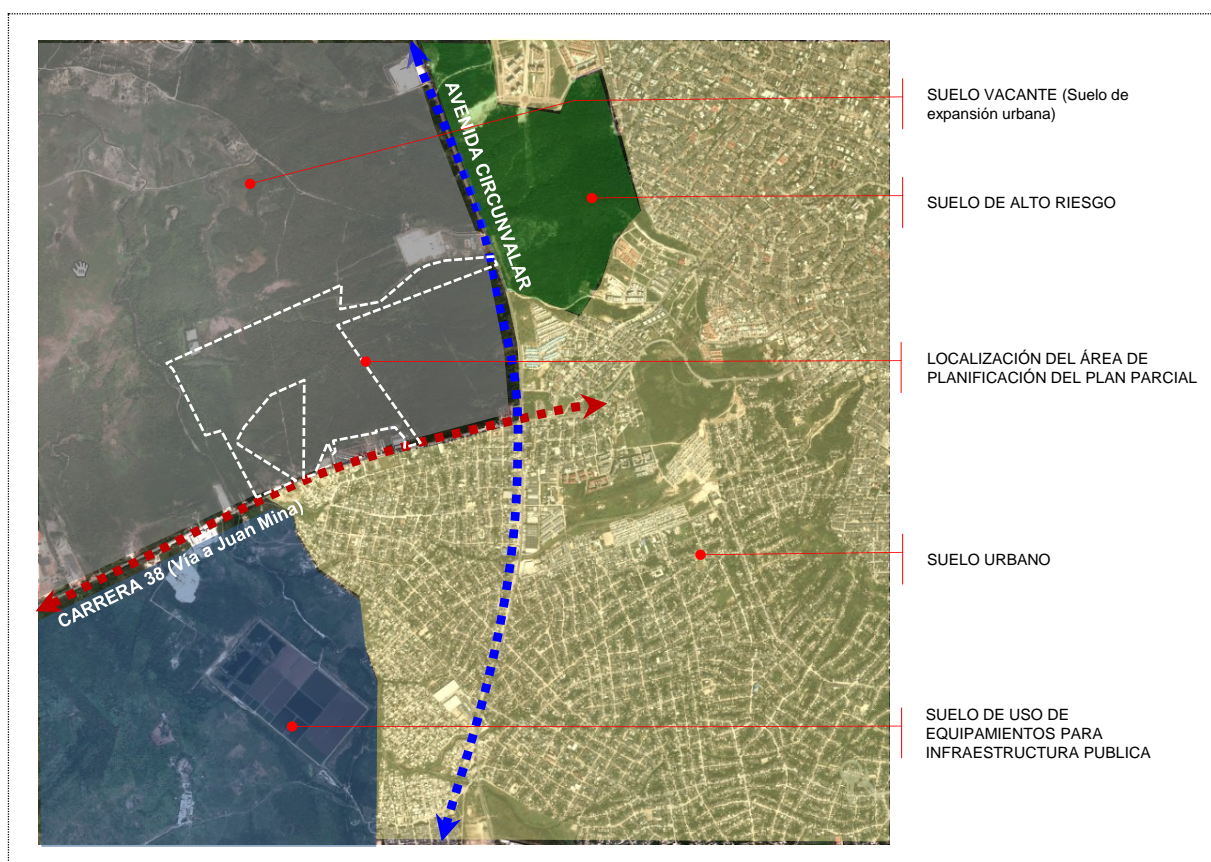
En los predios que hacen parte del presente Plan Parcial el uso residencial y comercial es privilegiado y su potenciación, maximización y eficiencia espacial, y predial es objeto de este plan parcial. Este uso, en relación con los demás que conviven en el sector, delinean un carácter urbano particular para la Localidad Norte Centro Histórico, convirtiendo este suelo estratégico, en una plataforma urbana rentable y de alta competitividad, que presenta una unidad deseable de usos comerciales privados, que muy pronto potenciará la inyección de nuevos usos.

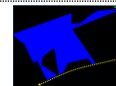


El instrumento de plan parcial nos permite establecer unas formas de ocupación y urbanización que posibiliten realizar la transición entre el suelo de expansión urbana del distrito con el área urbana consolidada. Propone una forma urbana que se adapte a las condiciones del sistema estructurante establecido en el POT, con una ocupación más puntual, articulada a una infraestructura que genere una buena accesibilidad, que se integre al sector y a la ciudad y que garantice la preservación de los valores naturales que son además el principal atractivo de estas áreas.

Por consiguiente, el área de planificación conformada actualmente por predios a desarrollar con usos comerciales, presenta una clara vocación a la consolidación del uso residencial y comercial, considerando la necesaria mezcla de usos comerciales de acuerdo a la influencia de ejes vehiculares como el corredor de la vía la Circunvalar y la prolongación de la carrera 38 (vía a Juan Mina).

ILUSTRACIÓN 21 - COMPOSICIÓN DE USOS DE SUELO EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA E INMEDIATA DEL PLAN PARCIAL





3.2.7. SISTEMAS ESTRUCTURANTES NATURALES Y ARTIFICIALES EXISTENTES EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PLAN PARCIAL

Los sistemas estructurantes del sector de influencia directa e inmediata y del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte son los conjuntos de elementos físicos contruidos por el hombre o atributos del territorio que de manera estructural lo componen y sobre los cuales se soportan las actividades propias de lo urbano. Son sistemas estructurantes, el de espacio público, el de vías y transporte, infraestructuras de servicios públicos y equipamientos, y los elementos naturales.

Los sistemas estructurantes del territorio del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte están integrados por los factores físicos más determinantes en el ordenamiento, es decir aquellos que lo direccionan, condicionan o soportan, sean estos del medio natural o construido. Los sistemas estructurantes son aquellos que concretan el modelo de ocupación del territorio del plan parcial, articulando las relaciones entre las zonas urbanas y rurales, así como distintas áreas.

Por lo general los componentes del sistema estructurantes son de propiedad o interés público, tales como espacios libres, zonas verdes y recreativas, vías, áreas de significancia ambiental y otros componentes del suelo de protección distrital, al igual que todas las infraestructuras que influyen de manera sustancial en el funcionamiento del territorio urbano.

3.2.7.1. Elementos constitutivos del sistema estructurante

Los Elementos Constitutivos del Sistema Estructurante se clasifican en Constitutivos de Origen Natural y Constitutivos de Origen Artificial o Contruidos.

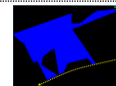
3.2.7.1. Constitutivos de origen natural

Comprende algunos de los principales elementos naturales que han determinado y contribuido a organizar el desarrollo del área de influencia directa e indirecta del plan parcial, pertenecientes al sistema hidrográfico, al igual que algunos espacios públicos (afectación vial).

3.2.7.1.1. Áreas y fajas de protección del sistema hidrográfico

Los componentes del sistema hidrográfico presentan altos potenciales para su aprovechamiento como espacio público. Los elementos hidrográficos que forman parte del sistema estructurante del área de influencia indirecta del plan parcial están asociados a la microcuenca del arroyo León y sus afluentes menores.

El componente hídrico en este plan parcial según visitas realizadas a los predios, y los estudios encontrados de la zona se identifican dos (2) corrientes de arroyos o escorrentías secundarias: una de 300 metros, que



se encuentren atravesando el área de planificación en el sector nor-oriental del polígono, y la segunda, en el sector sur-occidental del área de planificación, cruzando el área por 600 metros. Estas dos de arroyos, son corrientes intermitentes que permanecen secos durante parte del año y con caudal durante la época de lluvias., La única corriente superficial principal de agua cercana a la zona del plan parcial es el arroyo León, la cual se encuentra a aproximadamente 150 metros en dirección sur-norte del área de planificación del plan. Este cuerpo de agua no hace parte del área de estudio definida anteriormente.

En el área de planificación del Plan Parcial se localizan dos corrientes superficiales de agua: una de 300 metros de longitud, que se encuentren atravesando el área de planificación en el sector nor-oriental del polígono, y la segunda, en el sector sur-occidental del área de planificación, cruzando el área por 600 metros. La única corriente superficial principal de agua cercana a la zona del plan parcial es el arroyo León, la cual se encuentra a aproximadamente 150 metros en dirección sur-norte del área de planificación del plan. Este cuerpo de agua no hace parte del área de estudio definida anteriormente. La mayor parte de los arroyos son corrientes intermitentes que permanecen secos durante parte del año y con caudal durante la época de lluvias.

3.2.7.2. Constitutivos de origen artificial o construido

Los componentes construidos del sistema estructurante de la estructura urbana pueden cobijar tanto elementos existentes como proyectados. Esta agrupación comprende:

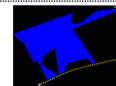
3.2.7.2.1. Elementos componentes del sistema de comunicación vial inter-regional y metropolitano

Son aquellas vías inter-regionales y metropolitanas que forman parte de los corredores viales y ejes de desarrollo metropolitano y distrital, dirigidos a comunicar de manera terrestre al área de influencia directa e indirecta del Plan Parcial con el resto del Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana.

Está constituido por las vías que definen los sistemas de comunicación entre las áreas urbanas y las áreas de expansión urbana y de este con el sistema inter-regional y metropolitano. Como determinante principal se tomaron las vías estructurantes con el sector de influencia de los sistemas inter-regionales, la avenida Circunvalar y la prolongación de la carrera 38 (vía a Juan Mina).

De esta manera, el sistema de movilidad vehicular descrito, permite afirmar que aparte de la avenida la Circunvalar y de la prolongación de la carrera 38 (vía a Juan Mina), no se requiere de la construcción de ninguna vía (aparte de las internas) para acceder a las diferentes porciones del área de planificación del plan parcial.

El contenido en el sistema estructurante para el área de influencia directa e indirecta del área de planificación del Plan Parcial se puede resumir en el plano No. 2, Plano de localización de los sistemas generales o



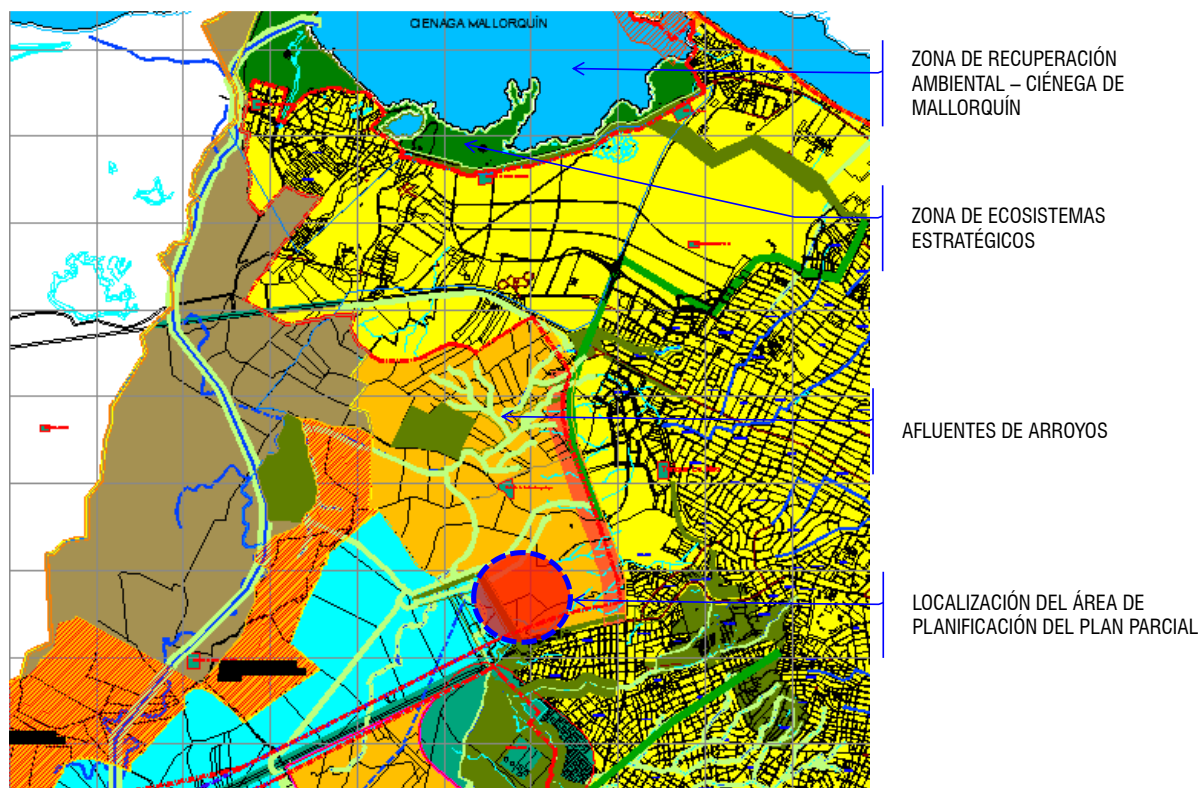
estructurantes proyectados y existentes, como determinantes de la planificación urbana, que sirven como base para establecer el sistema de espacio público y privado.

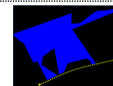
3.2.7.1.2. Planes Parciales localizados en el área contigua al área de planificación del Plan Parcial

Otros elementos constitutivos de origen artificial o construido son los planes parciales que se están desarrollando en la zona de influencia directa e inmediata al área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte”. Los planes parciales que se desarrollan en el área de influencia indirecta del presente Plan Parcial es el siguiente:

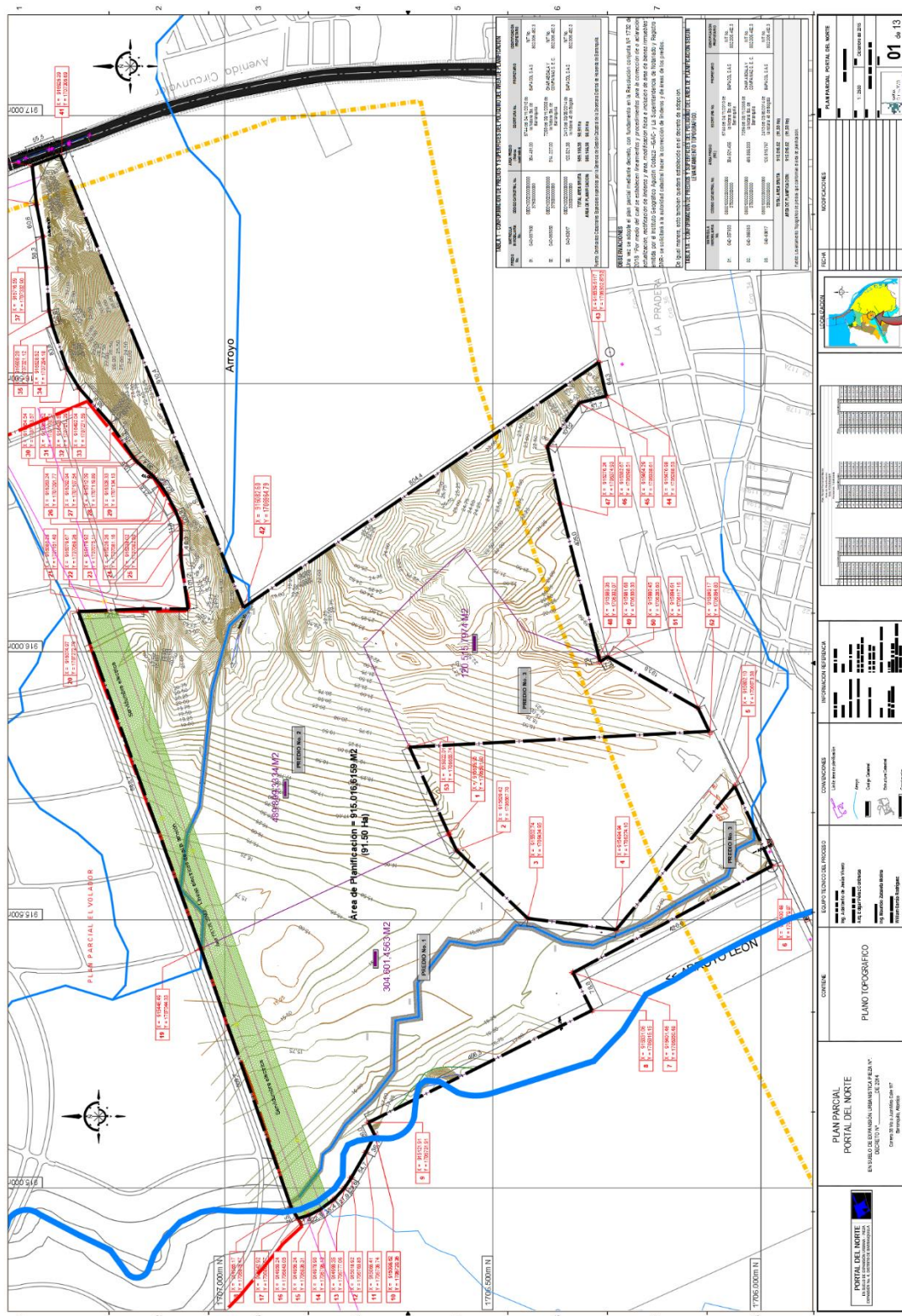
1. Plan Parcial “El Volador”.
2. Plan Parcial Centro Empresarial y Logístico “Océano Azul”.
3. Plan Parcial Puerta de Oro.
4. Plan Parcial Gres del Caribe.
5. Plan Parcial Villas de San Pablo.
6. Plan Parcial Caribe Verde.

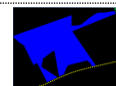
ILUSTRACIÓN 22 - COMPONENTES NATURALES DE LOS SISTEMAS ESTRUCTURANTES EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PLAN PARCIAL



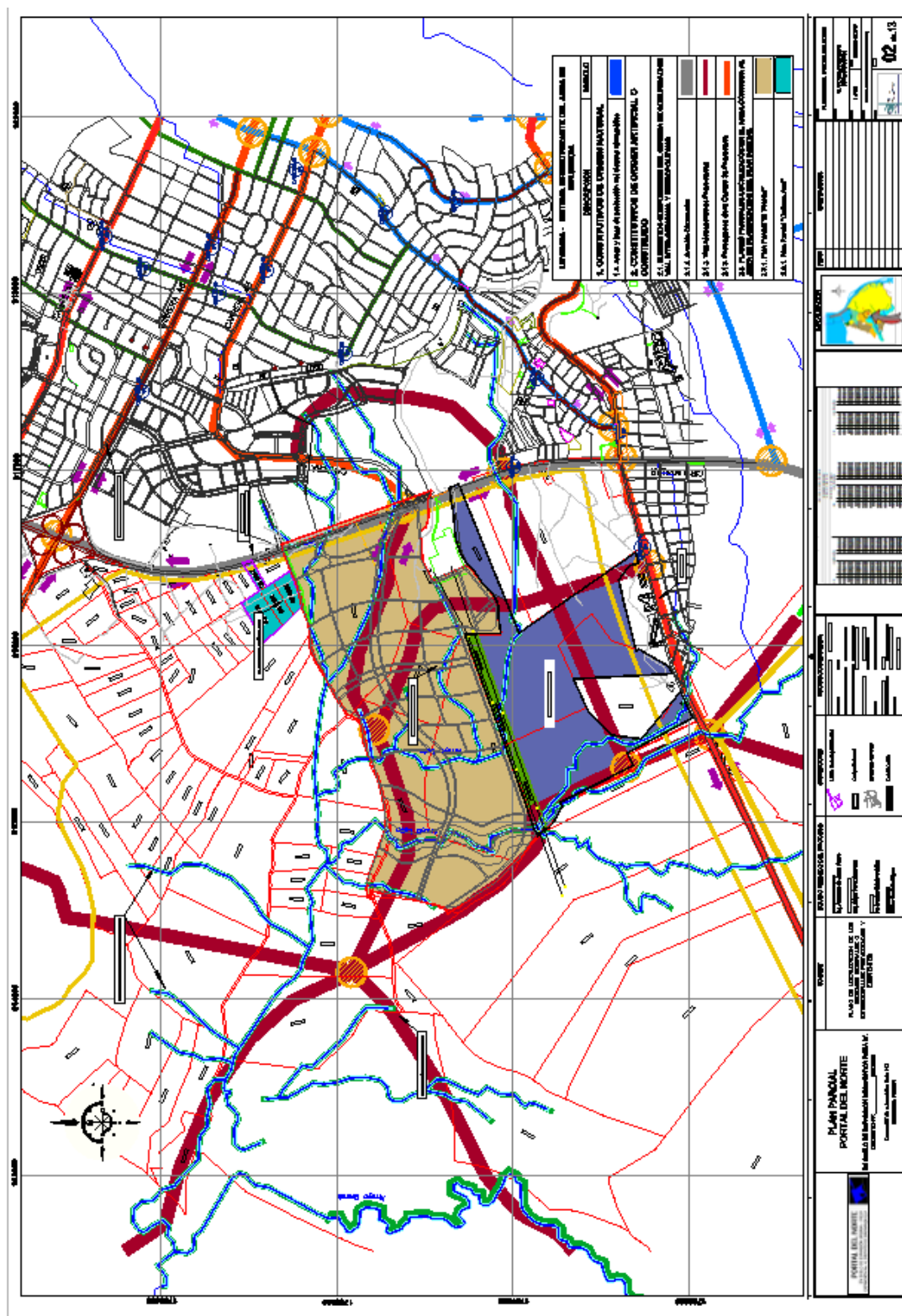


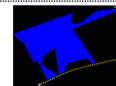
PLANO 1 - PLANO TOPOGRÁFICO DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN





PLANO 2 - PLANO DE LOCALIZACIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES O ESTRUCTURANTES PROYECTADOS Y EXISTENTE





3.2.7.2. Componentes artificiales

- **Sistemas de movilidad vehicular:** Está constituido por las vías que definen los sistemas de comunicación entre las áreas urbanas y las áreas de expansión urbana y de este con el sistema regional y nacional. Como determinante principal se tomaron las vías estructurantes con el sector de influencia de los sistemas interregionales. La avenida Circunvalar se convierte en el eje de movilidad más importante que beneficia directamente al área de planificación del plan parcial, este eje tiene un sentido norte-sur y sur-norte, con un alta intensidad en el tránsito vehicular. Esta vía bordea el área de planificación. Otra vía como elemento artificial estructurante es la prolongación de la carrera 38 o vía a Juan Mina. El sistema estructurante para el área de planificación se puede resumir en el plano No. 11, como determinantes del planteamiento urbano, que sirven como base para establecer el sistema de espacio público y privado.

3.3. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

3.3.1. SISTEMA VIAL Y DE MOVILIDAD DEL ÁREA DE INFLUENCIA Y DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

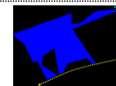
El sistema vial y de movilidad en el área de planificación y en el sector de influencia tiene componentes del sistema estructurante definido para la ciudad en el Plan de Ordenamiento Territorial, interregionales, vías arterias y vías metropolitanas.

La movilidad en el área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte, se encuentra soportada en dos sistemas complementarios: sistema vial y el sistema de transporte que permiten la movilización de personas, bienes y servicios. A continuación, se presenta una descripción de la infraestructura vial y de transporte que presenta actualmente la zona en estudio de acuerdo con la jerarquización, los carriles y sentidos de circulación.

3.3.1.1. Vías estructurantes desde el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla

El Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla, aprobado mediante Acuerdo Distrital No. 003 de 2007, definió un sistema vial estructurante para la ciudad, del cual hacen parte los siguientes corredores viales, que de alguna manera tienen que ver con el área de planificación (Ver plano No. 12 - Sistema Vial a Nivel del área de influencia del plan parcial).

La avenida Circunvalar y la prolongación der la carrera 38 (vía a Juan Mina), constituyen las principales arterias viales del sector, efectuando una labor de conectividad urbana en sentido norte-sur y oriente-occidente, que permite una accesibilidad desde toda la ciudad hacia el área de planificación del plan parcial. Por ellas transitan además una gran cantidad de rutas de transporte urbano, lo que hace de esta zona un gran polo de llegada de usuarios en busca de los servicios y ofertas que allí encuentran.



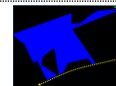
La infraestructura o red vial principal de la ciudad de Barranquilla, es la conformada por la malla vial principal o vías de mayor jerarquía, que hacen parte de los sistemas estructurantes del Plan de Ordenamiento Territorial, y actúan como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana en concordancia con las relaciones metropolitanas y regionales establecidas⁹ La clasificación vial establecida en el POT que influye en el área de influencia directa y el área de planificación del Plan Parcial es la siguiente:

- 1.1. **Vías interregionales:** Son las vías denominadas autopistas y carreteras que comunican al Distrito de Barranquilla con otros centros urbanos. Son la continuación de vías arterias, y están especialmente construidas con altas especificaciones técnicas para garantizar la circulación de tráfico pesado e intenso, diseñadas para altas velocidades de operación, regularmente con los sentidos de flujo aislados por un separador central, preferiblemente sin intersecciones a nivel y con el control total de accesos. Corresponde a vías con anchos (incluidas las calzadas, los separadores y los retiros laterales) que oscilan entre los 60 y 100 metros de ancho. Para cumplir con lo anterior, la ciudad debe rediseñar sus vías interregionales.

Según la jerarquía vial establecida en el POT del Distrito de Barranquilla, se describe a continuación el sistema vial interregional próxima al área de planificación del plan parcial:

- 1.1.1. **Avenida Circunvalar** es una vía interregional, porque une las siguientes carreteras del orden nacional: Autopista al Mar, la Cordialidad, carretera Oriental y carretera a Santa Marta. Es una vía principal de carácter metropolitano que recorre en sentido norte-sur la periferia del Distrito de Barranquilla. Presenta una intersección a desnivel con la vía autopista al mar que permite la integración entre el área de planificación y la zona urbanizada de la Localidad Norte Centro Histórico.
- 1.1.2. **Prolongación de la carrera 38 a partir del cruce con la Vía Circunvalar.** Esta vía recorre transversalmente la ciudad de oriente a occidente y viceversa. Este corredor es el enlace principal del sector occidente con el centro del Distrito de Barranquilla, presentando una calzada de dos carriles, y funcionan en dos sentidos.
- 1.1.3. **Proyección de la transversal 21.** Es una vía tipo de enlace metropolitano, que viene de occidente a oriente hasta enlazar con la proyección de la carrera 22.
- 1.2. **Vías arterias o distribuidoras primarias:** Son ejes viales que comunican sectores importantes de la ciudad, con prefación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de las autopistas. Conforman el Plan Vial Urbano Básico, tanto a nivel Distrital como Metropolitano; normalmente, tienen continuidad dentro del Área Metropolitana, y su función principal es atraer el flujo vehicular de larga distancia al área urbana; de modo general, están destinadas a unir el sistema de tránsito entre zonas de

⁹ Artículo 27. 5. Título V. Otros Componentes Estructurales - 5.1. Capítulo I - 5.1.1 Del Sistema Vial. Plan de Ordenamiento Territorial - POT Acuerdo Distrital No. 003 de 2007



uso residencial, industrial y de comercio con el periférico. Se caracterizan por atender grandes volúmenes de tránsito en distancias relativamente grandes, predominando en ellas el vehículo particular y la movilización de pasajeros a través del transporte colectivo. Los diseños geométricos oscilan entre los 30 y 60 metros de ancho. Las vías arterias que de alguna manera tienen que ver con el área de planificación son las siguientes;

- 1.2.1. **Carrera 46 (Avenida Olaya Herrera):** Corredor vial presenta actividades comerciales a lo largo de borde longitudinal. Recorre el área de influencia directa longitudinalmente de occidente a oriente, y viceversa, conformando una de las columnas vertebrales del sistema de movilidad del Área Metropolitana para en el enlace con el municipio de Puerto Colombia. Este corredor es el enlace principal del nuevo desarrollo hacia el occidente de la ciudad con el área metropolitana, pero principalmente con la zona institucional.
- 1.2.2. **Carrera 38 (Avenida de los Estudiantes):** Este es el eje arterial es fundamental para la comunicación con el sur-occidente. Permitirá la integración con las Piezas de Expansión No. 1 y 3 con el centro de la ciudad, toda vez que es un corredor formulado en el POT para el desarrollo de este sector.
- 1.2.3. **Proyección de la carrera 43.** Vía de enlace entre el centro de la ciudad con la avenida Circunvalar.

La intervención del área de planificación del presente Plan Parcial, por circunscribirse a un sector específico de la ciudad, respeta los sentidos viales, las secciones de calzada existentes y los paramentos actuales, privilegiando únicamente la generación de una zona de estacionamiento vehicular interna.

Además de las anteriores vías de tipo interregional y arteria, en el sector de influencia del Plan Parcial Portal del Norte existen otras vías de tipo Semi-arteria, o de distribución secundaria. Estas vías constituyen el conjunto de vías que distribuyen y canalizan el tránsito vehicular hacia o desde el sistema de vías arterias hasta los sectores de actividad urbana, en forma directa o con intervención complementaria de vías colectoras. Generalmente unen vías arterias entre sí, y deben atender volúmenes moderados, incluyendo el transporte público colectivo. Los diseños geométricos se encuentran entre los 22 y 35 metros de ancho. Dentro de este tipo de vías se emplazan las calles 84 y las carreras 20 y 27.

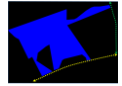
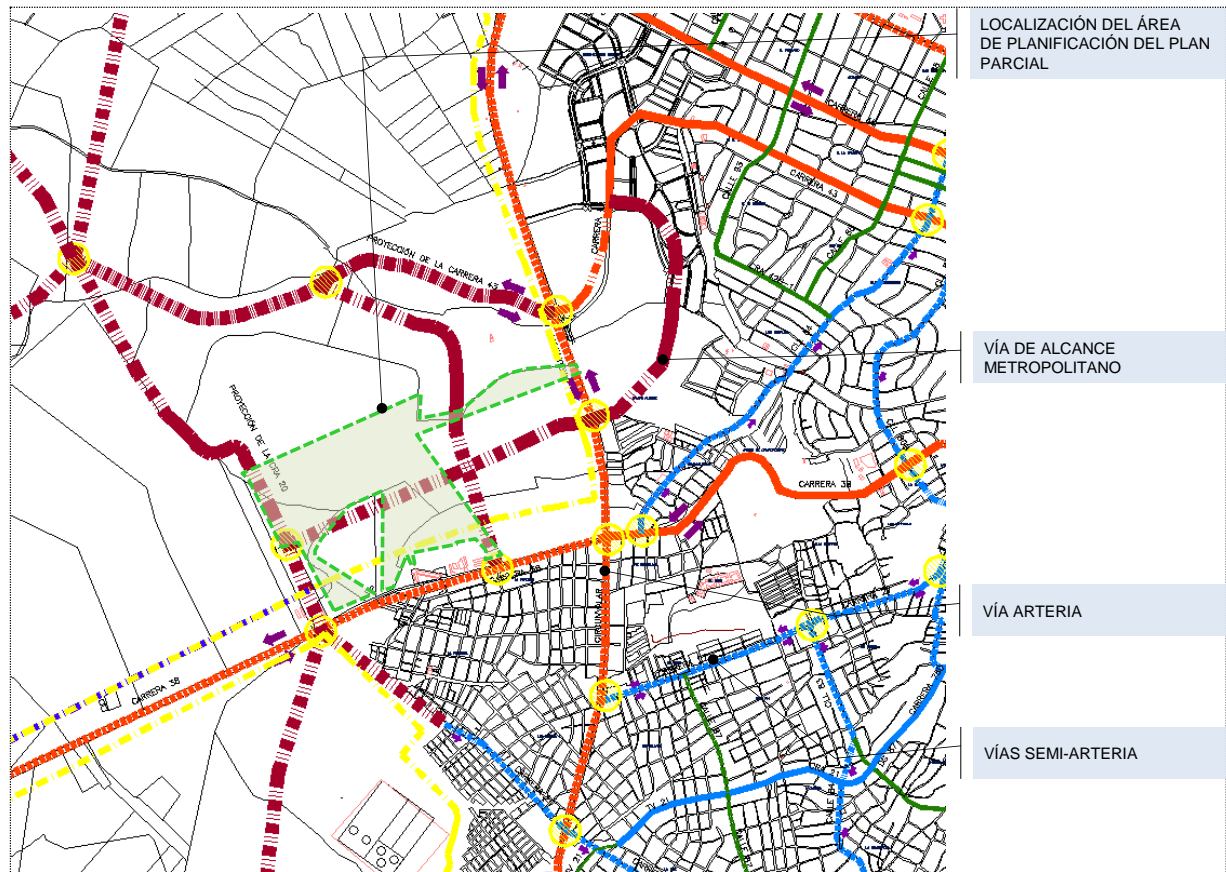


ILUSTRACIÓN 23 - SISTEMA VIAL A NIVEL DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL PLAN PARCIAL

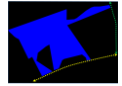


3.3.1.2. Accesibilidad al área de planificación del Plan Parcial

La accesibilidad al área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte se encuentra determinada casi exclusivamente por la vía la prolongación de la carrera 38 o vía a Juan Mina, sin embargo presenta un segundo acceso por la vía Circunvalar. Los predios que conforman el presente Plan Parcial al ser colindante con la vía de la prolongación de la carrera 38 tiene accesibilidad directa y al estar enmarcado por los ejes viales de la avenida la circunvalar, tiene excelente accesibilidad indirecta desde el occidente y desde el oriente, igualmente desde el norte-sur, y viceversa.

En lo que respecta a la capacidad de las vías para el Plan Parcial, la zona cuenta con vías importantes y de una muy buena capacidad, que pueden mantener un flujo constante y alto de vehículos.

Además de los ejes vías interregionales y vías arterias o distribuidoras primarias identificados, el POT del Distrito de Barranquilla identificó la necesidad de integración de las zonas de suelo de expansión urbana a



través de la estructuración y proyección de una serie de ejes viales transversales sobre las vías arterias. Estos ejes son los siguientes}

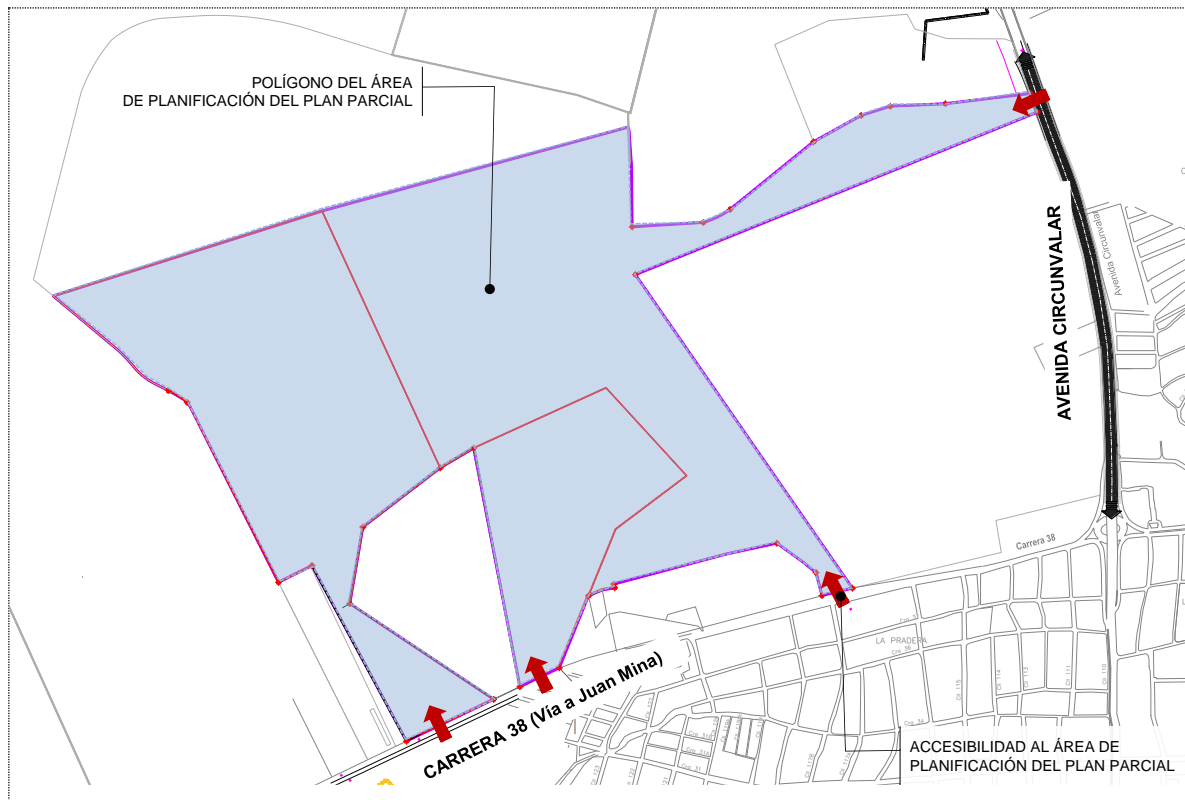
1. Proyección de transversal 21.
2. Proyección de las carreras 9G y 20.

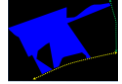
La proyección de estos sistemas viales tiene como propósito que el proceso de integración zonal se consolide en el futuro. Por todas estas razones los problemas de movilidad dentro de la zona del proyecto son casi inexistentes. La construcción del puente en la intersección de la carrera 38 con avenida Circundar fortalece tal integración, por la comunicación que existe con el centro y la periferia de la ciudad.

3.3.1.3. Transporte público

Por la ubicación periférica del área de planificación, es un sector bien servido por el sistema de transporte público, ya que cuenta con rutas de buses de carácter local, metropolitano e intermunicipal, que le permiten al sector tener una oferta de desplazamiento en dirección norte-sur y oriente-occidente oportunamente.

ILUSTRACIÓN 24 - ESQUEMA DE ACCESIBILIDAD Y RELACIONES VIALES AL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL





3.3.2. SISTEMA GENERALES DE SERVICIOS PÚBLICOS EN LA ZONA DE INFLUENCIA Y DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

De acuerdo con los requerimientos del Decreto 2181 de 2006, así como con la Resolución de Determinantes del presente Plan Parcial, las siguientes son las disponibilidades de servicios públicos para el sector.

3.2.2.1. Disponibilidad del servicio de acueducto y alcantarillado

Según viabilidad emitida el 7 de octubre de 2013 por la Empresa Triple A comunica que si existe factibilidad para la prestación del servicio de Acueducto y Alcantarillado.

Precisa la empresa en su misiva que para el servicio de acueducto, el punto de conexión será la tubería de 12” de HD como se muestra en la ilustración 24, ubicada en la acera opuesta al polígono del área de planificación del Plan Parcial (cruzando la carrera 38). Para el servicio de alcantarillado, el urbanizador del Plan Parcial Portal del Norte deberá realizar el diseño y construcción de su propio sistema de recolección, el cual incluya una estación elevadora cuya impulsión desemboque en las Lagunas del Pueblito.

Para efectos de topografía, el BM AAA posee una cota de 21,98 m.s.n.m., y se encuentra sobre la tapa del registro ubicado en la intersección de la calle 120 con carrera 38 como se muestra en la ilustración 25. Las obras deben cumplir con las Normas y Especificaciones Técnicas. Según la empresa Triple A para las edificaciones de más de dos (2) pisos el urbanizador debe construir su propio sistema hidroneumático o de bombeo de agua interno para producir las presiones suficientes que permitan llevar el agua hasta los pisos más altos, RAS (B.7.3.5) y Decreto 302 de 2000. El sistema de bombeo puede estar compuesto porque tanque bajo a tanque alto. La Triple A prohíbe el bombeo directo desde la red.

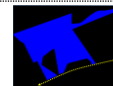
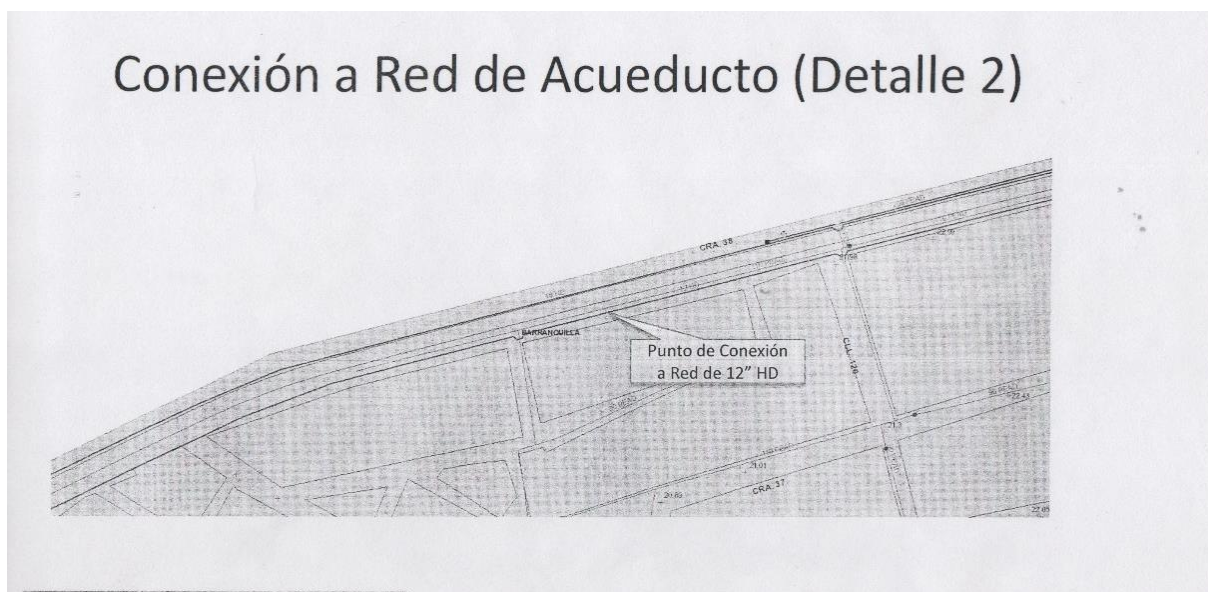
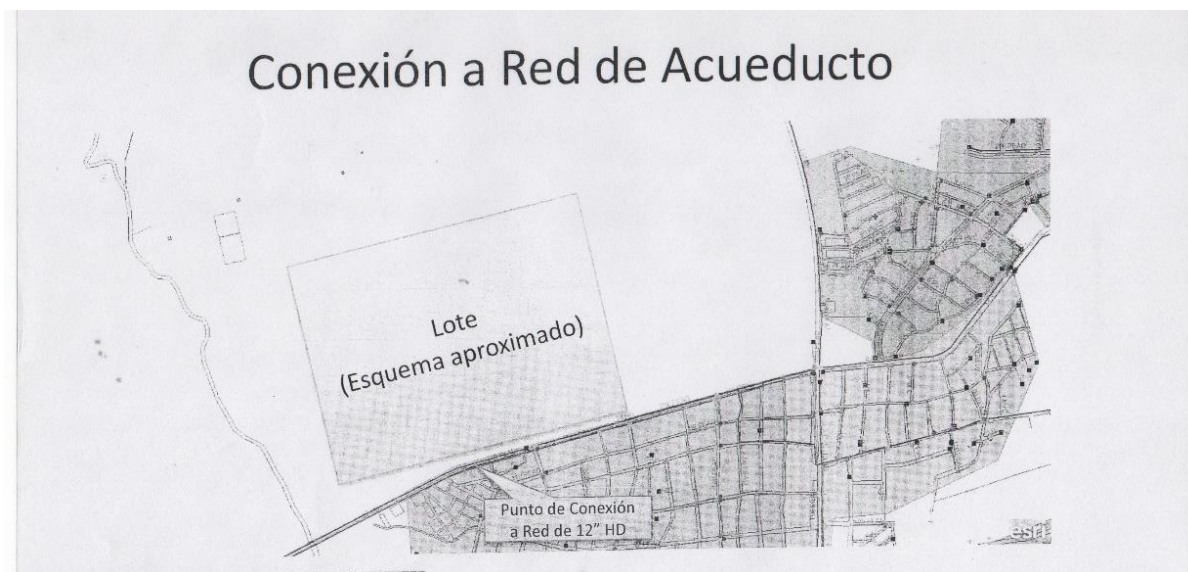


ILUSTRACIÓN 25 – CONEXIÓN AL SISTEMA DE ACUEDUCTO DE LA TRIPLE A



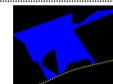
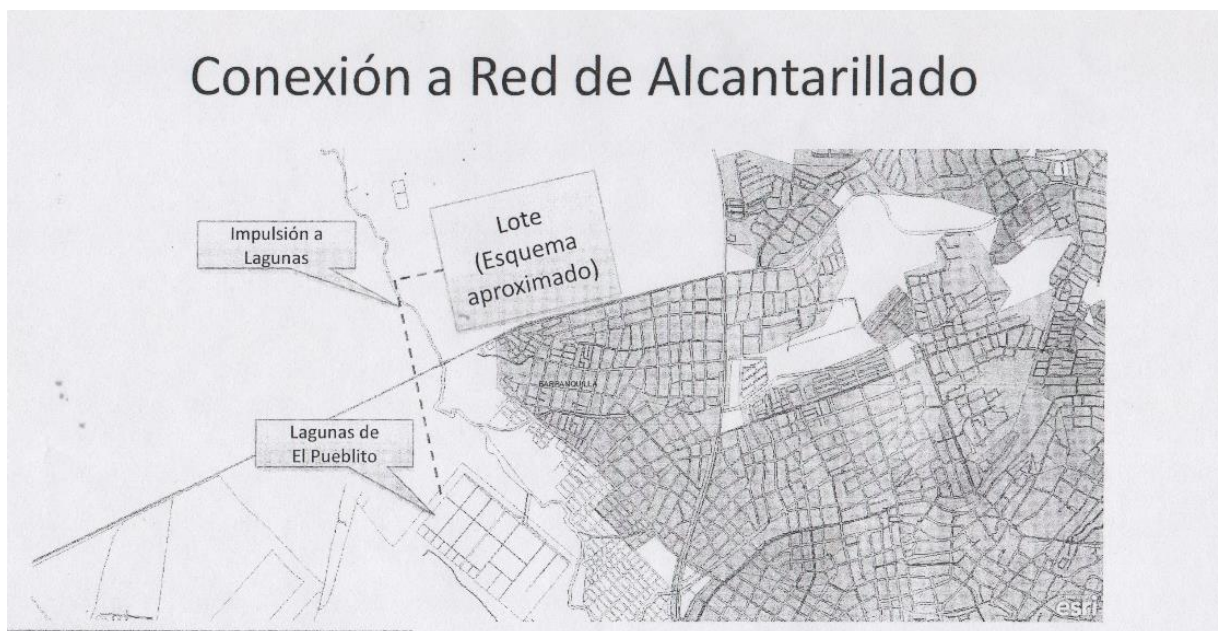
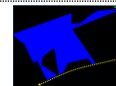


ILUSTRACIÓN 26 - CONEXIÓN AL SISTEMA DE ALCANTARILLADO DE LA TRIPLE A





Conexión a Red de Alcantarillado (Detalle 2)



3.2.2.2. Disponibilidad del servicio de energía eléctrica

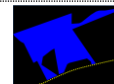
Mediante disponibilidad de servicio de la empresa ELECTRICARIBE - ELECTRIFICADORA DEL CARIBE S.A. E.S.P. informa que tiene disponibilidad de energía para los predios que pertenecen al área de planificación.

Se enfatiza que cuando se requiera el servicio de energía para los predios, se debe cumplir con ELECTRICARIBE S.A. E.S.P., con las etapas de consultoría (presentación y aprobación de proyecto), seguimiento y revisión de instalaciones de enlace y descargos descritas en el formato entregado al inicio del proceso, los cuales deben ser gestionadas por ingenieros electricistas con matrícula profesional y registro ante ELECTRICARIBE S.A. E.S.P. vigentes.

3.2.2.3. Disponibilidad del servicio de gas domiciliario

Mediante certificado No. 13-240-112225- de 2 de octubre de 2013, la empresa GASES DEL CARIBE S.A. E.S.P. informa que el proyecto Plan Parcial Portal del Norte está incluido dentro del área de cobertura del servicio de gas natural, con una capacidad del servicio de distribución que está supeditada a los consumos de gas que se vayan a requerir por parte de los usuarios residenciales, comerciales e industriales que se conecten a las redes.

La empresa GASES DEL CARIBE señala que una vez el proyecto del Plan Parcial este aprobado por las autoridades competentes se deberá solicitar el servicio en la cual se mencionen las capacidades de gas



natural requeridas con el fin de estudiar la factibilidad técnica, por parte de Gases del Caribe, de las ampliaciones que sean necesarias.

3.2.4.4. Disponibilidad del servicio de recolección de residuos sólidos

La Sociedad de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Barranquilla - Triple A S.A. E.S.P. es la encargada de prestar el servicio de aseo en la ciudad de Barranquilla.

Las nuevas construcciones, tales como conjuntos residenciales, comerciales, condominios y otros similares clasificados por la empresa Triple A como multiusos, deben contar con áreas de almacenamientos de los residuos sólidos que se espera generará entre una y otra frecuencia de recolección.

3.3. ESTRUCTURA SOCIO - ECONÓMICA

3.3.1. COMPONENTE POBLACIONAL EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

Barranquilla es la cuarta ciudad más poblada del país con 1.213.546 habitantes¹⁰ 146.359 habitantes según el Censo del 2005 y la más poblada del Caribe colombiano. Entre las ciudades portuarias más importantes del país. La densidad poblacional de Barranquilla es de 7.443 habitantes por kilómetro cuadrado.

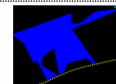
Según el documento “El puerto de Barranquilla: retos y recomendaciones” del Banco de la República (año 2011), según los niveles de desarrollo social de las ciudades, Barranquilla es la que tiene mejores condiciones sociales que se reflejan en menores tasas de pobreza medida a través del Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI); mejores coberturas de acueducto y alcantarillado, lo cual está asociado a menores tasas de mortalidad infantil y en la niñez; y mayor tasa de alfabetización.

La Localidad Norte Centro Histórico, lugar donde se localiza el área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte, está ubicada hacia al oriente, centro y occidente del Distrito de Barranquilla, limita, hacia el norte con la Localidad del Riomar; por el sur, con la Localidad de Suroccidente; por el oriente, con el Río Magdalena y por el occidente con los límites del Municipio de Puerto Colombia.

Según fuentes del POT del Distrito de Barranquilla se calcula que el área total de la localidad es de 5.143 hectáreas, de las cuales están urbanizadas 2.286 hectáreas, que representan el 44% del área total, quedando zonas de suelo de expansión urbana equivalentes a 2.857 hectáreas (56%). Dentro de los barrios que la conforman la Localidad Norte Centro Histórico se encuentran los siguientes:

- | | | | |
|--------------------|--------------------|---------------|------------------|
| 1. Centro. | 10. La Concepción. | 19. Delicias. | 28. Los Nogales. |
| 2. Barranquillita. | 11. El Castillo. | 20. Colombia. | 29. La Cumbre. |

¹⁰ Proyección año 2014, DANE.



- | | | | |
|-------------------|----------------------|--------------------|----------------------|
| 3. El Rosario. | 12. Paraíso. | 21. Betania. | 30. Nuevo Horizonte. |
| 4. Abajo. | 13. El Golf | 22. Las Mercedes. | 31. Los Alpes. |
| 5. Barlovento. | 14. Villa Country. | 23. América. | 32. Granadillo. |
| 6. Montecristo. | 15. Altos del Prado. | 24. El Porvenir. | 33. La Campiña. |
| 7. Modelo. | 16. Bellavista. | 25. Los Jobos. | 34. El Tabor. |
| 8. Santa Ana. | 17. El Prado. | 26. Ciudad Jardín. | 35. Miramar. |
| 9. San Francisco. | 18. Boston. | 27. Campo Alegre. | |

Según datos del DANE, 244.820 habitantes residen en la Localidad Norte Centro Histórico. Los habitantes de los barrios aledaños del área de planificación son de estratos entre 3, 4, 5 y 6. La población de la zona se dedica a diversas actividades económicas, especialmente como empleados de los sectores institucionales, comercio, industria, transportes y empresas prestadores de servicio del sector oficial.

En el área de influencia del plan parcial se encuentra ubicados varios equipamientos institucionales, entre otros tenemos:

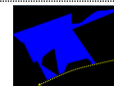
1. Institución Educativa Normal de Barranquilla.
2. Tanque de Acueducto el Recreo.
3. Universidad del Atlántico.
4. Iglesia de la Catedral.
5. Teatro Amira de la Rosa.
6. Coliseo Cubierto Humberto Perea.
7. Estadio de Béisbol Tomas Arrieta.
8. Estadio Romelio Martínez.
9. Universidad de Bellas Artes.
10. Museo Romántico de Barranquilla.

3.3.2. COMPONENTE SOCIOECONÓMICO EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

Debido a su importancia en el sector de la economía nacional, la ciudad Barranquilla pasó a la categoría de Distrito Especial, Industrial y Portuario en 1993.

Barranquilla es un centro industrial de primer orden. La actividad económica es dinámica y se concentra principalmente en la industria, el comercio, las finanzas, los servicios y la pesca. Entre los productos industriales se tienen las grasas vegetales y aceites, productos farmacéuticos, químicos, industriales, calzado, carrocías para buses, productos lácteos, embutidos, bebidas, jabones, materiales para la construcción, muebles, plásticos, cemento, partes metalmecánicas, prendas de vestir y embarcaciones.

De acuerdo con el resultado del índice de Densidad Industrial por departamento según cuatro principales municipios (IDI) 2000-2006 del DAÑE, Barranquilla se ubica en el cuarto lugar con un coeficiente de 1,4338 establecimientos por km², debajo de Itagüí, Sabaneta y Medellín. Los principales corredores industriales son



la Vía 40, la Circunvalar, la calle 30 (Autopista al Aeropuerto) y Barranquillita. Últimamente se han puesto al servicio varios parques industriales como Metroparque, Industrial del Caribe, Industrial Riomar, Industrial, Comercial y Portuario (PIPCA), Industrial del Norte, Industrial la Trinidad, además de los ya existentes Marisol y Almaviva.

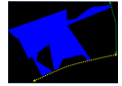
Según el censo de 2005, el 12% de los establecimientos se dedican a la industria; el 45,20% a comercio; el 41,30% a servicios y el 1,40% a otra actividad. El 5,70% de los hogares de Barranquilla tienen actividad económica en sus viviendas. El 93,5% de los establecimientos ocupó entre 1 y 10 empleos el mes anterior al censo. En los establecimientos con mayor número (0 a 10 empleos) el Comercio (47,4%) es la actividad más frecuente y en el grupo de 10 a 50 personas la actividad principal es Servicios (52,4%).

Los terminales marítimos y fluviales son motores del desarrollo industrial y comercial de la Región Caribe. El puerto de Barranquilla cubre dos rutas principales, la del río Magdalena, que lo comunica con el interior del país (ventaja que no poseen los otros puertos de la Costa Caribe), y la del mar Caribe, por la que se comercian millones de toneladas con Europa y Asia.

Los habitantes que habitan los sectores del área de influencia directa al plan parcial se dedican en su gran mayoría a trabajar en cuanto a sectores productivos: la industria, los servicios, el comercio y el transporte. Sobresalen entre ellos la actividad industrial manufacturera, la producción de alimentos y bebidas, las confecciones y las sustancias químicas. Muy poca incidencia tiene el sector agropecuario.

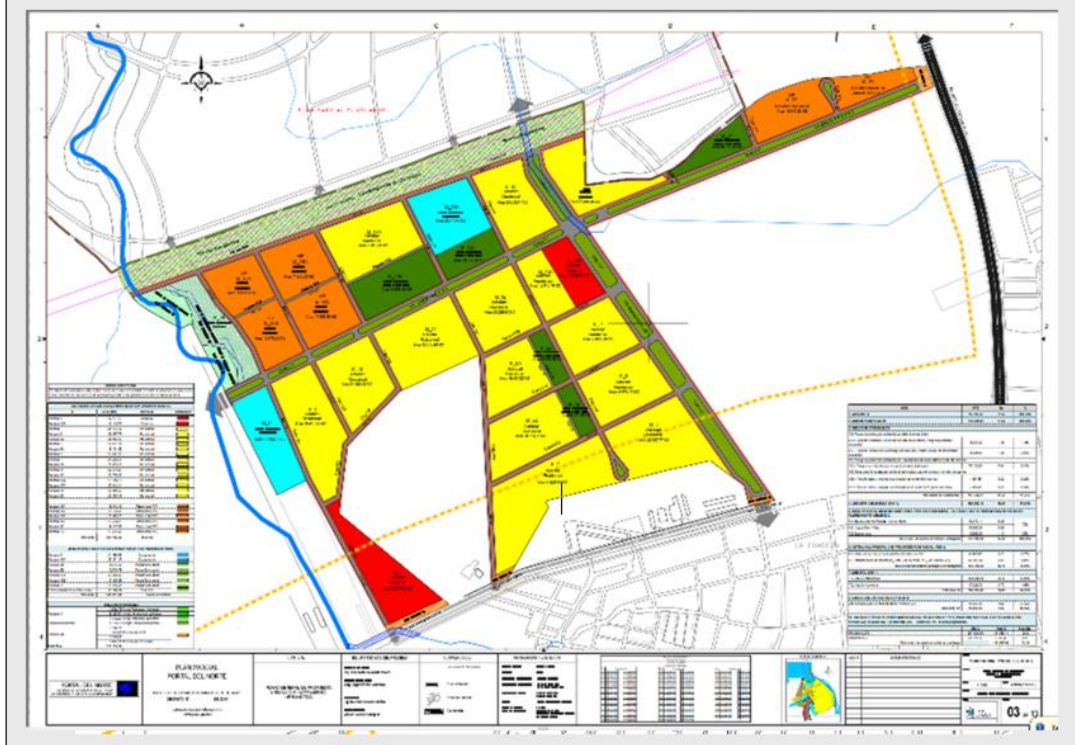
El crecimiento acelerado de las ciudades desencadena complejos problemas en cuanto al mantenimiento y recuperación de las áreas con mayor intensidad económica. Este crecimiento generalmente desordenado en las centralidades genera aglomeraciones urbanas que se realizan valiéndose del abandono y la oportunidad de obtener ingresos (en el caso del empleo informal) y vivienda (en el caso de la indigencia), en detrimento del espacio urbano, la accesibilidad de los usuarios, junto a problemas de limpieza, contaminación y delincuencia.

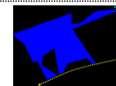
El Suelo de Expansión Urbana - Pieza Expansión No. 4, se contribuye no solamente a mejorar el entorno urbano, económico social y ambiental de este punto de la ciudad, sino que en sí se convierte en un sector clave de desarrollo económico-social para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y entregar beneficios económicos y sociales a sus usuarios, además de contribuir a la imagen de la periferia de la ciudad de Barranquilla.



**CUARTA PARTE: PLANTEAMIENTO
URBANÍSTICOS PLAN PARCIAL**

4





CUARTA PARTE:

PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO DEL PLAN PARCIAL

4.1. OBJETIVOS DEL PLAN PARCIAL

4.1.1. OBJETIVO GENERAL

El Plan Parcial Portal del Norte, ubicado en Suelo de Expansión Urbana – Pieza Expansión No. 4, pretende desde los fundamentos del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla en tratamiento de desarrollo, desarrollar complejos habitacionales, desarrollo comercial e industrial con alta calidad arquitectónica y urbana que supla el déficit cuantitativo y cualitativo, y que se incorporen al tejido urbano y social existente, aprovechando las buenas condiciones de infraestructura y localización estratégica en la ciudad y se articulen a lo urbano incorporando elementos ambientales como masas arbóreas, antejardines y espacios públicos circundantes, dentro de su configuración, contemplando el mayor número de metros cuadrados de lugares ambientalmente sanos y paisajísticamente agradables para el encuentro, de manera que privilegie su transformación hacia la optimización de su potencial permitiendo mayores aprovechamientos y diversidad de usos.

4.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

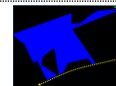
A partir de la identificación del objetivo central del plan parcial, se derivan los siguientes objetivos específicos:

4.1.2.1. Desde el componente social

- Utilizar de manera más eficiente las importantes infraestructuras de carácter vial, transporte, servicios públicos y sociales existentes en la zona, para la localización de zonas productivas y habitacionales que aprovechen la alta calidad de vida que potencialmente la zona puede ofrecer.
- Desarrollar los instrumentos de gestión del suelo establecidos en las leyes vigentes y en el POT, para obtener una mejor calidad urbanística y social de la ciudad.
- Construir la infraestructura de servicios públicos necesaria para los nuevos desarrollos habitacionales, como parte de la aspiración a tener niveles de calidad de la vivienda en servicios como el gas, la electricidad, cables especiales de telecomunicaciones, entre otros.

4.1.2.2. Desde el componente de movilidad

- Aprovechar la ubicación del área de planificación con relación a la red vial y de transporte existente, y



diseñar un sistema interno de movilidad peatonal y vehicular fluido que le permita a los habitantes y a la fuerza labor desplazarse interna y externamente de manera cómoda, agradable y segura

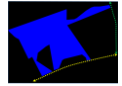
- Optimizar las enormes posibilidades que ofrece este territorio en materia de movilidad por encontrarse servido por el principal eje de movilidad metropolitana vehicular, de tal forma que sea posible integrar los nuevos desarrollos a este sistema, complementando la oferta de infraestructura y racionalizando su utilización.
- Desarrollar un sistema vial que asegure la accesibilidad a los nuevos desarrollos urbanísticos propuestos en el área de intervención del presente Plan, optimizando la infraestructura vial y de transporte existente y proyectada; planteando las alternativas de solución y manejo más adecuadas para la movilidad en el proceso de redesarrollo del plan.

4.1.2.3. Desde el componente Ambiental

- Dotar al área de planificación con nuevas áreas de espacio público y equipamientos, que complementen y refuercen el sistema actual de ciudad y sector, y den respuesta a las necesidades que generará el desarrollo del Plan Parcial.
- Desarrollar un nuevo espacio urbano que cuente con, calidad de vida, condiciones de habitabilidad, seguridad y sostenibilidad ambiental para la población que recibirán los nuevos desarrollos urbanísticos, asegurando con ello la realización de los fines de la función pública del urbanismo.
- Generar las condiciones de sostenibilidad ambiental dentro del área de planificación y de futura gestión, que posibiliten la permanencia del componente natural existentes, y la convivencia de éstos con los nuevos usos que genere el desarrollo, mediante un manejo acertado de la sana mezcla de usos.

4.1.2.4. Desde el componente económico y financiero

- Propiciar la localización de actividades económicas con proyectos de comercio, servicio e industria que generen empleo y le den un carácter multifuncional al área de planificación y al sector de influencia directa e inmediata.
- Fortalecer la vocación económica del sector, mediante el desarrollo de proyectos que cumplan en perfecta armonía, los parámetros normativos, más eficientes a partir de una adecuada utilización de los índices de ocupación y construcción dispuestos por las normas urbanísticas.
- Contribuir a fortalecer la plataforma para la competitividad de la ciudad, a través del desarrollo de proyectos urbanísticos para albergar usos de comercio, servicios e industria en el corredor de servicios metropolitano.



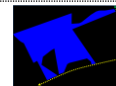
4.1.2.5. Desde el componente urbanístico

- Gestionar el plan parcial y operar el proyecto urbano que recoge y sintetiza las estrategias territoriales de la ocupación, el uso y el aprovechamiento del suelo que en su función social y ecológica es instrumento para lograr la habitabilidad del asentamiento humano y el desarrollo sostenible.
- Contribuir al equilibrio urbano de la zona oriental, construyendo un parque de alta calidad urbanística, generador de espacio público efectivo por habitante, con escenarios deportivos y recreacionales y culturas de acuerdo a su jerarquía.
- Consolidar el proceso de ocupación eficiente del suelo de expansión urbana en el área de intervención, a partir de un modelo racional de predialización, edificabilidad y uso del suelo.

4.2. POLÍTICA DEL PLAN PARCIAL

Adicionalmente a las políticas establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla, Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”, en relación con los suelos de expansión, se consideran como políticas para el Plan Parcial Portal del Norte , las siguientes:

- Garantizar una oferta de espacios públicos, tratados y dotados de acuerdo con las necesidades de los habitantes del Portal del Norte, que permitan su apropiación para el intercambio, uso, goce y disfrute de la comunidad.
- Integrar la zona del área de planificación con la malla vial urbana y con el sistema de transporte, evitando impactos negativos en el tránsito y en las condiciones de seguridad peatonal de los habitantes actuales y futuros.
- Desarrollar el uso residencial y sus actividades complementarias con el fin de generar una nueva dinámica social, espacial y cultural, que consolide el área de planificación del Portal del Norte los sectores vecinos, como una zona excelentemente equipada.
- Establecer relaciones espaciales efectivas entre el área de planificación del plan parcial y las zonas urbanas contiguas, mediante la adecuada integración de los elementos naturales, al espacio público.
- Dotar al occidente de la ciudad de una nueva zona residencial y comercial totalmente provista de espacio público, vías, transporte y equipamiento que le imprima la seguridad necesaria que origina el control social y la presencia cotidiana de los habitantes de la ciudad.



- Desarrollar proyectos inmobiliarios cumpliendo lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial, a fin de lograr la calidad espacial urbanística y de organización social del occidente de la ciudad.

4.3. ESTRATEGIAS DEL PLAN PARCIAL

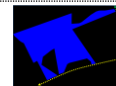
Se consideran como estrategias de intervención y organización territorial para el Plan Parcial Portal del Norte las siguientes:

- Articular los elementos viales y de espacio público localizados al interior del área de planificación con el entorno del plan parcial e integrarlos como determinantes a la propuesta de estructura urbana a través de las cesiones urbanísticas.
- Establecer para el Plan Parcial Portal del Norte una estructura urbana integrada a la ciudad a través de un anillo de circulación tanto vehicular como peatonal interno que garanticen y permitan la interacción y comunicación de las áreas de los sectores y del polígono con la ciudad.
- Direccionar la aplicación de la política de la sana mezcla de usos, establecida por el Plan de Ordenamiento Territorial, privilegiando los proyectos residenciales principal uso, con los proyectos que promueven usos complementarios a éste, en temas como la productividad, el empleo y los servicios sociales.
- Los desarrollos urbanísticos de uso residencial, serán con alta densidad constructiva y baja ocupación del suelo, propiciarán comercio en el primer piso; desarrollo de actividades comerciales que se contribuya a una mayor disponibilidad de espacio libre para el disfrute colectivo.
- La plataforma competitiva que se instalará con la construcción de infraestructuras físicas, sociales y comerciales, será la base para activar los factores productivos que generen empleos calificados y no calificados, a partir de las actividades y los usos que se desatarán con la nueva área del Plan Parcial Portal del Norte.
- Integración espacial de las áreas verdes de uso privado y de uso público, vinculados a los usos comerciales, de vivienda, y equipamientos públicos y privados.

4.4. TRAZADO URBANO PARA EL ÁREA DE PLANIFICACIÓN PLAN PARCIAL

4.4.1. CONTRIBUCIÓN AL MODELO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DISTRITAL

La ubicación del Plan Parcial Portal del Norte representa ventajas en cuanto a descentralización comercial de la ciudad de Barranquilla contribuyendo así a la política del Gobierno Nacional, sobre las ventajas comparativas de la Región Caribe, entre ellas, su localización geográfica y su disponibilidad de recursos



naturales y humanos, la identidad cultural que la caracteriza, la sólida base industrial y comercial, y el desarrollo de las comunicaciones, es posible pensar que una acción decidida y coordinada de los sectores público y privado puede transformar la región y aprovechar su potencial exportador y ventajas comparativas para el bien de todo el país.

Por estas razones se considera un punto óptimo para un desarrollo habitacional-comercial los terrenos del Portal del Norte, a través de un desarrollo urbanístico habitacional y comercial.

El desarrollo del proyecto urbanístico de Portal del Norte, será un terreno urbanizado y subdividido en divisiones prediales, conforme al plan parcial, dotado de infraestructura –vías internas, medios de transporte- y servicios públicos, que contará con servicios e instalaciones comunes necesarias para el establecimiento de desarrollos habitacionales y comerciales.

El Portal del Norte, se define como la combinación en una misma ubicación de un gran número de edificaciones de múltiples formatos y actividades comerciales. El concepto de parque habitacional y comercial pretende ser un entorno atractivo no solo para los consumidores sino también para los residentes y comerciantes, donde se pueda acceder a todas las áreas sin dificultad. Estará ubicado cerca del núcleo central de la ciudad de Barranquilla y en las inmediaciones de la avenida la Circunvalar y de la prolongación de la carrera 38 para facilitar su acceso y visibilidad.

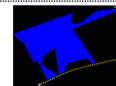
A partir de los objetivos, políticas y estrategias antes mencionadas se plantea el Planteamiento Urbano, el cual una vez aprobado será de obligatorio cumplimiento por parte de cualquier intervención urbanística y arquitectónica que se efectúe en el área de planificación.

La base fundamental del planteamiento urbano parte del reconocimiento que el área del polígono a intervenir es suelo de expansión urbana donde los elementos artificiales y naturales: la vía la Circunvalar, la prolongación de la carrera 38 y las condiciones del suelo, son determinantes para el diseño de las nuevas unidades habitacionales y comerciales que se articularán con el sistema estructurante artificial y natural existente próximo a los barrios urbanos.

El artículo 6 del Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”, establece la siguiente vocación para el Distrito:

“...la ciudad estimulará, en su Plan de Ordenamiento Territorial, con instrumentos, normas y actuaciones públicas y procesos de concertación que concluyan en intervenciones mixtas, los elementos que requiere su vocación como puerto fluvial, marítimo, aéreo, de telecomunicaciones, terrestre e industrial, atendiendo la necesidad de consolidar su carácter de ciudad eje regional...”

“La vocación industrial se acompañará de la promoción de elementos que permitan la consolidación de la industria existente a través de mecanismos inductores del orden territorial, físicos, fiscales y financieros y, con prioridad,



ambientales, así como del impulso efectivo para la localización de nuevas industrias en renglones que permitan el posicionamiento competitivo de la ciudad a nivel nacional e internacional, y armonicen su proceso con un mejoramiento efectivo de la calidad de vida Distrital”.

Igualmente el artículo 9 del Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 (POT), describe el siguiente modelo:

La Estructura Urbana, está compuesta por la estructura socio-económica y espacial, la cual se define por la estructura funcional y de servicios. Esta se compone por el sistema de movilidad - subsistemas vial y de transporte-, el sistema de equipamientos urbanos, el sistema de espacio público construido y los sistemas generales de servicios públicos. Además, la Revisión adopta el sistema de Piezas, Centralidades Urbanas, Corredores de Actividad Económica CAE y Polígonos.

Dentro de esta vocación y modelo, el desarrollo del Suelo de Expansión Urbana – Pieza Expansión No. 4 cumple un papel fundamental para su consolidación, articulándose a partir de los sistemas estructurantes tanto del orden natural como artificial: vías, espacios verdes y localidades.

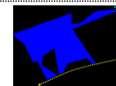
En concordancia con la Vocación y el Modelo de Ciudad planteada en el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”, el presente plan parcial se fundamenta en los componentes del modelo de ciudad acorde con el suelo de expansión urbana y del direccionamiento de consolidar y construir una Ciudad Eje Regional, y deberá contribuir con:

- Conexión físico espacial del sistema estructurante del espacio público en su componente natural y el conjunto de componentes de los sistemas artificiales con la periferia consolidada y los asentamientos humanos que rodean el área de planificación, mediante la ejecución de actuaciones urbanísticas como la construcción de edificaciones habitacionales y comerciales, la cesión urbanísticas y el sistema de movilidad peatonal y vehicular, todo ello, articulado a una ocupación baja del suelo privado futuro mediante proyectos de edificaciones preferiblemente desarrollados en altura.

4.4.2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PLANTEAMIENTO URBANO PROPUESTO

El emplazamiento del Plan Parcial Portal del Norte se trata de un sector de suelo vacante, situado en el oriente de la ciudad de Barranquilla, catalogado por el POT como suelos de expansión urbana, que pasa de ser polígono periférico a un polígono integrado al suelo urbano de la ciudad.

El diseño concreto del planteamiento urbano, conduce a la necesidad de prever y proveer usos habitacionales, espacios de uso público y colectivo, de asignar a determinados suelos el uso para vías u otras infraestructuras públicas, de asignar áreas para diferentes grupos socioeconómicos y de disponer de suelo para las actividades económicas urbanas comercio, servicios, industria.



Se toman decisiones de diseño urbano, de morfología urbana, de tipos edificatorios, estructura de espacios y equipamientos colectivos, estructura y distribución de usos y, simultáneamente se constata el comportamiento económico de estas decisiones, en términos de costos y beneficios.

De esta manera, los suelos que según el diseño urbanístico deberá destinarse a las vías o a los equipamientos colectivos, serán aportados por todos los propietarios del plan parcial – reparto equitativo de cargas– y el aprovechamiento urbanístico medio que les corresponde a estos suelos y a sus propietarios, podrá concretarse en otras áreas del plan parcial –reparto equitativo de beneficios–.

El proyecto urbano planteado, parte del estructurante artificial que posee el área de planificación, en aspectos como la vía la Circunvalar y la prolongación de la carrera 38, que son ejes viales interregionales y metropolitanos, que determinan un retiro y un componente esencial como son la determinación de estas áreas como zonas de reserva y se declaran de interés público.

La conformación de las zonas de borde de la ciudad, de conurbación entre el suelo urbano y Suelo de Expansión Urbana - Pieza No. 4, ameritan proponer planteamientos urbanos semi-cerrados que impacten lo menos posible el suelo urbano. Por lo tanto el planteamiento urbano del presente plan parcial está orientado hacia una urbanización habitacional y comercial abierta, que permitan una independencia mínima entre los suelos. De igual forma el trazado de la red vial interna que aquí se propone se adapta a las necesidades de movilidad y conexión que esta zona en crecimiento va a demandar. La característica principal de este tipo de urbanización es agruparse en torno a unas vías internas.

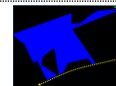
Partiendo de los elementos artificiales y de acuerdo con el modelo de ciudad que se quiere construir, los elementos estructurantes principales del proyecto serán las vías la Circunvalar y la prolongación de la carrera 38; conector del polígono con la ciudad y con los asentamientos que lo rodean.

La vía la Circunvalar, que es una vía interregional y metropolitana, une las siguientes carreteras del orden nacional: Autopista al Mar, Cordialidad, carretera Oriental y carretera a Santa Marta.

Este sistema público que parte del sur de la ciudad (carrera 30) y se irriga hacia el sector norte (vía 40), permite generar una red vial integradas a través de ejes transversales que conectan las unidades industriales, con este eje vial interregional.

La urbanización habitacional, comercial e industrial del Plan Parcial Portal del Norte esta específicamente dispuesta para que sean aprovechadas por el capital de inversión del plan parcial y por los demás sectores productivos de la ciudad, de manera que sirvan como núcleos de intercambio económico de los nuevos desarrollos industriales.

Otro eje vía estructurantes del área de planificación, es la prolongación de la carrera 38 (vía a Juan Mina): vía categorizada por el POT de Barranquilla como interregional y metropolitana, une al centro de la ciudad con la



periferia occidental; incluye fajas de retiro obligatorio¹¹, este metraje se tomará de la mitad a cada lado del eje de la vía.

La vía Circunvalar y la prolongación de la carrera 38, serán los ejes principales conectores públicos del plan parcial, permitiendo que dos suelos inconexos física y socialmente se conecten a través del mismo.

El área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte se conforma con un (1) eje vial longitudinal, que va de oriente (vía Circunvalar) hasta el occidente del polígono de circulación tanto vehicular como peatonal, este eje permite la interacción y comunicación de las diferentes unidades del área de planificación del sector norte del polígono, con el área externa; los ejes transversales son tres (3) ejes que van de sur a norte dentro del polígono del plan parcial, partiendo de la prolongación de la carrera 38. Estos tres ejes viales se empalmarán con el eje longitudinal, garantizando la oportunidad de llevar al área de planificación un eje de sistema integrado de circulación, facilitando la movilidad y favoreciendo el desarrollo de las unidades.

La morfología interna consiste en un loteo realizado predio a predio o en la división de las supermanzanas predeterminadas en la unidad de gestión, generando unidades prediales privadas y vinculadas directamente al espacio público.

Como conclusión, el planteamiento urbano de este plan parcial se basa en lograr la incorporación al perímetro urbano de predios ubicados en suelos de expansión urbana en un territorio estratégico para fortalecer la plataforma competitiva de la ciudad, aportando un urbanismo eficiente, de alta calidad y adaptabilidad frente a los nuevos requerimientos económicos y sociales de la ciudad, conciliando los procesos de transformación en el tiempo entre expansión urbana y suelo urbano.

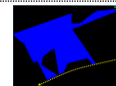
4.4.2.1. Criterios generales de diseño urbano

Para determinar algunos de las principales razones establecidos en el presente Documento Técnico de Soporte – DTS, referente al aspecto del diseño urbano del Plan Parcial Portal del Norte, a continuación se presenta los criterios generales de diseño de tipo práctico, que se establecieron como alternativa viable del presente proyecto, dependiendo de las condiciones naturales y artificiales del área de planificación.

El diseño urbano general del Plan Parcial Portal del Norte organiza el desarrollo del área de planificación según tres elementos principales:

1. **En primer lugar, la defensa del medio físico del entorno natural:** se estructuran grandes espacios públicos alrededor de las edificaciones habitacionales y comerciales. Los espacios libres de los ejes viales del área de planificación se completan con las cesiones urbanísticas y las zonas verdes de la subzona comercial.

¹¹ Certificado de Alineamiento No. 2425 del 9 de junio de 2010, Secretaría Distrital de Planeación de Barranquilla.



2. **El segundo elemento, se refiere a la distribución de grandes usos urbanos.** Se estableció dentro del perímetro del área de planificación del plan parcial una cuadrícula urbanística que genere un desarrollo arquitectónico hacia el interior. La zonificación de usos dentro del área poligonal estará conformada por tres subzona: una (1) de uso habitacional, emplazada por un eje vial longitudinal que parte de la vía circunvalar: la segunda (2) subzona de uso comercial, que tiene como acceso inmediato la avenida Circunvalar, y la tercera (3) subzona de uso industrial de bajo impacto a los desarrollos industriales, sobre la prolongación de la carrera 38. Una de las intenciones de la cuadrícula urbanística planteada sobre el área de planificación se refiere al carácter abierto que se logra a través de las manzanas, ya que el diseño urbano está orientado hacia una urbanización habitacional-comercial-industria.
2. **El sistema vial**, como tercer elemento, se constituye a partir de las vías principales existentes (avenidas de Circunvalar y prolongación de la carrera 38) como ejes estructurantes del diseño del área de planificación, complementando el sistema vía interno del plan parcial. Estos dos ejes significativos se tuvieron en cuenta para planear una continuidad en el diseño de la estructura vial entre el área de planificación y el contexto urbano de ciudad. Este sistema vial se estructuro de acuerdo con los reglamentos vigentes del POT del Distrito de Barranquilla.

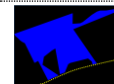
4.5. CONFORMACIÓN DE LA UNIDAD DE GESTIÓN A PARTIR DEL ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA PREDIAL

La Unidad de Gestión Urbanística definida para el Plan Parcial Portal del Norte se compone de diversos proyectos y acorde con el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”. Se entenderá la unidad como un proceso de urbanismo y por tanto se requiere una sola licencia de urbanización para el polígono del área de planificación.

Un primer elemento que salta a la vista al analizar la conformación predial del polígono, lo constituye el hecho de que los predios que lo componen, pertenecen a tres (3) propietarios.

Y como segundo elemento notorio de la conformación predial, consiste en la forma de los predios, el cual son irregulares, que van desde el límite sur al límite norte. Posee tres accesos; permitiendo tres accesos por la vía a Juan Mina (prolongación de la carrera 38), y uno ubicado al lado de la avenida Circunvalar, dificultando la forma de contemplar unidades de gestión y los potenciales sistemas de reparto de cargas y de beneficios.

Después de analizar la proporción de áreas por predio y pretendiendo plantear proyectos autónomos en su desarrollo, desde el diagnostico se deduce que los predios No. 1 y 2, poseen el **85.11%** de la superficie total del área de planificación, que equivalen a **794.500,79 M2** de extensión y podrán desarrollarse como unidades de gestión independiente. Mientras que el predio restante, es decir el Predio No. 3 tiene el **14.89%**



(120.521 M2 de superficie), no podría asumir su desarrollo por separado, pues el No. 1 dependen del No. 2 para acceder desde la avenida Circunvalar, lo que permite sugerir que la mejor manera de desarrollarlos es a partir de conformar una única unidad de gestión para estos predios, propiciando su englobe y pudiendo viabilizar una (1) unidad de gestión urbanística. Esto permitirá optimizar el desarrollo de estos predios en términos de lograr una mejor utilización de los suelos útiles e integración con las zonas verdes públicas a ceder al mismo tiempo que se logra una equitativa distribución de cargas y de beneficios a su interior.

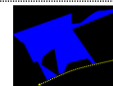
La Unidad de Gestión Urbanística, podrá desarrollarse por etapas que serán delimitadas en el plano urbanístico. En base a las anteriores consideraciones los tres (3) predios que conforman el área de planificación conformaran 1 (una) sola Unidad de Gestión Urbanística para el desarrollo del sistema de espacio público y privado del presente plan parcial, esta unidad se denominará Unidad de Gestión Urbanística–UGU 1.

UNIDAD DE GESTION URBANISTICA 1 -UGU 1-				
ÁREA	MT2	Ha	%	
1. ÁREA BRUTA	915.016,62	91,50	100,00%	
2. ÁREA DE PLANIFICACIÓN	915.016,62	91,50	100,00%	
3. SUELOS NO URBANIZABLES				Convención
3.1. Franja de protección ambiental paralela al arroyo León				
3.1.1. Zona de Protección: Son franjas de suelo de 30 metros (Franja de protección ambiental)	15.167,26	1,52	1,66%	
3.1.2. Zona de Preservación: Son franjas de suelo de 50 metros (Franja de preservación ambiental)	16.506,52	1,65	1,80%	
3.2. Franja de protección ambiental por servidumbre de redes eléctricas de alta tensión				
3.2.1. Franja de servidumbre por líneas eléctricas de alta tensión	78.126,20	7,81	8,54%	
3.3. Áreas para la localización de la infraestructura para el sistema vial y de transportes				
3.3.1. Área de reserva vial para la ampliación de la avenida Circunvalar	1.994,36	0,20	0,22%	
3.3.2. Área de reserva vial para la prolongación de la carrera 38 (Vía a Juan Mina)	4.959,92	0,50	0,54%	
Total suelos no urbanizables:	116.754,26	11,68	12,76%	
4. ÁREA NETA URBANIZABLE (ANU 1)	798.262,36	79,83	87,24%	

4.6. ÁREAS GENERALES DEL PLAN PARCIAL

El Plan Parcial Portal del Norte propone un planteamiento urbanístico que define y estructura los predios en veintiocho (28) Polígonos de manzanas.

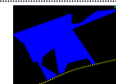
Se denomina polígono de manzana a la porción delimitada de un territorio por agrupación de manzanas, es decir, que un Polígono puede estar conformada por una o varias manzanas, en tal caso en el plano en referencia se indicará dentro de un círculo, la sigla del polígono correspondiente acompañada con el número



único de identificación del polígono (P-1). Los polígonos de manzanas pueden estar delimitados por vías peatonales en parte y vías vehiculares en parte. Para tal efecto, se precisa la siguiente propuesta urbanística en el Plano 3 - Plano General de la Propuesta Urbana o Planteamiento Urbanístico.

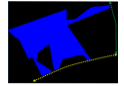
El área de planificación del plan parcial está conformada por 28 manzanas. Las cuales se constituirán en una (1) Unidad de Gestión Urbanística - UGU. Esta unidad se podrá desarrollar independientemente en el tiempo pero con un tratamiento urbanístico homogéneo, que garantice la integración del plan parcial de desarrollo en el sector.

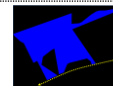
El planteamiento general urbano parte de la premisa principal de generar espacios públicos generosos que valoricen y complementen las actividades residenciales, comerciales e industriales. Para tal efecto, se precisa la siguiente propuesta urbanística (Ver Plano 3 – Plano general de la propuesta urbana).


TABLA 7 - ÁREAS DE PROPUESTA URBANÍSTICA

ÁREA	MT2	Ha	%
1. ÁREA BRUTA	915.016,62	91,50	100,00%
2. ÁREA DE PLANIFICACIÓN	915.016,62	91,50	100,00%
3. SUELOS NO URBANIZABLES			
3.1. Franja de protección ambiental paralela al arroyo León			
3.1.1. Zona de Protección: Son franjas de suelo de 30 metros (Franja de protección ambiental)	13.337,20	1,33	1,46%
3.1.2. Zona de Preservación: Son franjas de suelo de 50 metros (Franja de preservación ambiental)	18.336,54	1,83	2,00%
3.2. Franja de protección ambiental por servidumbre de redes eléctricas de alta tensión			
3.2.1. Franja de servidumbre por líneas eléctricas de alta tensión	78.126,20	7,81	8,54%
3.3. Áreas para la localización de la infraestructura para el sistema vial y de transportes			
3.3.1. Área de reserva vial para la ampliación de la avenida Circunvalar	1.994,36	0,20	0,22%
3.3.2. Área de reserva vial para la prolongación de la carrera 38 (Vía a Juan Mina)	4.959,92	0,50	0,54%
Total suelos no urbanizables:	116.754,22	11,68	12,76%
4. ÁREA NETA URBANIZABLE (ANU 1)	798.262,40	79,83	87,24%
5. ÁREAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PÚBLICO Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO QUE SE ENTREGAN REALMENTE SEGÚN PLANTAMIENTO URBANÍSTICO.			
5.1. Espacio público: Parques y zonas verdes	52.279,11	5,23	70%
5.2. Cesión Park - Ways	50.590,39	5,06	
5.3. Equipamiento	43.962,39	4,40	30%
Total áreas de cesión urbanísticas entregadas:	146.831,89	14,68	100,00%
6. SISTEMA VIAL PRINCIPAL Y DE TRANSPORTE PLAN PARCIAL (AUN 1)			
6.1. Infraestructura vial principal (Vía Tipo Semiarteria - VSA)	61.985,97	6,20	6,77%
6.2. Infraestructura vial secundaria y local (Vía Colectora - VC y Vía Peatonal -VP)	89.807,34	8,98	9,81%
Total áreas vías sistema principal y de transporte:	151.793,31	15,18	16,59%
7. ÁREA ÚTIL (AUN 1)			
7.1. Área Útil Residencial	463.008,88	46,30	50,60%
7.2. Área Útil Comercial	37.026,72	3,70	4,05%
Total área útil:	500.035,31	50,00	54,65%
8. SUELOS CON DESTINACIÓN A VIP (AUN 1)			
Área destinada para Vivienda de Interés Prioritario (VIP)	94.493,06	9,65	20,84%
Total área VIP:	94.493,06	9,65	20,84%
5B. CALCULO DE ÁREAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PÚBLICO Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO A ENTREGADAR SEGÚN PORCENTAJE DE ACTIVIDAD : (Residencial 25% + Comercial 16% = Área proporcional)			
	ANU 2	Área %	Área (Ha)
Residencial 25%	527.921,62	131.980,41	13,20
Comercial 16%	61.921,31	9.907,41	0,99
Total áreas de cesión urbanísticas a entregar:		141.887,82	14,19

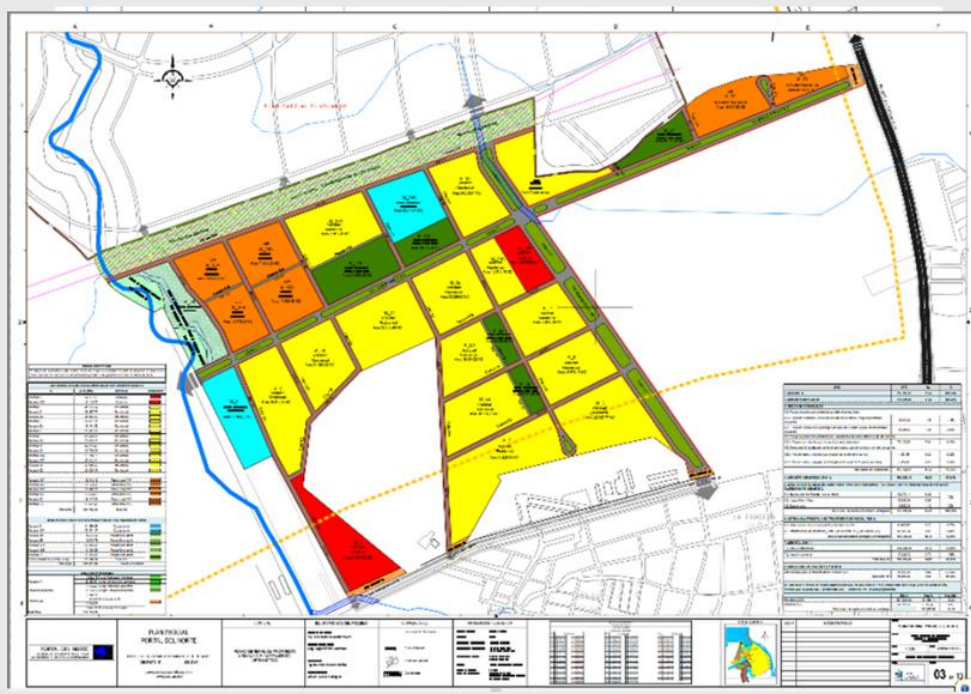
EN SUELO DE EXPANSIÓN URBANA – PIEZA EXPANSIÓN
No. 4, DISTRITO DE BARRANQUILLA

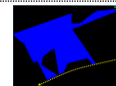
[illegible]



**QUINTA PARTE: ESTRUCTURA URBANA
DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO
DEL PLAN PARCIAL**

5





QUINTA PARTE:

ESTRUCTURA URBANA DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

El modelo de ocupación del Plan Parcial Portal del Norte se fundamenta en la articulación de los elementos existentes naturales y artificiales, y de los propuestos, asociado al Sistema de Espacio Público principalmente, y al Sistema de Movilidad. La articulación se realizará mediante la vía longitudinal (Prolongación de la carrera 42 A y las vías transversales como sistemas estructurantes del área de planificación del plan parcial.

De acuerdo con los objetivos y elementos del contexto urbano antes expuestos, el Sistema de Espacio Público propuesto para el área del Plan Parcial Portal del Norte se estructura a partir de los siguientes elementos principales que serán adoptados por la normativa del plan parcial:

A continuación se identifican los elementos que cormorán el modelo de ocupación del sistema de espacio público propuesto para el Plan Parcial Portal del Norte y se mencionan sus principales características.

1. Protección de rondas de arroyos.

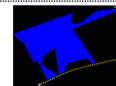
Localización de las áreas de cesión urbanística de suelo público sobre el costado occidental, integradas paisajísticamente a las zonas verdes del intercambiador vial de la prolongación de la carrera 41 y sobre la prolongación de la calle 123 (Suroccidente). Las áreas de cesión gratuitas para espacio público y equipamiento colectivo que el plan parcial entrega al Distrito por obligación urbanísticas estarán ubicadas sobre Park – Ways y en superficies sobre la prolongación de la carrera 41 y sobre la prolongación de la calle 117 (Suroccidente).

2. Integración de la zona verde, el andén y el antejardín pertenecientes a las vías que delimitan el área de intervención como una sección tipo boulevard, de tal forma se dé importancia a la circulación peatonal articulándola a la red peatonal y caminera de la ciudad.

3. Estructura vial interna en el área de planificación del plan parcial. Se destacan la vía de prolongación de la carrera 41 y la calle 117 (suroccidente).

4. Estructuración de la red peatonal sobre los desarrollos inmobiliarios del plan parcial.

El espacio público engloba elementos naturales y artificiales que por su uso y afectación cumplen una función para el colectivo, siendo estos de carácter privado o público, esto quiere decir que incluye las vías, los servicios públicos, los parques y los equipamientos, expandiendo la visión tradicional del espacio público como lo exclusivamente peatonal.



5.1. ELEMENTOS NATURALES DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

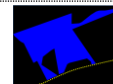
La identificación de un sistema de espacios públicos debe partir de los elementos naturales, haciendo énfasis en aquellos que por su localización, características y continuidad pueden integrarse efectivamente a un sistema de ciudad. En el área de planificación objeto del presente Plan Parcial se identifican dos tipos de canales: Canal Natural y Canal Artificial, como elementos estructurantes del espacio público. Las canalizaciones del área de planificación del Plan Parcial se clasifican de la siguiente manera:

1. **Canal natural (Protección de rondas de arroyos).** Las dos micro-cuencas identidades serán retiros de protección a las corrientes de agua que se configuran en el desarrollo como conectores del sistema de espacio público a nivel paisajístico, ecológico y de circulación peatonal, por tanto tendrán las construcciones que no afecten sus condiciones naturales y estarán protegidos con cobertura forestal. En estos casos parte de sus retiros serán cedidos como obligaciones urbanísticas y su amoblamiento se realizará de acuerdo con esta destinación.

Estas áreas se delimitan sobre las corrientes que por sus características geomorfológicas, geotécnicas y ambientales presentan posibilidades de adecuación de sus retiros y sus áreas adyacentes para el disfrute y goce pasivo. Su adecuación busca que se constituyan en las fajas de amortiguamiento para proteger el recurso hidrográfico; igualmente hacen parte del sistema de espacio público. Deberán contar con el amoblamiento adecuado y se cederá parte de sus retiros en cumplimiento de las obligaciones urbanísticas de la correspondiente unidad de gestión.

La zona de ronda de los canales naturales del sistema hídrico se define como el área no urbanizable ni edificable, paralela a la línea del hombro del correspondiente canal, que dependiendo de la clasificación del mismo tendrá un ancho de 15 metros contado a partir del hombro del canal.

2. **Canal artificial.** Constituidos por los Canales 1 (micro-cuenca nororiental) y 2 (micro-cuencas sur-occidental).
 - a. **Canal 1 (Micro-cuenca nor-oriental):** Este canal consiste en realizar el encausamiento de una fracción de 238,80 metros de longitud por medio de una canalización. El Canal 1 estará ubicado sobre el Park – Ways desde la intersección de la prolongación de la carrera 41 hasta los límites con el área del polígono del Plan Parcial “El Volador”.
 - b. **Canal 2 (micro-cuenca sur-occidental):** Será desviado hacia el arroyo León en una longitud de 240,60 metros. El cauce de este arroyo atraviesa el área de planificación del Plan Parcial, los cuales deberán ser objeto de canalización. Como se puede observar en el Plano 1 - Plano Topográfico del Área de Planificación, en la micro-cuenca sur-occidental existen dos cauces pero uno de ellos pasa en su mayoría fuera de los límites del lote, por lo que se recomienda un perfilado leve del terreno para conducir dichas aguas al mismo cauce a canalizar. Se construirá



un canal a lo largo de la carrera 38 de una longitud de 260,60 metros de longitud hasta encauzarlo con el arroyo León.

En base en los caudales presentados en el capítulo de Hidrología del documento “Evaluación de Amenaza, Vulnerabilidad y Riesgo por Fenómenos de Remoción en Masa e Inundación” se procedió a hacer el diseño de los canales, de los cuales, en la Tabla 7 y 8, se presentan los caudales y su dimensionamiento

TABLA 8 - RESUMEN CAUDALES Y DIMENSIONAMIENTO CUENCA SUR-OCCIDENTAL

PERÍODO DE RETORNO [Años]	COEFICIENTE DE ESCORRENTIA C	CAUDAL [m³/s]	CANAL TRAPEZOIDAL			
			b [m]	B [m]	Y [m]	z [--]
50	0.6	114.25	6.00	12.00	6.00	0.50
50	0.7	133.29	6.00	13.00	7.00	0.50
50	0.8	152.34	6.00	13.00	7.00	0.50
25	0.6	101.62	6.00	12.00	6.00	0.50
25	0.7	118.56	6.00	12.00	6.00	0.50
25	0.8	135.50	6.00	13.00	7.00	0.50

TABLA 9 - RESUMEN CAUDALES Y DIMENSIONAMIENTO CUENCA NOR-ORIENTAL

PERÍODO DE RETORNO [Años]	COEFICIENTE DE ESCORRENTIA C	CAUDAL [m³/s]	CANAL TRAPEZOIDAL			
			b [m]	B [m]	Y [m]	z [--]
50	0.6	34.55	4.50	8.00	3.50	0.50
50	0.7	40.31	4.50	8.50	4.00	0.50
50	0.8	46.07	4.50	8.50	4.00	0.50
25	0.6	30.74	4.50	8.00	3.50	0.50
25	0.7	35.86	4.50	8.00	3.50	0.50
25	0.8	40.98	4.50	8.50	4.00	0.50

Como se puede observar en la Tabla 7 y 8. 12, según las dimensiones de los canales, se pueden determinar cinco tipos de canal tipo, de las ilustraciones 27 a 30.

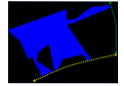


ILUSTRACIÓN 27 - CANAL TIPO A

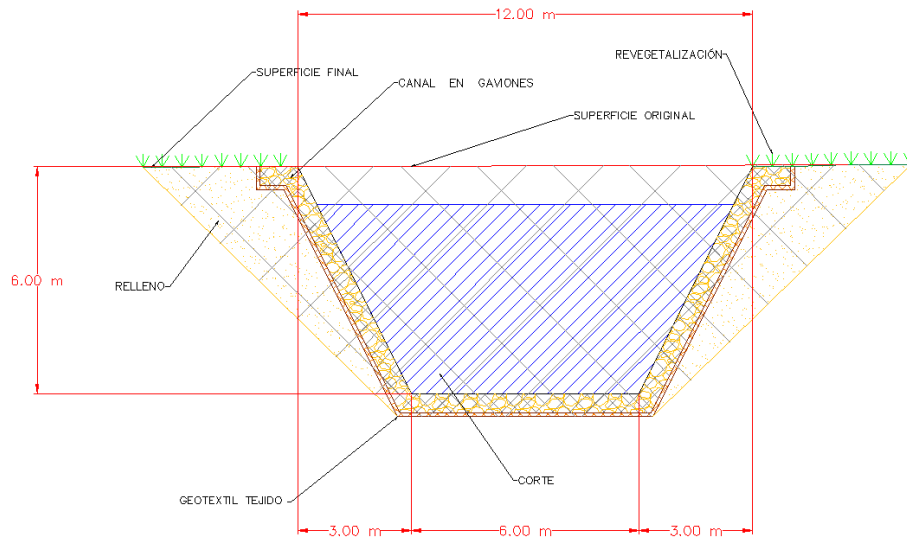
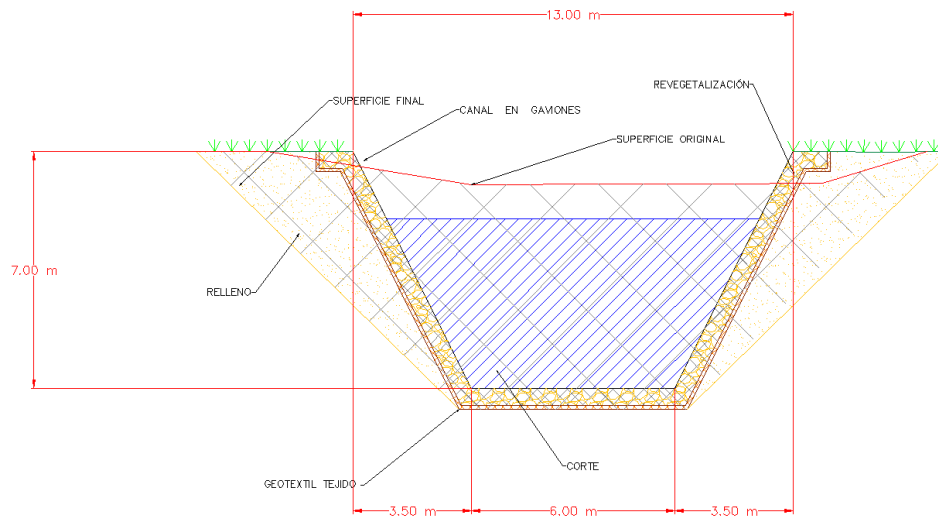


ILUSTRACIÓN 28 - CANAL TIPO B



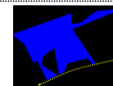


ILUSTRACIÓN 29 - CANAL TIPO C

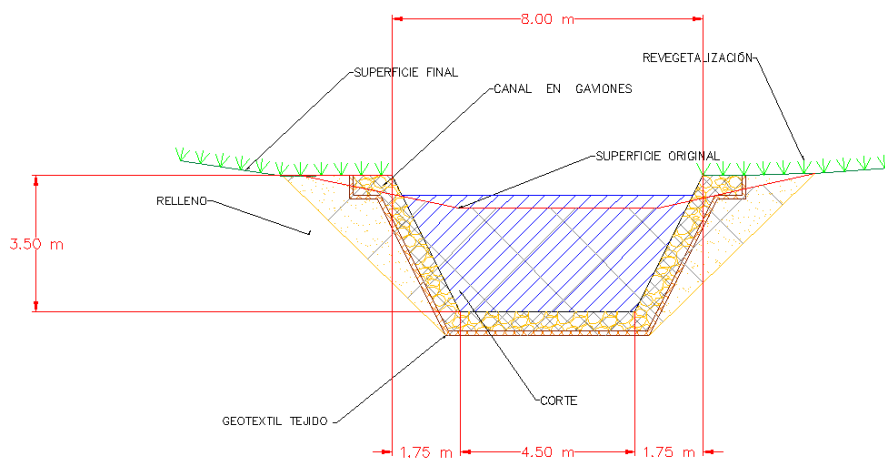
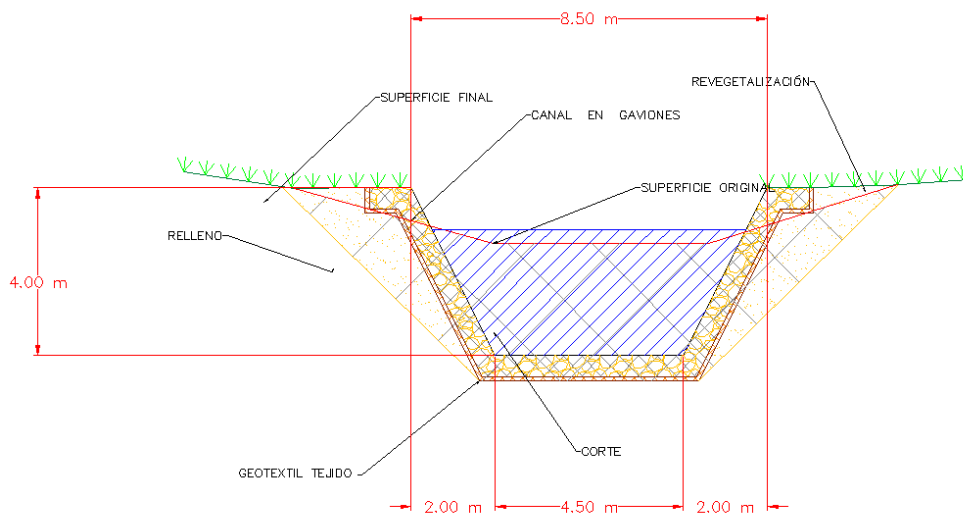
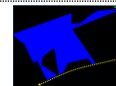


ILUSTRACIÓN 30 - CANAL TIPO D



La metodología adoptada para el diseño de los canales, está basada en la publicación No. FHWANHI-05-114 de Septiembre del 2005 – “DESIGN OF ROADSIDE CHANNELS WITH FLEXIBLE LININGS”, para tener en cuenta



el material del canal, que en este caso se decide como GAVIONES, para efectos de controlar eventuales problemas erosivos, por lo que el comportamiento de los canales será un comportamiento flexible.

5.2. ELEMENTOS ARTIFICIALES DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

De acuerdo con el planteamiento urbano propuesto que hace parte de la formulación del presente Plan Parcial, y como parte de la restructuración urbana de la zona, se definen unas nuevas áreas que constituyen lo público, tanto en el tema vial como en el de espacio público. Estas áreas son todas del disfrute público y se clasifican según su destinación. Para ello, se constituyen dos redes que son: red vial y peatonal, y red de espacios públicos y zonas verdes.

La red vial y peatonal está conformada por la estructura vial estructurante e interna, que tiene un papel de conexión urbana, conformada por dos vías tipo Arteria (avenida Circunvalar y la prolongación de la carrera 38 o vía a Juan Mina); dos vías tipo semiarteria (prolongación de la carrera 41 y prolongación de la calle 117 y nueve (9) vías tipo Colectora. Todas estas vías definidas con secciones en cumplimiento a lo establecido en el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla” y en el Decreto No. 0917 de 2005 - Manual del Espacio Público del Distrito de Barranquilla.

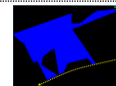
5.2.1. SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE DEL PLAN PARCIAL

El sistema vial y de transporte en este plan parcial está constituido por el sistema vial vehicular, el sistema vial peatonal y el sistema de transporte y se puede apreciar en el Plano 4 – Plano de la red vial y Perfiles viales. El área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte está bordeada al oriente por un sistema vial de tipo arteria como son la avenida Circunvalar y la prolongación de la carrera 38.

Se proponen cinco (5) tipos de vías internas: una (1) perpendicular a la vía Circunvalar y cuatro (4) perpendicular a la prolongación de la carrera 38. Las dos vías tipo Arteria estructurarán el desarrollo urbanístico del Plan Parcial Portal del Norte, que responda a su adecuada vinculación al sistema circundante, a sus necesidades de movilidad interna y lograr la integración con las áreas neta urbanizable (área lotificada para el uso habitacional, comercial e industrial).

El sistema vial interno del Plan Parcial Portal del Norte está compuesto por la red de Infraestructura vial principal (Vía Tipo Semiarteria - VSA) y por la Infraestructura vial secundaria (Vía Colectora - VC), que permite la integración de las manzanas y, áreas residenciales, comerciales e industriales entre sí.

Con base en los argumentos anteriores, la jerarquización de las diferentes vías dentro de la trama vial del plan parcial se ha clasificado según el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla” de la siguiente manera:



1. Vía Arteria – VA
2. Infraestructura vial principal (Vía Tipo Semiarteria - VSA)
3. Infraestructura vial secundaria (Vía Colectora - VC)

5.2.1.1. Vías Tipo Arteria - VA

Las vías tipo Arteria son los ejes viales que comunica sectores importantes de la ciudad de Barranquilla, con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de las autopistas.

Conforman el Plan Vial Urbano Básico, tanto a nivel Distrital como Metropolitano; normalmente, tienen continuidad dentro del Área Metropolitana, y su función principal es atraer el flujo vehicular de larga distancia al área urbana; de modo general, están destinadas a unir el sistema de tránsito entre zonas de uso residencial, industrial y de comercio con el periférico. Se caracterizan por atender grandes volúmenes de tránsito en distancias relativamente grandes, predominando en ellas el vehículo particular y la movilización de pasajeros a través del transporte colectivo. Los diseños geométricos oscilan entre los 30 y 60 metros de ancho.

Corresponde a este tipo de vías el eje vial de la vía la Circunvalar y la prolongación de la carrera 38.

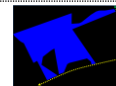
Estas vías hacen parte integral del corredor arterial de conexión norte-sur y oriente-occidente de la ciudad. Son unas de las principales vías existentes en el Área Metropolitana de Barranquilla, que conecta el sistema vial del área con la ciudad de Barranquilla con los municipios de Puerto Colombia, Galapa Soledad y Malambo, pasando por todo el nor-occidente, occidente y sur-oriente de la ciudad. Para este sistema, se deben acoger las disposiciones contempladas en los artículos 175, 176, 177 y 178 del Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”.

5.2.1.2. Infraestructura vial y de transporte (Vía Tipo Semiarteria - VSA)

Las vías tipo Semiarteria son el conjunto de vías que distribuyen y canalizan el tránsito vehicular hacia o desde el sistema de vías arterias hasta los sectores de actividad urbana, en forma directa o con intervención complementaria de vías colectoras. Generalmente unen vías arterias entre sí, y deben atender volúmenes moderados, incluyendo el transporte público colectivo.

Dentro del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte corresponde a este tipo de vías las siguientes:

1. Prolongación de la carrera 41.
2. Prolongación de la calle 117.



Las vías Semiarterias – VSA, tendrá las siguientes características operacionales y geométricas dentro del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte:

- Tendrá 2 (dos) calzadas con 2 (dos) carriles de 3,500 metros de ancho cada uno mínimo, y separador de 15 y 30 metros de ancho de tal forma que esta calzada¹² poseerá un ancho mínimo de 29,00 metros.
- Tendrá una Franja de Amoblamiento¹³ (FA) que debe servir para separar a los peatones de los vehículos. En ella se deben ubicar la vegetación, bancas y las redes de servicios públicos. Su ancho mínimo será de 1,00 metros, ubicadas a cada lado de la calzada.
- La otra es la Franja de Circulación Peatonal¹⁴ (FCP) cuyo ancho mínimo será de 1,50 metros, ubicadas a cada lado de la calzada.
- La Franca de Antejardín¹⁵, tendrán un ancho mínimo de 3,00 metros, y deberán mantenerse como áreas libres privadas, sin ser ocupadas para almacenamiento o depósito a la intemperie. Estarán ubicadas a cada lado de la calzada.

5.2.1.3. Infraestructura vial secundaria (Vías Colectoras - VC), e Infraestructura vial local (Vías Peatonales -VP)

Las vías tipo Colectoras, son las que conforman el entramado vial de un barrio o sector de servicios. Son vías vehiculares cuya función principal es canalizar el flujo vehicular desde la red vial local hacia la red vial principal

Para atender las necesidades internas del desarrollo urbanístico del plan parcial, se formulan vías de servicio interno que se complementan con la vía tipo Arteria (avenida Circunvalara y prolongación de la carrera 38) y Semiarteria (prolongación de la carrera 41 y prolongación de la calle 117, conformando un sistema envolvente, que permite integrar toda el área de planificación con la ciudad y al mismo tiempo desplazarse al interior de ella.

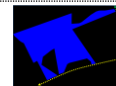
Este circuito envolvente, se conforma con la vías tipo Colectora - VC, que incluye antejardines y andenes, y los estacionamientos vehiculares perpendiculares a ella, que se unen de manera continua, cerrando de esta manera un circuito de servicio que se complementa con las vías tipo Arteria – VA.

¹²**Calzada:** Parte de la vía, dispuesta, específicamente, para la circulación de vehículos.

¹³**Franja de amoblamiento:** Franja del andén, destinada, fundamentalmente, a la colocación de los elementos de mobiliario urbano y de vegetación.

¹⁴**Andén:** Franja de piso duro, al lado de una vía, destinada al tránsito de peatones, y que puede estar constituida por una franja de circulación y una de amoblamiento. Por lo general, el andén se encuentra a un nivel superior al de la vía, para separar al peatón, del tráfico vehicular y protegerlo del agua de escorrentía. Por extensión, se aplica a los pisos duros que recubren caminos en medio de vegetación.

¹⁵**Antejardín:** Franja de propiedad privada, pero de uso público, inmediatamente adyacente a una construcción, por lo general, destinada a zona verde, con el propósito de separar la propiedad privada del área de circulación pública.



Las Vías Colectoras - VC, tendrán las siguientes características operacionales y geométricas dentro del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte:

- Tendrá en el presente plan parcial 1 (una) calzada con 2 (dos) carriles y poseerá un ancho de 3,50 metros de ancho cada uno, de tal forma que esta calzada de dos carriles debe tener 7,00 metros de ancho mínimo, de dos sentido vial o doble sentido.
- Tendrá una Franja de Amoblamiento (FAJ) de ancho de 1,00 metros, ubicadas a cada lado de la calzada. Esta franja servirá para separar a los peatones de los vehículos. En ella se deben ubicar la vegetación, bancas y las redes de servicios públicos.
- La Franja de Circulación Peatonal (FCP) cuyo ancho mínimo será de 2,00 metros, ubicadas a cada lado de la calzada.
- La Franca de Antejardín, tendrán un ancho mínimo de 2,00 metros, y deberán mantenerse como áreas libres privadas, sin ser ocupadas para almacenamiento o depósito a la intemperie. Estarán ubicadas a cada lado de la calzada.

Las Vías Peatonales -VP, tienen una calzada de 2.20 mts y cada lado cuentan con una franja de andén de 1.20 mt y una franja de amoblamiento urbano de 0.70 mts.

5.2.1.4. Sistema peatonal (andenes laterales)

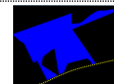
El sistema peatonal del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte estará constituida por la franja del andén, destinada, a la circulación peatonal, libre de obstáculos (postes y mobiliario urbano en general), con un trazado longitudinal claro y definido, que conduzca, de manera directa y funcional, el flujo peatonal.

La estructura peatonal esta ordenada en 2 (dos) categorías acorde con el número de personas que la pueden transitar y las áreas con la que se establece una relación de recorrido o accesibilidad.

La red peatonal del plan parcial define recorridos peatonales al interior del área de planificación, mediante la articulación de los espacios públicos y los inmuebles arquitectónicos del Portal del Norte, garantizando continuidad de los recorridos planteados por las vías internas del área de planificación. Este sistema vial estará armado paralelamente a las vías tipo Semiarteria y vías Colectoras.

La sección mínima que debe cumplir este tipo de franja de circulación (ejes peatonales) es de 1,50 metros para Vías Semiarteria (VSA) y 2,00 metros para vías tipo Colectoras (VC), libres de cualquier obstáculo¹⁶, separados de la calzada vehicular por la franja de amoblamiento y el bordillo. La franja de amoblamiento

¹⁶ 4.2 NORMAS PARA URBANIZACIONES INDUSTRIALES. Artículo 334. Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”.



(FA), la franja de circulación (FC) y la franja de antejardín (FAJ), se integrarán en un solo elemento, con destinación a la circulación peatonal y amoblamiento urbano.

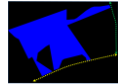
TABLA 10 – SUPERFICIE DE VIAS DESTINADAS PARA EL SISTEMA VIAL DEL PLAN PARCIAL

ÁREA	SUPERFICIE		INDICE (%)
	M2	Ha	
6. SISTEMA VIAL PRINCIPAL Y DE TRANSPORTE PLAN PARCIAL			
6.1. Infraestructura vial y de transporte (Vía Tipo Semiarteria - VSA)	61.985,97	6,20	39,18
6.2. Infraestructura vial secundaria (Vía Colectora - VC)	96.229,22	9,62	60,82
Total áreas vías sistema principal y de transporte:	158.215,19	15,82	100,00

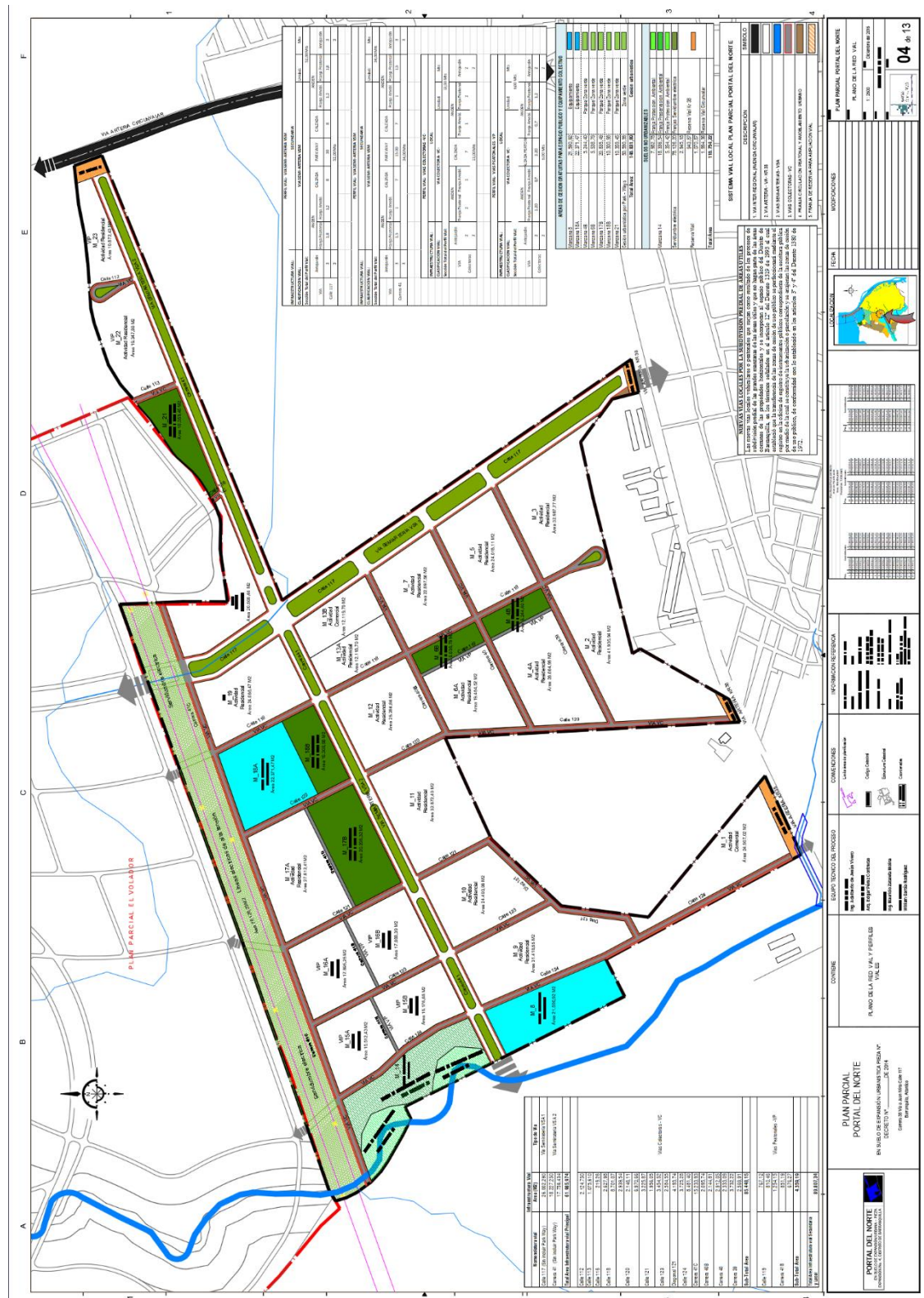
La obligación de cesión de suelo dentro del presente Plan Parcial Portal del Norte para la construcción de vías públicas de acuerdo con lo definido en el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla” equivalen a **155.653,14 M2 que equivalen a 16,68 % del Área Neta Urbanizable**

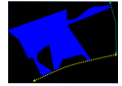
5.2.1.5. Nuevas vías locales por la subdivisión predial de áreas útiles.

Las nuevas vías locales vehiculares o peatonales que surjan como resultado de los procesos de subdivisión predial de las grandes manzanas de las áreas útiles y que no hagan parte de las áreas comunes de las propiedades horizontales, y se incorporan al espacio público del Distrito de Barranquilla, en los términos señalados en el artículo 12º del Decreto 1319 de 1993 donde se estableció que la transferencia de las zonas de cesión de uso público se perfeccionará mediante el registro en la oficina de registro de instrumentos públicos correspondiente de la escritura pública por medio de la cual se constituye la urbanización o parcelación y se enajenan las zonas de cesión de uso público, de conformidad con lo establecido en los artículos 3º y 4º del Decreto 1380 de 1972.



PLANO 4 - PLANO DE LA RED VIAL Y PERFILES VIALES





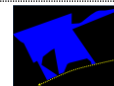
PERFILES VIALES

PERFIL VIAL- VIA SEMI-ARTERIA VSM									
INFRAESTRUCTURA VIAL:		SECUNDARIA							
CLASIFICACION VIAL:		VIA SEMI-ARTERIA VSM						Unidad:	Mts
Sección Total del Perfil Vial:								52,00 Mts	
VIA	Antejardín	ANDEN		CALZADA	PARK WAY	CALZADA	ANDEN		Antejardín
		Franja Peatonal	Franja Amobl.				Franja Amobl.	Franja Peatonal	
Calle 117	3,00	1,80	1,20	8,00	30,00	8,00	1,20	1,80	3,00
	3,00	52,00 Mts							3,00

PERFIL VIAL- VIA SEMI-ARTERIA VSM									
INFRAESTRUCTURA VIAL:		SECUNDARIA							
CLASIFICACION VIAL:		VIA SEMI-ARTERIA VSM						Unidad:	Mts
Sección Total del Perfil Vial:								34,00 Mts	
VIA	Antejardín	ANDEN		CALZADA	PARK WAY	CALZADA	ANDEN		Antejardín
		Franja Peatonal	Franja Amobl.				Franja Amobl.	Franja Peatonal	
Carrera 41	3,00	1,50	1,00	7,00	15.00	7,00	1,00	1,50	3,00
	3,00	34,00 Mts							3,00

PERFIL VIAL- VIAS COLECTORAS –VC-							
INFRAESTRUCTURA VIAL:		SECUNDARIA					
CLASIFICACION VIAL:		VIA COLECTORA- VC-				Unidad:	Mts
Sección Total del Perfil Vial:						13,00 Mts	
VIA	Antejardín	ANDEN		CALZADA	ANDEN		Antejardín
		Franja Peatonal	Franja Amobl.		Franja Amobl.	Franja Peatonal	
Colectoras	2,00	2,00	1,00	7,00	1,00	2,00	2,00
	2,00	13,00 Mts					2,00

PERFIL VIAL- VIAS PEATONALES -VP							
INFRAESTRUCTURA VIAL:		LOCAL					
CLASIFICACION VIAL:		VIA PEATONAL- VP-				Unidad:	Mts
Sección Total del Perfil Vial:						6,00 Mts	
VIA	Antejardín	ANDEN		CALZADA PEATONAL	ANDEN		Antejardín
		Franja Peatonal	Franja Amobl.		Franja Amobl.	Franja Peatonal	
Peatonal	2,00	1.20	0,70	2.20	0,70	1,20	2,00
	2,00	6,00 Mts					2,00



5.2.2. CONECTIVIDAD VIAL DEL PLAN PARCIAL CON EL ENTORNO URBANÍSTICO Y CON EL SISTEMA VIAL DE LA CIUDAD

Los componentes de los sistemas de comunicación a escala de ciudad y Área Metropolitana de Barranquilla son aquellas vías principales que comunican al área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte con el sistema vial regional y nacional, en dirección norte y sur, y oriente y occidente.

En el área de influencia directa e indirecta del área de planificación del plan parcial los componentes de los ejes viales metropolitanos cumplen adicionalmente una función de integración regional, hacia los municipios del área metropolitana de la ciudad de Barranquilla y hacia municipio y departamentos de la Región Caribe y del interior del país.

5.2.2.1. Conectividad vial del plan parcial con el sistema de comunicación metropolitana y distrital

El sistema de soporte de la comunicación metropolitano, distrital y de la movilidad de la estructura urbana del área del Plan Parcial Portal del Norte incluye un conjunto de ejes viales articuladores donde el componente principal es la avenida Circunvalar (vía Artería) y la prolongación de la carrera 38 (vía Artería). La columna vertebral del transporte en el área de planificación del plan parcial corresponderá a la avenida Circunvalar y a la prolongación de la carrera 38.

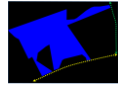
5.2.2.2. Conectividad vial del plan parcial con los ejes de comunicación a nivel zonal

Son los ejes viales que cumplen funciones de integración del área de planificación con las áreas de influencia directa, estos ejes forman parte del sistema de comunicación metropolitano, como articuladores viales que tienen la función básica de conectar las diversas áreas urbanas a la jerárquica vial metropolitana, como son los Ejes Viales Metropolitanos. De acuerdo con el alcance y las posibilidades de conexión que ofrecen las vías que cruzan la zona contigua al área de planificación estas vías son:

1. Avenida Circunvalar.
2. Prolongación de la carrera 38.
3. Proyección de transversal 21.
4. Proyección de las carreras 9G y 20.
5. Prolongación de la carrera 41.
6. Proyección de la carrera 43. Vía de enlace entre el centro de la ciudad con la avenida Circunvalar.

5.2.2.3. Conectividad vial del área del Plan Parcial Portal del Norte con los planes parciales contiguos al área de planificación

El sistema vial del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte está integrado a los planes parciales que se desarrollan al área contigua al norte de la estructura urbana del plan de la siguiente manera:



1. Plan Parcial “El Volador”: Con las prolongaciones de las calles 117, 118 y 120, 121, 123 y 124 y con la avenida Circunvalar.
2. Plan Parcial Centro Empresarial y Logístico “Océano Azul”: Con la avenida Circunvalar.
3. Plan Parcial Puerta de Oro: Carrera 38 (vía al Corregimiento de Juan Mina).
4. Plan Parcial Gres del Caribe: Carrera 38 (vía al Corregimiento de Juan Mina).
5. Plan Parcial Villas de San Pablo: Con la avenida Circunvalar.
6. Plan Parcial Caribe Verde: Con la avenida Circunvalar.

El Plan Parcial Portal del Norte plantea ejes viales longitudinales y transversales a la avenida Circunvalar y a la prolongación de la carrera 38. El territorio del área de planificación del presente plan parcial, se integraría a la red vial propuesta con los anteriores planes parciales con la avenida Circunvalar y con la prolongación de la carrera 38.

5.2.3. OBLIGACIONES URBANÍSTICAS DERIVADAS DEL SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS PLANTEADOS

5.2.3.1. Áreas de cesión gratuitas para espacio público y equipamiento colectivo que el plan parcial entrega al distrito

Conforme con lo dispuesto en el del Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”, se establece como obligación de cesión de suelo para áreas verdes recreacionales un 25% del área neta urbanizable en Residencial, 16% en Comercio, y 10% del área total en Industria. Estos tres índices se calculan en base al área neta de cada uso de suelo por actividad de cada manzana edificable del Plan Parcial. El área neta es la superficie resultante de descontar del área bruta, las áreas para la localización de la infraestructura para el sistema vial principal y de transporte, las redes primarias de servicios públicos y las áreas de conservación y protección de los recursos naturales y paisajísticos.

Los índices por actividad de usos para determinar áreas de cesión gratuitas para espacio público y equipamiento colectivo dentro del plan parcial son los siguientes:

- 25% del área neta urbanizable en uso residencial.
- 16% del área neta urbanizable en uso comercial.

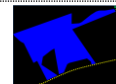


TABLA 11 - CALCULO DE ÁREAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PUBLICO Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO A ENTREGADAR SEGÚN PORCENTAJE DE ACTIVIDAD: (Residencial 25% + Comercial 16%)

5B. CALCULO DE ÁREAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PUBLICO Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO A ENTREGADAR SEGÚN PORCENTAJE DE ACTIVIDAD : (Residencial 25% + Comercial 16% = Área proporcional)			
	ANU 2	Area %	Area (Ha)
Residencial 25%	527.921,62	131.980,41	13,20
Comercial 16%	61.921,31	9.907,41	0,99
Total áreas de cesión urbanísticas a entregar:		141.887,82	14,19

La tabla 10 muestra las áreas de cesión que el plan parcial debería entregar en cumplimiento de los requisitos legales según los porcentajes por actividad: Residencial 25% + Comercial 16%

Esto se hizo, teniendo en cuenta que dos actividades se calculan con base en las áreas netas urbanizables (Residencial y Comercial) y la otra actividad, la industrial se calcula con base en el área total industrial.

Sin embargo, el plan parcial es más generoso en la entrega de áreas de cesión gratuitas para equipamientos, parques y zonas verdes, y entrega más áreas de las mínimas exigidas por las normas, la siguiente tabla 10.A, muestra las cesiones reales a entregar finalmente por el plan parcial.

TABLA 12A - ÁREAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PUBLICO Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO QUE SE ENTREGAN REALMENTE SEGÚN PLANTEAMIENTO URBANISTICO.

5. ÁREAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PUBLICO Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO QUE SE ENTREGAN REALMENTE SEGÚN PLANTEAMIENTO URBANISTICO.			
5.1. Espacio público: Parques y zonas verdes	52.279,11	5,23	70%
5.2. Cesión Park - Ways	50.590,39	5,06	
5.3. Equipamiento	43.962,39	4,40	30%
Total áreas de cesión urbanísticas entregadas:	146.831,89	14,68	100,00%

Los cálculos para la obtención de estos datos están consignados en el anexo “Cuadro de áreas_PP Portal del Norte” en formato Excel.

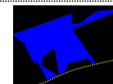


TABLA 13 - ENTREGA Y DISTRIBUCIÓN ESPACIAL POR MANZANAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PÚBLICO SEGÚN PLANTEAMIENTO URBANÍSTICOS

ÁREAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PÚBLICO Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO			
Manzana 8	21.590,92	Equipamiento	
Manzana 18A	22.371,47	Equipamiento	
Manzana 4B	5.244,40	Parque/Zona verde	
Manzana 6B	5.538,79	Parque/Zona verde	
Manzana 17B	20.835,49	Parque/Zona verde	
Manzana 18B	10.300,98	Parque/Zona verde	
Manzana 21	10.359,45	Parque/Zona verde	
Cesión urbanística por Park - Ways	50.590,39	Zona verde	
Total Área:	146.831,89	Cesión urbanística	

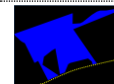
La unidad de gestión urbanística del Plan Parcial Portal del Norte deberá ceder los suelos para espacio público adecuados para tal condición, lo cual incluye: engramar, arborizar, iluminar, disponer del amueblamiento necesario y realizar las obras de estabilización y mejoramiento de las rondas de arroyos si así lo requiere, cumpliendo con la normatividad vigente para dicho tema.

En cuantos al sistema de equipamientos determinados en el área de planificación el artículo 57 del Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”, describe lo siguiente en cuanto al sistema de equipamientos: *Forman parte del equipamiento aquellos inmuebles destinados a los servicios de salud, educación, seguridad ciudadana, recreación, cultura, mercadeo, transporte, cementerios e iglesias, localizados en el plano de usos del suelo.*

El sistema de equipamientos está conformado por los espacios y construcciones, de uso público o privado, destinados a satisfacer las necesidades colectivas básicas. Dada la ubicación del presente plan parcial, en relación con vías de alto tráfico, unido a las condiciones propias del área de intervención, permite proponer un equipamiento que además sea un soporte a la comunidad, abierto y que tenga acceso inmediato a la vía colectoras y local del Plan Parcial.

El sistema de equipamientos del Plan Parcial Portal del Norte lo conforman esencialmente los equipamientos básicos sociales, destinados a la recreación y deportes, y básicos comunitarios. Este equipamiento correspondiente al plan parcial se pretende ubicar en las áreas de cesión y obligaciones urbanísticas para suelos de áreas verdes recreacionales.

El párrafo tercero del artículo 213 del Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 establece que “área de las cesiones urbanísticas gratuitas que todo promotor, urbanizador o constructor de proyectos de urbanización debe ceder al Distrito de Barranquilla estará distribuida así:



- Setenta por ciento (70%) destinado para espacio público (parques, zonas verdes o áreas deportivas).
- Treinta por ciento (30%) para equipamiento comunitario público.

Teniendo en cuenta lo anterior el área de las cesiones urbanísticas gratuitas para parques y equipamientos para presente Plan Parcial se cuantifica en la siguiente tabla:

TABLA 14 - SUELO PARA CESIÓN GRATUITAS PARA PARQUES Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO

5. ÁREAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PÚBLICO Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO QUE SE ENTREGAN REALMENTE SEGÚN PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO.			
5.1. Espacio público: Parques y zonas verdes	52.279,11	5,23	70%
5.2. Cesión Park - Ways	50.590,39	5,06	
5.3. Equipamiento	43.962,39	4,40	30%
Total áreas de cesión urbanísticas entregadas:	146.831,89	14,68	100,00%

Los tratamientos de estas cesiones gratuitas para espacio público y equipamiento colectivo serán una combinación e integración de áreas duras, semiduras y blandas, con arborización y tratamientos de pisos, que garanticen su uso por parte de la comunidad en general y que integran de manera directa todos los elementos de espacio público y movilidad peatonal como parques, andenes y áreas de usos público de los proyectos privados, etcétera.

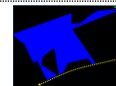
Los nuevos equipamientos que se construirán en el área de planificación, Parque Recreacional, estarán orientados a la recreación y deportes, y básicos comunitarios. Estos equipamientos se articulan con los equipamientos existentes a través del sistema peatonal y vial existente y propuesto. Este equipamiento debe fortalecer la red de parques barriales de la ciudad.

5.2.4. SUELOS NO URBANIZABLE

5.2.4.1. Franja de protección ambiental paralela al arroyo León

Las áreas de afectación por protección a las corrientes de agua naturales son entendidas como aquellas áreas que por su nivel de desarrollo requieren de un manejo diferente, al tratamiento genérico asignado al polígono en el cual se inscribe. En el área del polígono del Plan Parcial Portal del Norte estas superficies serán preservadas para la protección del medio ambiente.

Según la Resolución No. 000257 de 12-04-2010 de la Corporación Autónoma Regional del Atlántico- CRA “por la cual se definen determinantes ambientales para los municipios que integran la cuenca hidrográfica de la ciénaga de Mallorquin y los arroyos Grande y León en el Departamento del Atlántico”, en el ítem 6.2.3



Afluentes Principales: Arroyo León, se definieron dos áreas especiales importancia ambiental dentro del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte, que se detallan y describen a continuación:

1. **Zona de Protección:** Son franjas de suelo de 30 metros a la redonda, medidos a partir del cauce central del arroyo, paralelas a cada lado del cauce del mismo. Esta Zona de Protección, tiene un área total de 15.167,26 M2 alrededor del cauce del arroyo
2. **Zona de Preservación:** Son franjas de suelo de 50 metros a la redonda de protección, medidos a partir de la zona de protección establecida en el inciso anterior y paralela a la misma. Esta Zona de Preservación, tiene un área total de 16.506,52 M2 alrededor del cauce del arroyo.

Se ha determinado que las áreas por afectación de protección a las corrientes de aguas naturales se localiza en el borde occidental del polígono del Plan Parcial, caracterizada por ser una zona con presencia de arroyos.

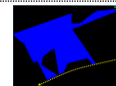
Una de las medidas de mitigación para controlar los caudales es el diseño de canales, por lo que, conocidos los caudales para diferentes periodos de retorno, se procedió al respectivo diseño de estructuras para el control del agua superficial, específicamente para los dos cauces que atraviesan el lote de estudio. Los canales son diseñados para una condición extrema dentro de los escenarios extrapolados en los análisis, es decir, para periodo de retorno de 50 y 25 años.

En base en los caudales presentados en el capítulo de Hidrología del documento “Evaluación de Amenaza, Vulnerabilidad y Riesgo por Fenómenos de Remoción en Masa e Inundación” para el polígono del Plan Parcial Portal del Norte, se procedió a hacer el diseño de los canales, de los cuales, en la Tabla 7 y 8 (de este documento), se presentan los caudales y su dimensionamiento. En el ítem 4.7.1. Elementos naturales del sistema de espacio público se hace una breve explicación de las intervenciones sobre canales naturales y sobre canales artificiales.

Por su parte, en las ilustraciones 27 a 30 se observan los diseños de los canales para los cauces de los arroyos que según las dimensiones, se pueden determinar cinco tipos de canal tipo.

Esta área de manejo especial tiene una superficie total de 26.018,84 metros cuadrados, que equivalen al 2,63% de la superficie total del área de planificación.

Para el manejo de las corrientes naturales de agua y sus retiros en el polígono del Plan Parcial Portal del Norte se tendrán en cuenta las siguientes disposiciones de la Resolución No. 000257 de 12-04-2010 de la Corporación Autónoma Regional del Atlántico- CRA “por la cual se definen determinantes ambientales para los municipios que integran la cuenca hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquin y los arroyos Grande y León en el Departamento del Atlántico”.



Las áreas de afectación por protección a las corrientes de agua naturales no se han incluido en el área de intervención, como se mencionó anteriormente, por lo tanto no hará parte del reparto de cargas y beneficios definidos por el presente Plan Parcial.

5.2.4.2. Franja de protección ambiental por servidumbre de redes eléctricas de alta tensión

Según el artículo 187 de Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla” toda línea de transmisión con tensión nominal igual o mayor a 220 kilovatios, debe tener una zona de servidumbre, también conocida como zona de seguridad o derecho de vía de 32 metros, 16 metros a cada lado del eje.

Dentro de la zona de servidumbre se debe impedir la siembra de árboles o arbustos que con el transcurrir del tiempo alcancen a las líneas y se constituyan en un peligro para ellas. Debido a que se genera un riesgo para la edificación y para quienes la ocupan, no deben construirse edificaciones o estructuras en la zona de servidumbre.

Para efectos del presente Plan Parcial el área de la franja de protección por servidumbre de redes equivale a 78.126,20 M2 (7,81 hectáreas) y tendrán restricción para desarrollar planes urbanísticos de cualquier índole y para el establecimiento de especies forestales de alto crecimiento.

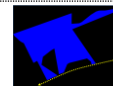
5.2.4.3. Área de reserva vial – ampliación de la avenida Circunvalar y de la Carrera 38

Las áreas de reserva vial son entendidas como aquellas superficies “destinadas a tal fin” sobre las pesa una restricción que limita o impide desarrollos inmobiliarios, es decir que los predios afectados por la entidad distrital competente no pueden ser urbanizados ni edificados, puesto que con ellos busca el Distrito de Barranquilla, conforme al Plan de Ordenamiento Territorial, construir o ampliar una obra pública.

De otro lado encontramos los predios sobre la avenida Circunvalar y sobre la prolongación de la carrera 38 (vía a Juan Mina) considerados como “Reserva para la imposición de futuras afectaciones” las cuales son áreas del territorio Distrital que de conformidad con el Plan de Ordenamiento Territorial, son necesarias para la localización y futura construcción de obras del sistema vial principal de la ciudad, obras públicas o para la ejecución de programas o proyectos con inversión pública.

TABLA 15 - ÁREAS DESTINADA PARA LA RESERVA VIAL

DESCRIPCION	ÁREA		ÍNDICE %
	METROS CUADRADOS	HECTÁREAS	
1. Áreas para la localización de la infraestructura para el sistema vial y de transportes			
1.1. Área de afectación por eje vial de la ampliación de la avenida Circunvalar	1.994,36	0,199	28,68%
1.2. Área de afectación por eje vial de la prolongación de la carrera 38 (Vía a Juan Mina)	4.959,92	0,496	71,32%
Total suelos por afectación vial:	6.954,28	0,695	100,00%



5.2.5. ÁREAS DE CESIÓN URBANÍSTICAS POR SISTEMA VIAL

5.2.5.1. Cesión de área para franja de circulación peatonal (FCP)

El peatón se puede definir como toda persona que transita a pie por el espacio público o privado o es una área lateral de una vía, destinada a la permanencia y al tránsito exclusivo de peatones.

El recorrido a través de la red peatonal en el área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte tiene como soporte principal el andén, cuya función principal es la conexión peatonal de los elementos arquitectónicos y representativos de la estructura urbana del plan parcial. Estos recorridos a su vez se complementan mediante la implantación de vados, rampas, pompeyanos que facilitan el tránsito de los usuarios.

En su implementación en el área de planificación del plan parcial, los andenes deben ser continuos y a nivel, sin generar obstáculos con los predios colindantes y tratados con materiales duros y antideslizantes, garantizando el desplazamiento de personas con alguna limitación.

Su conectividad está estructurada dentro del área del polígono del plan parcial en forma longitudinal y transversal para que los usuarios puedan desplazarse sin ningún problema por las carreras y calles internas del plan

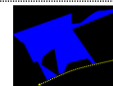
El ancho descrito será de dos tipos: para las Vías Semi-Arteria (VSA) será de 1,50 metros y para Vías Colectoras (VC) será de 2,00 metros de ancho, separados de la calzada vehicular por la Franja de Amoblamiento (FA).

La obligación de cesión de suelo para la construcción de la red peatonal de acuerdo a lo definido en el del Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla” se observa en el plano No. 4 – Plano Red Vial Plan Parcial.

En consonancia con lo anterior, el desarrollo y la generación de los espacios públicos que conforman el plan parcial será producto de la gestión pública con el aporte de los privados mediante las obligaciones urbanísticas por el desarrollo de actividades industriales y administrativos como usos principales que se permiten en este tipo de suelo. En la siguiente tabla se describe las áreas de cesión y obligaciones urbanísticas contempladas en el área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte:

5.2.5.2. Cesión de área para franja de amoblamiento (FA)

La franja de amoblamiento (FA), es la franja complementaria del andén que debe servir para separar a los peatones de los vehículos, en ella se debe ubicar vegetación, bancas, las redes de servicios públicos y mobiliario urbano. En esta franja se ubicarán el conjunto de elementos que prestan servicios específicos a

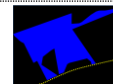


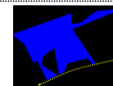
los ciudadanos, tales como: bancas, basureras, bebederos, bolardos, cabinas telefónicas, carteleras, bicicletteros, postes de iluminación, paraderos para buses, postes para soporte de redes de servicios, postes para señalización vertical y servicios urbanos básicos de la ciudad.

La ubicara la franja de amoblamiento en el borde externo del andén, para que sirva como espacio reductor del impacto del tráfico vehicular sobre la actividad del peatón. La franja de amoblamiento en el presente Plan Parcial Portal del Norte se estructuro en el **plano No. 4 – Plano Red Vial y Perfiles Viales**.

Para salvar la diferencia entre el nivel de la calzada y el del andén para el acceso de peatonal o personas con movilidad reducida, se podrá construir una rampa al borde del sardinel que no sobrepase el ancho de la franja de amoblamiento, en un material antideslizante, diferenciados en textura y color, el ancho mínimo total será de 1,50 metros, con una pendiente máxima de 8% de longitud y máxima de 2% transversal.

EN SUELO DE EXPANSIÓN URBANA – PIEZA EXPANSIÓN
No. 4, DISTRITO DE BARRANQUILLA





5.2.6. SISTEMA DE REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS

5.2.6.1. Redes de Acueducto

Ver Anexo 1: Redes de acueducto

5.2.6.2. Red de Alcantarillado Sanitario

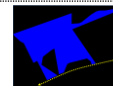
Ver Anexo 2: Redes de alcantarillado sanitario

5.2.6.4. Red de Energía Eléctrica

Ver Anexo 3: Redes de energía eléctrica

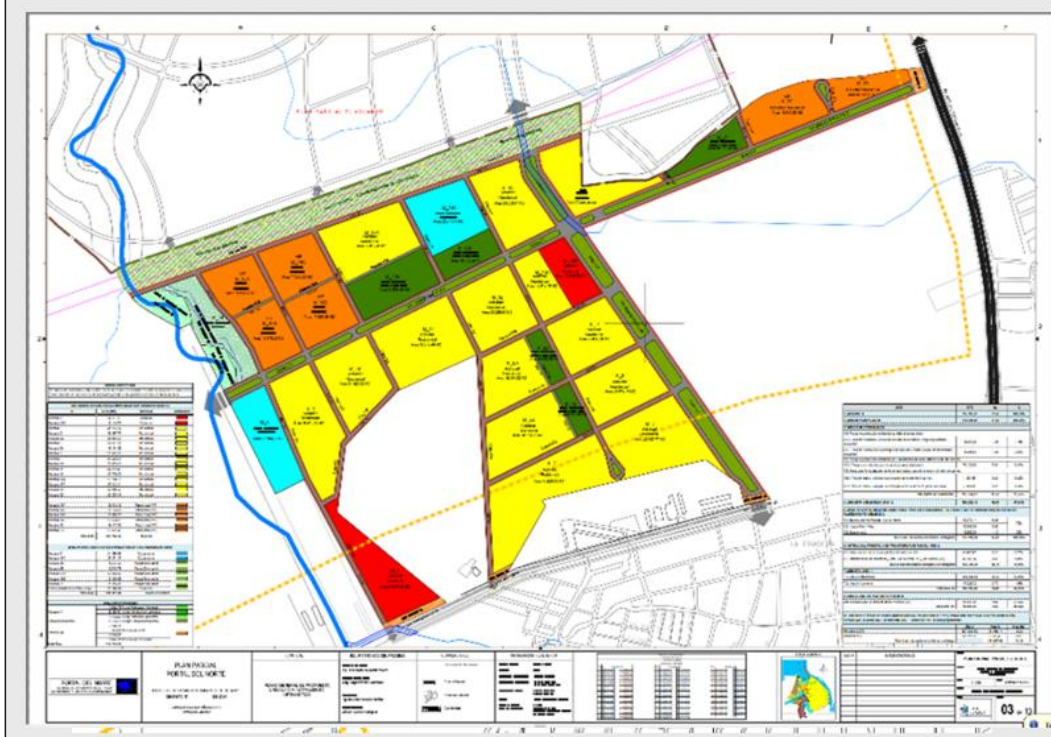
5.2.6.5. Red de gas natural

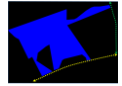
La zona donde se desarrollará el proyecto cuenta con disponibilidad vigente para la prestación del servicio. La Gases del Caribe precisa que para la instalación de las redes secundarias requeridas para el desarrollo del proyecto los urbanizadores deberán presentar toda la información técnica (diseño, planos, entre otros) para la cotización de la conexión del proyecto a las redes de distribución de gas de acuerdo con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla.



SEXTA: ESTRUCTURA URBANA DEL
SISTEMA DE ESPACIO PRIVADO DEL
PLAN PARCIAL

6





SEXTA PARTE:

ESTRUCTURA URBANA DEL SISTEMA DE ESPACIO PRIVADO

6.1. DEFINICIÓN DEL ESPACIO PRIVADO

En este capítulo se refiere esencialmente a la forma de ocupar el espacio privado del área de intervención del Plan Parcial Portal del Norte, parte integral del modelo de ocupación, compuesto además por el sistema de la estructura del espacio público.

El desarrollo del Plan Parcial prevé una sola Unidad de Gestión Urbanística Portal del Norte (UGUPN) que cumple con los requerimientos de espacio público, y se integra en un solo proyecto urbano que se articula con su entorno inmediato y con la pieza más inmediata Pieza Centro Carrera 38.

Es importante señalar que la Pieza de Expansión Urbana No. 4, tiene un gran potencial como zona de Tratamiento de Desarrollo. Estos sectores deben regular las actuaciones sobre predios urbanizables no urbanizados, para urbanizarlos mediante la dotación de vías y el espacio público requerido para asegurar su accesibilidad y la disponibilidad de equipamientos, parques y zonas verdes para el ejercicio sostenible de las actividades urbanas; también regula la edificación de suelos urbanizados pero no edificados, la cual consiste en la construcción de los edificios y las instalaciones requeridas para realizar eficazmente y con arreglo a las regulaciones que lo rigen las actividades permitidas en las correspondientes zonas del polígono normativo.

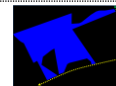
Los usos propuestos para el área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte se desarrollan de la siguiente manera:

1. Catorce (14) manzanas para actividad residencial.
2. Dos (2) manzanas para actividad comercial.
3. Seis (6) manzanas asignadas para programas de VIP.

La distribución porcentual de las Áreas Útiles según la actividad con respecto al Área Neta Urbanizable, luego de descontar las áreas para vías locales; es la señalada en la siguiente Tabla 13.A

TABLA 16A - ÁREAS UTILES SEGÚN ACTIVIDAD

7. ÁREA ÚTIL (AUN 1)			
7.1. Área Útil Residencial	463.008,88	46,30	50,60%
7.2. Área Útil Comercial	37.026,72	3,70	4,05%
Total área útil:	500.035,60	50,00	54,65%



En general, hacia el norte de la UGUPN predominaran las zonas de uso de vivienda y sobre las vías principales, como la prolongación de la carrera 38 (vía a Juan Mina), existen importantes predios con usos comerciales y de servicios. Sobre la avenida Circunvalar existen zonas de comercio pesado, es decir, zonas en las que se vende al por mayor o en las que existe venta de materiales para las industrias y materiales de construcción.

La zona donde se ubica el área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte es uno de los principales sectores futuros de prestación de servicios comerciales y servicios mercantiles de la ciudad y del Área Metropolitana de Barranquilla. Igualmente, se caracteriza por desarrollar sobre sus vías principales, actividades comerciales y de prestación de servicios

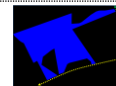
Las vías principales, en especial la avenida Circunvalar y la prolongación de la carrera 38 (vía a Juan Mina), conectan a la Unidad de Gestión Urbanística (UGUPN) con el centro, norte y sur de la ciudad, permitiendo una importante relación entre las actividades que los tres sectores desempeñan, de tal manera que se puedan complementar. Otra conexión que se destaca es la que se mantiene a través de la carrera 46 o vía al mar, ya que éstas son áreas de la ciudad que generan gran atracción y a las que se desplaza una gran cantidad de personas, colaborando de la misma manera al desarrollo de las actividades internas de la UGUPN.

La estructuración del proyecto urbano integral está determinada por la articulación de los usos residenciales, de servicios comerciales industriales, el espacio público, y estos a su vez con los ejes viales internos y estas a su vez sobre las dos vías principales.

El área de planificación será estructurada por el concepto de reajuste de terrenos que consiste en englobar diversos lotes de terreno para luego subdividirlos en forma más adecuada y dotarlos de obras de infraestructura urbana básica. Este concepto básico de la Ley 9ª fue complementado en el artículo 45 de la Ley 388 de 1997, de la siguiente forma:

“Ejecución mediante reajuste de tierras. Siempre que el desarrollo de la unidad de actuación requiera una nueva definición predial para una mejor configuración del globo de terreno que la conforma, o cuando ésta se requiera para garantizar una justa distribución de las cargas y los beneficios, la ejecución de la unidad de actuación urbanística se realizará mediante el mecanismo de reajuste de tierras o integración inmobiliaria previstos en la Ley 9 de 1989, según se trate de urbanización en suelo de expansión o renovación o redesarrollo en suelo urbano respectivamente”(…).

El reajuste de terrenos, permite englobar inmuebles, es decir modificar sus linderos anexándolos a otros y redefiniendo la propiedad, en lo que al área y límites prediales se refiere. En tal sentido, también uno de los efectos propios del reajuste de terrenos, es una distribución equitativa del territorio, la modificación de los



límites prediales, la asignación de espacios para el disfrute colectivo, y la dotación de vías, redes y demás servicios que habilitan el suelo para su uso, ocupación y posterior desarrollo.

De acuerdo con los anteriores planteamientos y con la definición de la estructura del espacio público dentro del área de planificación, a continuación se delimita el espacio privado a desarrollar y las cargas que se deben repartir entre las diferentes unidades de gestión definidas y el proyecto especial del Plan Parcial Portal del Norte.

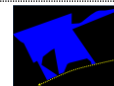
6.2. COMPOSICIÓN Y DESARROLLO DEL ESPACIO PRIVADO

En área el polígono del Plan Parcial Portal del Norte el suelo privado desarrollable es el resultado de descontar del área bruta o área de planificación, lo correspondiente a áreas públicas para vías, equipamientos y demás espacios públicos, así como las áreas con restricciones ambientales. Es el suelo que puede ser desarrollado con nuevas construcciones.

En este plan parcial el suelo privado desarrollable es el resultado de descontar del área bruta **915.016,615 M2 (91.50 Ha)**, lo correspondiente a áreas públicas para vías, equipamientos y demás espacios públicos, es el suelo que puede ser desarrollado con nuevas construcciones. Está conformado además por tres (3) tipos de afectación: una por eje vial; una por afectación por rondas de arroyos y una por franja de servidumbre de redes eléctricas de alta tensión).

El área neta se define conforme con lo establecido en el artículo 137 del Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”, de la siguiente manera: *Es la resultante de descontar del área bruta (en este caso en particular, el área a intervenir), las áreas correspondientes a obra pública, tales como las vías públicas (vehiculares y peatonales), el área de afectación vial y el suelo para áreas de cesión urbanística (zonas verdes).*

El área de planificación del presente Plan Parcial Portal del Norte se desarrolla mediante la ejecución de una (1) sola Unidad de Gestión Urbanística, denominada UGUPN conforme a las disposiciones del artículo 39 de la Ley 388 de 1997. En la tabla 6 (áreas de propuestas urbanísticas) se establecen como área neta urbanizable para el desarrollo urbanístico del Plan Parcial Portal del Norte **798.262,34 M2** que equivalen a **79,82 hectáreas** que representan el **87,24 %** del área bruta. La única Unidad de Gestión Urbanística – UGUPN deberá expedir una única licencia de urbanismo para la totalidad de la unidad, documento en el cual deberán quedar claramente consignado las obligaciones urbanísticas correspondientes a la unidad licencianda, con base a lo establecido en este Plan Parcial.



6.3. CUANTIFICACIÓN DEL ESPACIO PRIVADO

En el presente Plan Parcial Portal del Norte el suelo privado desarrollable es el resultado de descontar del área bruta **915.016,615 M2 (91.50 Ha)**, lo correspondiente al área no urbanizable (Área de afectación por eje vial, área de afectación por ronda de arroyo y franja de servidumbre de redes eléctricas de alta tensión), las áreas del sistema vial principal y de transporte, más las áreas por cesión gratuitas para espacio público y equipamiento colectivo que el plan parcial entrega al Distrito. El total del suelo privado (área útil) desarrollable corresponde a **500.035,60 M2 (50,00 hectáreas)** que equivalen al **54,65 %** del área neta urbanizable menos las áreas para vías locales de la Unidad de Gestión Urbanística – UGUPN.

El área de planificación del presente Plan Parcial, la integran dos (2) actividades: Actividad Residencial **46,30 ha**; que representan el **92,59%** del área útil; la Actividad Comercial **3,70 ha**; representado en **7,40%** del área útil, la Actividad Residencial-VIP es de **9,65 ha** y representan el **20.84%** del suelo destinado a la actividad Residencial. (Ver tabla 14).

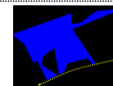
TABLA 17 - CUANTIFICACIÓN DEL AREA UTIL

7. ÁREA ÚTIL (AUN 1)			
7.1. Área Útil Residencial	463.008,88	46,30	92,59%
7.2. Área Útil Comercial	37.026,72	3,70	7,4 %
Total área útil:	500.035,60	50,00	54,65%
8. SUELOS CON DESTINACIÓN A VIP (AUN 1)			
Área destinada para Vivienda de Interés Prioritario (VIP)	96.493,06	9,65	20,84%
Total área VIP:	96.493,06	9,65	20,84%

6.3. SUBDIVISIÓN COMO RESULTADO DEL PROCESO DE URBANIZACIÓN

El área de planificación del presente Plan Parcial, se encuentra dividida en 28 manzanas, distribuidas así; 13.5 manzanas para uso residencial (NO-VIP), 6 manzanas destinadas para programas de Viviendas de interés Prioritario –VIP-, 4 manzanas para parques y zonas verdes, 1 gran manzana para equipamiento colectivo, una manzana (Nº 17) es compartida entre parques y equipamiento y una manzana integrada por las áreas de protección y preservación ambiental del arroyo León, más 1.5 manzanas destinadas a actividades comerciales, (la manzana Nº 13; es compartida por la actividad residencial y comercial), definidos básicamente a partir de los criterios de estructura predial, área, ubicación relativa y expectativas de desarrollo urbanístico del área de planificación.

Las manzanas es la proporción de terreno urbano delimitado generalmente por vías dentro del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte en los cuales se definen las condiciones urbanísticas de las



superficies a edificar y su aprovechamiento en usos y edificabilidad. Las manzanas se clasifican en tres (3) grupos, los cuales se dividen y clasifican en el Plano No. 3 – Plano general de la propuesta urbana o planeamiento urbanístico.

El número de manzanas y vías locales podría ser mayor al aprobado mediante la adopción del plan parcial como resultado de los procesos de subdivisión predial de las grandes manzanas de las áreas útiles

6.4. USOS DE SUELO PRIVADO

Los usos de suelo se entienden como cada una de las divisiones en que se subdividen la delimitación del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte, fortaleciendo la vocación de la Pieza de Suelo de Expansión Urbana No. 4 y proporcionando relaciones armónicas a través de las vías Tipo Arteria, con el fin de orientar y reglamentar los usos permitidos en función del modelo de ordenamiento territorial de la ciudad de Barranquilla.

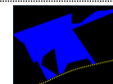
De acuerdo con la especialización de los usos y en concordancia con la estructura de la delimitación del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte, las actividades y usos de suelo son:

TABLA 18 - CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES- USOS DE SUELO

USOS DE SUELO PRINCIPAL	GRUPOS DE ACTIVIDADES
Residencial	Vivienda Unifamiliar, Bifamiliar y Trifamiliar, o Multifamiliar, VIP
Comercial	Comercio: 1, 2, 3, y 4

La concepción del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte como una nueva Pieza Urbana conlleva a la búsqueda de un programa en el cual prima la mezcla de actividades y la disposición de estas en relación directa con los espacios públicos. En esta perspectiva asume gran importancia la oferta de desarrollos inmobiliarios para usos residenciales, de actividades económicas y de servicios, y actividades industriales a lo largo de los ejes viales Tipo Semiarteria y al interior de las manzanas, lo que implica además garantizar gran dinámica en vías internas y demás espacios urbanos.

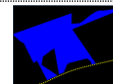
Uno de los componentes principales del área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte es la vivienda. Para ello se disponen en el sector norte y centro de la delimitación del plan, **diecinueve puntos cinco (19.5) manzanas para la actividad residencial de las cuales seis (6) están destinadas a programas de Vivienda de Interés Prioritario –VIP–**, con tipos edificatorios que dan respuesta tanto al tejido urbano como al paisaje de la Pieza Urbana de Suelo de Expansión No. 4. La actividad comercial y de servicios en el Polígono P-03 garantiza la dinámica permanente en las vías internas del plan parcial y ofrece oportunidades laborales a los residentes actuales y nuevos. El trazado de las vías internas y espacios públicos genera 28 manzanas, a cada una de las cuales han sido asignadas las siguientes actividades:


TABLA 19 - ÁREAS DE ACTIVIDADES POR MANZANAS

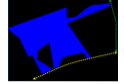
IDENTIFICACIÓN	USOS DEL SUELO	ACTIVIDADES PERMITAS
Manzanas: 1	Uso principal	Comercio 1, 2, 3 y 4
	Uso compatible	Servicios Mercantiles 1, 2 y 3
Manzana: 13B	Uso principal	Comercio 1, 2, y de Comercio 3, únicamente edificaciones para Centros comerciales en zonas de nuevas urbanizaciones, Mercados ubicados únicamente en las zonas R2 y R3, Parques Comerciales, Centros comerciales y grandes almacenes, Edificaciones especializadas para comercio mayorista y Mercados generales.
		Residencial
	Uso compatible	Servicios Mercantiles 1 y 2
		Institucional 1
Manzanas: 2, 3, 4A, 5, 6A, 7, 9, 10, 11,12, 13A, 17A, 19 y 20	Uso principal	Residencial
	Uso compatible	Comercio: C-1 y C-2
		Servicios mercantiles 1
		Institucional 1
Manzanas: 15A, 15B, 16A, 16B, 22, y 23	Uso principal	Residencial Vivienda de Interés Prioritario (VIP)
	Uso compatible	Comercio: C-1 y C-2
		Servicios mercantiles 1
		Institucional 1
		Recreativo 1, 2 y 3.

6.5. NORMAS DE EDIFICABILIDAD Y VOLUMETRÍA

Las normas de edificabilidad y volumétrica son los potenciales constructivos definidos por el índice de construcción o la altura máxima expresada en pisos de conformidad con los tratamientos urbanísticos asignados a cada manzana. La edificabilidad será la resultante del cumplimiento de las condiciones volumétricas definidas en la presente delimitación del área de planificación de Plan Parcial Portal del Norte.


TABLA 20 - NIVELES DE APROVECHAMIENTO PARA LAS MANZANAS

Polígonos No.	Uso de suelo principal	Tipo de edificación	Altura máxima en pisos	Frente Mínimo en metros	Área mínima del lote en metros cuadrados (M2)	Retiros Mínimos.	
						Retiro lateral en metros	Retiro de fondo en metros
Manzanas: 1	Comercial	Edificación Tipo 1	5,00	12,00	140,00	3,00	3,00
		Edificación Tipo 2	8,00	18,00	216,00	3,00	4,00
		Edificación Tipo 3	8,00	No aplica	No aplica	10,00	10,00
		Edificación Tipo 4	8,00			5,00	5,00
		Edificación Tipo 5	8,00			5,00	5,00
Manzanas: 13B	Comercial	Edificación Tipo 1	5,00	14,00	168,00	3,00	3,00
		Edificación Tipo 2	8,00	18,00	216,00	3,00	4,00
Manzanas: 2, 3, 4A, 5, 6A, 7, 9, 10, 11, 12, 13A, 13B, 17A, 19, y 20	Residencial	Unifamiliar	3,00	10,00	96,00	1,00	3,00
		Bifamiliar	3,00	10,00	96,00	1,00	3,00
		Trifamiliar	3,00	10,00	96,00	1,00	3,00
		Conjunto Residencial	3,00	10,00	140,00	3,00	3,00
		Multifamiliar o Edificación Tipo 1	5,00	15,00	180,00	3,00	3,00
		Multifamiliar o Edificación Tipo 2	8,00	18,00	216,00	4,00	4,00
		Multifamiliar o Edificación Tipo 3	11,00	25,00	300,00	5,00	5,00
		Multifamiliar o Edificación Tipo 4	15,00	25,00	300,00	4,00	4,00
		Multifamiliar o Edificación Tipo 5	20,00	25,00	300,00	4,00	4,00
		Multifamiliar o Edificación Tipo 6	21 en adelante	25,00	300,00	4,00	4,00
Manzanas: 15A, 15B, 16A, 16B, 22, y 23	Residencial Vivienda de Interés Prioritario (VIP)	Unifamiliar	3,00	10,00	96,00	1,00	3,00
		Bifamiliar	3,00	10,00	96,00	1,00	3,00
		Trifamiliar	3,00	10,00	96,00	1,00	3,00
		Conjunto Residencial	3,00	10,00	140,00	3,00	3,00
		Multifamiliar o Edificación Tipo 1	5,00	15,00	180,00	3,00	3,00
		Multifamiliar o Edificación Tipo 2	8,00	18,00	216,00	4,00	4,00
		Multifamiliar o Edificación Tipo 3	11,00	25,00	300,00	5,00	5,00



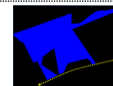
6.6. PROGRAMA DE VIVIENDA DE INTERES –VIS- Y VIVIENDA DE INTERES PRIORITARIO –VIP-.

6.6.1 SUELOS ASIGNADOS PARA PROGRAMAS DE VIVIENDA DE INTERÉS PRIORITARIO.

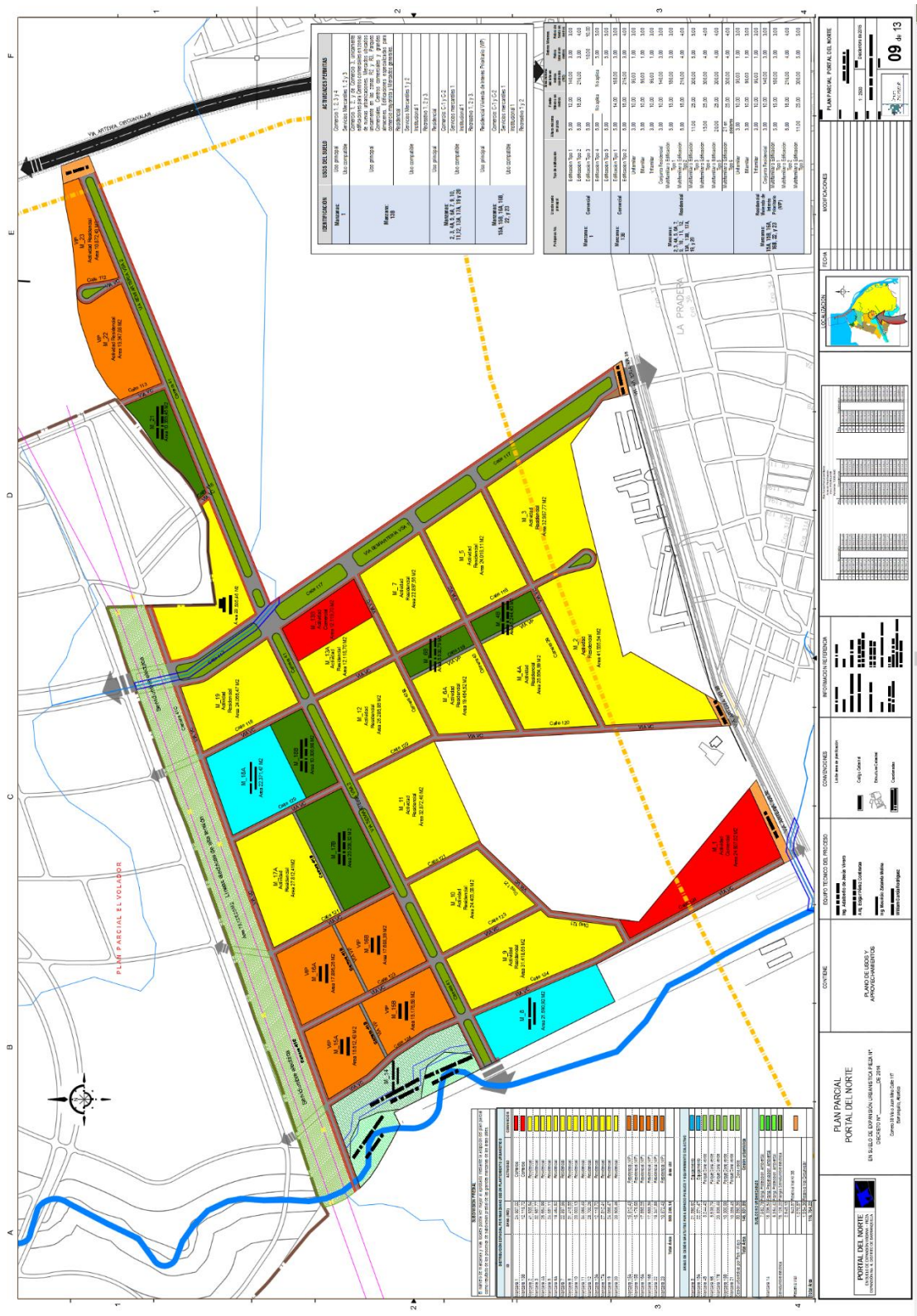
Cuando el suelo destinado para el desarrollo de proyectos VIS o VIP se encuentre en el mismo proyecto, deberá quedar expresamente señalado y determinado en la Escritura Pública de constitución de la urbanización, la cual deberá inscribirse en el folio de matrícula inmobiliaria de cada uno de los inmuebles. Si el suelo destinado para el desarrollo de proyectos VIS o VIP se localiza en otra zona de la ciudad, esta situación deberá inscribirse en el folio de matrícula inmobiliaria de cada uno de los inmuebles

6.6.2. LICENCIAS DE URBANIZACIÓN POR ETAPAS.

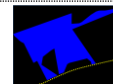
En concordancia con el Artículo 2.2.2.1.5.4.2. del Decreto Único 1077 de 2015, en los proyectos de urbanización por etapas se deberá garantizar para cada una de ellas el cumplimiento autónomo de los porcentajes de VIS o VIP según el tratamiento a que esté sometido el respectivo predio. En caso que el cumplimiento del porcentaje de VIS o VIP se proponga en una sola etapa y cubra las exigencias de las demás, dicho suelo deberá hacer parte de la licencia de urbanización de la primera etapa.



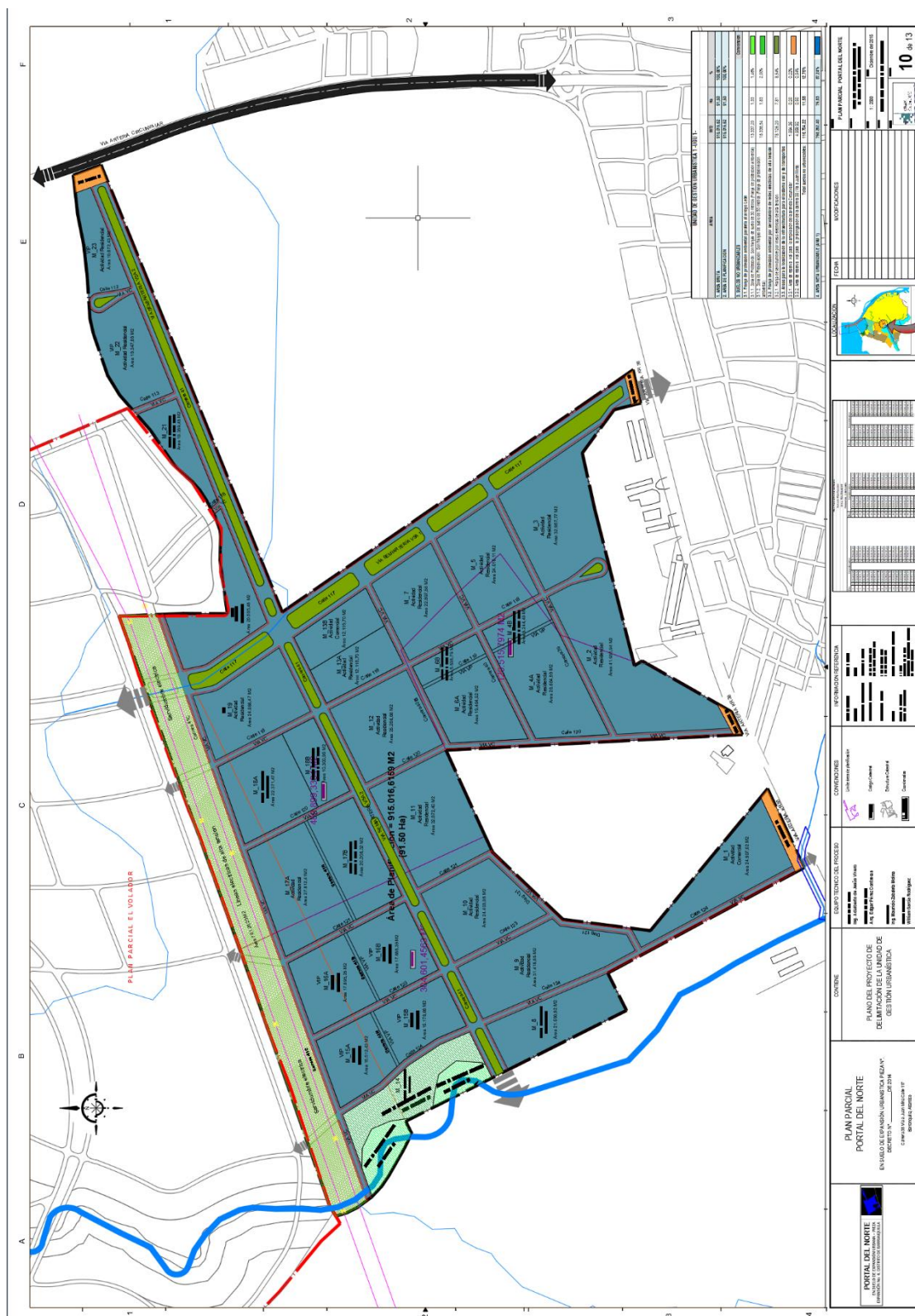
PLANO 9- PLANO DE USOS Y APROVECHAMIENTOS

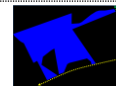


EN SUELO DE EXPANSIÓN URBANA – PIEZA EXPANSIÓN
No. 4, DISTRITO DE BARRANQUILLA



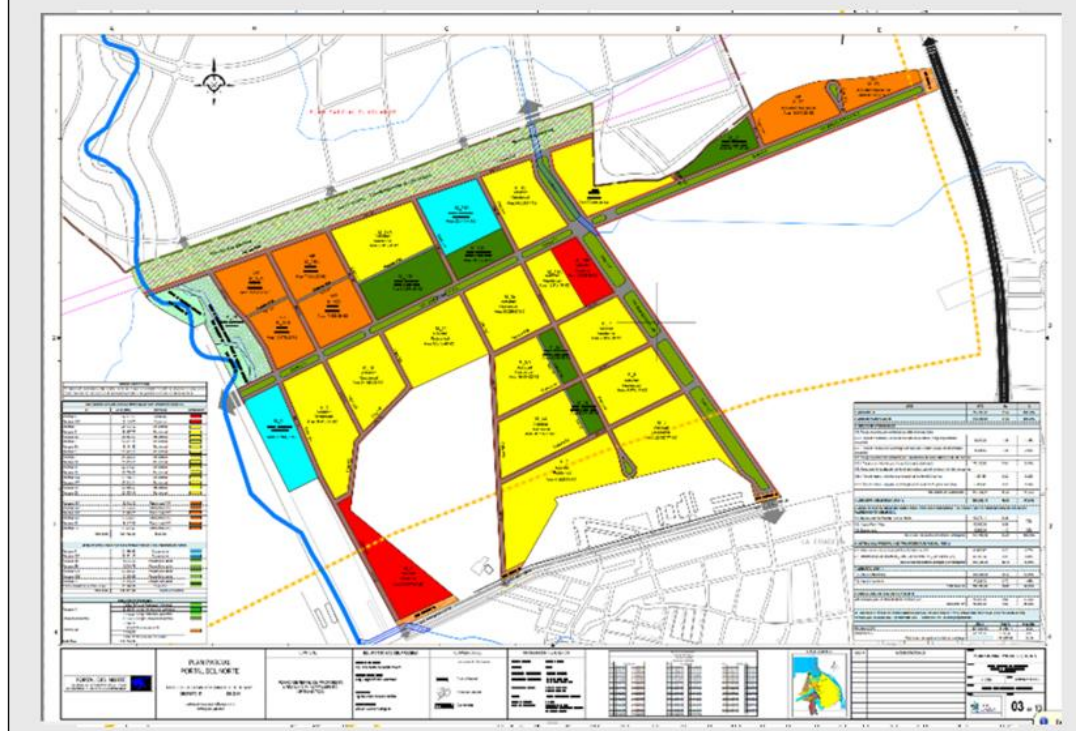
PLANO 10 - PLANO DEL PROYECTO DE DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD DE GESTIÓN URBANÍSTICA

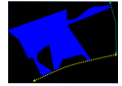




SÉPTIMA: SIMULACIÓN URBANÍSTICA FINANCIERA Y SISTEMA DE REPARTO EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS

7





SÉPTIMA PARTE:

SIMULACIÓN URBANÍSTICA FINANCIERA Y SISTEMA DE REPARTO EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS

7.1. INTRODUCCIÓN

El presente ejercicio de simulación urbanística - financiera tiene como objeto establecer, en primer lugar, una factibilidad general para la operación global del plan parcial y para única unidad de gestión que lo compone y en segundo lugar, mostrar la capacidad de los proyectos para asimilar las cargas públicas y privadas frente a un escenario probable de ventas o beneficios previstos.

La Ley 388 de 1997 establece como uno de los principios fundamentales del ordenamiento territorial, el de la “Distribución equitativa de cargas y beneficios”. Este principio se materializa en los planes parciales a través del sistema de reparto que se define para la unidad de gestión urbanística determinada en el presente plan.

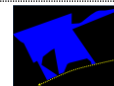
En el caso del Plan Parcial Portal del Norte, en el presente capítulo se presentan los resultados aplicables a la unidad de gestión urbanística en el momento en que se requiera su desarrollo.

La simulación urbanístico financiera define la viabilidad económica de la presente propuesta urbanística, y viabiliza su desarrollo en el tiempo lo cual permite llevar a cabo el desarrollo mediante la única unidades de gestión, teniendo en cuenta asumir las cargas que la unidad de gestión le corresponden, así como determinar la factibilidad económica y comercial de los usos propuestos de manera que le permita a los propietarios de los terrenos tomar las decisiones sobre el desarrollo de sus propiedades.

7.2. FUNDAMENTOS NORMATIVOS

El principio de la distribución equitativo de las cargas y los beneficios, ha sido consagrado específicamente en el Artículo 2 de la Ley 388 de 1997, pero tiene sus fundamentos en la Constitución de 1991. La Carta Magna en su Artículo 13 establece que “...*Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación...*” Al respecto establece que el Estado deberá promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva.

Ahora bien, las decisiones emanadas del ordenamiento territorial, generan inequidades en relación con las cargas y beneficios que éste determina sobre los diferentes predios sobre los cuales es realizada la acción del ordenamiento. Estas inequidades pueden ser cuantificadas monetariamente en relación con los costos implicados en las cargas y los valores de los beneficios obtenidos.



Para subsanar las inequidades propiciadas por el ordenamiento, el Artículo 38 de la Ley 388 de 1997, determina que *“En desarrollo del principio de igualdad de los ciudadanos ante las normas, los planes de ordenamiento territorial y las normas urbanísticas que los desarrollen deberán establecer mecanismos que garanticen el reparto de equitativo de cargas y los beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados”*.

El asunto es entonces cuantificar las cargas y beneficios determinadas por el ordenamiento¹⁷ propuesto por el plan parcial – y articular un mecanismo (sistema de reparto) que permita lograr la redistribución equitativa de estas cargas y valores diferenciales añadidos por el plan, de manera equitativa entre todos los iguales en el mismo ámbito jurídico-espacial (propietarios comprometidos por las determinaciones del plan)¹⁸; es decir *“si el espacio territorial – es heterogéneo y desigual hagamos que lo que el plan diseña necesariamente desigual sea jurídica, equitativa y económicamente repartido por igual entre los directamente beneficiarios, asociados en comunidad de reparto de beneficios y también de cargas, con el fin de otorgar mayor capacidad financiera el conjunto y evitar que los propietarios más débiles sean dominados por los más fuertes”*.¹⁹

Inicialmente, se han cuantificado las cargas globales, divididas en costos directos y en costos indirectos, para los primeros han sido tenidos en cuenta los valores de los terrenos. Igualmente, se tienen en cuenta los valores de urbanizar y construir las áreas establecidas después del reparto para la unidad, así como los costos indirectos para obtener los valores globales de costos.

7.3. COSTOS DIRECTOS

7.3.1. COSTOS DEL TERRENO

El valor ha sido tomado de datos reales constatados en documentos de tenencia de la tierra, de avalúos comerciales del lugar, bastante activada por la cercanía a zonas comerciales e industriales que se están desarrollando en el área de influencia del área de planeamiento del presente plan parcial y por la actividad inmobiliaria de los últimos años.

Se da comienzo a este análisis con la valoración de los terrenos que serían sometidos a intervención para su desarrollo, es decir, que hacen parte de la unidad de gestión, valorando los 4 predios.

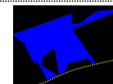
Se ha estimado en \$95.000²⁰ pesos el metro cuadrado de terreno, precio a la fecha sin la aprobación del plan, consideramos que este valor se puede incrementar en un 400% una vez reciba los beneficios de estar cobijados bajo el plan parcial. Con los costos de los terrenos no se ha querido especular, pues es muy sensible en este lugar que proyecta un gran y decisivo desarrollo.

¹⁷El Plan Parcial se constituye en el principal instrumento para desarrollar e implementar los planes de ordenamiento territorial. Artículo 19 de la Ley 388 de 1997.

¹⁸ GARCÍA BELLIDO, Javier (1999) Pág. 125

¹⁹Ibíd. García Bellido, Javier. Pág. 125

²⁰ <https://barranquilla.olx.com.co/cod-vbare60560-lote-en-venta-en-barranquilla-juan-mina-iid-1010249590>



Valores comerciales. Los valores comerciales de los costos de urbanismo y de construcción, así como de las obras civiles y valores de terrenos, serán ajustados a valor presente, aplicando el Índice de Precios al Consumidor, IPC, a la fecha de ejecución de las obras.

TABLA 21 - COSTO DEL TERRENO

	DISTRIBUCIÓN DE USOS DEL SUELO	ÁREA (Mt2)	VALOR EN PESOS (\$ / Mt ²)	VALOR TOTAL
1.	Superficie total del área de planificación	915.016,62	\$95.000	\$ 86.926.577.950

7.3.2. COSTOS DE URBANISMO

Para calcular los costos directos se han diferenciado los costos de urbanización y los costos de construcción, en el primer caso se han incluido tanto los valores que fueron integrados al reparto por ser cargas públicas y comunes de todo el plan parcial como son las vías públicas y las zonas verdes, como los costos de la urbanización privada tales como las vías internas, áreas verdes y las inversiones en términos de servicios públicos domiciliarios a efectuar.

Los costos por metro cuadrado asumidos en cada capítulo, se encuentran en la parte inferior de cada columna valorados en pesos por metro cuadrado. Se han considerado valores comerciales de las obras de infraestructura, estos valores explicados a continuación corresponden a los costos directos de obra y en ningún caso tienen una connotación comercial, para tal caso tenemos:

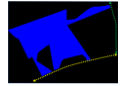
TABLA 22 - PRESUPUESTO DE OBRAS CIVILES PARA DETERMINAR COSTOS DE URBANISMO

CAP.	ÍTEM A EJECUTAR	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD DE OBRAS	VR. UNITARIO	VR. PARCIAL	VR. TOTAL
1.	OBRAS PRELIMINARES					
1.1	Descapote H = 0,30 mts.	MT2.	915.016,62	\$ 12.000	\$ 10.980.199.380	
1.2	Trazado sobre terreno	MT2	915.016,62	\$ 250	\$ 228.754.154	\$ 11.208.953.534
2.	MOVIMIENTO DE TIERRA					
2.1	Cortes de terreno. H =m 0,30 mts.	MT3	296.768,70	\$ 3.700	\$ 1.098.044.190	
2.2	Relleno y compactación con material del terreno. H =m 0,30 mts.	MT3	19.784,58	\$ 11.000	\$ 217.630.380	\$ 1.315.674.570
3.	VÍAS VEHICULARES					
3.1.	Subbase granular. E = 0,20 mts.	MT3	16.806,18	\$ 80.000	\$ 1.344.494.080	
3.2.	Base granular: E = 0,20 mts.	MT3	16.806,18	\$ 82.000	\$ 1.378.106.432	
3.3.	Pavimento en concreto 3000 psi. E = 20 mts.	MT2.	84.030,88	\$ 120.000	\$ 10.083.705.600	
3.4.	Bordillo simple en concreto de 3000 psi.	ML.	15.255,00	\$ 43.000	\$ 655.965.000	\$ 13.462.271.112

PLAN PARCIAL

PORTAL DEL NORTE

EN SUELO DE EXPANSIÓN URBANA – PIEZA EXPANSIÓN
No. 4, DISTRITO DE BARRANQUILLA

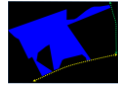


CAP.	ÍTEM A EJECUTAR	UNIDAD DE MEDIDA	CANTIDAD DE OBRAS	VR. UNITARIO	VR. PARCIAL	VR. TOTAL
4.	ANDENES					
4.1	Subbase granular compactada. H = 0,10 mts.	MT3	2.571,82	\$ 80.000	\$ 205.745.200	
4.2	Andén en concreto de 3000 psi, e = 0,10 mts.	MT2.	25.718,15	\$ 45.000	\$ 1.157.316.750	\$ 1.363.061.950
5.	SISTEMA DE AGUAS PLUVIALES					
5.1.	Excavación y lleno de acometida. H = 1,00 mts. promedio	MT3	3.813,50	\$ 18.000	\$ 68.643.000	
5.2.	Compactación de terreno	MT3	3813,5	\$ 30.000	\$ 114.405.000	
5.3.	Tubería en concreto 600 mm - 24"	ML.	7.627,00	\$ 173.000	\$ 1.319.471.000	\$ 1.502.519.000
6.	SISTEMA DE ACUEDUCTO					
6.1.	Excavación y lleno de acometida. H = 0,50 mts. prom.	MT3	7.627,50	\$ 18.000	\$ 137.295.000	
6.2.	Tubería PVC 21 de 3"	ML	15.255,00	\$ 27.000	\$ 411.885.000	\$ 549.180.000
7.	SISTEMA DE ALCANTARILLADO					
7.1.	Excavaciones para tuberías	MT3	3.813,50	\$ 18.000	\$ 68.643.000	
7.2.	Tubería Durafort de 6" - 160 mm.	ML	7.627,00	\$ 123.000	\$ 938.121.000	\$ 1.006.764.000
8.	REDES ELÉCTRICAS					
8.1.	Transformador, pararrayos poliméricos, cortacircuitos, cables, poste de concreto, soporte pararrayo sobre transformador, guardacabos para retención cable de acero, conectores, cable de acometida, etc.	MT2.	610.331,16	\$ 10.260	\$ 6.261.997.702	\$ 6.261.997.702
9.	ZONAS VERDES					
9.1.	Preparación de terreno	M2	10.384,24	\$ 15.000	\$ 155.763.600	
9.2.	Empradización zonas verdes	M2	10.384,24	\$ 3.000	\$ 31.152.720	
9.3.	Arborización (Siembra árboles frutales)	Unid.	5.000,00	\$ 22.000	\$ 110.000.000	\$ 296.916.320
TOTAL COSTOS DIRECTOS						\$ 36.967.338.188

Nota: Estos valores deberán ser actualizados al momento de la ejecución de las correspondientes obras.

TABLA 23 - RESUMEN DE COSTOS DE URBANISMO

CAP.	ÍTEM A EJECUTAR	TOTAL	ÍNDICE (%)
1.	Obras preliminares	\$ 11.208.953.534	30%
2.	Movimiento de tierra	\$ 1.315.674.570	4%
3.	Vías vehiculares	\$ 13.462.271.112	36%
4.	Andenes	\$ 1.363.061.950	4%
5.	Sistema de aguas pluviales	\$ 1.502.519.000	4%
6.	Sistema de acueducto	\$ 549.180.000	1%
7.	Sistema de alcantarillado	\$ 1.006.764.000	3%



CAP.	ÍTEM A EJECUTAR	TOTAL	ÍNDICE (%)
8.	Redes eléctricas	\$ 6.261.997.702	17%
9.	Zonas verdes	\$ 296.916.320	1%
	TOTAL COSTOS DIRECTOS	\$ 36.967.338.188	100%

7.3.3. COSTOS DE CONSTRUCCIÓN

Los costos de construcción corresponden al mercado de la ciudad de Barranquilla y al desarrollo de inmuebles de actividades residenciales, comerciales e industriales. Por proyectos similares en el área de influencia del Plan Parcial Portal del Norte, se ha considerado un valor de \$1.200.000 por metro cuadrado de costo directo de construcción para usos comerciales e industriales.

El costo considerado para usos comerciales e industriales se ha estimado por tratarse de obras más densas en su construcción y de mayores exigencias en lo constructivo.

TABLA 24 - ANÁLISIS DE COSTOS DE CONSTRUCCIÓN DE LOS BENEFICIOS

ÍTEM	USO DEL SUELO	VALOR POR M ²	TIPO DE RELACIÓN
1.	Actividad residencial, comercial	\$ 1.500.000	Valor por metro cuadrado

TABLA 25 - COSTOS DE CONSTRUCCIÓN

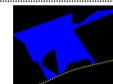
ÍTEM	USO PRINCIPAL	ÁREA DE SUELO PRIVADO (MT ²)	VALOR POR METRO (MT ²)	VALOR TOTAL
1.	Actividad residencial, comercial	509.835,47	\$ 1.500.000	\$ 764.753.205.000

7.3.4. TOTAL COSTOS DIRECTOS

Los costos directos correspondientes al presente plan parcial se estructuraron en 3 tipos de costos: costos de terreno, costos de urbanización y costos de construcción, a continuación se describen en la siguiente tabla:

TABLA 26 - TOTAL COSTOS DIRECTOS

TIPO DE COSTO DIRECTO	VALOR TOTAL	ÍNDICE (%)
Costo de terreno	\$ 86.926.577.950	10%
Costos de urbanismo	\$ 36.967.338.188	4%
Costos de construcción	\$ 713.316.960.000	85%
TOTAL COSTOS DIRECTOS	\$ 837.210.876.138	100%



7.4. COSTOS INDIRECTOS

Corresponden a los convencionales de los proyectos comerciales y de vivienda, y que corresponden a un 20% sobre los costos directos, resumiéndolos así:

TABLA 27 - COSTOS INDIRECTOS

ÍTEM	TIPO DE COSTO DIRECTO	VALOR TOTAL
1.	Honorario (1)	\$ 97.417.802.990
2.	Administración, impuestos y otros (2)	\$ 48.708.901.495
3.	Financieros (3)	\$ 48.708.901.495
TOTAL COSTOS INDIRECTOS		\$ 194.835.605.981

1. Los honorarios se calculan con una tasa del 10% sobre los costos directos de construcción, no se incluye el costo de terrenos.

2. Los costos de administración, impuestos y otros se calculan sobre un 5% del total de ventas

7.5. TOTAL COSTOS DIRECTOS E INDIRECTOS

En la siguiente tabla se establece el total costos directos e indirectos:

TABLA 28 - TOTAL COSTOS DIRECTOS E INDIRECTO

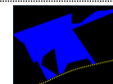
ÍTEM	TIPO DE COSTOS	VALOR TOTAL
1.	Costos directos	\$ 837.210.876.138
2.	Costos indirectos	\$ 194.835.605.981
TOTAL COSTOS DIRECTOS + INDIRECTOS		\$ 1.032.046.482.119

7.6. VENTAS DEL PROYECTO

Los siguientes valores por metro cuadrado de venta para los diferentes usos, se asignaron de acuerdo con las tendencias del mercado inmobiliario para los usos de suelo predeterminados y a parámetros de localización, accesibilidad, tipo de desarrollo, y posibilidad en el corto plazo. Con base en estos se calculó el valor total de ventas.

TABLA 29 - VENTAS DEL PROYECTO

ÍTEM	USO PRINCIPAL	ÁREA VENDIBLE (MT2)	VALOR POR METRO (MT2)	VALOR TOTAL
1.	Uso residencial, comercial	496.241,89	\$ 3.000.000	\$ 1.488.7259.670000



7.7. RESULTADOS DE LA SIMULACIÓN

A continuación se presenta el ejercicio de factibilidad económica consolidado (resumen) para el área total del plan, donde se demuestra que unidad de gestión propuesta son viables y pueden contribuir con las cargas de infraestructura asignadas.

TABLA 30 - RESULTADOS DE LA SIMULACIÓN

ÍTEM	USO PRINCIPAL	TOTAL COSTOS (DIRECTOS + INDIRECTOS)	TOTAL VENTAS	UTILIDADES POTENCIALES	PORCENTAJE DE UTILIDAD (%)
1.	Unidad de Gestión Urbanística	\$ 1.032.046.482.119	\$ 1.539.509.410.000	\$515.636.034.116	30,61

7.8. REPARTO EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS DEL PLAN PARCIAL

De conformidad con lo establecido por los artículos 2 y 38 de la Ley 388 de 1997, y el Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “Por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”, el presente Plan Parcial, establece mecanismos que garantizan el reparto equitativo de las cargas y los beneficios entre los propietarios del área beneficiaria.

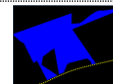
Por lo tanto, en el presente Plan Parcial se determina el régimen de derechos y obligaciones urbanísticas a carga de los propietarios de los predios incluidos en el ámbito de aplicación del plan. Las obligaciones relativas al reparto equitativo serán asumidas por los titulares del derecho de dominio, al momento de solicitar la licencia de urbanización, sin consideración a posibles cambios en la titularidad de los inmuebles, que se presenten entre el momento de adopción del Plan Parcial y la solicitud de la correspondiente licencia.

7.8.1. ÁREAS POR UNIDAD DE GESTIÓN

Para el presente Plan Parcial, se adopta la siguiente tabla de áreas por unidad de gestión urbanísticas con base en el cual se desarrolla el esquema de reparto de cargas y beneficios.

TABLA 31 - ÁREAS DE LA UNIDAD DE GESTIÓN URBANÍSTICAS

ÁREA	Mt2	Ha
1. Área bruta	915.016,62	91,50
2. Área no urbanizables	116.754,26	11,67
3. Áreas para malla vial principal	155.653,14	15,56
4. Área neta urbanizable	798.262,36	79,82
5. Áreas total de cesión	132.933,09	13,29



ÁREA	Mi2	Ha
6. Área útil (Uso residencial, comercial)	496.241,89	49,62

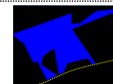
7.8.2. CARGAS GENERALES

Se entienden por cargas generales como aquellas correspondientes al costo de la infraestructura vial principal y redes matrices de servicios públicos. Las cargas generales para el Plan Parcial Portal del Norte están constituidas por los suelos de los tramos de la malla vial de la ampliación de la avenida Circunvalar y ampliación de la carrera 38, correspondiente al **0,76% del área bruta del polígono (6.954,28 metros cuadrados)**.

TABLA 32 - REPARTO DE CARGAS GENERALES

REPARTO DE CARGAS GENERALES	ÁREA (M2)	VR M2.	COSTO TOTAL
1. Áreas de reserva para la ampliación de la infraestructura sistema vial arterial y de transportes			
1.1. Área de reserva vial para la ampliación de la Vía Circunvalar	1.994,36	\$ 160.206,24	\$ 319.508.916,81
1.2. Área de reserva vial para la ampliación de la Carrera 38 (Vía a Juan Mina)	4.959,92	\$ 160.206,24	\$ 794.610.133,90
Área y costo sub-total	6.954,28		\$ 1.114.119.051
	M_lineales	VR M2.	COSTO TOTAL
2. Redes Matrices Servicios Públicos			
2.1. Redes Matrices de Alcantarillado	7.627,00	\$ 132.000,00	\$ 1.006.764.000
2.2. Redes Matrices de Acueducto	15.255,00	\$ 96.000,00	\$ 1.464.480.000
2.3. Redes Matrices de Gas	15.255,00	\$ 230.000,00	\$ 3.508.650.000
2.4. Redes Matrices de Energía Eléctrica	15.255,00	\$ 160.000,00	\$ 2.440.800.000
Metros lineales y Costo sub-total	53.392,00		\$ 8.420.694.000
	M_lineales	VR M2.	COSTO TOTAL
3. Canalización de Arroyos			
3.1. Canal 1 Micro cuenca nor-oriental.	238,80	\$ 1.100.000	\$ 262.680.000
3.2. Canal 2 Micro cuenca sur-occidental.	240,60	\$ 1.100.000	\$ 264.660.000
3.3. Canal 3 Micro cuenca sur-occidental.	260,60	\$ 1.100.000	\$ 286.660.000
Metros lineales y Costo sub-total	740,00		\$ 814.000.000
COSTO TOTAL DE LAS CARGAS GENERALES			\$ 10.348.813.051

Nota *: Los costos para la construcción de la ampliación de la vía Circunvalar no se incluyen debido a que estos ya fueron asumidos por el Distrito.



A excepción de la ampliación de la vía Circunvalar que ya está en ejecución, los propietarios del Plan Parcial, se comprometen a coadyuvar a las ejecuciones de todas las obras correspondientes a las vías para la ampliación de la prolongación de la carrera 38. Estos costos podrán aportados mediante tarifas, contribución de valorización, participación en plusvalía, impuesto predial, o cualquier otro sistema que garantice el reparto equitativo de las cargas y beneficios de las actuaciones.

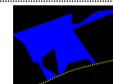
7.8.3. CARGAS LOCALES

Las cargas locales del Plan Parcial que serán objetos de reparto entre los propietarios de inmuebles de la Unidad de Gestión Urbanística (UGUPN), incluirán entre otros componentes las cesiones y la realización de obras públicas correspondientes al sistema vial intermedio y local, sea vehicular o peatonal, las redes secundarias, locales y domiciliarias de servicios públicos domiciliarios las cesiones de espacio público y el área para la localización de equipamientos.

Las cargas locales son obligaciones urbanísticas a cargo de los propietarios de los inmuebles del Plan Parcial que e incluyen entre otros componentes las cesiones y la realización de obras públicas correspondientes a redes secundarias y domiciliarias de servicios públicos de acueducto, alcantarillado, energía y teléfonos, así como las cesiones para parques y zonas verdes, vías vehiculares internas y peatonales y para la dotación de los equipamientos comunitarios. Las zonas comunes, equipamientos privados y otros componentes del plan parcial no se consideran cargas urbanísticas. Las áreas determinadas como cargas locales en el presente Plan Parcial son las siguientes:

TABLA 33 - ÁREAS DE CARGAS LOCALES

REPARTO DE CARGAS LOCALES	ÁREA (M2)	VR. M2	COSTO TOTAL
1. SISTEMA VIAL PRINCIPAL Y DE TRANSPORTE PLAN PARCIAL			
1.1. Vías Tipo Semiarteria - VSA	61.985,97	\$ 160.206,24	\$ 9.930.539.186
1.2. Vía Colectora - VC	96.299,22	\$ 160.206,24	\$ 15.427.735.951
Total áreas vías sistema principal y de transporte:	158.285,19		\$ 25.358.275.137
2. ÁREAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PUBLICO Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO			
2.1. Cesión urbanística			
2.1.1. Parques	49.985,66	\$ 150.000,00	\$ 7.497.849.000
2.1.2. Equipamiento	43.313,27	\$ 150.000,00	\$ 6.496.990.500
2.2.3. Cesión urb. por Park - Ways	50.590,39	\$ 75.000,00	\$ 3.794.279.250
Total áreas de cesión urbanística:	143.889,32		\$ 17.789.118.750
3. SUELO UTIL PARA VIP			
3.1 Área destinada para programas de VIP	87.840,57	\$ 95.000,00	\$ 8.344.854.150,00
Área y costo total de cargas locales	302.174,51		\$ 51.492.248.037,00
Los costos de las áreas de cesión corresponden a los costos del terreno /M2			



Valores comerciales. Los valores comerciales de las cargas locales y generales, serán ajustados a valor presente, aplicando el Índice de Precios al Consumidor, IPC, a la fecha de ejecución de las obras.

Suelo para vip como carga local.

En concordancia con lo establecido en el Artículo 2.2.2.1.5.2 del Decreto Único 1077 de 2015, para todos los efectos, la obligación de destinar suelo útil para VIS o VIP se considerará como una carga urbanística local.

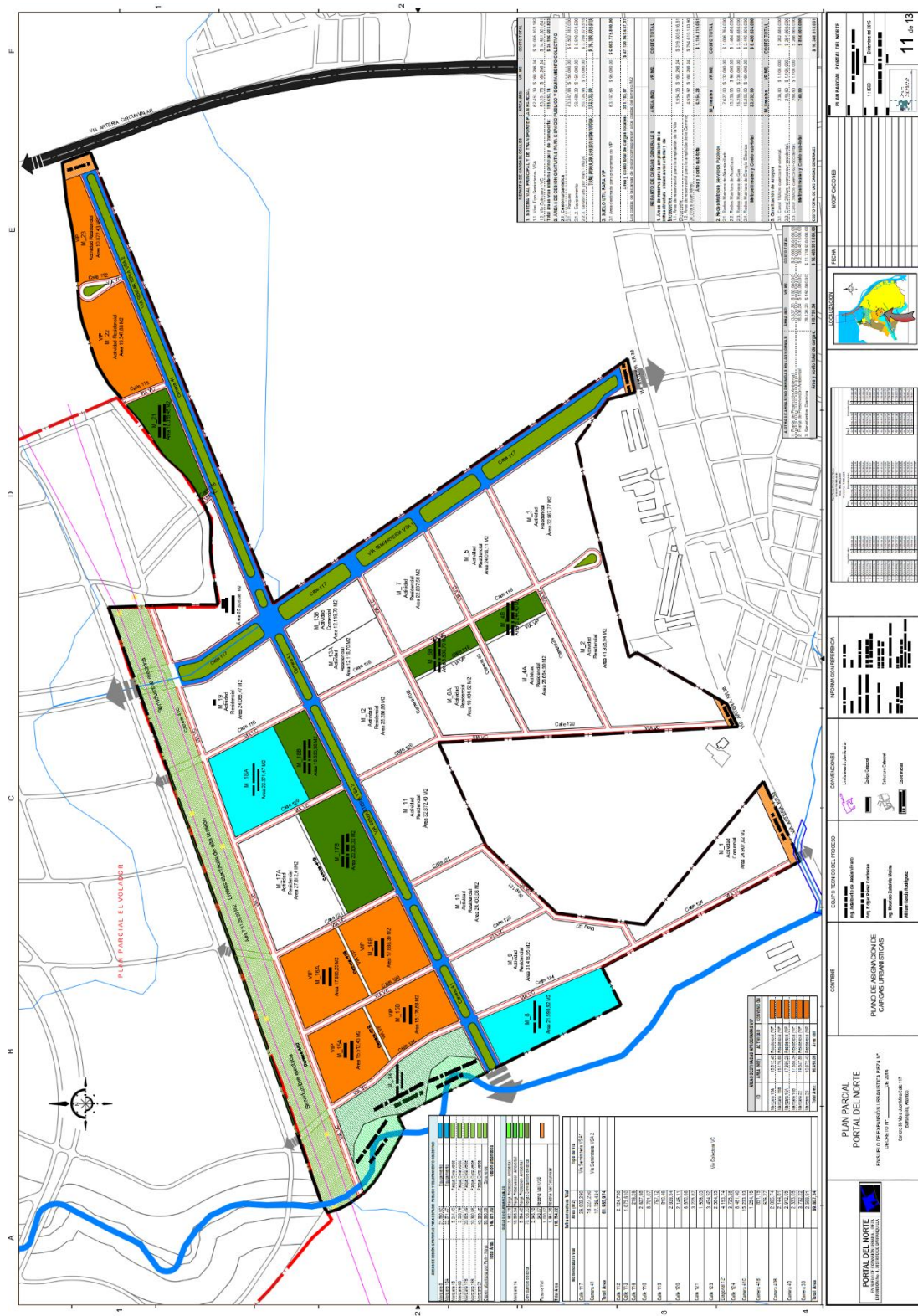
ÁREAS DESTINADAS A PROGRAMAS VIP			
ID	ÁREA (Mt2)	ACTIVIDAD	CONVENCIÓN
Manzana 15A	15.512,43	Residencial (VIP)	
Manzana 15B	15.176,68	Residencial (VIP)	
Manzana 16A	17.895,25	Residencial (VIP)	
Manzana 16B	17.688,39	Residencial (VIP)	
Manzana 22	19.347,88	Residencial (VIP)	
Manzana 23	10.872,43	Residencial (VIP)	
Total Área:	96.493,06	Área útil	

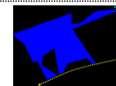
Estrato socioeconómico de los proyectos financiados por el gobierno nacional.

En armonía con el artículo 17 de la Ley 1537 de 2012, A fin de promover desarrollos urbanísticos de alta calidad y la sostenibilidad de la vivienda respecto de su urbanismo y de la prestación de servicios, se considerarán como estrato socioeconómico uno las viviendas de interés prioritario durante los diez (10) años siguientes al registro de la adquisición de la vivienda en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos. Una vez transcurrido ese plazo se procederá a la actualización del estrato de acuerdo a la normatividad vigente.



PLANO 11 - PLANO DE ASIGNACIÓN DE CARGAS URBANÍSTICAS





7.9. PARTICIPACIÓN EN PLUSVALÍA POR LA ADOPCIÓN DEL PLAN PARCIAL

Sobre el área de planificación del Plan Parcial Portal del Norte que hace parte de los suelos de la Pieza de Expansión Urbana No. 4 del Distrito de Barranquilla se configuran acciones urbanísticas contenidas en este documento que incrementan el aprovechamiento del suelo, permitiendo una mayor área edificada, originando en principio un efecto plusvalía que tiene que ser corroborado, de acuerdo con la ley, por peritos.

De acuerdo con el parágrafo del artículo 39 de la ley 388 de 1997, las cargas correspondientes al desarrollo urbanístico que serán objeto del reparto entre los propietarios de inmuebles de una Unidad de Gestión Urbanística incluirán entre otros componentes las cesiones y la realización de obras públicas correspondientes a redes secundarias y domiciliarias de servicios públicos de acueducto, alcantarillado, energía y teléfonos, así como las cesiones para parques y zonas verdes, vías vehiculares y peatonales y para la dotación de los equipamientos comunitarios.

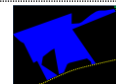
El área objeto de la Participación en Plusvalía será igual al número total de metros cuadrados de cada predio, luego de haberse descontado el área correspondiente a cesiones urbanísticas destinadas a espacio público, así como el área de las afectaciones en razón de la red vial interna del Plan Parcial u otras obras públicas, tales como las correspondientes a redes primarias de servicios públicos.

El precio inicial para la determinación del efecto plusvalía debe ser el resultado del avalúo de referencia que involucra el mejor aprovechamiento del suelo en las condiciones de la normativa base antes de la acción urbanística que genera el efecto.

El valor final del suelo se determina con base en el mejor aprovechamiento del suelo con la nueva normativa del suelo definida por la acción urbanística de su incorporación al suelo urbano (la incorporación de suelo rural a suelo de expansión urbana). El Estatuto Tributario del Distrito de Barranquilla, determina como hechos generadores de plusvalía las decisiones administrativas que configuran acciones urbanísticas según lo establecido en el Artículo 8 de la Ley 388 de 1997, y que autorizan específicamente ya sea a destinar el inmueble a un uso más rentable, o bien incrementar el aprovechamiento del suelo permitiendo una mayor área edificada, de acuerdo con lo que se estatuya formalmente en el respectivo Plan de Ordenamiento o en los instrumentos que lo desarrollen.

7.10. AREA OBJETO DE LA PARTICIPACION EN LA PLUSVALIA EN EL PLAN PARCIAL

De conformidad con lo establecido en el artículo 78 de la ley 388 de 1997, las áreas que se considerarán como objeto de la participación en la plusvalía será, para el caso de cada inmueble, igual al área total del mismo destinada al nuevo uso o mejor aprovechamiento (áreas útiles), descontada la superficie correspondiente a las cesiones urbanísticas obligatorias para espacio público de la ciudad, así como el área de eventuales afectaciones sobre el inmueble en razón del plan vial u otras obras públicas.



Exceptuando aquellas áreas que por disposiciones de otras normas nacionales y/o locales no son objeto de la participación en la plusvalía.

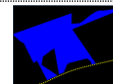
“ARTICULO 78. AREA OBJETO DE LA PARTICIPACION EN LA PLUSVALIA. El número total de metros cuadrados que se considerará como objeto de la participación en la plusvalía será, para el caso de cada inmueble, igual al área total del mismo destinada al nuevo uso o mejor aprovechamiento, descontada la superficie correspondiente a las cesiones urbanísticas obligatorias para espacio público de la ciudad, así como el área de eventuales afectaciones sobre el inmueble en razón del plan vial u otras obras públicas, las cuales deben estar contempladas en el plan de ordenamiento o en los instrumentos que lo desarrollen.”

TABLA 34 - ÁREAS OBJETO DE LA PARTICIPACION EN LA PLUSVALÍA

ÁREAS OBJETO DE LA PARTICIPACION EN LA PLUSVALÍA			
ID	ÁREA (Mt2)	ACTIVIDAD	CONVENCIÓN
Manzana 1	24.907,02	Comercio	
Manzana 13B	12.119,70	Comercio	
Manzana 2	41.935,94	Residencial	
Manzana 3	32.987,77	Residencial	
Manzana 4A	26.664,99	Residencial	
Manzana 5	24.081,11	Residencial	
Manzana 6A	19.464,52	Residencial	
Manzana 7	22.897,56	Residencial	
Manzana 9	31.418,55	Residencial	
Manzana 10	24.403,08	Residencial	
Manzana 11	32.872,40	Residencial	
Manzana 12	25.286,86	Residencial	
Manzana 13A	12.118,70	Residencial	
Manzana 17A	27.812,41	Residencial	
Manzana 19	24.066,47	Residencial	
Manzana 20	20.505,46	Residencial	
Total Área:	403.542,54	Área útil	

TABLA 35 A - ÁREAS NO OBJETO DE LA PARTICIPACION EN LA PLUSVALÍA

ÁREAS NO OBJETO DE LA PARTICIPACION EN LA PLUSVALÍA			
ÁREAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PUBLICO Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO			
ID	ÁREA (Mt2)	ACTIVIDAD	CONVENCIÓN



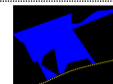
ÁREAS NO OBJETO DE LA PARTICIPACION EN LA PLUSVALÍA			
ÁREAS DE CESIÓN GRATUITAS PARA ESPACIO PUBLICO Y EQUIPAMIENTO COLECTIVO			
ID	ÁREA (Mt2)	ACTIVIDAD	CONVENCIÓN
Manzana 8	21.590,92	Equipamiento	
Manzana 18A	22.371,47	Equipamiento	
Manzana 4B	5.244,40	Parque/Zona verde	
Manzana 6B	5.538,79	Parque/Zona verde	
Manzana 17BA	20.835,49	Parque/Zona verde	
Manzana 18B	10.300,98	Parque/Zona verde	
Manzana 21	10.359,45	Parque/Zona verde	
Cesión urbanística por Park - Ways	50.590,39	Parque/Zona verde	
Total Área:	146.831,89	Cesión urbanística	

ID	ÁREA (Mt2)	ACTIVIDAD	CONVENCIÓN
Manzana 14	7.982,78	Franja Proteccion Ambiental	
	18.336,54	Franja Preservacion Ambiental	
	5.354,42	Franja Proteccion Ambiental	
Servidumbre eléctrica	78.126,20	Franjas Servidumbre eléctrica	
Reserva Vial	2.945,18	Reserva Vial Kr 38	
	943,87		
	1.070,87		
	1.994,36	Reserva Vial Circunvalar	
Total Área	116.754,22		

De conformidad con lo señalado en el artículo 17 de la ley 1537 de 2012 “por la cual se dictan normas tendientes a facilitar y promover el desarrollo urbano y el acceso a la vivienda y se dictan otras disposiciones.” El cual establece:

“Artículo 17. Estrato socioeconómico de los proyectos financiados por el Gobierno Nacional. A fin de promover desarrollos urbanísticos de alta calidad y la sostenibilidad de la vivienda respecto de su urbanismo y de la prestación de servicios, se considerarán como estrato socioeconómico uno las viviendas de interés prioritario durante los diez (10) años siguientes al registro de la adquisición de la vivienda en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos. Una vez transcurrido ese plazo se procederá a la actualización del estrato de acuerdo a la normatividad vigente.

Y de igual manera, lo establecido en el artículo 193 del Decreto Distrital 0119 de 2019 “Por medio del cual se remunera el Estatuto Tributario del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla”. El cual señala:



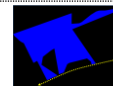
“Artículo 193. Exenciones. Se excluye del cobro del Tributo de Participación en Plusvalía las zonas sur occidental y sur oriental de la ciudad que pertenezcan a zonas de estrato 1 y 2, que no estén en el área de beneficio del corredor de Transmetro y que no se desarrollen por planes parciales y los predios en que se desarrolle proyectos de vivienda de interés prioritario”

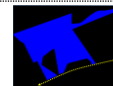
Los suelos destinados para el desarrollo de programas de Vivienda de Interés Prioritario –VIP-, están exento del cobro del Tributo de Participación en Plusvalía, que de acuerdo a la propuesta urbanística son las siguientes manzanas

TABLA 36B- ÁREAS EXCENTAS DEL COBRO DE PLUSVALÍA

ÁREAS EXCENTAS DEL COBRO DE PLUSVALÍA			
ID	ÁREA (M ²)	ACTIVIDAD	CONVENCIÓN
Manzana 15A	15.512,43	Residencial (VIP)	
Manzana 15B	15.176,68	Residencial (VIP)	
Manzana 16A	17.895,25	Residencial (VIP)	
Manzana 16B	17.688,39	Residencial (VIP)	
Manzana 22	19.347,88	Residencial (VIP)	
Manzana 23	10.872,43	Residencial (VIP)	
Total Área:	96.493,06	Área útil	

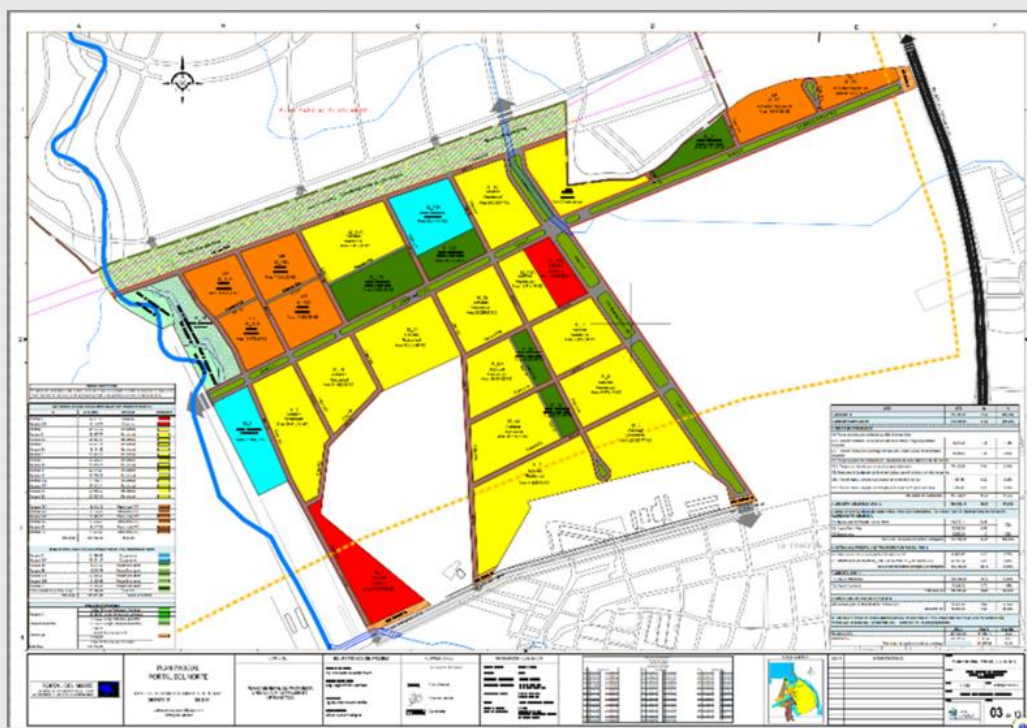
EN SUELO DE EXPANSIÓN URBANA – PIEZA EXPANSIÓN
No. 4, DISTRITO DE BARRANQUILLA

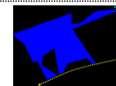
[illegible]



OCTAVA: ESTRATEGIAS DE GESTIÓN INSTITUCIONAL, SOCIAL, FINANCIERA Y DE MANEJO DEL SUELO

8





OCTAVA PARTE:

ESTRATEGIAS DE GESTIÓN INSTITUCIONAL, SOCIAL, FINANCIERA Y DE MANEJO DEL SUELO

Las estrategias de gestión son los instrumentos que apoyarán la ejecución de la Unidad de Gestión Urbanística UGUPN del Plan Parcial Portal del Norte. Su propósito es identificar la ruta a seguir dentro del proceso de implementación del plan, que conducirá al logro de los objetivos que el propio plan definió. Dentro de estas estrategias se proponer la generación de espacios de concertación con la Administración Distrital de Barranquilla que permitan lograr consensos en torno a los programas y proyectos.

El siguiente grupo de estrategias de gestión se refieren a las formas en que se permitirá y promoverá el desarrollo de lo dispuesto por este Plan Parcial, teniendo en cuenta que se trata de una iniciativa formulada desde el sector privado, conformado principalmente por sus propietarios, y que se espera construir a partir de actuaciones urbanísticas originadas por el sector privado y acompañado por el sector público.

8.1. GESTOR DEL PLAN

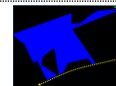
La ejecución de los proyectos definidos en este plan parcial requieren de un agente responsable, de la coordinación de los diferentes actores, públicos y privados y la gestión de los proyectos de tal forma, que se garantice su ejecución, acorde con las normas generales de ciudad y las específicas definidas por el plan parcial, para este Plan corresponde a la empresa privada que será un agente inmobiliario o empresa constructora que esté interesado en su ejecución en asocio con el propietario.

El papel del gestor será el de facilitar los procesos y garantizar el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas determinadas para cada operación, así como velar por la correcta interpretación y aplicación de las normas dispuestas en el Decreto de Adopción del presente Plan Parcial.

La entidad gestora en desarrollo de su objeto social puede celebrar convenios con diferentes entidades públicas y privadas a fin de liderar los proyectos comerciales e industriales, así mismo podrá realizar alianzas estratégicas, asociaciones a riesgo compartido y suscribir cualquier tipo de convenios o contratos de colaboración empresarial, que le permitan el cumplimiento de su objeto.

8.2. GESTIÓN DEL SUELO

1. El gestor del plan parcial realizará los trámites necesarios para la negociación del lote que conforman el área a intervenir, ante el propietario, mediante la conformación de un patrimonio autónomo.
2. El Plan Parcial Portal del Norte propone considerar una sola unidad, denominada Unidad de Gestión Urbanística - UGUPN dado que el 56,33% del área de planificación pertenece a un solo propietario y su

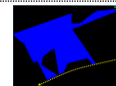


interés es gestionarlo totalmente.

3. El gestor del plan parcial liderará y tramitará ante los diferentes agentes públicos y privados las acciones que posibiliten la ejecución los proyectos que se realicen sobre el espacio público o privado.

8.3. GESTIÓN DEL SUELO DE LAS OBLIGACIONES Y DESARROLLO DE LOS PROYECTOS

1. Toda la Unidad de Gestión Urbanística se entenderá como un proceso de urbanización independiente y como tal deberán tramitar tanto la licencia de urbanismo y de construcción de conformidad con las normas establecidas en el Decreto que adopta este plan parcial o las normas generales vigentes para toda la ciudad.
2. Se solicitará una única licencia de urbanismo para la totalidad del área neta, en la cual se solicitará por etapas de construcción diferentes para ir desarrollando en varios pasos la edificabilidad otorgada.
3. Una vez aprobada la licencia de urbanismo y para el recibo de obras de urbanismo y construcción de cada etapa, se deberá haber adecuado y cedido a título gratuito a favor del Distrito de Barranquilla, mediante escritura pública debidamente registrada, el suelo de cesión urbanística que le corresponde a la etapa correspondiente para zonas verdes, recreacionales y equipamiento.
4. En la licencia de urbanismo, se definirá el momento en que se construirán y entregarán los metros construidos en equipamientos obligatorios, el suelo de cesión para vías y su construcción.
5. La cesión urbanística de los suelos se hará una vez se obtenga la licencia respectiva, y la adecuación de dicho suelo se hará en la medida que se construye las etapas y se hará conforme a los instrumentos que tenga dispuesta y autorizada la Administración Distrital en su momento. Como todas las obligaciones quedan dentro de la unidad de gestión, se propone el pago de las obligaciones de tal forma que los titulares de la licencia construirán directamente su aporte.
6. En los planos que se presenten para la obtención de la licencia de urbanismo de la correspondiente Unidad de Gestión Urbanística UGU, se determinará el tramo de vía que se ejecutará en cada etapa constructiva, garantizando la accesibilidad de cada etapa y la construcción de la totalidad de las vías que le corresponden al proyecto.
7. En la licencia de urbanización por etapas, se definirá el momento en que se entregarán las obras de construcción de vías, la adecuación de suelos a ceder y los metros construidos en equipamientos obligatorios. Estas obras se deberán entregar durante la vigencia de la correspondiente licencia de construcción, antes de terminar la construcción de las edificaciones de la etapa respectiva y de todas maneras antes del recibo de éstas. La determinación del momento en que se entregaran las obras deberá aprobarse previamente por la Secretaría de Planeación Distrital de Barranquilla.



8. El desarrollo de los proyectos constitutivos del espacio público de este plan parcial (Parque, equipamientos, cesiones obligatorias) deberán tener concepto favorable de la Secretaria de Planeación Distrital previo a su aprobación y ejecución, conforme con la Acuerdo Distrital No. 003 de 2007 “Por medio del cual se adopta la revisión del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla”.
9. La Administración Distrital de Barranquilla será responsable de coordinar y definir los criterios de diseño y construcción de los equipamientos que hagan parte de éste, por quien desarrolle la Unidad de Gestión Urbanística - UGUPN siempre que dichos elementos constituyan obligaciones urbanísticas.

8.4 GESTIÓN AMBIENTAL

Para la intervención de los elementos ambientales que están presentes en la Unidad de Gestión Urbanística - UGUPN como los componentes arbóreos, se deberá contar con los permisos ambientales necesarios y otorgados por la Autoridad Ambiental Competente.

Así mismo, los desarrollos e intervenciones que se ejecuten al interior de la Unidad de Gestión Urbanística – UGUPN, deberán cumplir con las disposiciones ambientales vigentes. Los interesados deberán gestionar ante la Autoridad Ambiental las autorizaciones que las normas señalen.

8.5. GESTIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA

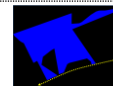
Los procesos de gestión social y económica se han simplificado durante la elaboración del Plan Parcial considerándose que este plan involucra un único gestor, por lo que el proceso de concertación no se hace necesario, situación que facilita los tratamientos del proyecto respecto al reparto de cargas y beneficios, en el conjunto del área cobijada por el plan parcial, sin tener que acudir a instrumentos que propone la ley, tales como: cooperación entre partícipes, transferencia de derechos de construcción y desarrollo al interior del plan parcial.

En cuanto a la gestión de los recursos económicos para desarrollar las obras físicas que demande el proyecto, corresponderá al gestor del plan gestionar los recursos necesarios.

8.5.1. CONTRIBUCIONES SOCIALES DEL PLAN PARCIAL PORTAL DEL NORTE

Teniendo en cuentas las características socioeconómicas del área de influencia directa e indirecta del Plan Parcial, y en particular las relacionadas con los asentamientos ubicados dentro del área de influencia del plan como son los barrios del sur occidente, el plan parcial desde su propuesta urbanística pretende impactar a dicho sector teniendo en cuenta aspectos como:

1. Mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes a través de la articulación del sistema de espacios



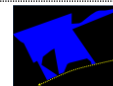
públicos y equipamientos, el mejoramiento de la movilidad y accesibilidad que beneficia los sectores del área de influencia del Plan.

2. Igualmente, el Plan Parcial garantiza la ejecución de un equipamiento de carácter de zonas verdes, recreacionales, el cual, beneficiará a la población en edad escolar de los estratos 1 y 2 de los asentamientos.
3. Inserción laboral de la población de los barrios del sur occidente: se plantea que el plan parcial dentro de las estrategias de gestión para su implementación, tendrán en cuenta la mano de obra laboral del sector para privilegiar su contratación en todas las labores que genera la ejecución de las obras, como una forma de aporte que brinde oportunidades de empleo a sus habitantes.
4. Para la generación de empleo, que tiene que ver con la ejecución de toda la propuesta urbanística, se dará prelación a la vinculación de mano de obra no calificada del sector, especialmente del sector del sur occidente como una forma de aporte social. Con esto se contribuye el acceso a jóvenes, mujeres, adultos mayores y otros grupos excluidos de la sociedad para acceder al trabajo y a contrarrestar problemáticas sociales como prostitución, drogadicción, delincuencia organizada y otras que son efectos del desempleo.

8.6. IDENTIFICACIÓN DE INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN

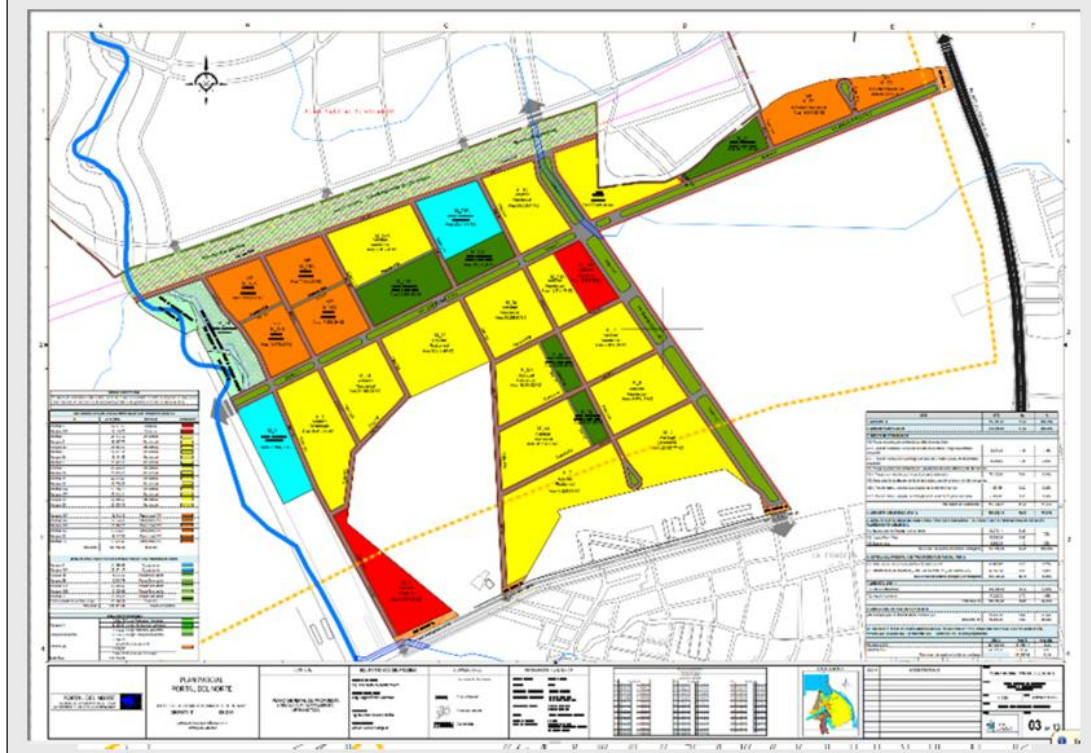
Teniendo en cuenta la naturaleza privada de la iniciativa para la gestión del plan parcial, se define que las fuentes de financiación de los procesos urbanizadores serán igualmente de naturaleza privada.

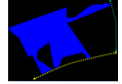
La instancia coordinadora o los interesados en desarrollar la Unidad de Gestión Urbanística – UGUPN, podrán proponer a la Administración Distrital, la utilización de instrumentos alternos de financiación, para la realización de las diferentes obras públicas que hacen parte del plan parcial, tales como la captación de plusvalías. Para tal efecto la Administración Distrital pondrá en marcha los mecanismos que permitan utilizar los instrumentos anteriormente mencionados, de acuerdo con lo establecido en la Ley 9 de 1989 y 388 de 1997, y específicamente con respecto a la participación en plusvalía.



**NOVENA: CRONOGRAMA DE
Ejecución de la Unidad de
Gestión y Actuación
Urbanística**

9





NOVENA PARTE:

CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE LA UNIDAD DE GESTIÓN URBANÍSTICA

El Plan Parcial Portal del Norte cuenta con características que facilitarán su desarrollo en el corto plazo, cuenta con voluntad política de la Administración Distrital por la demanda potencial de actividades comerciales e industriales, y las estrategias de competitividad de la ciudad de Barranquilla que incentivan su construcción.

El proyecto de actividades comerciales, industriales y de servicios mercantiles presenta condiciones especiales que benefician su ejecución, tales como, el mercado al que va dirigido y el tipo de producto que se propone desarrollar, el cual ha es necesario para generar desarrollo en el sector comercial e industrial de la ciudad.

En cuanto a la construcción del equipamiento, será el resultado de la gestión pública- privada a través de la cesión del suelo y construcción de las obligaciones, por tanto en la medida que se desarrollan los proyectos comerciales e industriales, se podrá ejecutar el equipamiento.

Para efectos de la definición del cronograma de ejecución del plan parcial, se contempla el escenario más conservador y se propone a razón de 5.000 metros cuadrados por año, asumiendo que la velocidad de venta es 420 metros cuadrados por mes, ya que esta clase de productos inmobiliarios no son muy comunes en el mercado que posibilitan contar con ventas aceleradas. En el Plano No. 13 se muestra la localización de las obras que se construirían en cada etapa del plan parcial.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones de comportamiento de mercado, velocidad de ventas, y recursos disponibles, en el siguiente cuadro se detalla el cronograma aproximado de ejecución de la Unidad de Gestión Urbanística – UGU del Plan Parcial Portal del Norte.

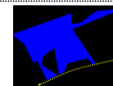
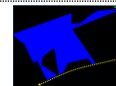


ILUSTRACIÓN 31 - CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN OBRAS DE CONSTRUCCION PARA URBANIZAR EL AREA DE PLANIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL PORTAL DEL NORTE

CRONOGRAMA EJECUCION OBRAS DE CONSTRUCCION PARA URBANIZAR EL AREA DE PLANIFICACIÓN		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
ÍTEM A EJECUTAR																									
OBRAS PRELIMINARES																									
MOVIMIENTO DE TIERRA																									
VÍAS VEHICULARES																									
ANDENES																									
SISTEMA DE AGUAS PLUVIALES																									
SISTEMA DE ACUEDUCTO																									
SISTEMA DE ALCANTARILLADO																									
REDES ELÉCTRICAS																									
ADECUACION ZONAS VERDES																									



9.1. LOCALIZACIÓN DE LAS ETAPAS DE DESARROLLO PREVISTAS.

El plan parcial Portal del Norte se desarrollará mediante una Unidad de Gestión, en los términos señalados en el artículo 2.2.4.1.6.1.2 del Decreto Único 10777 de 2015, el cual establece:

“Artículo 2.2.4.1.6.1.2 Unidades de gestión. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, los propietarios de la totalidad de los predios incluidos en el proyecto de delimitación de una unidad de actuación urbanística, según lo definido en el respectivo plan parcial, podrán solicitar una única licencia de urbanización o contar con la aprobación de un único proyecto urbanístico general en los términos del artículo 2.2.6.1.2.4.2 del presente decreto, para ejecutar las obras de urbanización de los predios que conforman el proyecto de delimitación de la unidad, siempre y cuando garanticen el reparto equitativo de las cargas y beneficios asignados a la respectiva unidad por el plan parcial. En este caso el área objeto de la operación se denominará unidad de gestión. De no obtenerse una única licencia de urbanización, deberá iniciarse el trámite de delimitación de la respectiva unidad de actuación urbanística, en los términos de que trata el artículo 42 de la Ley 388 de 1997 y la siguiente Subsección.”

En este orden de ideas, el plan parcial podrá solicitar una única licencia de urbanización o contar con la aprobación de un único proyecto urbanístico general –PGU- en los términos del artículo 2.2.6.1.2.4.2 del Decreto Único 1077 de 2015

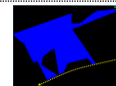
Artículo 2.2.6.1.2.4.2 Vigencia de las licencias en urbanizaciones por etapas y proyecto urbanístico general. El proyecto urbanístico general es el planteamiento gráfico de un diseño urbanístico que refleja el desarrollo de uno o más predios en suelo urbano, o en suelo de expansión urbana cuando se haya adoptado el respectivo plan parcial, los cuales requieren de redes de servicios públicos, infraestructura vial, áreas de cesiones y áreas para obras de espacio público y equipamiento, e involucra las normas referentes a aprovechamientos y volumetrías básicas, acordes con el Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen.

Para las urbanizaciones por etapas, el proyecto urbanístico general deberá elaborarse para la totalidad del predio o predios sobre los cuales se adelantará a urbanización y aprobarse mediante acto administrativo por el curador urbano o la autoridad municipal o distrital competente para expedir la licencia. El proyecto urbanístico deberá reflejar el desarrollo progresivo de la urbanización definiendo la ubicación y cuadro de áreas para cada una de las etapas.

El proyecto urbanístico general y la reglamentación de las urbanizaciones aprobadas mantendrán su vigencia aun cuando se modifiquen las normas urbanísticas sobre las cuales se aprobaron y servirán de fundamento para la expedición de las licencias de urbanización de las demás etapas, siempre que la licencia de urbanización para la nueva etapa se solicite como mínimo treinta (30) días calendario antes del vencimiento de la licencia de la etapa anterior. Las modificaciones del proyecto urbanístico general, en tanto esté vigente, se resolverán con fundamento en las normas urbanísticas y reglamentaciones con base en las cuales fue aprobado.

Para cada etapa se podrá solicitar y expedir una licencia, siempre que cuente con el documento de que trata el presente decreto respecto a la prestación de servicios públicos domiciliarios, los accesos y el cumplimiento autónomo de los porcentajes de cesión.

En la ejecución de la licencia para una de las etapas y en el marco del proyecto urbanístico general, se podrán conectar las redes de servicios públicos ubicadas fuera de la respectiva etapa, sin que sea



necesaria la expedición de la licencia de urbanización para el área a intervenir, siempre y cuando se cumpla con las especificaciones técnicas definidas por la empresa de servicios públicos correspondientes y exista la aprobación del paso de redes por terrenos de los propietarios.

Artículo 2.2.6.1.4.7 Entrega material de las áreas de cesión. *La entrega material de las zonas objeto de cesión obligatoria, así como la ejecución de las obras y dotaciones a cargo del urbanizador sobre dichas zonas, se verificará mediante inspección realizada por la entidad municipal o distrital responsable de la administración y mantenimiento del espacio público.*

(...),

(...),

Parágrafo 2. *En las urbanizaciones por etapas, la ejecución de las obras y dotaciones a cargo del urbanizador se hará de manera proporcional al avance del proyecto urbanístico. Los municipios y distritos establecerán los mecanismos y procedimientos para asegurar el cumplimiento de las obras y dotaciones a cargo del urbanizador.*

La numeración asignada a las etapas de desarrollo prevista solo es indicativa y no constituye un orden jerárquico para su ejecución dentro del proceso de urbanización y construcción. Sin embargo, en el licenciamiento por etapas se deberá mantener siempre la agrupación por actividades establecidas en este plan parcial para cada etapa en aras de mantener el porcentaje proporcional de las obras de correspondientes a las áreas de cesiones y dotación a cargo del urbanizador.

El Plan parcial se ejecutará mediante seis (6) etapas de desarrollo previstas, organizadas en función de los porcentajes que representan las áreas de cesión.

Las etapas para la ejecución de programas para vivienda de interés prioritario –VIP-, podrán desarrollarse simultáneamente o independientemente de las 6 etapas de desarrollo previstas.

Las etapas de desarrollo para programas VIP, también se organizan en función de los porcentajes que representan las áreas de cesión.

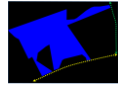
Las obras civiles, tales como pavimentación de vías y canalización de arroyos corresponden a la adecuación urbanística general del plan parcial y podrán ejecutarse antes de las etapas de desarrollo previstas o simultáneamente.

La distribución de las diferentes etapas de desarrollo es de la siguiente forma:

PLAN PARCIAL

PORTAL DEL NORTE

EN SUELO DE EXPANSIÓN URBANA – PIEZA EXPANSION
No. 4, DISTRITO DE BARRANQUILLA



ETAPAS DE DESARROLLO PREVISTAS					ETAPAS DE DESARROLLO AREAS DE CESION					ETAPAS DE DESARROLLO PROGRAMA VIP				
El proyecto urbanístico deberá reflejar el desarrollo progresivo de la urbanización definiendo la ubicación y cuadro de áreas para cada una de las etapas.					En las urbanizaciones por etapas, la ejecución de las obras y dotaciones a cargo del urbanizador se hará de manera proporcional al avance del proyecto urbanístico.					En los proyectos de urbanización por etapas se deberá garantizar para cada una de ellas el cumplimiento autónomo de los porcentajes de VIS o VIP según el tratamiento a que esté sometido el respectivo predio. En caso que el cumplimiento del porcentaje de VIS o VIP se proponga en una sola etapa y cubra las exigencias de las demás, dicho suelo deberá hacer parte de la licencia de urbanización de la primera etapa.				
ETAPA	ID Mz.	ACTIVIDAD	AREA (M2)	%	ETAPA	ID Mz.	ACTIVIDAD	AREA (M2)	% Proporcional	ETAPA	ID Mz.	ACTIVIDAD	AREA (M2)	% Proporcional
1	Manzana 2	Residencial	41.935,94	10%	1C	Manzana 17B	Parque/Zona verde	20.835,49	22%	1B	Manzana 15A	Residencial (VIP)	15.512,43	16%
	Manzana 3	Residencial	32.987,77	8%		Manzana 4B	Parque/Zona verde	5.244,40	5%		Manzana 15B	Residencial (VIP)	15.176,68	16%
	Manzana 5	Residencial	24.081,11	6%	2C	Manzana 6B	Parque/Zona verde	5.538,79	6%	2B	Manzana 16A	Residencial (VIP)	17.895,25	19%
2	Manzana 4A	Residencial	26.664,99	7%		Manzana 18A	Equipamiento	22.371,47	23%		Manzana 16B	Residencial (VIP)	17.688,39	18%
	Manzana 6A	Residencial	19.464,52	5%	3C	Manzana 8	Equipamiento	21.590,92	22%	5B	Manzana 22	Residencial (VIP)	19.347,88	20%
	Manzana 7	Residencial	22.897,56	6%		Manzana 21	Parque/Zona verde	10.359,45	11%		Manzana 23	Residencial (VIP)	10.872,43	11%
3	Manzana 12	Residencial	25.286,86	6%		Manzana 18B	Parque/Zona verde	10.300,98	11%	TOTAL AREAS 96.493,06 100%				
	Manzana 13A	Residencial	12.118,70	3%	TOTAL AREAS 96.241,50 100%									
	Manzana 17A	Residencial	27.812,41	7%										
4	Manzana 9	Residencial	31.418,55	8%										
	Manzana 10	Residencial	24.403,08	6%										
	Manzana 11	Residencial	32.872,40	8%										
5	Manzana 19	Residencial	24.066,47	6%										
	Manzana 20	Residencial	20.505,46	5%										
6	Manzana 1	Comercio	24.907,02	6%										
	Manzana 13B	Comercio	12.119,70	3%										
TOTAL AREAS			403.542,54	100%	TOTAL AREAS			96.241,50	100%	TOTAL AREAS			96.493,06	100%

La numeración asignada a las etapas de desarrollo prevista solo es indicativa y no constituye un orden jerárquico para su ejecución dentro del proceso de urbanización y construcción. Sin embargo, en el licenciamiento por etapas se deberá mantener siempre la agrupación por actividades establecidas en este plan parcial para cada etapa en aras de mantener el porcentaje proporcional de las obras de correspondientes a las áreas de cesiones y dotación a cargo del urbanizador.

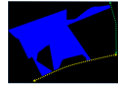
Las áreas de cesión correspondiente a los Park Way, se irán realizando en la medida que se ejecuten las correspondientes vías en que ese ubican.

SUELOS NO URBANIZABLES				
Manzana 14	5.526,84	31.673,78	Franja Proteccion Ambiental	
	9.640,42		Franja Proteccion Ambiental	
	16.506,52		Franja Preservacion Ambiental	
Servidumbre eléctrica	78.126,20	78.126,20	Franjas Servidumbre eléctrica	
Reserva Vial	2.945,18	4.959,92	Reserva Vial Kr 38	
	943,87			
	1.070,87			
	1.994,36	1.994,36	Reserva Vial Circunvalar	
Total Área	116.754,26	116.754,26		

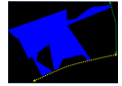
PLAN PARCIAL

PORTAL DEL NORTE

EN SUELO DE EXPANSIÓN URBANA – PIEZA EXPANSIÓN
No. 4, DISTRITO DE BARRANQUILLA



Nomenclatura vial	Area (M2)		Tipo de Via	
Calle 117 +Park Way	51.725,606	51.725,61	Via Semiratería VSA1. Redes Matrices de Servicios Públicos: Redes de Acueducto. Redes de Alcantarillado. Redes de Gas. Redes Electricas.	
Carrera 41 +Park Way	30.870,230	60.850,76	Via Semiratería VSA 2. Redes Matrices de Servicios Públicos: Redes de Acueducto. Redes de Alcantarillado. Redes de Gas. Redes Electricas.	
	29.980,533			
Sub-Total Área Infraestruturta Vial y de Transporte		112.576,369		
Calle 112	2.124,75	2.124,75	Vías Colectoras VC. Redes Matrices de Servicios Públicos: Redes de Acueducto. Redes de Alcantarillado. Redes de Gas. Redes Electricas.	
Calle 113	1.075,61	1.075,61		
Calle 116	219,26	219,26		
Calle 118	2.627,98	11.329,05		
	8.701,07			
Calle 120	2.939,54	12.056,31		
	2.146,11			
	6.970,66			
Calle 121	3.225,87	5.181,92		
	1.956,05			
Calle 123	3.454,52	6.039,07		
	2.584,55			
Diagonal 121	4.193,74	4.193,74		
Calle 124	3.725,28	12.206,68		
	8.481,40			
Carrera 41C	15.233,93	15.233,93		
Carrera 40B	2.095,74	4.240,55		
	2.144,81			
Carrera 40	2.912,05	5.245,14		
	2.333,09			
Carrera 39	3.732,22	6.302,13		
	2.569,91			
Sub-Total Área		85.448,15		
Calle 119	767,12	1.577,58	Vías Peatonales VP. Redes Matrices de Servicios Públicos: Redes de Acueducto. Redes de Alcantarillado. Redes de Gas. Redes Electricas.	
	810,46			
Carrera 41B	1.254,15	2.781,61		
	851,19			
	676,27			
Sub-Total Área		4.359,19		
Total Área Infraestructura vial Secundaria y local		89.807,34		
Canalización de Arroyos (Obras Civiles canalizaciones)				
ID	ML		ACTIVIDAD	CONVENCIÓN
Canal 1 (Micro-cuenca nor-oriental)	238,80		Canales para arroyos	
Canal 2 (Micro-cuenca nor-occidental)	240,60			
Canal 3 (Micro-cuenca nor-occidental)	260,60			
Áreas de cesión propuestas	Area (M2)	Total Areas	ACTIVIDAD	CONVENCIÓN
Park way Carrera 41	1.406,173	24.867,08	Zona verde	
	1.551,030			
	1.650,184			
	2.727,280			
	2.894,610			
	1.994,822			
	482,036			
Park way Calle 117	12.160,944	25.723,32	Zona verde	
	5.270,450			
	4.497,826			
	3.697,890			
	3.697,890			
	8.559,260			
Total Park Wav/Total Areas	50.590.395			



PLANO 13 - PLANO DE LOCALIZACIÓN DE LAS ETAPAS DE DESARROLLO PREVISTA

