



**ALCALDÍA DE
BARRANQUILLA**
Distrito Especial, Industrial y Portuario



DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA

“Obras para todos que cerrarán brecha social y abrirán caminos para la Competitividad”
Plan de Desarrollo 2012-2016, Elsa Noguera, Alcaldesa

PLAN DE ORDENAMIENTO ZONAL RIBERA VÍA 40

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE PLAN ZONAL RIBERA VÍA 40

**SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACION
DISTRITO DE BARRANQUILLA
2015**



TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. MARCO GENERAL	5
2.1. LOCALIZACIÓN	5
2.2. DELIMITACIÓN	6
2.3. OBJETIVOS	7
2.3.1. OBJETIVO GENERAL DEL PLAN DE ORDENAMIENTO ZONAL RIBERA-VÍA 40..	7
2.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PLAN ZONAL RIBERA VÍA 40	7
2.3.3. OBJETIVOS EN RELACIÓN CON LA ESTRUCTURA AMBIENTAL	8
2.3.4. OBJETIVOS PARA LA ESTRUCTURA DE SERVICIOS.....	8
2.4. POLÍTICAS.....	8
2.4.1. POLÍTICA AMBIENTAL URBANA.....	8
2.4.2. POLÍTICA DE USOS DEL SUELO.....	9
2.4.3. POLÍTICA DE OCUPACIÓN DEL SUELO	9
2.4.4. POLÍTICA DE VIVIENDA Y HÁBITAT	9
2.4.5. POLÍTICA DE ESPACIO PÚBLICO	9
2.5. ESTRATEGIAS	9
2.5.1. ESTRATEGIA AMBIENTAL URBANA	9
2.5.2. ESTRATEGIA DE USOS DEL SUELO	9
2.5.3. ESTRATEGIAS DE OCUPACIÓN DEL SUELO	9
2.5.4. ESTRATEGIAS DE VIVIENDA Y HÁBITAT	10
2.5.5. ESTRATEGIAS DE ESPACIO PÚBLICO	10
3. COMPONENTE DESCRIPTIVO	11
3.1. CALCULO DE ÁREAS.....	11
3.2. ESTRUCTURA PREDIAL	11
3.2.1. DISTRIBUCIÓN DE LOS PREDIOS	11
3.2.2. ANÁLISIS PREDIAL	13
3.3. CLASIFICACIÓN DEL SUELO DELIMITADO EN EL POZ PARAÍSO	19
3.4. DIAGNOSTICO FÍSICO	20
3.4.1. ESTRUCTURA AMBIENTAL	20
3.4.2. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS.....	24
3.4.3. ESTRUCTURA ECONÓMICA Y DE COMPETITIVIDAD	35
3.5. DIAGNÓSTICO SOCIO ECONÓMICO.	39
3.5.1. POBLACIÓN.....	39
3.5.2. ACTIVIDAD ECONÓMICA.	42
3.6. ANÁLISIS PRELIMINAR PARA LA INTERVENCIÓN DEL ÁREA DELIMITADA DEL PLAN ZONAL	44
4. COMPONENTE OPERATIVO	47
	2



4.1.	CRITERIOS DE FORMULACIÓN.....	47
4.2.	LAS ESTRUCTURAS DEL MODELO.....	48
4.2.1.	ESTRUCTURA AMBIENTAL	48
4.2.2.	ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS.....	51
4.2.3.	ESTRUCTURA ECONÓMICA Y DE COMPETITIVIDAD	75
4.2.4.	EDIFICABILIDAD.	80
4.2.5.	ESPACIOS ESTRATÉGICOS.....	84
4.2.6.	ETAPAS DE DESARROLLO.....	84
5.	COMPONENTE DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN.....	86
5.1.	INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO EN EL PLAN ZONAL 86	
5.1.1.	OPERACIÓN ESTRATÉGICA RIBERA DEL MAGDALENA.	87
5.1.2.	PLAN DE ORDENAMIENTO ZONAL.....	88
5.1.3.	PLANES PARCIALES.	91
5.1.4.	COMPONENTE INSTITUCIONAL	93
5.1.5.	ACCESIBILIDAD A LA EDIFICABILIDAD ADICIONAL MEDIANTE SISTEMA DE COMPENSACIONES	94
5.1.6.	PLANES DE REORDENAMIENTO	99
5.1.7.	ESQUEMA BÁSICO DE IMPLANTACIÓN.....	100
5.1.8.	UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA Y UNIDADES DE GESTIÓN.....	101
5.2.	ESTRUCTURA GENERAL DE COSTOS DEL PLAN ZONAL	102
5.2.1.	CARGAS URBANÍSTICAS.....	102
6.	FINANCIACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN ZONAL	105
7.	BIBLIOGRAFÍA.....	106
7.1.	LEYES	106
7.2.	DECRETOS NACIONALES	106
7.3.	RESOLUCIONES.....	106
7.4.	NORMAS NACIONALES	106
7.5.	ESTUDIOS Y PUBLICACIONES	107
7.6.	ACUERDOS DISTRITALES	107
7.7.	DECRETOS DISTRITALES.....	107

1. INTRODUCCIÓN

Barranquilla en su Plan de Ordenamiento Territorial estableció ocho Ejes Temáticos que definen el Modelo de Ordenamiento y la perspectiva de crecimiento y desarrollo de esta ciudad ribereña. Uno de los ejes fundamentales corresponde al de UNA CIUDAD ABIERTA AL RÍO MAGDALENA, según el cual los espacios y la infraestructura deben permitir el goce de la panorámica hacia el Río Magdalena, obteniendo un referente que nos otorgue imagen de urbe de ribera, logrando un mayor aprovechamiento de nuestra ubicación geográfica, al contar además con definidos puntos urbanos en los que funcionen puertos fluviales de transporte de pasajeros, con servicios portuarios, espacios públicos que permitan el goce del ecosistema del Río y un desarrollo económico en el sector, generando cambios de usos del suelo que impulsen el asentamiento de hoteles, centros comerciales y recreativos¹.

De conformidad con las condiciones establecidas en el Plan de Ordenamiento, este sector requiere un tratamiento diferencial, el cual se desarrolla a partir de instrumentos reglamentarios y complementarios a su desarrollo, tales como las Operaciones Estratégicas y los Planes de Ordenamiento Territorial.

El presente documento técnico de soporte sintetiza y expone los criterios básicos, lineamientos normativos y la caracterización de un área estratégica en la Ribera del Magdalena, en uno de los sectores con mayor potencial de transformación y renovación, en la cual mediante acciones concretas se genera un ambiente propio para la inversión público y privada requeridas para escalar un paso hacia el cumplimiento de una Ciudad Abierta al Río.

¹ Artículo 9, numeral 3, Decreto 0212 de 2014.



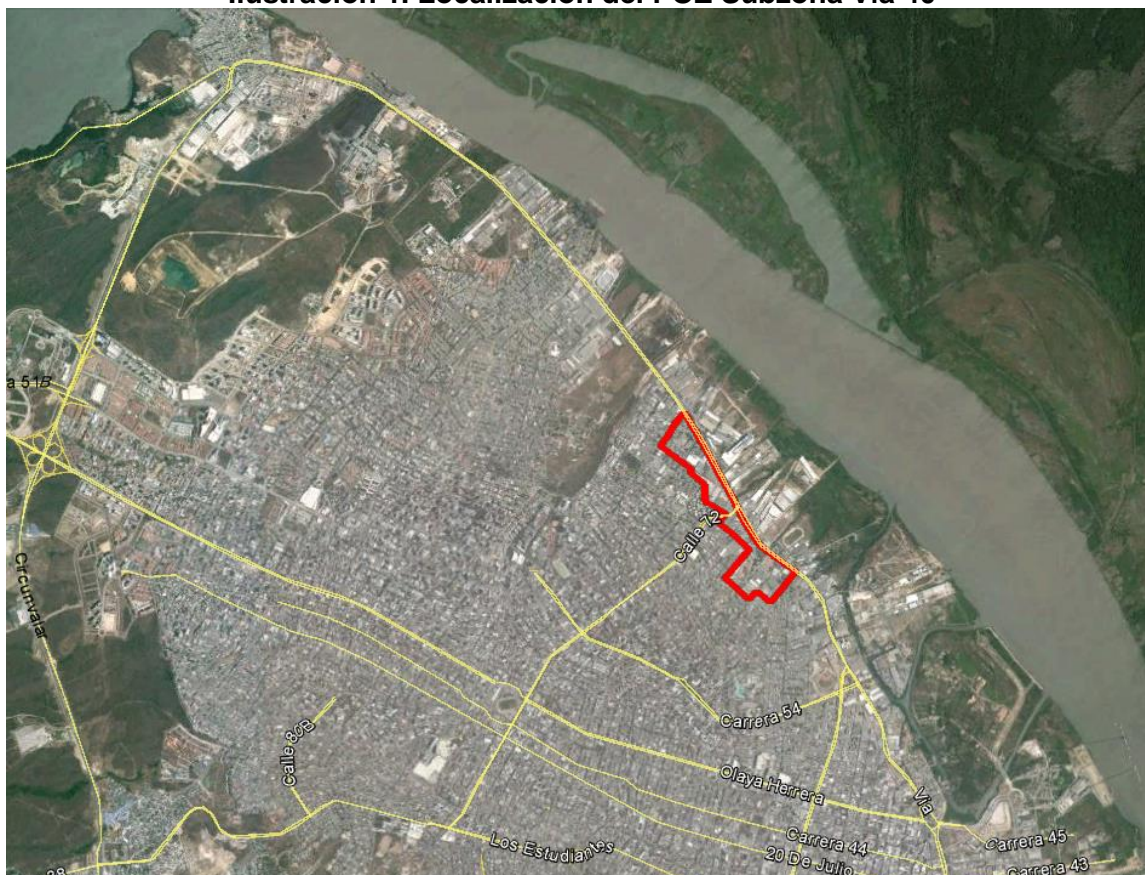
2. MARCO GENERAL

2.1. LOCALIZACIÓN

El Plan Zonal Ribera Vía 40 se localiza hacia el nor-orienté de la ciudad, en el sector central de éste corredor industrial, en su costado sur. Específicamente comprende la zona entre la Calle 58 y la Calle 76, entre la Vía 40 y de manera escalonada hasta las Carreras 66B, 68 y 72.

El área de estudio está conformada por un sector de carácter industrial predominante sobre la Vía 40, con la presencia de un porcentaje menor de viviendas en el tramo central y usos de servicios en las manzanas más alejadas de la Vía 40.

Ilustración 1. Localización del POZ Subzona Vía 40



Fuente: Elaboración propia

2.2. DELIMITACIÓN

De conformidad con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente (Decreto 0212 del 2014), las zonas de intervención a través de la Operación Estratégica de la Ribera, podrán desarrollarse a través de Planes de Ordenamiento Zonal. Dichos instrumentos de planificación intermedia, se encuentran pre-delimitados en la Cartografía que hace parte integral del P.O.T. Para lo cual, el señalado decreto, en su artículo 109, señala la existencia del Plan Zonal de la Ribera, el cual posee una delimitación indicativa que abarca el sector de estudio:

“Los planes zonales del Distrito de Barranquilla, en suelo urbano y suelo de expansión urbana, son los siguientes: Plan Zonal Riomar, Plan Zonal Industrial Carrera 38-Cordialidad, Plan Zonal Suelo de Expansión Occidental, Plan Zonal del Centro, Plan Zonal de la Ribera del Magdalena y Plan Zonal del sector Paraíso.

Parágrafo 1. Los Planes de Ordenamiento Zonales se delimitan de manera indicativa en el Plano No. U19, “Instrumentos de Planificación” y el numeral 5.5.3 del Libro I, Componente General, del Documento Técnico de Soporte.”

De conformidad con las características especiales del sector, el cual se constituye en un área de conexión funcional entre el sector del Plan Zonal de Paraíso, recientemente adoptado, y los futuros Planes Zonales que hacen parte de la Operación Estratégica del Centro, se hace necesario desarrollar una delimitación especial que permita constituir las condiciones básicas que le permitan a este valioso sector cumplir su función integradora y complementaria a estos dos sectores principales, actuando como eje inicial de enlace y transformación.

Siendo esta su función especial, se requiere una delimitación específica que permita lograr la actuación directa sobre un conjunto de manzanas cuyo potencial permita realizar procesos de conversión y mutación de un sector tradicionalmente de bodegas e industrias de tipo manufacturero y de procesamiento de productos primarios, a un área de vivienda multifamiliar en altura, cuyo complemento sean los comercios de bienes y de servicios, que permitirán atraer la inversión en el corto plazo, logrando un primer impacto evolutivo hacia la consolidación de una relación directa con el Río Magdalena.

Con este propósito, se hace necesario, en el marco de la Subzona Avenida del Río, de la Operación Estratégica de la Ribera, delimitar un área especial en su interior que permita resolver este primer impacto y suscitar un proceso de gestión inmobiliaria que permita causar nuevas inversiones y jalonar el desarrollo de la renovación urbana mediante el incentivo al mercado inmobiliario en forma directa.

Para ello, dicho Plan Zonal de la Ribera involucra las manzanas del sector clasificadas como zonas con tratamiento urbanístico de Renovación Urbana, por lo cual teniendo en



cuenta la realidad del sector con sus zonas industriales y de servicios y la visión de innovación que se busca en el sector, se propone un ajuste más preciso y detallado del límite del presente plan zonal, con el propósito de incorporar zonas con un alto potencial, similar a las del área ya incluida, que por contener usos distintos al residencial podrían transformarse alcanzando mayores potenciales, con bajos requerimientos de gestión de suelo y poca población desplazada

El área delimitada del Plan Zonal Subzona Vía 40 incluye 17 manzanas y alcanza aproximadamente 33 hectáreas, que se delimitan como se describe a continuación: Partiendo de la intersección de la Vía 40 con Calle 58, siguiendo por la Vía 40 hacia el Noroccidente hasta la Calle 76; por ésta hacia el suroccidente hasta la Carrera 72; por la Carrera 72 hacia el suroriente hasta alcanzar la intersección con la Calle 74 con Carrera 71; por la Carrera 71 hacia el suroriente hasta la Calle 70; por ésta hacia el suroccidente hasta la Carrera 68; por la Carrera 68 hacia el suroriente hasta la Calle 68B; por la Calle 68B hacia el suroccidente hasta la Carrera 66B; por ésta hacia el suroriente hasta la Calle 58 y por ésta hacia la Vía 40 punto de partida.

2.3. OBJETIVOS

2.3.1. OBJETIVO GENERAL DEL PLAN DE ORDENAMIENTO ZONAL RIBERA-VÍA 40

El Plan de Ordenamiento Zonal, POZ, “RIBERA-VÍA 40” busca desarrollar un proyecto Urbano Integral en donde se de aprovechamiento a un sector estratégico de la ciudad que permita consolidarlo como conjunto de vivienda, comercio y servicios, que complementado con zonas de equipamiento y ligado a soluciones de mejoramiento de la movilidad y el transporte en la ciudad contribuya al desarrollo urbanístico, económico y social, y se constituya en un referente en la ciudad y en el área metropolitana en la Ribera del Magdalena coadyuvando en la dinámica de su renovación y reconfiguración.

2.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PLAN ZONAL RIBERA VÍA 40

- Construir el marco normativo específico para el desarrollo de los proyectos inmobiliarios propuestos en el área delimitada del POZ RIBERA-VÍA 40, de conformidad con los parámetros exigidos por el Plan de Ordenamiento Territorial, Decreto 0212 de 2014 y las normas sobre la materia.
- Buscar el aprovechamiento óptimo de los predios, en concordancia con la capacidad urbanística del suelo, sus condiciones físico-ambientales y el marco normativo creado.



- Renovar la zona mediante la proyección de ejes urbanos de vías vehiculares, peatonales, ciclorutas y de nuevo espacio público, para aumentar la capacidad en materia de habitabilidad del sector.

2.3.3. OBJETIVOS EN RELACIÓN CON LA ESTRUCTURA AMBIENTAL

- Orientar la protección de los elementos ambientales existentes en el sector y el desarrollo de aquellos que hacen parte del espacio público como componente complementario, para estructurar y articular el territorio intervenido.

2.3.4. OBJETIVOS PARA LA ESTRUCTURA DE SERVICIOS

- Articular los elementos que hacen parte de los sistemas de espacio público, de movilidad, de equipamientos y de servicios públicos, con el fin de contribuir al fortalecimiento de la Estructura de Servicios establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial, a partir de los siguientes objetivos específicos en especial

2.3.4.1. SISTEMA DE MOVILIDAD

- La formulación del Plan Zonal deberá mejorar la infraestructura del sector de intervención y la interconexión de la malla vial distrital, mejorando la conectividad, en especial para los peatones y personas que se desplazan en medios alternativos de transporte, tales como el SITM y/o las bicicletas.

2.3.4.2. SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

- Generar áreas destinadas a la recreación que contribuyan al incremento del índice de espacio público por habitante en la ciudad, a través de la coordinación entre instrumentos de gestión y financiación de suelo para ello.
- Integrar el planteamiento urbanístico y de espacios libres nuevos a la red de espacio público existente en el sector mejorando las condiciones de circulación peatonal y facilitando la accesibilidad al proyecto.

2.4. POLÍTICAS

2.4.1. POLÍTICA AMBIENTAL URBANA

Relacionada con la protección del medio ambiente y los elementos que lo componen, la conservación de los recursos naturales del área, la defensa del paisaje y el manejo de los espacios públicos y componentes de vegetación que harán parte del sector.



2.4.2. POLÍTICA DE USOS DEL SUELO

Se propende por el desarrollo e implementación a mediano y largo plazo de un manejo adecuado del suelo, incentivando la inversión y el desarrollo mediante un equilibrio urbano sostenible y sustentable.

2.4.3. POLÍTICA DE OCUPACIÓN DEL SUELO

Fortalecer el sector urbano para promover su densificación con baja ocupación y la conservación de las calidades urbanísticas y el adecuado uso de la estructura urbana de soporte existente.

2.4.4. POLÍTICA DE VIVIENDA Y HÁBITAT

Alcanzar una distribución racional y equitativa de la vivienda digna y cualificada en el territorio de intervención, garantizando su integración socio-espacial y poniendo en marcha el desarrollo de proyectos residenciales de alta densidad.

2.4.5. POLÍTICA DE ESPACIO PÚBLICO

Orientada al establecimiento de nuevo espacio público como uno de los elementos estructurantes del territorio y el mejoramiento del paisaje urbano.

2.5. ESTRATEGIAS

2.5.1. ESTRATEGIA AMBIENTAL URBANA

Planear y gestionar el medio ambiente urbano incorporando diseños de drenaje sostenible, edificaciones sostenibles y densificación inteligente como bases del mejoramiento ambiental del sector.

2.5.2. ESTRATEGIA DE USOS DEL SUELO

Se incorporan los polígonos normativos de uso que permiten desarrollar proyectos mixtos con alto niveles de aprovechamiento, propios para la inversión privada y la generación de plusvalías urbanas y compensaciones que reequilibren dichos beneficios con las cargas urbanísticas del sector.

2.5.3. ESTRATEGIAS DE OCUPACIÓN DEL SUELO

Se genera una norma urbanística que permite el desarrollo en altura con baja ocupación, permeabilizando el suelo con la generación de equipamientos comunales verdes y la generación de espacio público abierto y blando, producto de compensaciones urbanas.



2.5.4. ESTRATEGIAS DE VIVIENDA Y HÁBITAT

Generar condiciones de norma urbana que permitan el desarrollo de proyectos multifamiliares y de carácter comercial, que estén integrados con el medio y el paisaje urbano del territorio de intervención.

2.5.5. ESTRATEGIAS DE ESPACIO PÚBLICO

Diseñar y planificar el trazado, distribución y jerarquías del espacio público propuesto de tal manera que permitan la comunicación y fluidez con el espacio público existente y, en especial, lograr su integración con otros sectores urbanos de importancia como son el sector declarado de los barrios Prado, Alto Prado y Bellavista, y el sector cultural relacionado con el nodo de inversión para los futuros Juegos Centroamericanos y del Caribe del año 2018.



3. COMPONENTE DESCRIPTIVO

3.1. CALCULO DE ÁREAS

El Plan Zonal Subzona Vía 40 abarca un área de 33,3 Has, la cual representa un 0,44% del suelo urbano del Distrito de Barranquilla. La distribución de ésta área se especifica en la siguiente tabla:

Tabla 1. Áreas actuales delimitación Plan Zonal Subzona Vía 40

DESCRIPCION	AREA (M2)	%
Manzanas (Industria, Vivienda, Institucional y Comercio)	250.952	75%
Espacio Publico Total	82.456	25%
Total Area Delimitada POZ Subzona Via 40	333.408	100%

Fuente: elaboración propia

3.2. ESTRUCTURA PREDIAL

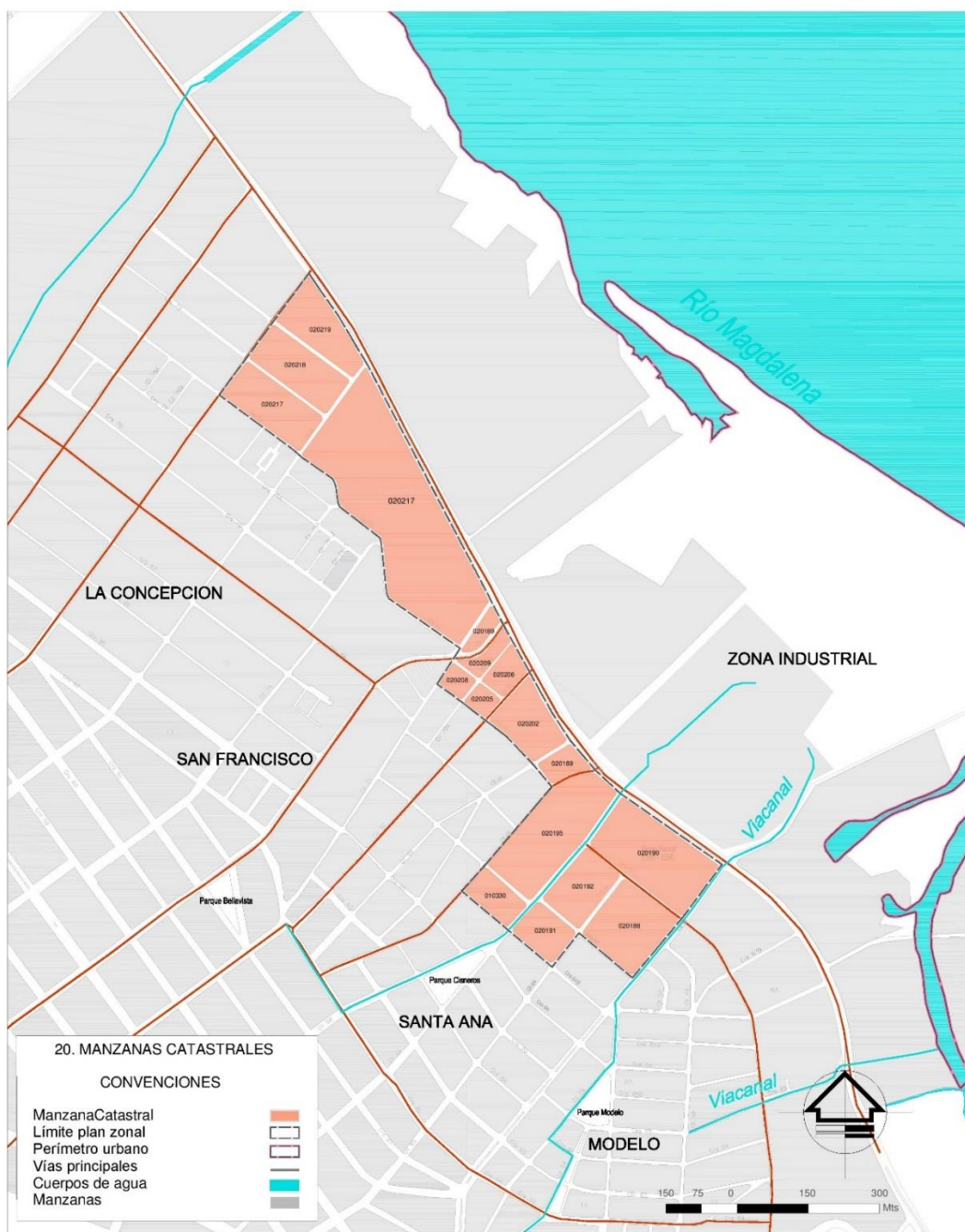
3.2.1. DISTRIBUCIÓN DE LOS PREDIOS

El conjunto urbano delimitado en el Plan Zonal incluye 17 manzanas que alcanzan las 25,09 hectáreas (250.952 M2) (incluyendo las manzanas y la Base Naval), dentro de las cuales se encuentran 141 predios.

El listado completo de predios y manzanas que conforman el plan zonal se especifica en el Anexo 1: Delimitación del Plan de Ordenamiento Subzona Vía 40, que hace parte integral del presente documento.



PLANO 20. Manzanas catastrales del área delimitada



Fuente: elaboración propia



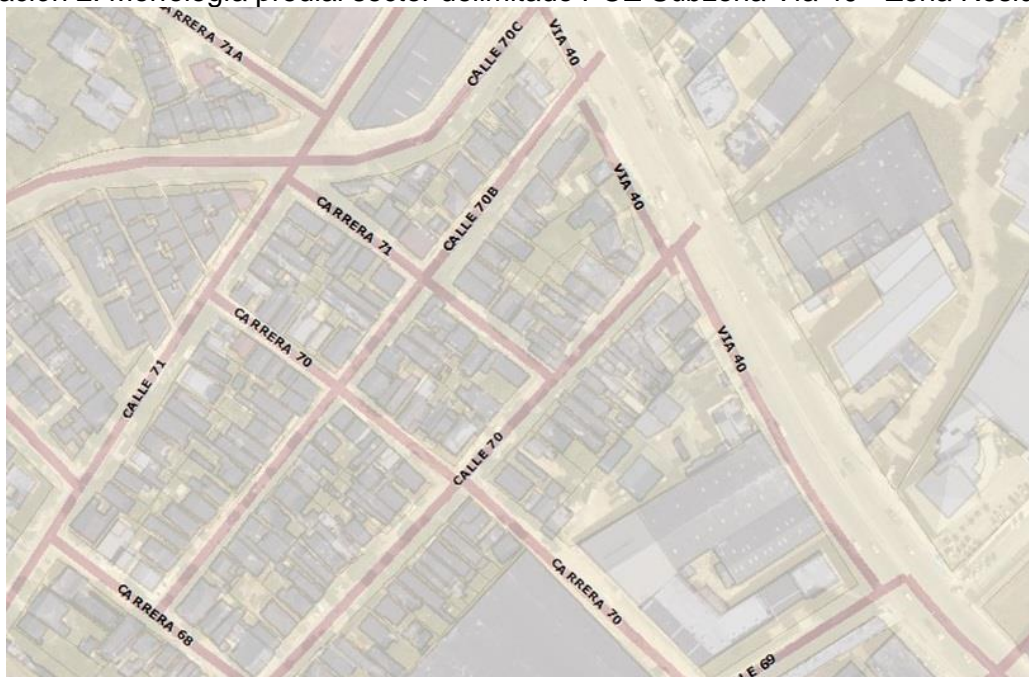
3.2.2. ANÁLISIS PREDIAL

3.2.2.1. MORFOLOGÍA URBANA

La morfología predial existente en el área delimitada del Plan Zonal carece de una forma de lote predominante, donde a nivel predial se ven marcados los diversos sectores de usos. El sector industrial y de servicios posee los predios de mayor extensión, los cuales pueden alcanzar a ocupar manzanas enteras y se caracterizan por poseer una morfología muy variada sin un frente o fondo predominante. Para los sectores de uso residencial se encuentran lotes de forma regular y rectangular, donde por lo general el fondo representa el doble de su dimensión de frente, con la excepción de los predios esquineros que tienden a una forma más regular y proporcionada en sus linderos.

En cuanto a áreas y medidas predominantes, los predios del sector residencial poseen una dimensión de frente entre los 7 y 10 mts promedio, con fondos entre 20 y 25 mts, resultando áreas promedio entre 152 M2, mientras los esquineros oscilan entre los 130 M2 y 250 M2 de área promedio con dimensiones entre 10 y 20 MT por costado. Para los predios industriales se encuentran áreas entre 2.000 y 20.000 M2, aproximadamente, con dimensiones entre 100 y 200 MT de frente y fondo. Los predios del Sector Comercial se encuentran áreas entre 800 y 2.000 m2 aproximadamente y manejan dimensiones entre 20 y 40 MT de frente y 40 y 80 mt de fondo.

Ilustración 2. Morfología predial sector delimitado POZ Subzona Vía 40 - Zona Residencial



Fuente: IGAC / elaboración propia



**ALCALDÍA DE
BARRANQUILLA**
Distrito Especial, Industrial y Portuario



Ilustración 3. Morfología predial sector delimitado POZ Subzona Vía 40 - Zona Industrial



Fuente: IGAC / elaboración propia



Ilustración 4. Morfología predial sector delimitado POZ Subzona Vía 40 - Zona Comercial



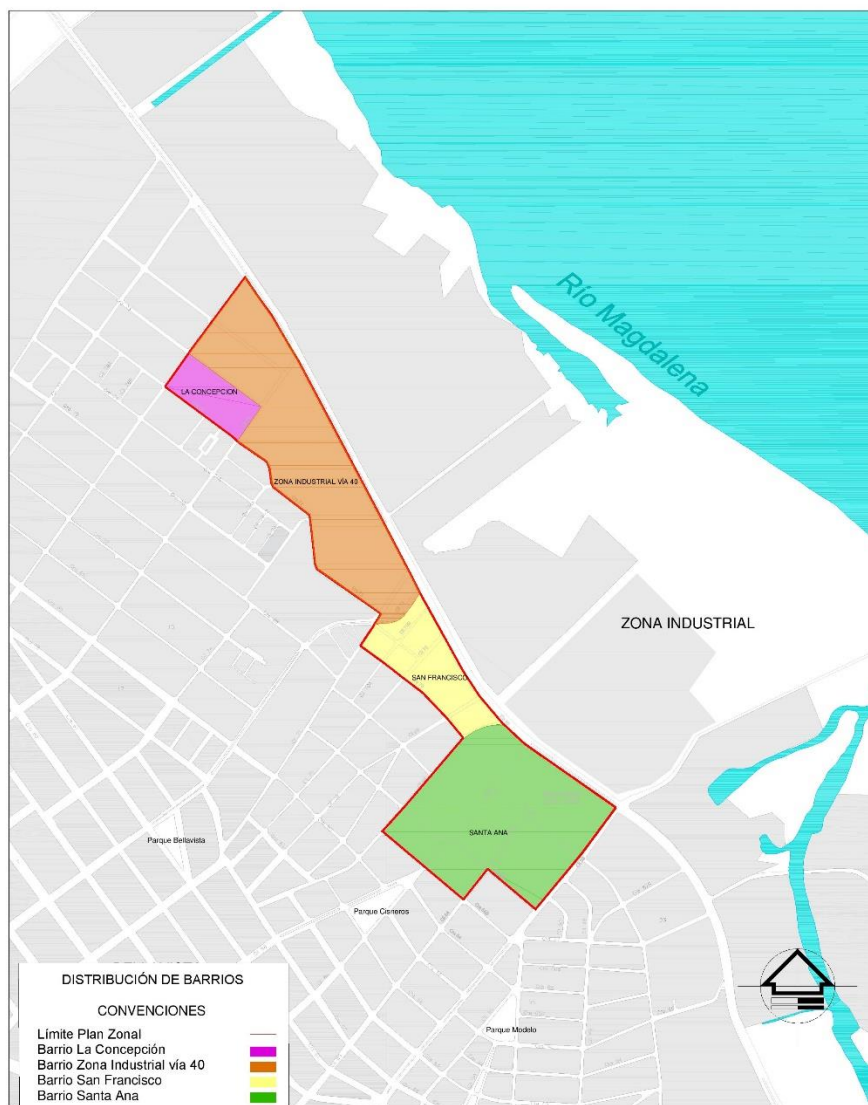
Fuente: IGAC / elaboración propia

3.2.2.2. OCUPACIÓN PREDIAL

Los predios del POZ representan el 81% del área total delimitada de acuerdo a la cartografía base de estudio. El promedio de ocupación de los predios es del 64%, donde la mayor ocupación la tiene en sector Comercial con el 91% a razón del tipo de edificación requerida para éste tipo de uso, mientras que el barrio SANTA ANA posee la menor ocupación de los predios debido a la presencia de edificaciones como Promigas y la Base Naval cuyas construcciones ocupan entre el 25 % y 50 % del área de terreno.



PLANO 31. Distribución de barrios dentro del POZ Subzona Vía 40



Fuente: elaboración propia

Tabla 2. Ocupación de los predios de acuerdo a los barrios - POZ Subzona Vía 40

BARRIO	Área de los predios (Ha)	Área ocupada en los predios (Ha)	% de Ocupación
SANTA ANA	10,121	5,365	53%
SAN FRANCISCO	3,085	2,007	65%
ZONA INDUSTRIAL VÍA	10,438	7,115	66%



40			
LA CONCEPCIÓN	1,452	1,019	70%

Fuente: elaboración propia

3.2.2.3. EDIFICABILIDAD

El desarrollo actual de alturas en el sector de estudio se caracteriza por ser bajo, donde predominan las edificaciones entre 1 y 2 pisos, Cabe destacar la presencia de dobles alturas en las edificaciones destinadas a usos industriales, representando construcciones de alturas superiores.

Tabla 3. Alturas de las edificaciones existentes en el POZ Paraíso

BARRIO	I.C. (Promedio)	SIN CONSTRUIR	ENTRE 1 Y 2 PISOS	ENTRE 3 Y 4 PISOS
SANTA ANA	0,54	1	11	2
SAN FRANCISCO	0,72	1	94	2
ZONA INDUSTRIAL VÍA 40	0,68	1	22	2
LA CONCEPCIÓN	0,71	0	5	0
TOTAL	0,66	3	132	6

Fuente: elaboración propia

El barrio con mayor porcentaje de edificabilidad es La Concepción, con un índice de construcción promedio de 0.71, y es el sector predominante en comercio con altura máxima de 2 pisos, mientras que el barrio Santa Ana presenta la menor edificabilidad con un índice de construcción de 0,54, reflejo del predominio de las construcciones de Institucionales e Industriales, pero donde también se encuentran algunas construcciones de 3 pisos. El promedio de índice de construcción en los predios del área delimitada es de 0,66.

3.2.2.4. PROPIEDAD HORIZONTAL

El comportamiento de la propiedad horizontal se limita a ciertos lotes donde se localizan multifamiliares o edificaciones comerciales de bienes y oficinas. Éstos predios alcanzan solamente el 5% del total de unidades, predominando los de no propiedad horizontal con el 95%

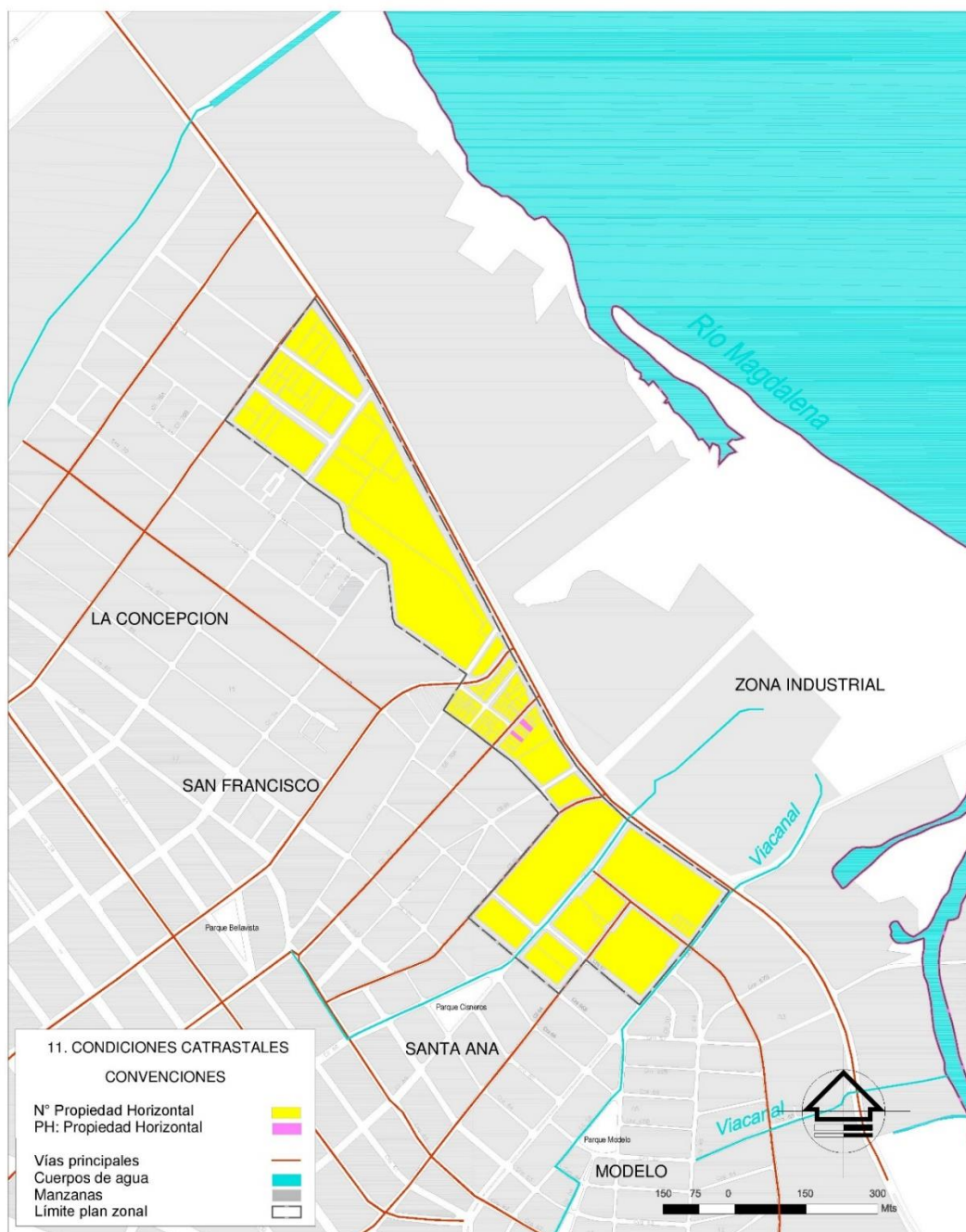
Tabla 4. Condición de Propiedad Horizontal en los predios del Plan Zonal

CONDICIÓN	CANTIDAD	%
No Propiedad Horizontal (NPH)	134	95%
Con Propiedad Horizontal (PH)	7	5%
Total	141	100,0%

Fuente: DANE. Elaboración propia



PLANO 11. Predios de acuerdo a Propiedad Horizontal



Fuente: elaboración propia



3.3. CLASIFICACIÓN DEL SUELO DELIMITADO EN EL POZ PARAÍSO

La totalidad del territorio delimitado para el Plan Zonal Subzona Vía 40 se encuentra clasificado como Suelo Urbano, por lo que posee cubrimiento completo de los sistemas viales, de transporte, de servicios públicos domiciliarios, de espacio público y de equipamientos y se encuentra dentro del perímetro sanitario y/o de servicios públicos domiciliarios, suficientes para la densidad y desarrollo que ha tenido el sector hasta hoy y con una posibilidad de ampliación de cobertura y servicio.

PLANO 10. Clasificación del suelo en el POZ Subzona Vía 40



Fuente: elaboración propia



3.4. DIAGNOSTICO FÍSICO

El presente análisis del territorio se realiza a través de las tres (3) estructuras que agrupan los sistemas y componentes que conforman el Distrito de Barranquilla, partiendo de éstas se establece el estado actual del sector de estudio de una manera más integral del mismo. Dichas estructuras, de conformidad con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial, corresponden a:

- Estructura ambiental.
- Estructura funcional y de servicios
- Estructura económica y de competitividad.

3.4.1. ESTRUCTURA AMBIENTAL

La dimensión ambiental del Distrito se cimienta en tres elementos naturales con gran importancia ecosistémica dentro del marco regional y nacional, los cuales son:

- Río Magdalena junto con su sistema de caños
- Ciénaga de Mallorquín junto con su sistema de humedales
- Arroyos de la cuenca occidental junto con conjunto de rondas de protección

Si bien el área delimitada del POZ se encuentra cerca al Río Magdalena (800 Mts de distancia aproximadamente), la misma carece de influencia alguna; sea de manera directa y/o indirecta, de dicho elemento natural o de su sistema de caños. Sin embargo, se destaca la presencia de dos escorrentías pluviales sin canalizar (viascanales), la primera sobre la Calle 68 la cual desemboca en el Río Magdalena en las inmediaciones del predio de la Base Naval, y la segunda escorrentía sobre la Calle 58, la cual desemboca en el Caño de las Compañías, brazo natural del Río Magdalena.

Así mismo, existen otros elementos artificiales que complementan la capa natural, los cuales se refieren a los parques, plazas, plazoletas, bulevares y demás infraestructura de recreación pasiva y activa, que se identifica a mayor detalle en el capítulo de Sistema de Espacio Público.

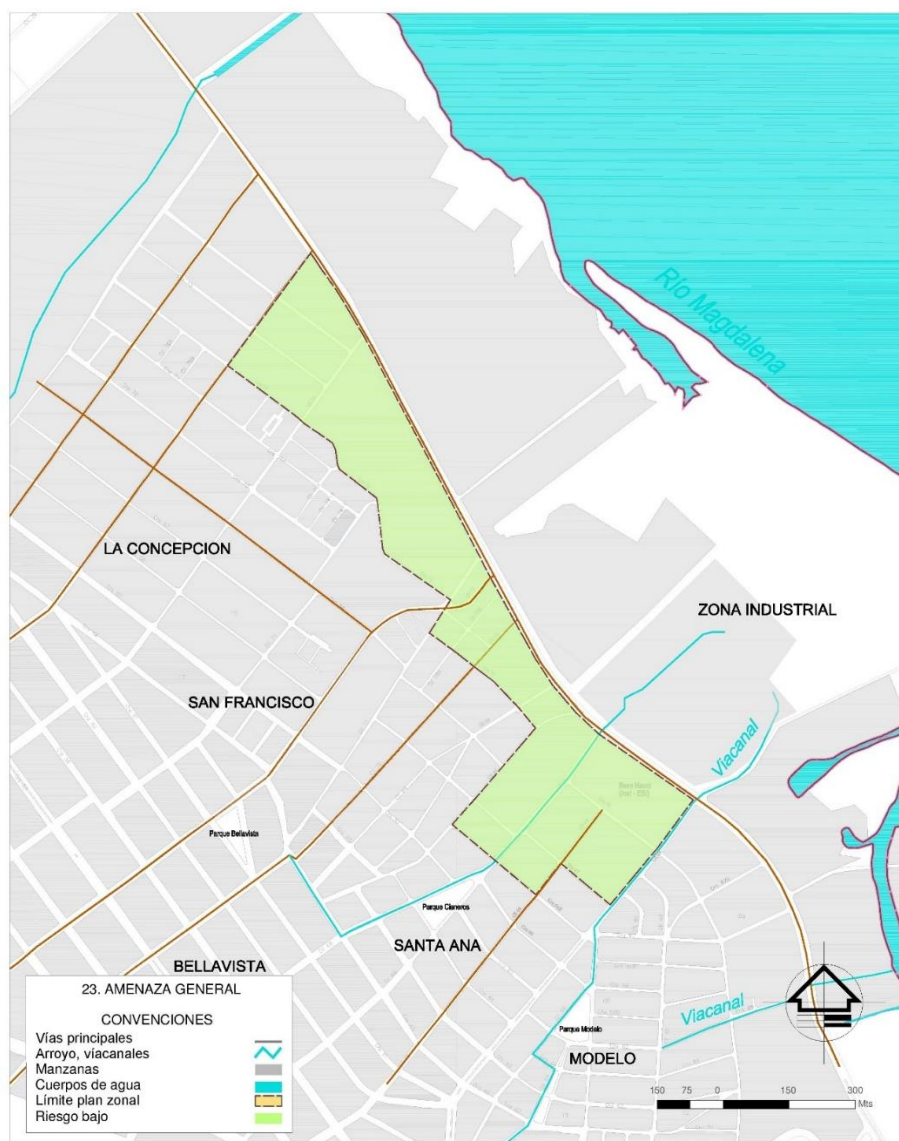
3.4.1.1. COMPONENTE DE GESTIÓN DE LAS AMENAZAS

Realizada la consulta con la información establecida en la cartografía oficial del Plan de Ordenamiento Territorial vigente (Decreto 0212 del 2014), específicamente en los Planos U10 – Amenazas naturales: Remoción en Masa, U11 – Amenazas naturales: Inundación y U12 - Riesgos Generales, que hacen parte integral del componente de amenazas y riesgos del plan, se puede establecer el nivel bajo de amenaza por remoción en masa e inundación existente en el área delimitada del presente plan zonal. Sin embargo se destaca la presencia del dos vías canales que atraviesan el sector (Vía canal calle 68 y



Viacanal calle 58) las cuales entregan aguas hacia el Río Magdalena, por lo que la integración de alternativas de implementación de alcantarillado pluvial se vuelve importante para mitigar los impactos ocasionados por éstos en épocas de invierno, así mismo el manejo de aislamientos prudentes sobre dichas vías es procedente bajo un principio de precaución ante la fuerza de éste fenómeno.

PLANO 23. Zonificación de Amenazas en el sector del plan



Fuente: Plano U12 POT – Riesgos Generales .Elaboración propia



PLANO 29. Zonificación de Amenaza por inundación en el sector del plan



Fuente: Plano U10 POT – Amenazas naturales: Remoción en masa . Elaboración propia



PLANO 30. Zonificación de Amenaza por inundación en el sector del plan



Fuente: Plano U11 POT – Amenazas naturales: Inundación . Elaboración propia



3.4.2. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

En aras de coordinar la formulación del presente plan zonal bajo la estructura del Plan de Ordenamiento Territorial vigente, se establece en primera medida una Estructura Funcional y de Servicios, que a su vez, se encuentra conformada por cuatro (4) grandes sistemas:

- Sistema de Movilidad y Transporte
- Sistema de Equipamientos
- Sistema de Espacio Público
- Sistema de Servicios Públicos

A continuación se detalla la descripción y el análisis realizado para cada uno de éstos sistemas dentro del Plan Zonal

3.4.2.1. SISTEMA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

El presente sistema lo comprende el sistema de la red vial y el sistema integrado de transporte público, los cuales son los elementos requeridos para garantizar la conectividad del sector del plan con el resto de la ciudad, con su Área Metropolitana, la región y el resto del país, además de atender los requerimientos de transporte de pasajeros y de carga en el mismo.

3.4.2.1.1. SISTEMA VÍAL

La función principal de la infraestructura vial del sector delimitado es la de integrar éste con sus predios al resto de la ciudad, a la vez de brindarle el acceso requerido a cada uno de los lotes que conformen el plan.

Se puede dar un balance de estado regular en la malla vial dentro del área delimitada, producto de su uso industrial el cual atrae el tráfico de vehículos de carga pesada generando deterioro del pavimento de vías que conectan con la Vía 40, como es el caso de la Calle 64, Calle 69 y las Calles 71 y 72 (entre Vía 40 y Carrera 71). También se encuentran vías sin pavimentar como la Carrera 67 entre Calle 68 y 58 y la Carrera 70 entre Calle 68B y 70.



**ALCALDÍA DE
BARRANQUILLA**
Distrito Especial, Industrial y Portuario



Fotografía 1. Estado de vías dentro del plan zonal



Fuente: Elaboración Propia - 2015

Fotografía 2. Estado de la Carrera 70 entre Calle 70 y 68B



Fuente: Elaboración Propia - 2015



Fotografía 3. Estado de la Carrera 67 entre Calles 68 y 58



Fuente: Elaboración Propia 2015

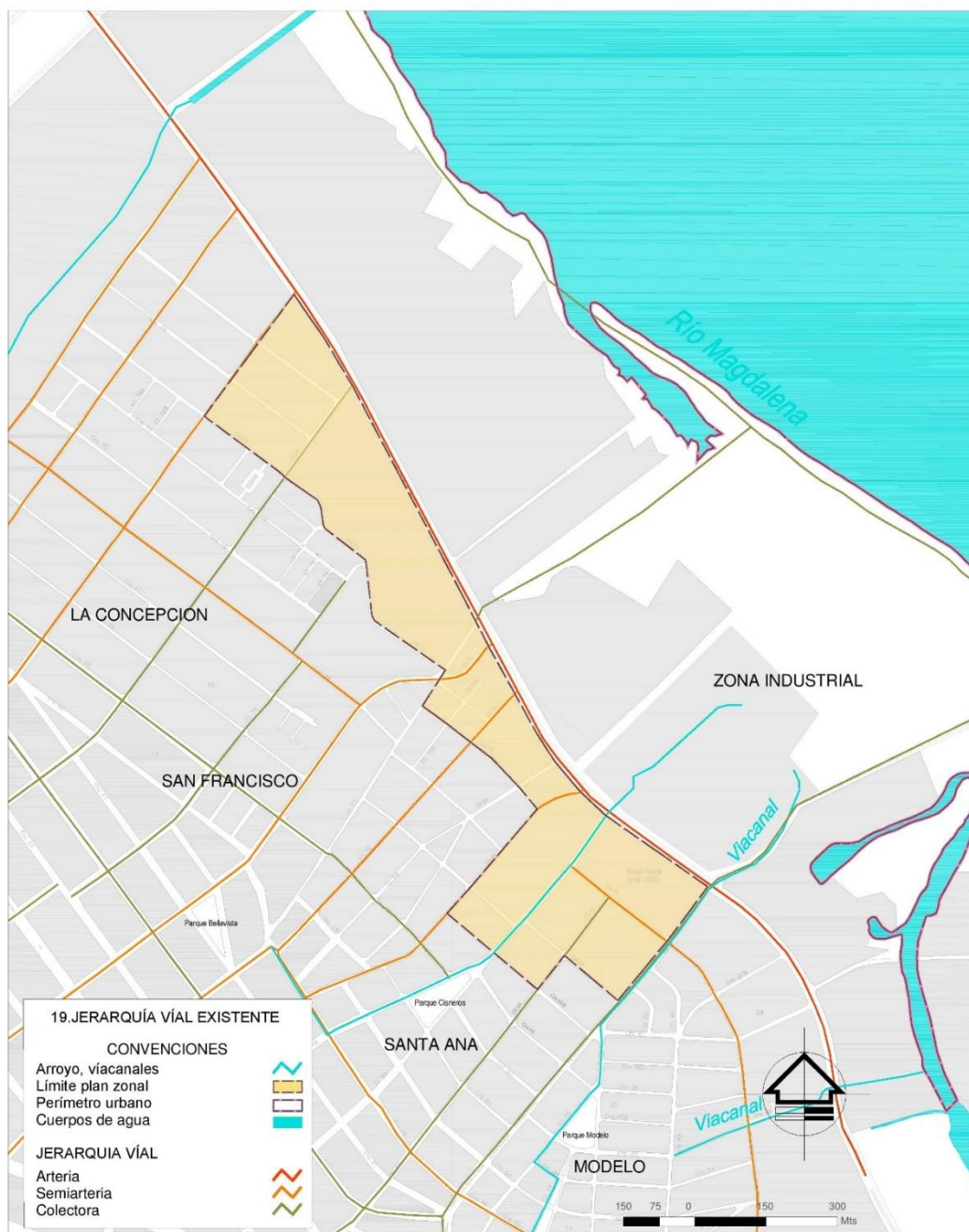
Acorde a la jerarquía establecida por el P.O.T. vigente, los principales viales existentes en el plan zonal son los siguientes:

Tabla 5. Jerarquía vial existente Plan Zonal Subzona Vía 40

JERARQUÍA	NOMBRE VÍA
Arteria	Vía 40 y Calle 72
Semiarteria	Calle 76, Calle 70 y Calle 68
Colectora	Calle 75, Calle 74, Calle 64 y Calle 58



PLANO 19. Jerarquía vial existente Plan Zonal Subzona Vía 40



Fuente: Plano U1 POT – Subsistema vial urbano: Jerarquía . Elaboración propia

3.4.2.1.2. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Este sistema se encarga del desplazamiento de personas, bienes y/o mercancías entre las diversas partes del territorio a través de diversos medios o alternativas reguladas y controladas debidamente por las respectivas autoridades.

El área delimitada del POZ se encuentra influenciada por los siguientes elementos del sistema de transporte

- **Red de Transporte Masivo:** la conforma aquellos elementos y medios de transporte que trabajan en forma conjunta en aras de trasladar gran cantidad de personas en menor cantidad de tiempo. La zona delimitada del POZ carece de rutas de dicho transporte masivo, sin embargo se encuentra influenciada por la ruta alimentadora de SITP, A-83, implementada sobre la Carrera 58 y 54 la cual conecta con la Estación Catedral localizada en la Carrera 46 con Calle 53.

Ilustración 3. Trazado de ruta alimentadora de SITP cercana al sector del POZ



Fuente: Transmetro

- **Red de Transporte Público colectivo:** integrado por los elementos que brindan servicios de transporte colectivo a la población en ciertos sectores de la ciudad o en la totalidad de ésta. Las rutas de transporte urbano que brindan ése servicio dentro del sector de estudio lo realizan por la Vía 40, Calle 68, Calle 58, Calle 74, Calle 75, Calle 76 y Carrera 72

Ilustración 4. Rutas de transporte urbano dentro del sector delimitado



Fuente: Estudio Plan Maestro de Movilidad de Barranquilla – Mayo 2013

- **Red de Transporte individual público y privado:** conformado por aquellos elementos que permiten transportarse sin la necesidad de adecuarse a horarios y/o rutas preestablecidas como las del SITP o el transporte público colectivo. Se refiere al transporte particular o privado, donde se encuentran las estaciones de taxi presentes en la zona, como la ubicada en el Parque Cisneros (Calle 66 entre Carreras 66 y 64)



3.4.2.2. SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

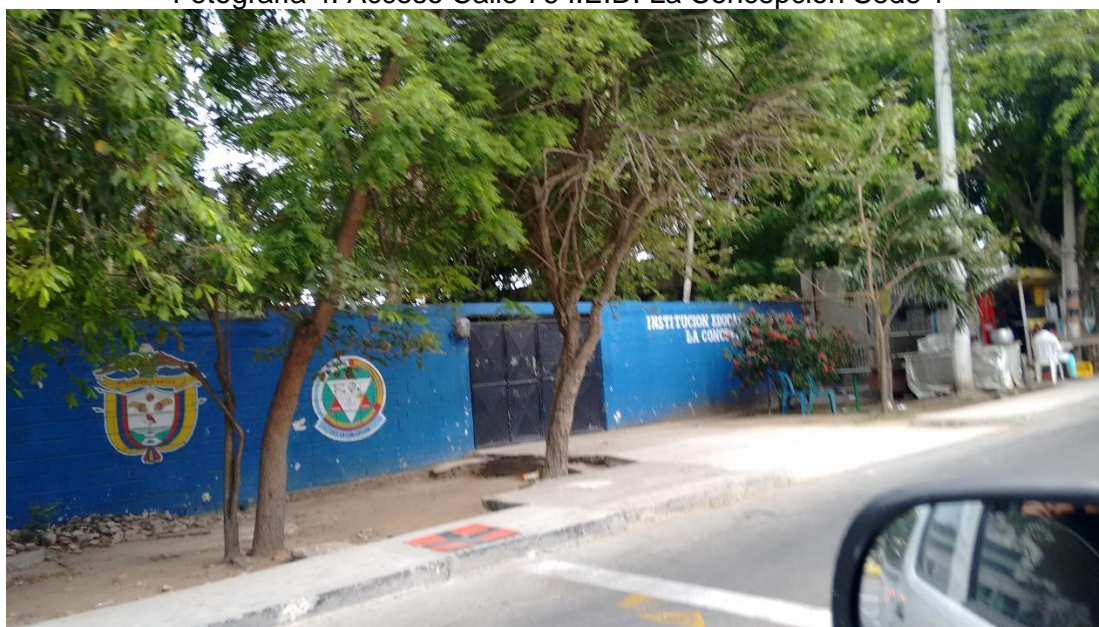
El sistema de equipamientos se encarga de atender las necesidades colectivas del sector y se garantiza las condiciones de igualdad e inclusión de los habitantes del sector. Acorde a la vocación industrial y de servicios que posee el área delimitada, la presencia de estos es limitada, por lo que solamente se identifican dos equipamientos dentro del POZ, que son:

- Equipamiento educativo: Institución Educativa Distrital – I.E.D. La Concepción Sede 1
- Equipamiento de seguridad: Base Naval

3.4.2.2.1. EDUCATIVO

La Institución Educativa Distrital – I.E.D. La Concepción Sede 1, se localiza en la Calle 75 con Vía 40 esquina y abarca enseñanza desde preescolar hasta media vocacional, con estudiantes entre los 5 y 17 años en promedio.

Fotografía 4. Acceso Calle 76 I.E.D. La Concepcion Sede 1



Fuente: Elaboración Propia 2015

3.4.2.2.2. SEGURIDAD

La Escuela Naval de Suboficiales A.R.C. Barranquilla se localiza en la manzana delimitada entre la Vía 40 con Carrera 70 entre Calle 58 y 68. Este equipamiento abarca 2,80 Has aproximadamente del Plan Zonal y dentro de él se realiza la formación y



capacitación de los integrantes de la Armada Nacional que sirven en distintas unidades de ésta como suboficiales navales. De igual forma se identifica la presencia de viviendas fiscales asociadas a éste uso sobre la Carrera 70 con Calle 58.

Fotografía 5. Base Naval



Fuente: Elaboración Propia 2015

3.4.2.3. SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

El espacio público en su función de satisfacer las necesidades colectivas, se encarga de articular los diversos bienes de propiedad privada con los componentes de la estructura ecológica principal y los demás sistemas. Dentro de éste sistema se define, jerarquiza y ordena aquellos elementos de carácter público y privado, naturales y artificiales encargados de satisfacer requerimientos recreativos, deportivos, de esparcimiento, de salud y demás, relacionados con el bienestar general de la comunidad.

Acorde a lo establecido en el P.O.T. se divide en Elementos Constitutivos y Elementos Complementarios.

Los *Elementos Constitutivos* a su vez se subdividen en elementos constitutivos naturales y elementos constitutivos construidos o artificiales. Los primeros se refieren a los que hacen parte de la Estructura Ecológica principal, que dentro del plan zonal carece de presencia alguna y los segundos hacen referencia a aquellos espacios de encuentro y paisajístico que articulan la estructura urbana, tales como parques, plazas, plazoletas, canchas y zonas verdes, que para el caso del plan zonal adolece de su presencia y solamente se encuentran los separadores verdes de la Calle 68 y Calle 58, evidenciando la notoria ausencia de éstos componentes dentro del área delimitada del plan.

Por otra parte los Elementos Complementarios lo comprende la vegetación natural e intervenida, que en el plan zonal se limita a localizarse en antejardines y separadores viales, con mayor presencia en las zonas con presencia de viviendas. Junto con la vegetación, el mobiliario urbano hace parte de los elementos complementarios del espacio público.



PLANO 13. Espacio público existente POZ Subzona Via 40



Fuente: Plano U5 POT – Sistema de Espacio Público . Elaboración propia



Tabla N. 6 Distribución Espacio Público Existente

DESCRIPCION	AREA (M2)	%
Espacio Publico Efectivo	-	0%
Malla Vial Local	82.456	100%
Espacio Publico Total	82.456	100%

3.4.2.4. SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS

La totalidad de manzanas incluidas dentro del territorio delimitado para el Plan Zonal Subzona Vía 40 se encuentra con cobertura de servicios públicos domiciliarios (acueducto, alcantarillado, electricidad y gas natural).

PLANO 25. Sistema de acueducto existente en el POZ Subzona Vía 40



Fuente: Plano U6 POT – Sistema de Servicios Públicos: Acueducto. Elaboración propia



PLANO 27. Sistema de alcantarillado existente en el POZ Subzona Vía 40



Fuente: Plano U7 POT – Sistema de Servicios Públicos: Alcantarillado. Elaboración propia



3.4.3. ESTRUCTURA ECONÓMICA Y DE COMPETITIVIDAD

Mediante la identificación de ésta estructura se logra establecer los centros de atracción productiva y de intercambio comercial y de servicios que dinamizan el componente económico del plan, es decir se busca identificar las áreas que concentran los servicios mixtos que complementan a los sectores residenciales.

En primera medida se debe catalogar las diversas áreas de actividad presentes en el área delimitada acorde a sus vocaciones económicas, productivas y urbanísticas que las encajan dentro del comportamiento del territorio, para luego identificar los componentes de la estructura económica localizados en las áreas de actividad presentes en el POZ.

3.4.3.1. ÁREAS DE ACTIVIDAD

Según el numeral 1 del artículo 336 del Plan de Ordenamiento Territorial, se entiende las Áreas de Actividad como:

***“1. Áreas de Actividad.** Corresponden a la actividad asignada al suelo por el presente plan de ordenamiento territorial y los instrumentos que lo desarrollen o complementen, de conformidad con la utilización o destinación de ese terreno, incluido subsuelo y el espacio aéreo que le correspondan y que se puedan desarrollar sobre el mismo, en particular su urbanización y edificación. Se refiere a aquellos que para su desarrollo requieren de una infraestructura urbana. Las Áreas de Actividad enmarcan los grupos y subgrupos de usos y actividades permitidas, los cuales estarán definidos en los polígonos o sectores normativos de acuerdo con su carácter principal, complementario o prohibido.”²*

Con base en lo expuesto, en el POZ Subzona Vía 40, se identifican las siguientes áreas de actividad:

Tabla 7. Áreas de actividad presentes en el POZ Subzona Vía 40

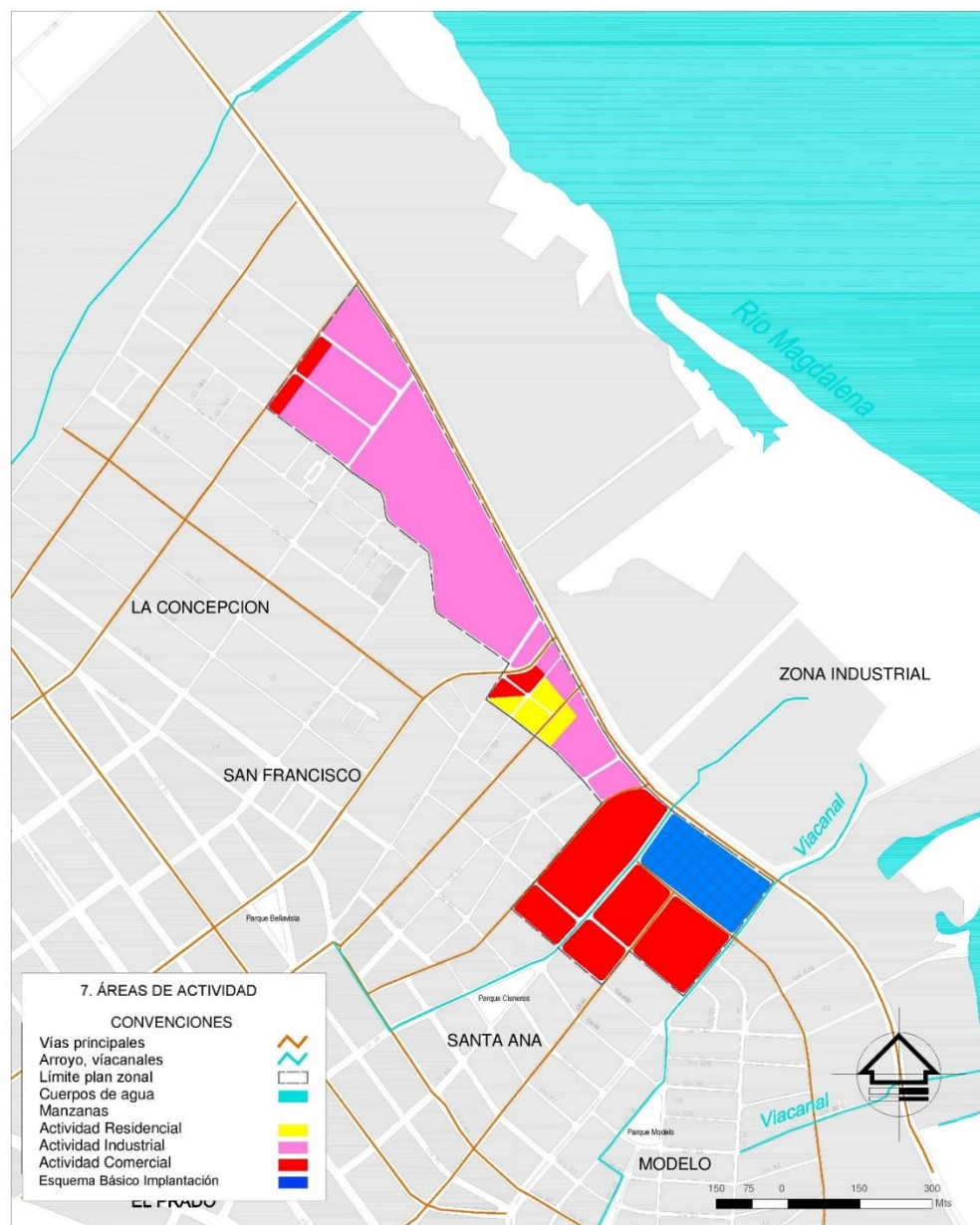
ÁREA DE ACTIVIDAD	CONJUNTO DE USOS
Residencial	Vivienda
Comercial	Bienes y Servicios
Institucional	Dotacional público
Industrial	Transformación, Producción y Almacenamiento

Fuente: elaboración propia

² Decreto 0212 del 2014 – POT. Artículo 336 Numeral 1



PLANO 7. Áreas de actividad presentes en el área delimitada



Fuente: Plano U14 POT – Áreas de Actividad. Elaboración propia

Tabla 8. Descripción de las Áreas de Actividad del POZ

ÁREA DE ACTIVIDAD	ÁREA (HAS)	% DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN
Residencial	1,01	3.56%	Zonas con predominio del uso residencial, incluyendo aquellas que poseen otros usos complementarios a la vivienda sin llegar a superar o desplazar el uso residencial.
Comercial	9,42	34.38%	Presencia mayor de comercio y servicio de diversas escalas y destinos (agrupaciones comerciales, edificios de oficinas, concesionarios de vehículos, estaciones de servicio, locales comerciales aislados y similares)
Institucional	3,18	11.25%	Manzana de Escuela Naval de Suboficiales A.R.C. Barranquilla junto con una escuela distrital.
Industrial	11,49	50.82%	Instalaciones de carácter industrial donde se transforma materia prima junto con conjuntos de bodegas de almacenamiento, así como edificaciones desocupadas donde funcionaban actividades industriales que sufrieron proceso de reubicación.

Fuente: elaboración propia

3.4.3.2. COMPONENTES DE LA ESTRUCTURA ECONÓMICA Y DE COMPETITIVIDAD

La Estructura Económica y de Competitividad se encuentra conformada por Centralidades (C), Polígonos Especializados para la Competitividad (PEC) y los Corredores de Actividad Económica (CAE).

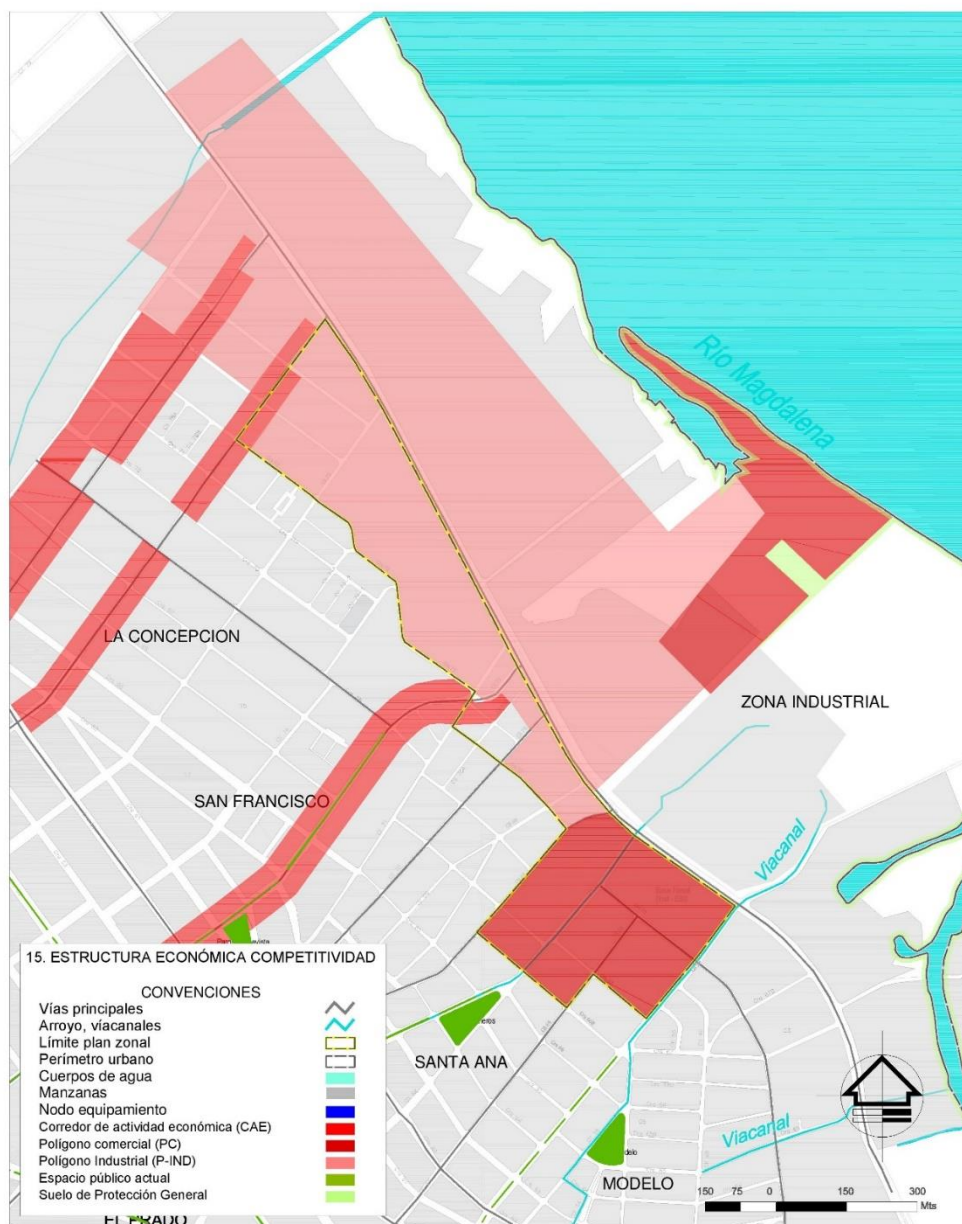
El territorio delimitado para el presente plan solamente contiene Corredores de Actividad Económica localizados sobre la Calle 72 y la Calle 76.

Sobre la Calle 76 se localizan usos comerciales de pequeña y mediana escala complementarios al uso industrial (influencia de la Vía 40) como ferreterías, almacenes especializados en artículos industriales menores, así como oficinas y restaurantes.



Sobre la Calle 72 se desarrollan usos comerciales de pequeña y mediana escala asociados al uso residencial, como locales comerciales variados, restaurantes, carnicerías y ferreterías, con presencia menor de viviendas.

PLANO 15. Estructura Económica y de Competitividad presente en el POZ



Fuente: Plano U15 POT – Polígonos normativos. Elaboración propia

3.5. DIAGNÓSTICO SOCIO ECONÓMICO.

Con el panorama físico analizado en los anteriores numerales, la segunda parte del análisis se concentra en la dimensión social y económica que presenta el sector del plan.

El presente capítulo se construye con información base del Plan de Ordenamiento Territorial y del DANE, correspondiente a Censo 2005 y las proyecciones poblacionales correspondientes. Se busca identificar una situación socioeconómica dentro del sector, la cual incide en valores del suelo, en modelos inmobiliarios proyectados para la zona y proyectos complementarios que configuren y atiendan la dinámica poblacional presente y proyectada en el área.

3.5.1. POBLACIÓN.

Se parte de la cifra poblacional aportada en el Censo DANE del año 2005, la cual integra el P.O.T. vigente, donde se establece que Barranquilla posee una población de 1'112.889 habitantes al año 2005, y que bajo las proyecciones hechas en dicho plan de ordenamiento se acerca a los 1'256.232 habitantes para el año 2025.

Tabla 9. Proyección poblacional de Barranquilla (por localidades)

AÑO	TOTAL	NCH	%	MET	%	RIOMAR	%	SUROCC	%	SURORIENTE
2005	1.112.889	178.685	16,1	258.344	23,2	72.251	6,5	324.222	29,1	275.565
2011	1.193.667	191.655	16,1	277.096	23,2	77.495	6,5	347.755	29,1	295.567
2025	1.256.232	201.700	16,1	291.619	23,2	81.557	6,5	365.983	29,1	311.058

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial 2014 – Cifras DANE

El sector delimitado en el POZ Subzona Vía 40 hace parte de la Localidad Norte Centro Histórico, abarcando parte de los barrios Santa Ana, San Francisco, La Concepción y Zona Industrial Vía 40, cuya población de los barrios corresponde al 0.19% de la localidad Norte Centro Histórico (NCH).

Tabla 10. Población de los barrios que conforman el plan zonal

BARRIO	POBLACIÓN BARRIOS DENTRO DEL POZ (2005)	% POBLACIÓN BARRIOS DENTRO DEL POZ / NCH	POBLACIÓN TOTAL BARRIOS	% BARRIOS / NCH
Santa Ana	12	0,01%	2.811	1,57%
San Francisco	316	0,18%	6.600	3,69%
La Concepción	7	0,00%	5.918	3,31%
Zona Industrial Vía 40	0	0,00%	4.835	2,71%
Total	335	0,19%	20.164	11,28%

Fuente: Información DANE 2005 – Servinformación - Elaboración Propia.



Se destaca el barrio San Francisco con la mayor población (316 hab.), mientras que la Zona Industrial Vía 40 no aporta ningún habitante dentro de la población delimitada dentro del Plan Zonal.

ESTRATIFICACIÓN.

El componente de estratificación del sector de estudio, se encuentra limitado a los predios que desarrollan usos residenciales, por lo que existe una predominancia de áreas sin estratificación definida debido a una mayoría de manzanas con destino industrial y/o de comercio y servicios. Es así que el 89% del área del POZ carece de estratificación, seguido por un 9% de predios en estrato 2, mientras que el estrato 3 posee menor presencia con un 2% de los predios.

Tabla 11. Distribución de los predios del POZ según estrato

ESTRATIFICACIÓN	AREA DE PREDIOS (Ha)	%
Sin Estratificación	22,344	89%
Estrato 2	2,218	9%
Estrato 3	0,534	2%
Total	25,095	100%

Fuente: Información POT. Elaboración Propia.



PLANO 14. Estratificación sector POZ Subzona Vía 40



Fuente: Plano U18 POT – Estratificación Socioeconómica. Elaboración propia



3.5.2. ACTIVIDAD ECONÓMICA.

En términos de cantidad la mayoría de los predios poseen un destino económico para la actividad habitacional 65%, seguido por la actividad comercial, con un 21% de los predios y en tercer lugar se ubican los predios destinados a uso industrial con un 11 %.

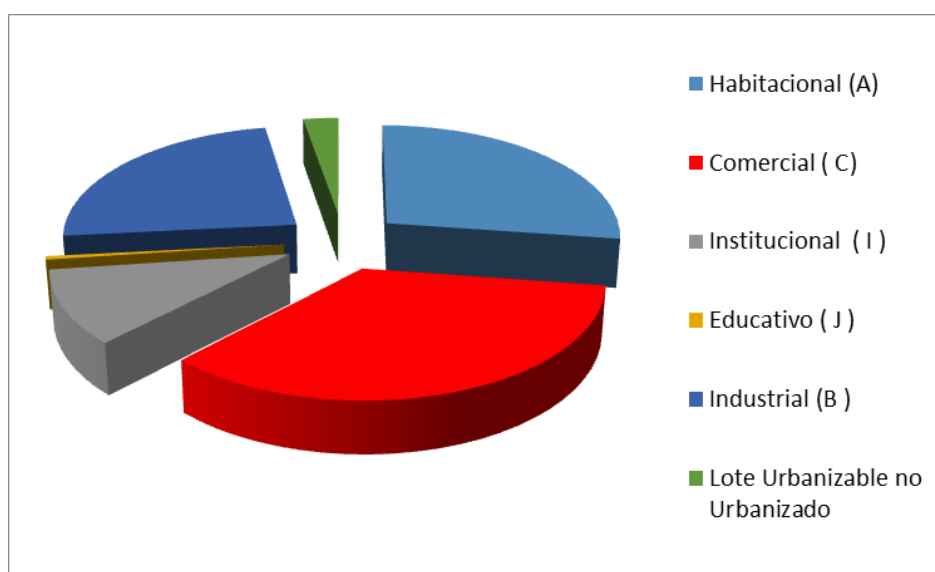
Los predios sin un destino económico, sin urbanizar y/o sin construir abarcan un 2% y la actividad institucional y educativa alcanza el 2%, acorde a lo registrado en la base catastral del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, IGAC del año 2008.

Tabla 12. Actividad económica de los predios integrantes del POZ

ACTIVIDAD ECONÓMICA	CANTIDAD DE PREDIOS	%	ÁREA DE PREDIOS (Ha)	%
HABITACIONAL	91	65%	6,840	27%
INDUSTRIAL	15	11%	5,996	24%
COMERCIAL	30	21%	8,790	35%
INSTITUCIONAL	1	1%	2,662	11%
EDUCATIVO	1	1%	0,125	0%
LOTE URBANIZABLE NO URBANIZADO	3	2%	0,681	3%
Total	141	100%	25,095	100%

Fuente: Información IGAC. Elaboración Propia.

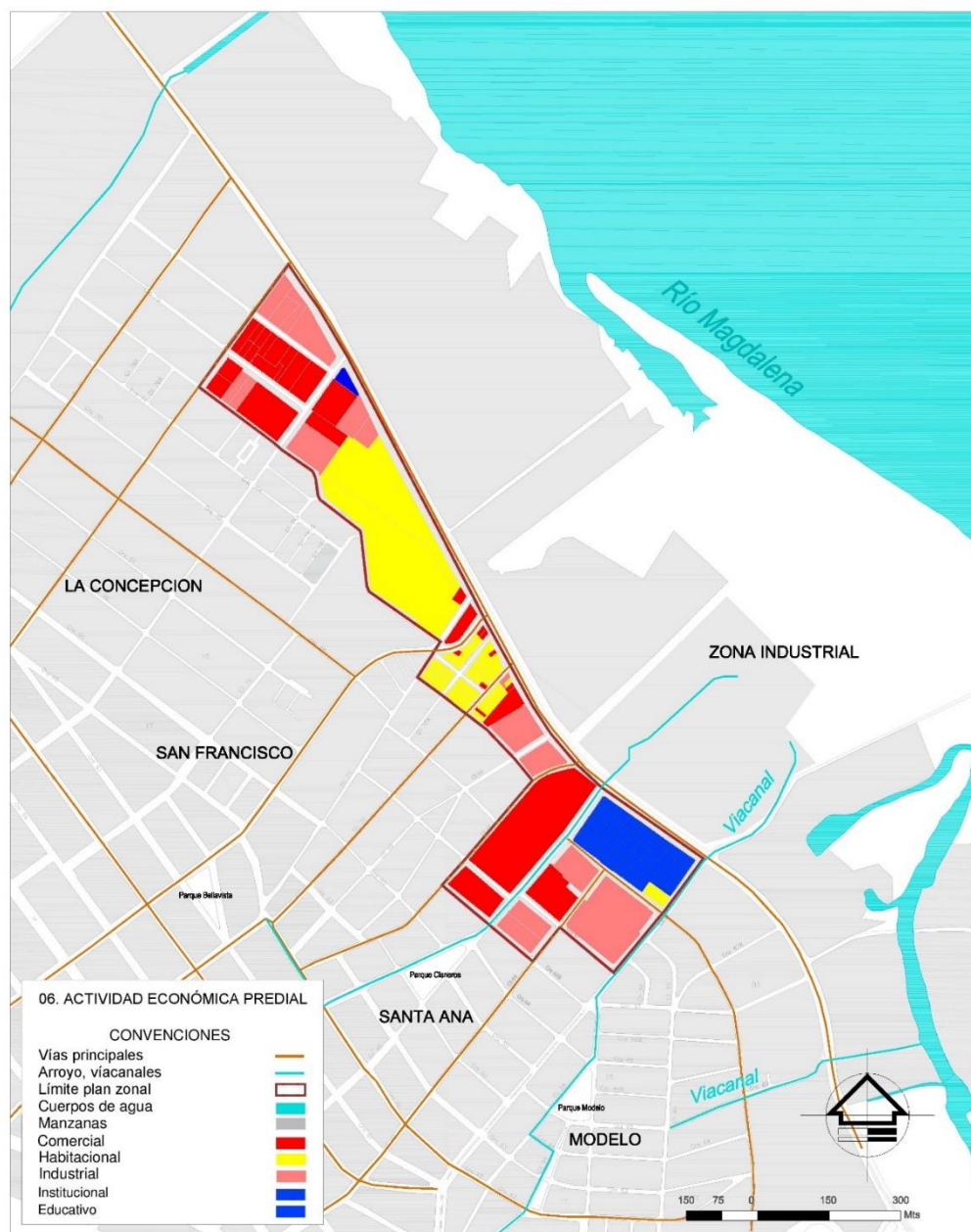
Ilustración 5. Distribución porcentual de la actividad económica de los predios del POZ



Fuente: Información IGAC. Elaboración Propia.



PLANO 6. Distribución de la actividad económica en los predios del POZ

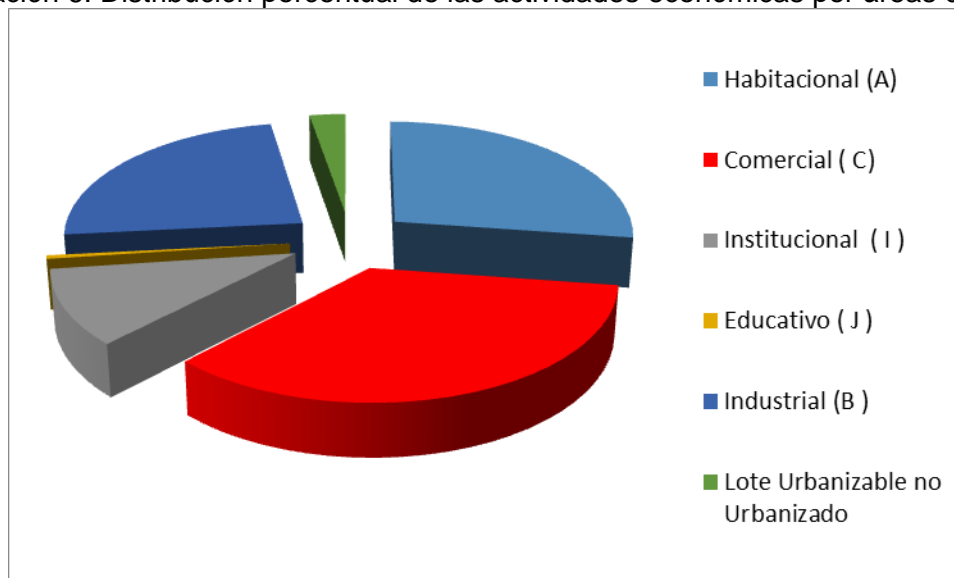


Fuente: Información IGAC. Elaboración Propia.



En cuanto a las áreas destinadas a dichas actividades, el escenario muestra que la actividad económica que mayor área utiliza en el POZ es la comercial con 87.902 M2, seguida por la actividad habitacional con 68.401 M2 y en tercer lugar tenemos a la actividad industrial con 59.963 M2. Los predios sin destino económico representan 6.814 M2 del POZ que se traduce en un 3% del área delimitada para el plan.

Ilustración 6. Distribución porcentual de las actividades económicas por áreas del POZ



Fuente: Información IGAC. Elaboración Propia.

3.6. ANÁLISIS PRELIMINAR PARA LA INTERVENCIÓN DEL ÁREA DELIMITADA DEL PLAN ZONAL

Bajo el panorama aportado por el análisis general del territorio del POZ, se puede identificar de manera preliminar una serie de elementos que brindan los posibles escenarios de intervención, que se deben encajar en el modelo de ordenamiento de la ciudad. Dichos elementos o puntos claves identificados para la construcción del modelo de intervención del POZ son:

- **Potencial de renovación urbana del sector:** un primer panorama que nos arroja el análisis de esta zona, teniendo en cuenta la presencia de ciertos usos industriales y de bodegaje con poca dinámica, es la proyección de cambio que puede realizarse mediante procesos adecuados de renovación urbana, donde se pueden retomar modelos de vivienda con mayores densidades y brindarle nuevos usos complementarios a ésta que dinamicen el sector, convirtiéndolo en un nuevo centro de atracción dentro de la ciudad consolidada, todo esto aprovechando



- **Integración con el contexto y los proyectos del sector:** es importante tener en cuenta las realidades del contexto inmediato del plan, así como los planes de intervención establecidos dentro del modelo de ordenamiento de ciudad. Con la localización estratégica del presente POZ, se brinda la oportunidad de generar una primera pieza de integración con la futura transformación de la Ribera del Magdalena con los sectores residenciales existentes en la zona (Santa Ana, Modelo, San Francisco, La Concepción, Modelo, El Prado), a su vez que se vincula el Plan de Ordenamiento Zonal de Paraíso, aprobado mediante Decreto 0093 del 2015, lo cual hace que el POZ Subzona Vía 40 se convierta en un corredor de integración del futuro Parque Batallón (vinculado al POZ Paraíso) y el Parque proyectado de la Base Naval sobre la margen occidental del Río Magdalena. Así mismo proyectos de gran impacto para la ciudad como el Plan Estratégico de los Juegos Centroamericanos del 2018 y la formulación del Plan Especial de Manejo y Protección del Prado, Alto Prado y Bellavista, son elementos que por incidir en el contexto del plan zonal, deben influir en lineamientos espaciales que busquen integración y armonía del presente plan para con éstos.
- **Transformación del equipamiento de seguridad:** la presencia del Escuela Naval de Suboficiales, si bien es un elemento aislado de la realidad del sector, con la transformación de éste y teniendo en cuenta los planes de recuperación de la ribera y la generación de un espacio público importante para la ciudad en dichos predios, se debe mirar como una oportunidad dentro del plan para impulsar nuevos usos y densidades una vez sea transformado este dotacional.

Con base en estas premisas se divisa un modelo de ordenamiento del POZ donde los ejes de integración con los elementos exógenos (Parque Batallón, Parque Base Naval, Sector Patrimonial del Prado, etc) se deben destacar como los corredores de desarrollo y de intervención de la zona. Lo anterior desarrollado bajo una transformación de usos y densidades habitacionales que atraigan los usos residenciales y de servicios hacia la ribera en aras de generar una continuidad hacia el río. Dicha distribución de usos y densidades debe responder a lo consignado en el Plan de Ordenamiento Territorial, además de contemplar una estrategia de ordenamiento adecuada en aras de convertir el sector de estudio en punto de interés para la inversión de la ciudad.



Ilustración 9. Concepto general previo para la propuesta urbana del POZ Subzona Vía 40



Fuente: Elaboración Propia.



4. COMPONENTE OPERATIVO

4.1. CRITERIOS DE FORMULACIÓN

En primera medida para elaborar la propuesta urbanística del presente POZ, se busca articular los principios establecidos en el P.O.T. en cuanto a movilidad, espacio público, usos del suelo, edificabilidad y demás, en aras de establecer una serie de ejes de intervención que orienten el desarrollo propio del plan. Dichas premisas se pueden resumir en las siguientes:

- **Espacio público como elemento integrador:** este elemento fundamental de la estructura funcional y de servicios, debe funcionar como eje integrador del sistema del POZ con su contexto inmediato y los elementos exógenos que influyen en el desempeño del mismo, además de cumplir su función recreativa y de encuentro para los nuevos desarrollos residenciales proyectados en la zona. Con esto no solo se busca integración y zonas de recreación para las viviendas, sino que además apunta a aumentar los índices de espacio público de la ciudad o por lo menos garantizar una relación de M2 de Espacio Público por Habitante apropiada para las nuevas densidades que se desarrollarían con el POZ implementado
- **Suficiencia de la red vial:** así como el espacio público ejerce una función integradora, el sistema vial también debe responder de manera adecuada para integrar las manzanas del POZ con la infraestructura existente, por lo que deben plantearse reservas viales suficientes con diseños geométricos y secciones que sean capaces de soportar los flujos vehiculares y peatonales ocasionados por las edificaciones existentes y las nuevas que se puedan presentar en el área delimitada.
- **Renovación de densidades:** con el tratamiento urbanístico de Renovación Urbana que posee el área del POZ, se presenta la oportunidad de recomponer el sector en términos de manzanas e infraestructura, a la vez que atrae una mayor densidad, lo que implica el desarrollo de edificaciones de mayor escala e impacto que deben ser distribuidas de una forma acorde en las manzanas, donde se busque un equilibrio adecuado de los impactos urbanísticos sobre el territorio existente.
- **Mejoramiento de Usos Mixtos Propuestos en los Polígonos:** con el nuevo POT el sector delimitado del POZ hace parte de las áreas que se buscan transformar en términos de usos del suelo y nuevas actividades que revitalicen la zona, por eso la importancia que el presente plan impulse el acercamiento de servicios y actividades a complementarias para la nueva población y la del contexto, donde se los usos industriales y de bodegaje se conviertan en usos mixtos, comerciales y de servicios que logren cambiar la vocación de la zona y descentralizar los núcleos productivos, siendo coherentes con lo trazado para el modelo de ordenamiento de la ciudad.



- **Ventana al Río:** puesto que la zona de estudio posee una posición estratégica dentro de la ciudad funciona con una articulación entre lo consolidado y lo nuevo que se busca para la Ribera occidental, por lo que cobra una importancia vital para alcanzar lo planeado dentro del P.O.T. Es así que las premisas anteriores se ven integradas para que el POZ Subzona Vía 40 sirva para impulsar permeabilidad que brinde la integración de la ciudad con este importante elemento natural

4.2. LAS ESTRUCTURAS DEL MODELO

Como en el capítulo de diagnóstico del plan, la propuesta urbana se puede abordar desde las tres (3) estructuras territoriales sobre las cuales se realiza el ordenamiento de la ciudad. Dichas estructuras son:

- Estructura ambiental.
- Estructura funcional y de servicios
- Estructura económica y de competitividad.

4.2.1. ESTRUCTURA AMBIENTAL

La presente estructura del POZ se encuentra integrada por los elementos naturales y los elementos creados por la población dentro del mismo, sobre los cuales descansa el desarrollo armónico ambiental del sector.

Los instrumentos de planificación del territorio nacional (Planes de Ordenamiento, Planes Zonales, Planes Parciales, etc.) deben acoger las determinantes ambientales, de reserva, conservación y protección de la estructura ambiental como de mayor jerarquía, por lo que se convierten en determinantes de obligatorio cumplimiento que llegan a condicionar las acciones e intervenciones sobre el territorio a planificar.

Dichas determinantes ambientales se ven reguladas en nuestro país por los Planes de Ordenamiento y Manejo de las Cuencas Hidrográficas – POMCA, los cuales son instrumentos de planificación ambiental que determinan; entre otros aspectos ambientales, lo relacionado con áreas de reserva, medidas de protección, conservación y defensa del medio ambiente y los recursos naturales y el paisaje. La entidad competente para la expedición de dicho plan ambiental son las entidades ambientales territoriales, que para el caso de Barranquilla es la Corporación Regional Autónoma del Atlántico – CRA, la cual establece POMCA para la Cuenca de Mallorquín y la Cuenca del Río Magdalena.

El sector de estudio se encuentra dentro del área que abarca el POMCA de la Cuenca del Río Magdalena, el cual se encuentra en proceso de revisión y en versiones preliminares establece el sector de estudio del POZ Subzona Vía 40 como un “Centro Poblado” el cual carece de restricciones ambientales a ser tenidas en cuenta para la formulación del plan zonal. Sin embargo, una vez expedido el acto administrativo que regule dicho POMCA, el



presente POZ debe ser actualizado en el capítulo ambiental para ceñirse a lo establecido por la entidad pertinente.

De igual forma, para la estructura ambiental se integran las acciones encaminadas a la protección y conservación del sistema construido de áreas verdes y recreativas que influyan de manera fructífera sobre el componente ambiental del plan y por ende del territorio, las cuales son muy limitadas y deben ser potencializadas y aumentadas dentro del componente de espacio público.

Así mismo, se tienen en cuenta la presencia de los canales de agua lluvias que influyan en el sector declarado, donde se deben regular acciones encaminadas a su mejoramiento e integración adecuada dentro del componente ambiental, de espacio público y movilidad, debido al impacto urbanístico y ambiental que generan en la zona.

4.2.1.1. PROPUESTA GENERAL PARA LA ESTRUCTURA AMBIENTAL

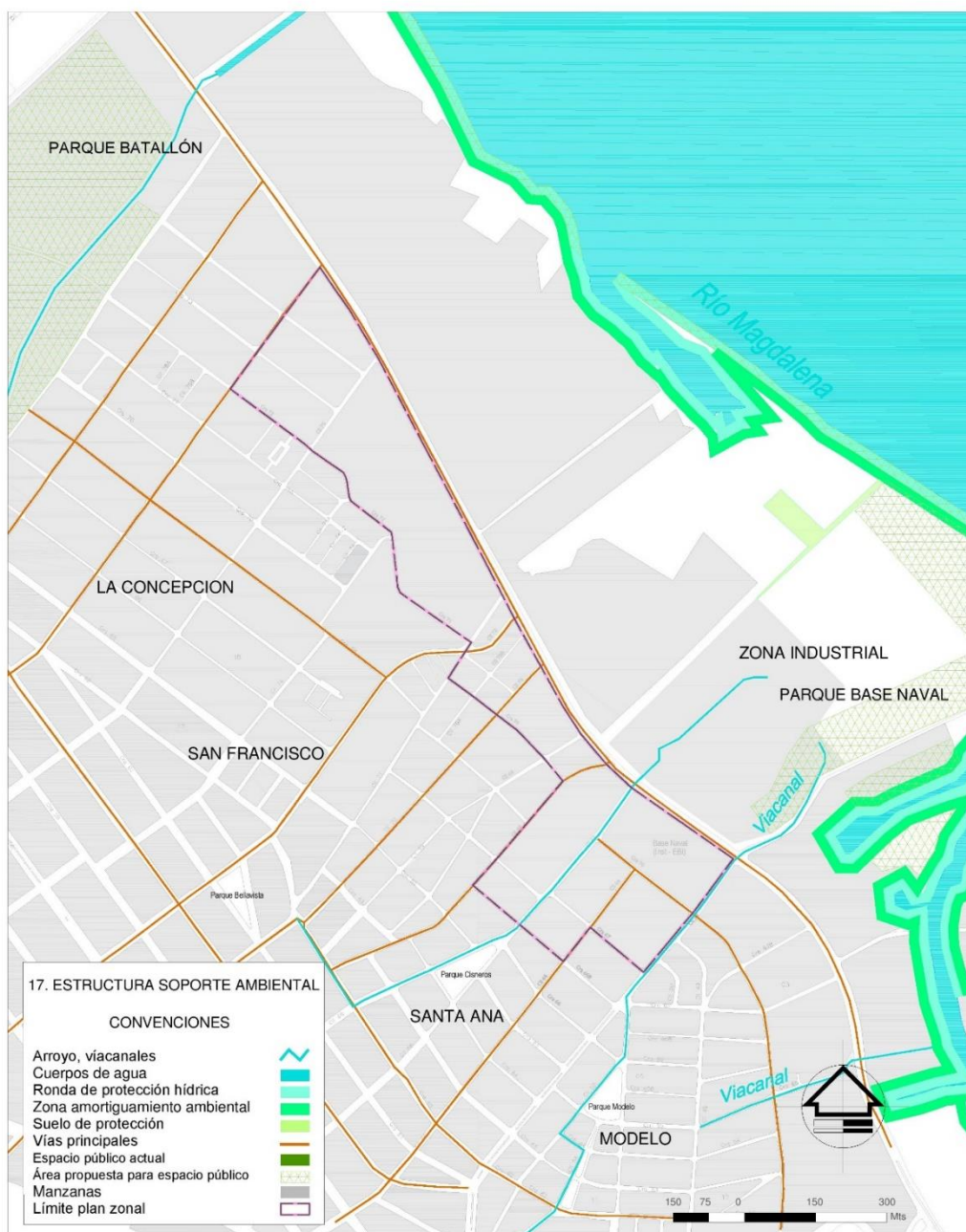
Teniendo en cuenta el análisis preliminar y los elementos de diagnóstico del plan, se puede apreciar que en la actualidad el área delimitada del POZ carece de reservas ambientales declaradas en los POMCA, así como de elementos artificiales de zonas verdes y recreativas de importancia, los cuales se enfatizan para ampliarse en el sector y donde se debe prever intervenciones de mejoramiento e integración adecuada para los canales pluviales presentes en el sector, con el fin de coordinar el componente ambiental con la propuesta urbanística general, por lo que la Estructura ambiental del POZ está conformada básicamente los elementos constitutivos del Subsistema Antrópico del Sistema de Espacio Público.

El Subsistema Antrópico está conformado por aquellos elementos dentro de la estructura ambiental que han sufrido transformaciones y son utilizados para darle soporte a las diversas actividades de la población. Se subdivide en:

- **Subsistema de parques y zonas verdes:** integrado por el conjunto de parques de mayor escala (metropolitana y regional) que constituyen la base de producción de carbono y oxígenos limpios de la ciudad. Para el caso del POZ sería el futuro parque de la Base Naval, producto de la reubicación de estas instalaciones
- **Subsistema de cauces y rondas de protección:** Para el caso del POZ, los arroyos de la Calle 68 y Calle 58 se desenvuelven como vías canales, por lo que su tratamiento debe integrar el manejo de zonas distritales a cada lado, así como el sistema de recolección de las aguas, en aras de brindar una solución integral para estos cursos de agua artificiales.



PLANO 17. Estructura ambiental POZ Subzona Vía 40

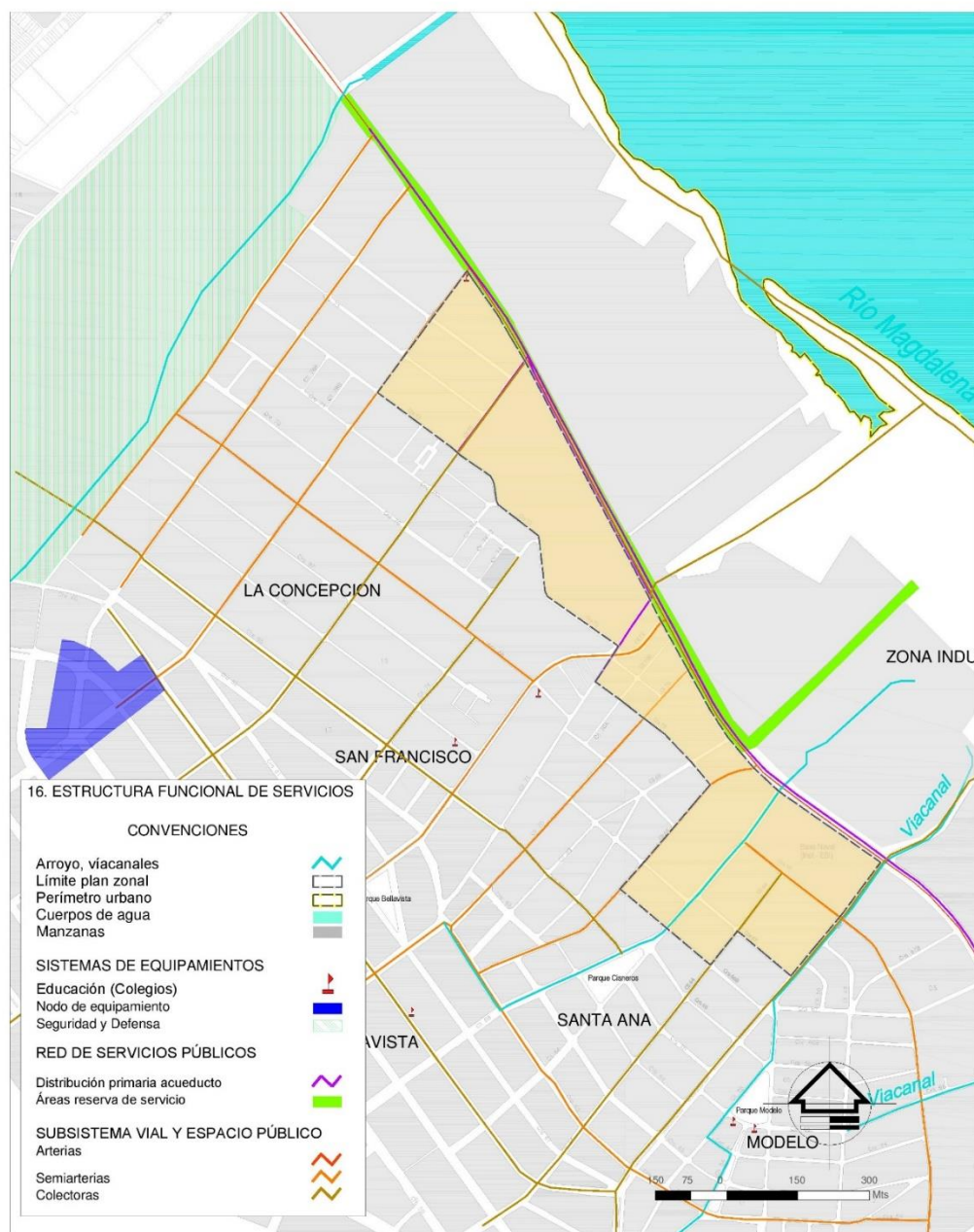


Fuente: Elaboración propia



4.2.2. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

PLANO 16. Estructura funcional y de servicios POZ Subzona Vía 40



Fuente: Elaboración propia



Esta estructura está encargada de garantizar el desplazamiento e integración del plan, así como el abastecimiento de servicios públicos, servicios sociales o colectivos, a partir de los cuales se desenvuelve la dinámica del territorio que ocupa.

La Estructura Funcional y de Servicios se encuentra conformada por los siguientes sistemas:

- Sistema de Espacio Público
- Sistema de Equipamientos
- Sistema de Movilidad
- Sistema de Servicios Públicos

4.2.2.1. SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

El sistema de espacio público se entiende como la serie de inmuebles públicos y aquellos elementos naturales y arquitectónicos de carácter privado, cuyo destino es el de satisfacer las necesidades colectivas de la ciudad, sea por su uso, naturaleza o afectación.

El uso de los elementos del espacio público pertenece a todos los habitantes del territorio como lo son los parques, plazas, plazoletas, calles, caminos y en general todos los inmuebles de dominio público destinados al goce o disfrute colectivo.

4.2.2.1.1. PROPUESTA GENERAL DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

Acorde a lo establecido en los principios de la ley 388 de 1997 la prevalencia del interés general sobre al particular, así como la función social y ecológica de la propiedad y la distribución equitativa de cargas y beneficios, debe orientar la propuesta urbanística del POZ en aras de obtener un modelo sostenible e incluyente, donde el mantenimiento, recuperación y aumento de espacio público sea pieza clave en la transformación del sector delimitado.

El principal objetivo de crear nuevo espacio público se coordina con el principio de integración urbana del área delimitada con su contexto inmediato y los elementos principales de la ciudad cercanos al Plan, por lo que se plantea la creación de una red de alamedas que amarren el espacio público existente perimetral y continúen su circuito hasta los futuros parques de escala distrital proyectados en el sector. Específicamente se busca conectar los parques existentes Cisneros y Modelo, a través de éstas franjas verdes, para luego continuar el circuito de Espacio Público hacia el futuro Parque de la Base Naval el cual llega a conectar la franja occidental del Río Magdalena. Así mismo se integra el espacio público planteado en el POZ Paraíso, dándole continuidad a las alamedas de dicho plan, las cuales se busca extender hasta la franja del río Magdalena.



El concepto planteado busca generar una serie de franjas o corredores verdes dentro del POZ que canalicen la integración de la ciudad consolidada con la transformación del borde del Río. El POZ Subzona Vía 40, a través de su espacio público propuesto, se convierte en una especie de articulación o pieza integradora entre lo existente y la nueva cara de la ciudad. Es así que la propuesta propende que las Calles (más que las Carreras); debido a su orientación hacia la ventana del río, sean los sitios ideales para localizar las nuevas franjas de espacio público que persigue el principio articulador del POZ en la ciudad.

Con esta idea se logra generar 10.229,28 M2 de Espacio Público nuevo, distribuidos en corredores lineales verdes sobre una zona distrital de mayor dimensión, que mejoran la conectividad peatonal y de ciclorutas internas que pueden integrarse a la red general propuesta para la ciudad. Estos ejes de espacio público se plantean sobre las siguientes vías:

Tabla 136. Distribución de Espacio Público en el POZ Subzona Vía 40

Vía	Acera	Desde	Hasta
Calle 58	Occidental	Carrera 66B	Vía 40
Calle 68	Occidental	Carrera 66B	Vía 40
Calle 76	Oriental	Carrera 72	Vía 40

Fuente: Elaboración propia

Las franjas de espacio público propuesto varían en su ancho acorde a la vía donde se localizan, debido al paramento e infraestructura existente en el terreno, que obliga a establecer un ancho particular para cada franja. Los anchos y distribución de sectores de las mismas son las siguientes de acuerdo a la vía:

- **Calle 58:** posee un perfil de doce (12) metros de ancho, medidos desde la línea de bordillo (L.B.) hasta la nueva línea de propiedad (L.P.) de los predios, la cual coincide con la nueva línea de construcción (L.C.) de la manzana. Dicha franja se distribuye en dos sectores, a saber:
 - **Franja de amoblamiento:** con un ancho de dos (2) metros, se mide desde la línea de bordillo (L.B.) hacia el interior del espacio público y se destina para la localización de las redes de servicios y mobiliario urbano como postes, arboles, canecas, señalización, etc.
 - **Franja de circulación peatonal:** con un ancho de diez (10) metros, se mide desde la finalización de la franja de amoblamiento hasta la Línea de Propiedad (L.P.) que coincide con la Línea de Construcción (L.C.). Se destina para la circulación peatonal, ciclorutas, vegetación, bancas, luminarias y demás mobiliario complementario.
- **Calle 68:** posee un perfil de nueve metros con cincuenta centímetros (9.5) de ancho, medidos desde la línea de bordillo (L.B.) hasta la nueva línea de propiedad

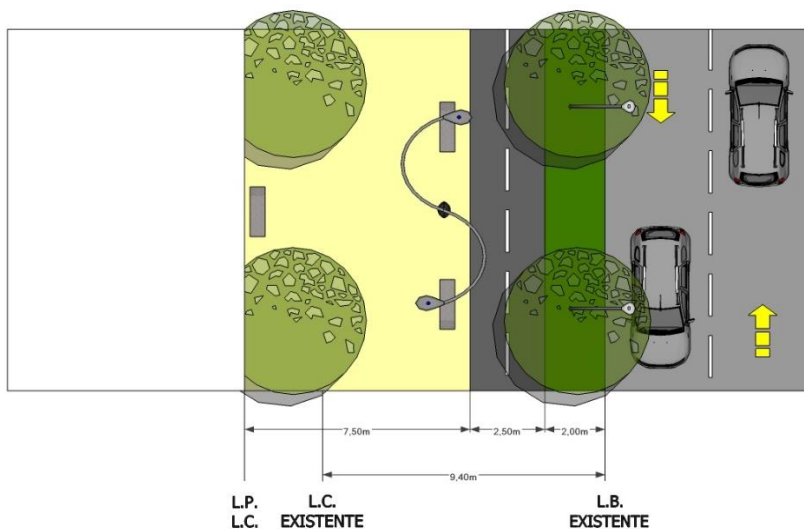


(L.P.) de los predios, la cual coincide con la nueva línea de construcción (L.C.) de la manzana. Dicha franja se distribuye en dos sectores, a saber:

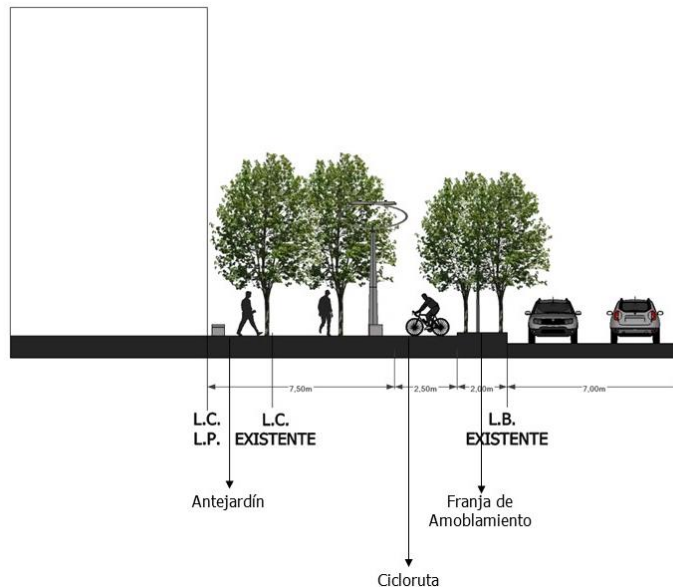
- **Franja de amoblamiento:** con un ancho de tres (3) metros, se mide desde la línea de bordillo (L.B.) hacia el interior del espacio público y se destina para la localización de las redes de servicios y mobiliario urbano como postes, arboles, canecas, señalización, etc.
 - **Franja de circulación peatonal:** con un ancho de ocho (6.5) metros, se mide desde la finalización de la franja de amoblamiento hasta la Línea de Propiedad (L.P.) que coincide con la Línea de Construcción (L.C.). Se destina para la circulación peatonal, ciclorutas, vegetación, bancas, luminarias y demás mobiliario complementario.
- **Calle 76:** posee un perfil de diez (10) metros de ancho, medidos desde la línea de bordillo (L.B.) hasta la nueva línea de propiedad (L.P.) de los predios, la cual coincide con la nueva línea de construcción (L.C.) de la manzana. Dicha franja se distribuye en dos sectores, a saber:
- **Franja de amoblamiento:** con un ancho de dos (2) metros, se mide desde la línea de bordillo (L.B.) hacia el interior del espacio público y se destina para la localización de las redes de servicios y mobiliario urbano como postes, arboles, canecas, señalización, etc.
 - **Franja de circulación peatonal:** con un ancho de ocho (8) metros, se mide desde la finalización de la franja de amoblamiento hasta la Línea de Propiedad (L.P.) que coincide con la Línea de Construcción (L.C.). Se destina para la circulación peatonal, ciclorutas, vegetación, bancas, luminarias y demás mobiliario complementario.

Tabla 14. Distribución del Espacio Público Propuesto

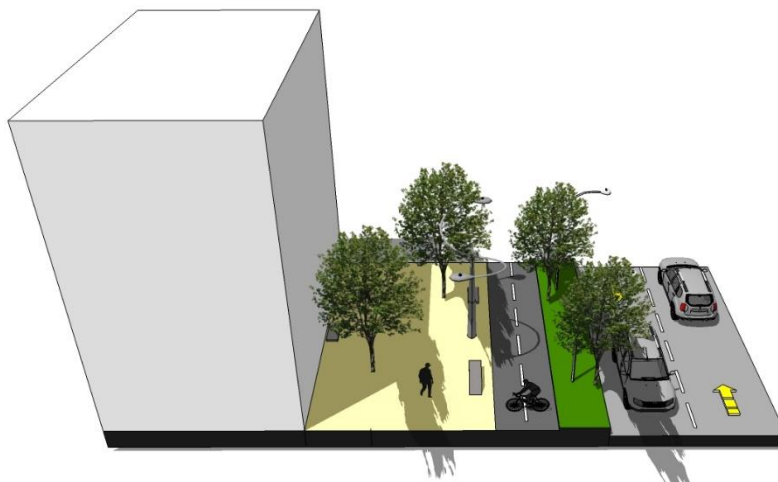
DESCRIPCION	AREA (M2)	%
Espacio Publico Efectivo	10.229	11%
Malla Vial Local	82.456	89%
Espacio Publico Propuesto Total	92.685	100%



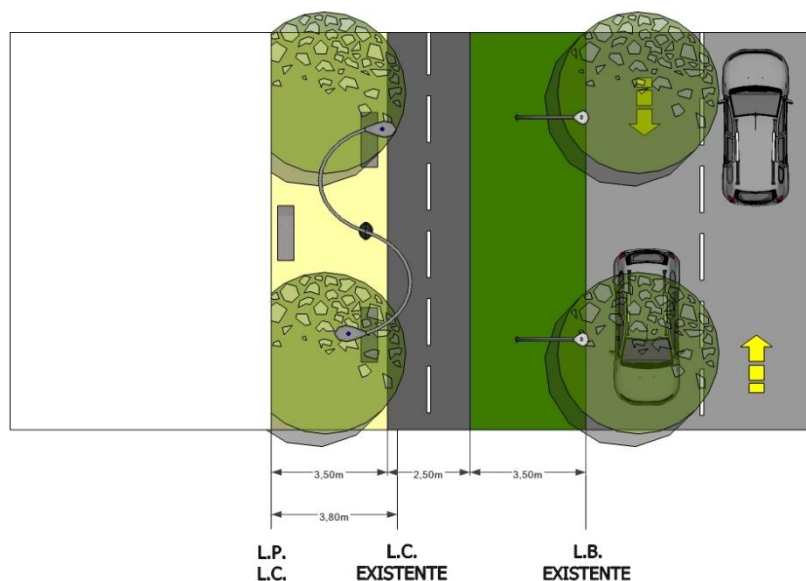
PLANTA ALAMEDA TIPO A POZ SUBZONA VÍA 40
Fuente: Elaboración Propia



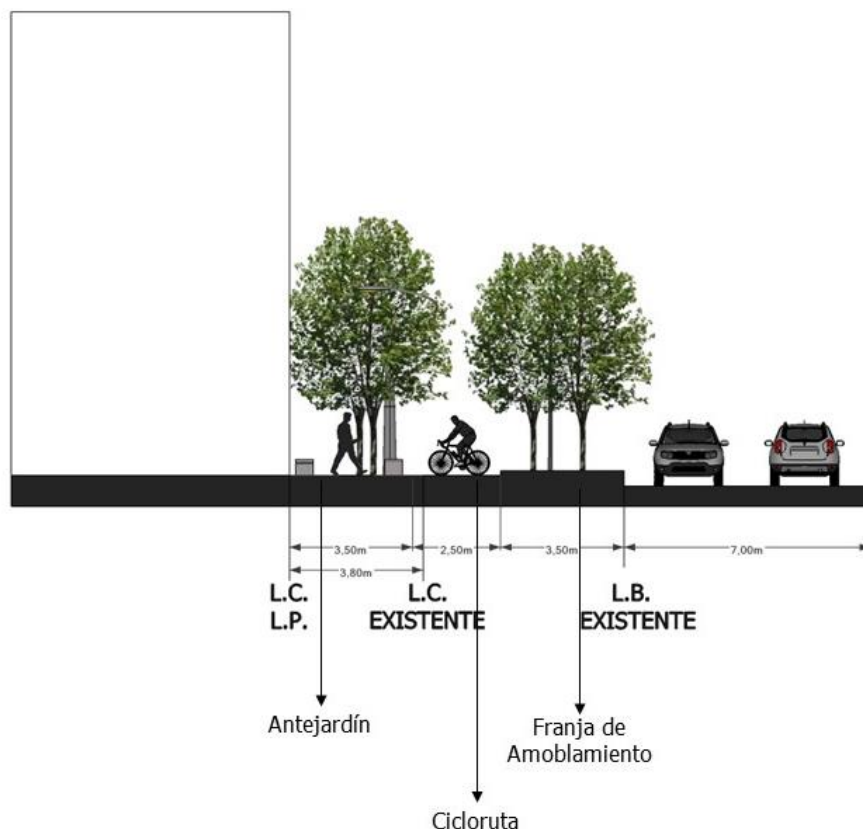
PLANTA ALAMEDA TIPO A POZ SUBZONA VÍA 40
Fuente: Elaboración Propia



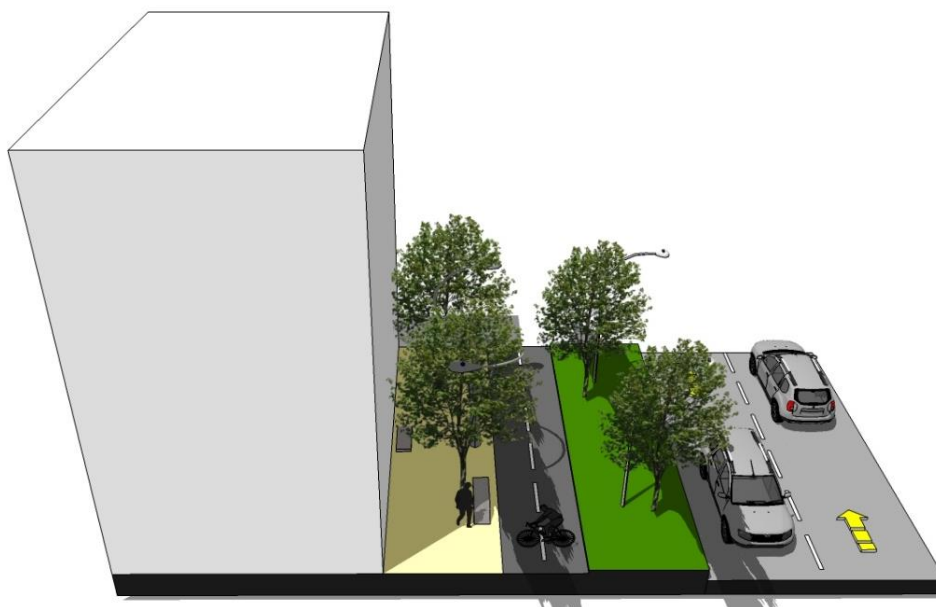
PERSPECTIVA ALAMEDA TIPO A POZ SUBZONA VÍA 40
Fuente: Elaboración Propia



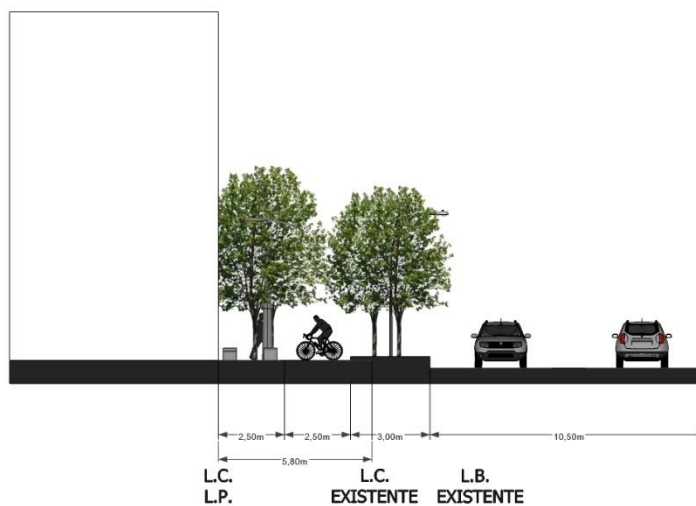
PLANTA ALAMEDA TIPO B POZ SUBZONA VÍA 40
Fuente: Elaboración Propia



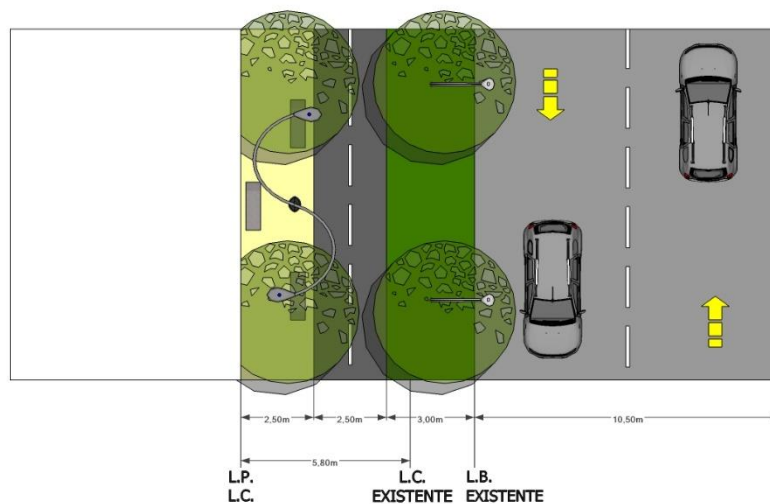
CORTE ALAMEDA TIPO B POZ SUBZONA VÍA 40
Fuente: Elaboración Propia



PERSPECTIVA ALAMEDA TIPO B POZ SUBZONA VÍA 40
Fuente: Elaboración Propia



CORTE ALAMEDA TIPO C POZ SUBZONA VÍA 40
Elaboración propia



PLANTA ALAMEDA TIPO C POZ SUBZONA VÍA 40
Elaboración propia



PERSPECTIVA ALAMEDA POZ SUBZONA VÍA 40

Fuente: Elaboración propia

Por último es importante mencionar la implementación del Plan de Reordenamiento en el predio de la Base Naval, el cual permitiría brindarle a la ciudad un área verde de importante valor recreativo y ambiental, ya que sería un 66% del área actual de éste predio dotacional. En el momento que se llegase a implementar dicho instrumento de



planificación para la Base Naval, dentro del área del POZ se llegaría a tener 10.229,28 M2 de Espacio Público, que sería espacio público nuevo para la ciudad. Dicho espacio público nuevo deberá integrarse con el sistema de alamedas propuesto, a la vez que debe responder a los nuevos desarrollos propuestos hacia la ribera, siendo un área de importancia estratégica que remate la articulación del presente POZ con la ventana al río.

PLANO 3. Espacio Público propuesto POZ Subzona Vía 40



Fuente: Elaboración propia



4.2.2.2. SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

El presente sistema hace referencia a la serie de espacios y edificaciones (públicas y privadas) encargadas de brindar servicios complementarios del espacio público referentes a servicios administrativos, culturales, sociales, deportivos y recreativos, así como servicios de salud, educación, culto, bienestar social, seguridad y justicia. Dichos servicios poseen diversas escalas e impacto urbanísticos y se distribuyen alrededor de todo el territorio.

4.2.2.2.1. CRITERIOS DE FORMULACIÓN DEL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

Si bien el POT establece dentro de sus lineamientos la inclusión de “Nodos de Equipamientos” distribuidos de manera sistemática en el territorio, los cuales brindan diferentes niveles de servicio acorde a las escalas de los mismos, el presente plan zonal carece de la presencia de un Nodo de Equipamiento, por lo que se vería direccionado a utilizar los servicios de los nodos cercanos, como el de Prado Norte (Nodo 2) localizado hacia el occidente de la zona de influencia y el de Prado antiguo (Nodo 3) localizado hacia el suroriente del área de influencia.

Por lo anterior, la propuesta de equipamientos se limitaría a potenciar aquellos equipamientos existentes, cuya función es vigente a la fecha. La creación de nuevos equipamientos se vería condicionada a la renovación urbana del sector y debe responder básicamente a los nuevos usos residenciales que se lleguen a localizar en la zona, por lo que condicionar su localización y tipología respondería a las necesidades que en su momento se presentaran para las nuevas edificaciones del área delimitada.

4.2.2.2.2. COMPONENTES DEL SISTEMA

Como se menciona en el numeral anterior el sistema de equipamientos del POZ al carecer de Nodos de equipamientos se limita a estar compuesto por los equipamientos existentes a repotenciar. Estos equipamientos se clasifican acorde a la vocación o actividad que desempeñan dentro del área delimitada así:

- **Educación:** conformado por aquellas construcciones y áreas libres complementarias acondicionadas y dedicadas a desarrollar procesos educativos. Dentro del área delimitada se encuentra la I.E.D. La Concepción Sede 1, la cual se podría complementar con aquellos equipamientos educativos nuevos compatibles con la vivienda de menor escala (guarderías y jardines infantiles) que se pueden generar bajo la nueva normativa.
- **Seguridad y defensa:** este grupo lo conforman las edificaciones y áreas libres destinadas al control y coordinación del orden público, defensa y justicia, atención



de la seguridad, siniestros y riesgos urbanos de la población. Contiene los servicios de las fuerzas militares y policiales, cuerpos de bomberos, salvamento de personas, atención de catástrofes, administraciones penitenciarias y similares. En eso orden de ideas, la Base Naval es el equipamiento de seguridad del plan, sin embargo existe la posibilidad normativa a través del Plan de Reordenamiento que este predio se convierta en un importante espacio público, lo que implica trasladar o reducir el área de estas instalaciones.

Ahora bien, con la puesta en marcha del plan zonal y los procesos de renovación urbana que implica el desarrollo de la zona, se puede pensar en establecer nuevos equipamientos complementarios a los usos residenciales y de servicios que lleguen al área delimitada. Siendo éste un proceso paulatino y que se amolda acorde a los usos que se vayan desarrollando en el área, se puede inducir ciertas actividades institucionales prioritarias que se puedan implementar dentro del POZ en su proceso de desarrollo. Es así que se puede pensar que las siguientes actividades se podrían inducir como preferenciales dentro de los equipamientos a desarrollar dentro del POZ:

- **Salud:** edificaciones hospitalarias y similares, de diversas escalas, donde se atiendan las necesidades esenciales de salud de la población.
- **Recreación:** equipamientos encaminados a la práctica deportiva y recreativa para el público en general tales como instalaciones deportivas, parques temáticos y de atracciones y similares, en una escala local y/o zonal.

4.2.2.2.3. COBERTURA DE LOS EQUIPAMIENTOS

La cobertura de los equipamientos del POZ varía acorde a su escala, tamaño, número de población atendida, ubicación, impacto urbanístico y social, etc, por lo que se pueden catalogar los equipamientos del plan como:

- **Metropolitano.** Son los de mayor área e impacto y que sus servicios superan el ámbito local hasta alcanzar toda el Área Metropolitana de Barranquilla y que por lo general se ubican sobre vías de alta jerarquía, como lo es Batallón de la Base Naval
- **Zonal.** Son de menor tamaño y que prestan servicios principalmente a la población de la localidad en la que se encuentran ubicados, como la I.E.D. La Concepción Sede 1. En este grupo se podrían integrar los nuevos equipamientos de salud y recreación que se lleguen a desarrollar en el área de estudio.
- **Local.** Son los que se limitan a prestar sus servicios a nivel barrial, y que atienden a la población de su área de influencia, como los nuevos jardines infantiles que se pueden presentar en el sector



4.2.2.3. SISTEMA DE MOVILIDAD

El sistema de movilidad se encarga de atender los requerimientos de transporte de pasajeros y de carga en las zonas del plan y de interconectarlo con las diversas zonas urbanas y de expansión del Distrito.

4.2.2.3.1. CRITERIOS DE FORMULACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD.

En la formulación del sistema de movilidad se retoman dos de los principales criterios de la propuesta urbanística del plan:

- **Suficiencia de la red vial:** debe responder de manera adecuada para integrar las manzanas del POZ con la infraestructura existente, por lo que se deben integrar reservas viales suficientes con diseños geométricos y secciones que sean capaces de soportar los flujos vehiculares y peatonales ocasionados por las edificaciones existentes y las nuevas que se puedan presentar en el área delimitada.
- **Renovación de densidades:** al POZ desarrollarse bajo el tratamiento urbanístico de Renovación Urbana, se presentan procesos de reestructuración el sector en términos de manzanas e infraestructura, con nuevas densidades, lo cual debe ser previsto por la infraestructura vial para ser capaz de soportar los nuevos impactos urbanísticos sobre el territorio existente.

4.2.2.3.2. SISTEMA DE MOVILIDAD PROPUESTO

El sistema de movilidad propuesto se encamina a brindar una conexión adecuada del área delimitada con su contexto inmediato y con la red vial existente del Distrito, por lo que plantea mejorar las continuidades viales existentes, así como crear nuevos empates de vías que brinden alternativas de movilidad a las vías de jerarquía que influyen en el sector. Así mismo busca generar ejes alternativos sobre los cuales se puedan desarrollar métodos alternativos de transporte para la población del sector y que a la vez contribuyan con la red distrital proyectada.

La propuesta se compone por un Sistema Vial y un Sistema de Transporte, que a continuación se desarrolla en mayor detalle.

4.2.2.3.2.1. SISTEMA VIAL PROPUESTO

Se compone por las diferentes vías que recorren el área del plan, las cuales se encuentran jerarquizadas acorde a su función y características. Las vías jerarquizadas por el P.O.T. y existentes en el Plan Zonal son:

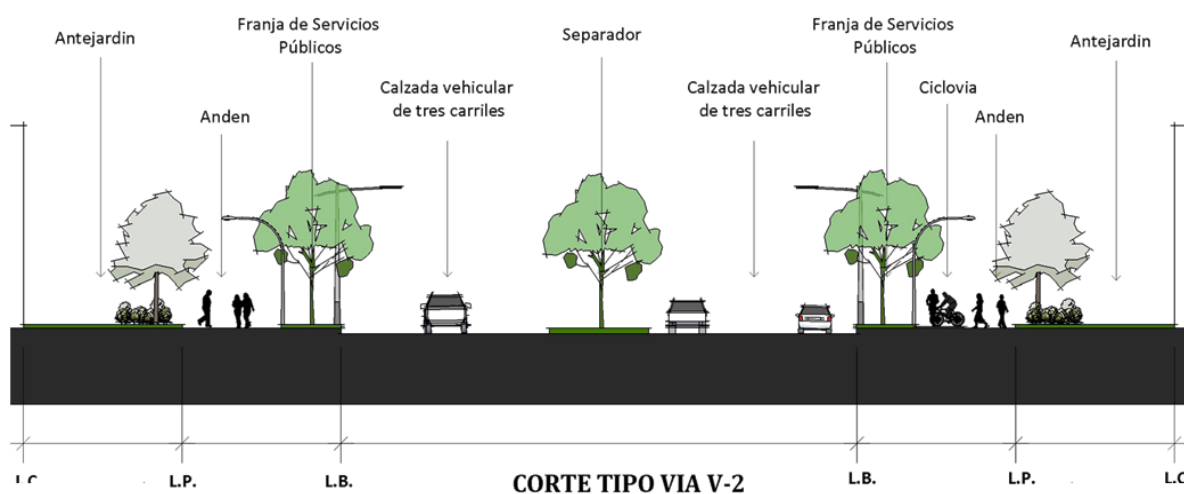


- **Arteria**, encargada de interconectar la red vial regional con la red vial intermedia y local, además de dar soporte al flujo vehicular dentro del suelo urbano. En esta clasificación se encuentra la Vía 40 y la Calle 72, corredores de gran importancia para la ciudad.
- **Semiarteria**, encargadas de integrar la red arterial con el sistema intermedio y local. Las Calles 76, 70 y 68 conforman este grupo.
- **Colectora**, integradas por la Calle 75, 74, 64 y 58, se encargan de brindar integración entre la malla vial local y el sistema intermedio de la ciudad.

En cuanto a perfiles viales dentro del POZ, se encuentran los siguientes:

- V2, de dos (2) calzadas con tres (3) carriles por calzada con un separador central.
- V3, de dos (2) calzadas con dos (2) carriles por calzada con un separador central.
- V5, de una (1) calzada con tres (3) carriles.
- V6, de una (1) calzada con dos (2) carriles.

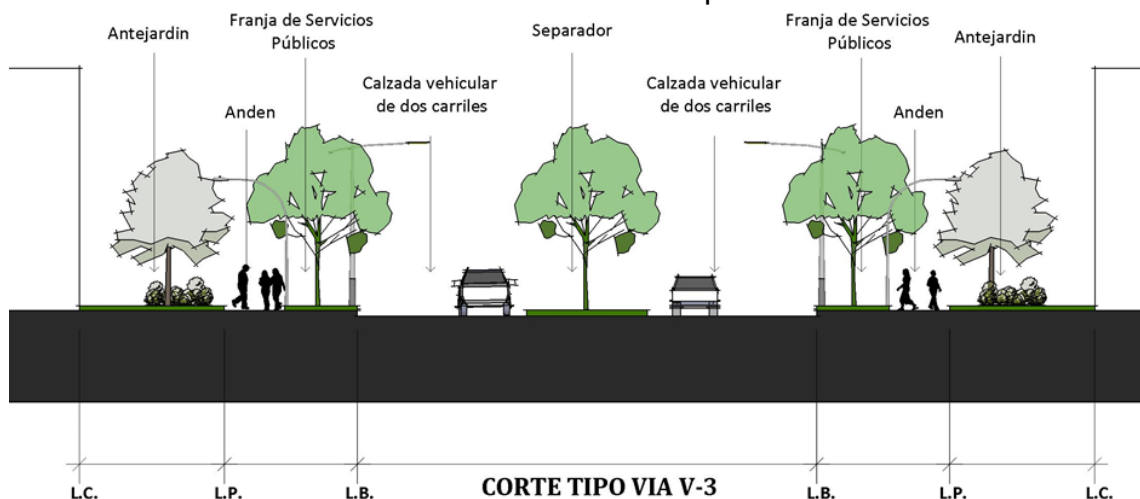
Ilustración 7. Perfil vía tipo V-2



Fuente: Decreto 0212 del 2014 Anexo 6

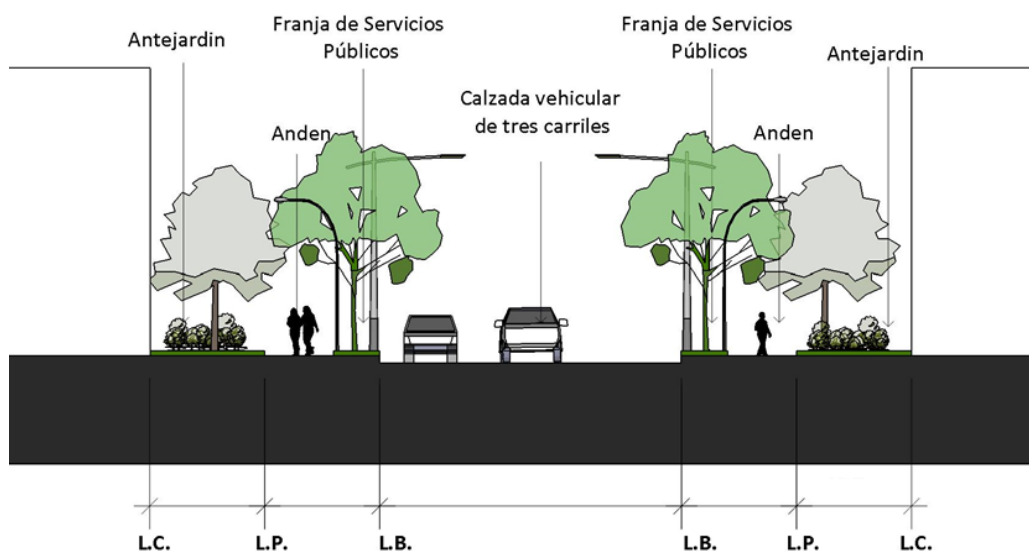


Ilustración 8. Perfil vía tipo V-3



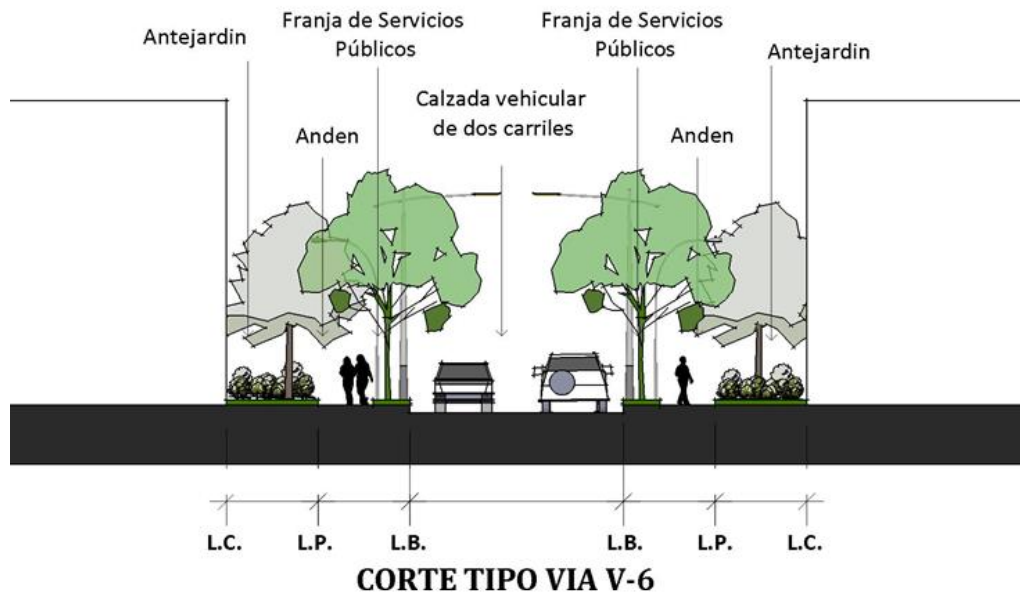
Fuente: Decreto 0212 del 2014 Anexo 6

Ilustración 9. Perfil vía tipo V-5



Fuente: Decreto 0212 del 2014 Anexo 6

Ilustración 10. Perfil vía tipo V-6



Fuente: Decreto 0212 del 2014 Anexo 6

Las intervenciones propuestas en el sistema vial del POZ Subzona Vía 40 son las siguientes:

- **Colectoras:**
 - Calle 74. Se plantea extenderla hacia la Vía 40, generan una nueva alternativa de movilidad hacia este importante eje de la ciudad, brindando una alternativa paralela para la Calle 72 y la Calle 76. El nuevo tramo comprende entre la Carrera 72 y la Vía 40, en un perfil V-6, en una calzada con dos carriles.
- **Locales:**
 - Carrera 70. Se plantea interconectarla entre las Calles 68 y 68B para brindar una alternativa paralela a la Vía 40 que integra el Centro con el futuro Parque del Batallón Paraíso. El nuevo tramo comprende un perfil V-6, en una calzada con dos carriles.

Tabla 14. Vía propuesta POZ Subzona Vía 40

Jerarquía Vía	Categoría	Nombre Vía	Desde	Hasta	Perfil Vía
Colectora	Secundaria	Calle 74	Carrera 72	Vía 40	V6
Local	Terciaria	Carrera 70	Calle 68	Calle 68B	V6

Fuente: Elaboración propia



PLANO 29. Proyectos viales POZ Subzona Vía 40



Fuente: Elaboración propia



4.2.2.3.2.2. SISTEMA DE TRANSPORTE PROPUESTO

Este sistema permite mediante medios alternativos el movimiento y desplazamiento de personas y/o bienes entre los diversos lugares del territorio. Su eje principal es el Sistema Integrado de Transporte Masivo-SITM, que previamente se menciona influye en el sector de influencia del POZ mediante rutas alimentadoras en el barrio el Prado. Es así que dentro del plan se pretende incluir una red de transporte alternativo, específicamente ciclorutas y alamedas (ejes verdes) que puedan integrar el sector de estudio con dicho sistema de transporte establecido en la ciudad.

Las ciclorutas propuestas hacen parte del perfil de las franjas de espacio público paralelas a las vías y así como lo pretende el sistema de espacio público, también buscan extenderse hacia los nuevos desarrollos de la ribera del Magdalena, por lo que se generan ejes alternativos de transporte hacia el río.

Dichas ciclorutas son:

- Calle 58, entre Carrera 66B y Vía 40
- Calle 68, entre Carrera 66B y Vía 40
- Calle 76, entre Carrera 72 y Vía 40



PLANO 6. Red de Transporte alternativo propuesto en el POZ



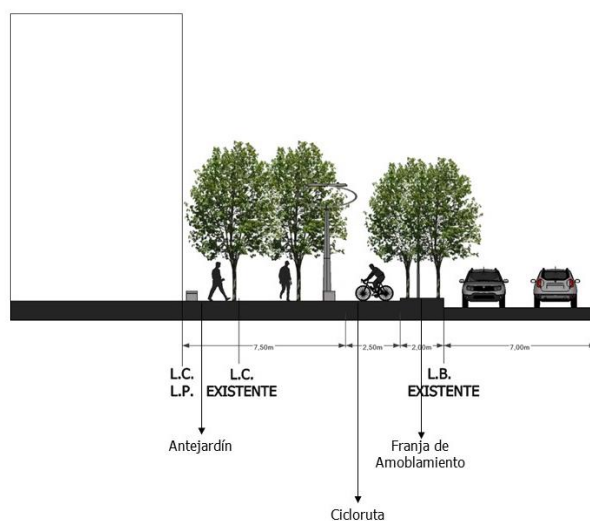
Fuente: Elaboración propia



Ilustración 11. Perfil de la distribución de los corredores verdes del POZ con Ciclorutas

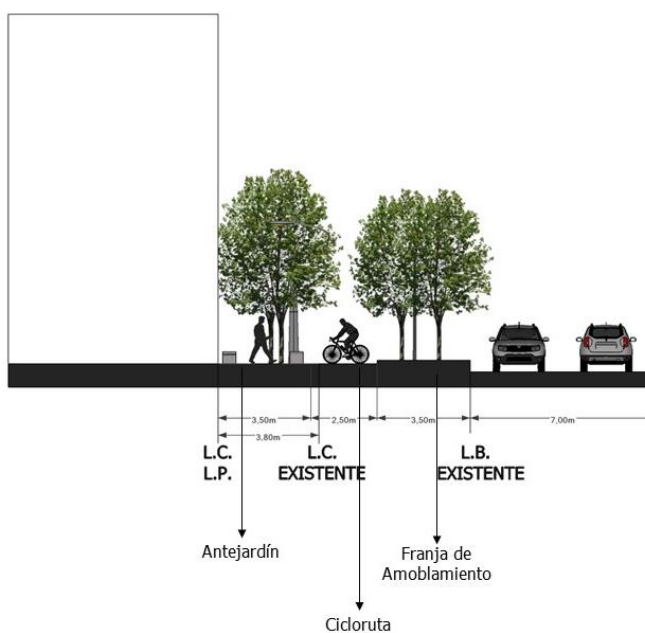
CORTE ALAMEDA TIPO A POZ SUBZONA VÍA 40

Fuente: Elaboración Propia



CORTE ALAMEDA TIPO B POZ SUBZONA VÍA 40

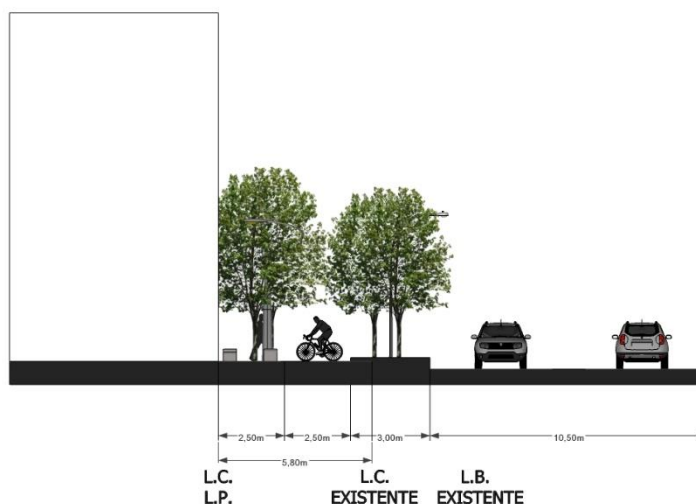
Fuente: Elaboración Propia





CORTE ALAMEDA TIPO C POZ SUBZONA VÍA 40

Elaboración propia



4.2.2.4. SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS

4.2.2.4.1. DOTACIÓN DE AGUA POTABLE

Acorde a lo establecido en el P.O.T., específicamente en su capítulo de Servicios Públicos, la ciudad cuenta con tres grandes sectores donde se distribuyen los proyectos del sistema de acueducto:

- Sector Suroccidental: donde se proyecta optimizar y ampliar el sistema de distribución con el desarrollo de un depósito de agua potable; denominado Siete de Abril, que abastecería la Zona Sur Occidental, y eventualmente a Soledad y Galapa.
- Sector de expansión suroccidental: donde se plantea su conexión con la red primaria existente más próxima que se ubica sobre la Avenida Circunvalar.
- Sector norte: donde se contempla el abastecimiento de los nuevos suelos a desarrollarse en este sector de la ciudad, lo que implica la construcción del Tanque Norte.

En ese orden de ideas, y con base en la cartografía oficial del P.O.T., específicamente el Plano U6 – Servicios Públicos: Acueducto, se puede apreciar que el proyecto más cercano al POZ Subzona Vía 40 es el de la nueva red de conducción y distribución del norte, la cual recorre la Vía 40 desde su intersección con la canalización del Arroyo del



Country hacia el norte de la ciudad hasta llegar al sitio del nuevo tanque de almacenamiento, sin afectar las manzanas delimitadas del POZ.

Por lo anterior y sumado a la información recolectada en la etapa de diagnóstico, se puede establecer que los proyectos del sistema de acueducto existente en la zona se limitarían al mejoramiento y ampliación del servicio en la eventualidad que llegase a necesitarlo el sector debido a los procesos propios de renovación urbana proyectados en la zona.

4.2.2.4.2. DOTACIÓN DEL SANEAMIENTO AMBIENTAL

Los proyectos del Sistema de Alcantarillado incluidos en el P.O.T. se remiten al Plan de Saneamiento y Manejo de Vertimientos – PSMV, que a su vez contiene el conjunto de programas, proyectos y actividades que hacen parte del Plan de Saneamiento Cuenca Oriental de Barranquilla, del Plan de Saneamiento Río Magdalena y del Plan de Saneamiento Ambiental Cuenca Noroccidental de Barranquilla

Las obras establecidas dentro de dicho plan y que se desarrollan dentro del área de estudio del POZ son los comprendidos por :

- **Impulsión Estación Felicidad – EDAR Calle 79:** dicho proyecto contempla la conexión de la Estación Felicidad localizada sobre el borde occidental del Río Magdalena cercana a predios de la Base Naval con la nueva EDAR a localizarse en cercanías de la extensión de la Calle 79 sobre la ribera.



PLANO 26. Proyectos de acueducto del POZ



Fuente: POT U7 – Servicios Públicos de Alcantarillado

4.2.2.4.3. DOTACIÓN DEL SERVICIO ELÉCTRICO

El sistema eléctrico existente en el área del POZ, siguiendo los lineamientos del POT en su capítulo de Sistema Eléctrico y Alumbrado Público, deberá cumplir con el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas – RETIE, a la vez que propenderá por mejorar su infraestructura física, en términos de impactos urbanísticos, específicamente implementando procesos de subterranización de las redes, garantizando la prestación del servicio y brindando un urbanismo más amable para la ciudad.

Complementario a esto, es importante que el POZ Subzona Vía 40 sea la oportunidad para implementar sistemas alternativos para el alumbrado público que brinden bajo consumo de energía, mayor tiempo de vida y menores emisiones de calor, entre otros beneficios al medio ambiente que a la vez generen dependencia de la red principal, todo bajo el marco de la regulación competente en la materia.

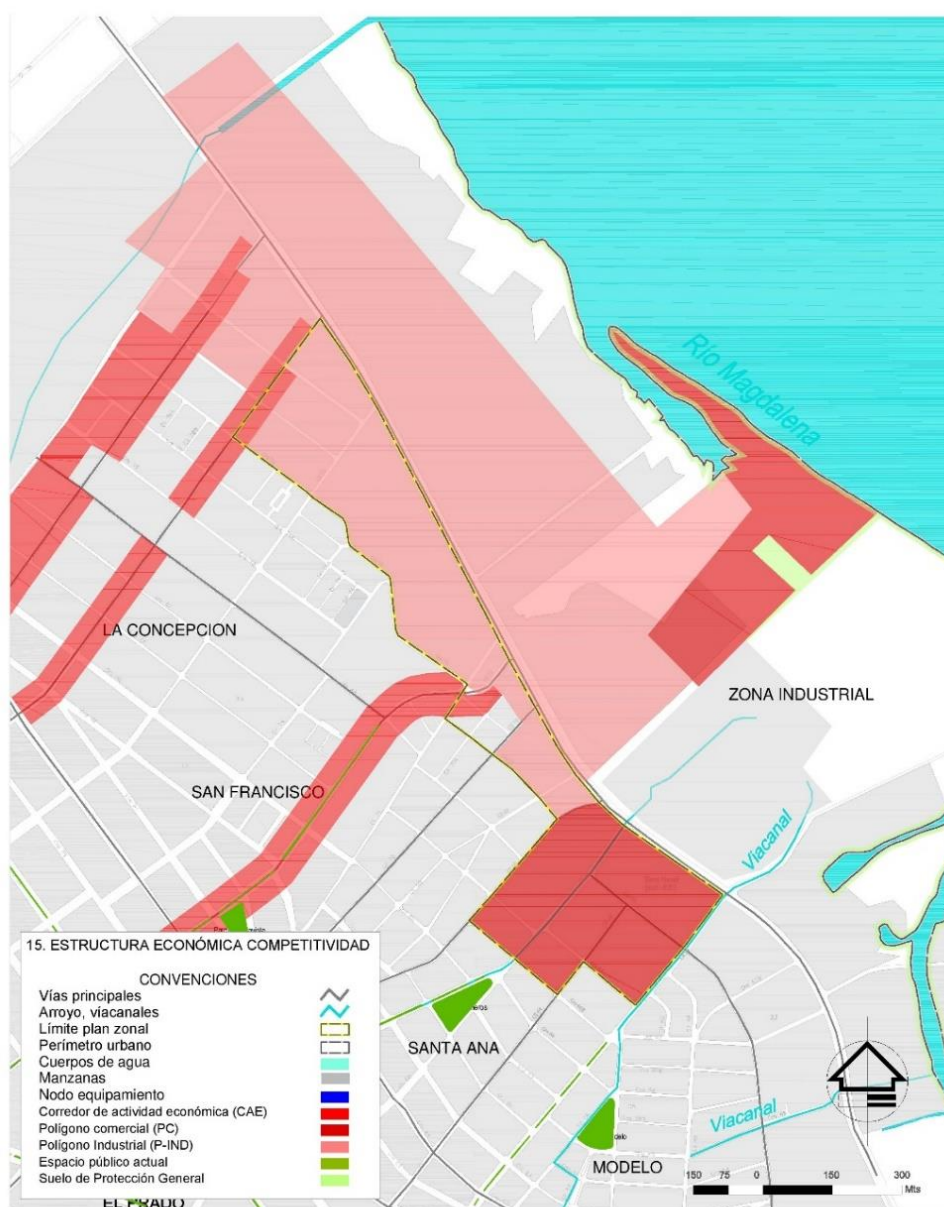
4.2.3. ESTRUCTURA ECONÓMICA Y DE COMPETITIVIDAD

Esta estructura se encarga de determinar la disposición de las áreas que concentran y ofertan los principales servicios del sector, así como áreas donde se generan empleos y centros de atracción para el intercambio y adquisición de bienes en el sector de estudio.

Se encuentra integrada por las Áreas de Actividad que caracterizan los suelos acorde a sus vocaciones económicas y urbanísticas, bajo lo establecido en el modelo de ordenamiento de la ciudad. A continuación se describen las áreas de actividad de la propuesta del POZ, para luego describir los componentes de la estructura económica y de competitividad que se localizan en dichas áreas de actividad.



PLANO 15. Estructura Económica y de Competitividad del POZ Subzona Vía 40



Fuente: Elaboración propia



4.2.3.1. ÁREAS DE ACTIVIDAD

Dentro de la clasificación de Áreas de Actividad del POZ Subzona Vía 40 se identifican las siguientes:

Tabla 15. Áreas de Actividad existentes en el POZ Subzona Vía 40

Área de Actividad	Conjunto de Usos
Residencial	Vivienda
Comercial	Bienes y Servicios
Institucional	Dotacional Público y Privado
Industrial	Transformación, Producción, Almacenamiento

Fuente: Elaboración propia

4.2.3.2. ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA ECONÓMICA Y DE COMPETITIVIDAD

De los elementos que conforman la presente estructura, el POZ Subzona Vía 40, mantiene los Corredores de Actividad Económica localizados en la Calle 76 y Calle 72. A continuación se describen.

4.2.3.2.1. CORREDORES DE ACTIVIDAD ECONÓMICA (CAE).

Se entienden por aquellas agrupaciones de predios que dan frente a corredores viales de importancia y logran generar sectores de usos enfocados al desarrollo de bienes y servicios. Éstos CAE pueden variar de tipología, acorde a sus actividades e intensidad de usos permitidos. Para el POZ Subzona Vía 40 se encuentran dos tipos de CAE, a saber:

Tabla 16. Características de los CAE en POZ Subzona Vía 40

Vía	Tipo de CAE	Descripción
Calle 76	CAE 1	Corredor de escala zonal donde se concentran comercio de bienes y servicios complementarios al uso de la vivienda.
Calle 72	CAE 2	Corredor de alcance distrital con comercio de bienes y servicios con presencia de industria de bajo impacto complementarios a la vivienda

Fuente: Elaboración propia

4.2.3.3. POLÍGONOS DE USOS.

Los polígonos son los encargados de establecer las condiciones de usos de aquellos sectores de la ciudad diferentes a las Centralidades, Corredores de Actividad Económica, Nodos de Equipamientos y Polígonos Especializados de Competitividad. Dentro del POZ Subzona Vía 40 se encuentran los siguientes polígonos:



- Polígonos Residenciales (PR)
- Polígonos Comerciales (PC)
- Polígonos Industriales (PID)

4.2.3.3.1. POLÍGONOS RESIDENCIALES (PR)

Se encargan de establecer el uso residencial como el predominante, donde también se pueden localizar otros usos de bajo impacto que sean complementarios a la vivienda.

Dentro del POZ se encuentra el **Polígono Residencial Tipo 2 – PR2**, el cual posee como uso principal el residencial y permite usos complementarios institucionales de escala local de tipo educativo y de seguridad, junto con un comercio de bienes y servicios de escala local de tipo alimenticio, víveres y textiles.

4.2.3.3.2. POLÍGONOS COMERCIALES (PC)

En este tipo de polígono predomina el uso comercial y de servicios, con uso residencial complementario. Para el caso del POZ Subzona Vía 40, se presenta el **Polígono Comercial Tipo 3 – PC3**, el cual desarrolla usos comerciales y de servicios de escala local, zonal, distrital y metropolitana, con uso residencial, institucional e industrial de escala local y zonal compatible.

4.2.3.3.3. POLÍGONOS INDUSTRIALES (PID)

Los polígonos industriales se caracterizan por poseer el uso industrial es predominante, con usos comerciales y de servicios complementarios, sin embargo el tipo de polígono presente en el POZ, **Polígono Industrial Tipo 1 – PIND1**, se caracteriza por usos industriales de bajo y mediano impacto en escala local y zonal, con usos residenciales, comerciales, de servicios e institucionales de escala zonal y distrital compatibles, lo cual fomenta la transformación de los usos actuales cercanos a la ribera, acorde a lo proyectado en el modelo de ordenamiento de la ciudad.



PLANO 5. Polígonos Normativos del POZ Subzona Vía 40



Fuente: Elaboración propia



4.2.4. EDIFICABILIDAD.

La normativa establecida por el Plan de Ordenamiento Territorial dentro de sus contenidos estratégicos, apunta al desarrollo de un modelo de ciudad desconcentrada y que regresa al río, donde para lograrlo, se propende por la transformación del sector medio de la ribera occidental, para lo cual se apoya en una norma de edificabilidad generosa sobre esta zona.

En el sector medio de la ribera, zona de localización del presente plan zonal, se promueve una edificabilidad mayor donde se puedan desarrollar construcciones de importante altura, para lo cual se requieren procesos de adecuación, mejoramiento y/o transformación de la estructura urbana existente para que puedan soportar los nuevos proyectos pensado a realizarse en el sector.

Dicho lo anterior, el POZ retoma lo establecido en el Plan de Ordenamiento, que determina un tratamiento urbanístico de Renovación Urbana en modalidad de Reactivación en el área delimitada, a través del cual se pueden desarrollar alturas máximas hasta de cuarenta (40) pisos. Esta altura máxima se condiciona al área mínima del predio, así como de la entrega de compensaciones urbanísticas para la generación de espacio público y movilidad en la zona, que ayuden a soportar los nuevos impactos urbanos que se puedan generar a consecuencia de la transformación del sector.

La Renovación Urbana en modalidad de Reactivación, establece que para los predios con área superior a 3000 M2 se permite construcciones con más de ocho (8) pisos de altura hasta un límite de cuarenta (40) pisos, siempre y cuando así lo establezca el respectivo Plan Zonal.

Es así que para el Plan Zonal Subzona Vía 40, se respeta dicho lineamiento del P.O.T., manteniendo el límite de cuarenta (40) pisos como la altura máxima de las nuevas edificaciones, siempre y cuando se desarrolle en predios con áreas superiores a los 3000 M2 de área neta urbanizable.

Tabla 17. Norma edificabilidad base para el Tratamiento urbanístico de Renovación, modalidad Reactivación

TRATAMIENTO	NIVEL DE TRATAMIENTO	RANGO DEL ÁREA DEL PREDIO (M2)	DENSIDAD MAX. (Viv/M2 Área Predio)	ALTURA MÁXIMA (Pisos)
RENOVACIÓN	Reactivación	Hasta 600 M2	0,010	2
		Entre 601 M2 y 800 M2	0,012	2
		Entre 801 M2 y 3000 M2	0,020	2
		Mayor a 3000 M2	0,020	2

Fuente: Decreto 0212 del 2014 – P.O.T.



Tabla 18. Norma edificabilidad máxima para el Tratamiento urbanístico de Renovación, modalidad Reactivación

TRATAMIENTO	NIVEL DE TRATAMIENTO	RANGO DEL ÁREA DEL PREDIO (M2)	DENSIDAD MAX. (Viv/M2 Área Predio)	ALTURA MÁXIMA (Pisos)
RENOVACIÓN	Reactivación	Hasta 600 M2	0,012	3
		Entre 601 M2 y 800 M2	0,040	5
		Entre 801 M2 y 3000 M2	0,060	8
		Mayor a 3000 M2 (Solo cuando lo autorice el Plan Zonal)	0,070	40

Fuente: Decreto 0212 del 2014 – POT

Se puede presentar el caso que el área de los predios en una misma manzana permita el desarrollo de más de una edificación de hasta 40 pisos, por lo que es importante recordar el respetar los alineamientos acorde a la vía con que limiten, además de cumplir con las dimensiones mínimas de retiro lateral y de fondo y los parámetros de iluminación y ventilación, así como con las normas comunes exigidas a todas las edificaciones que establece el Plan de Ordenamiento Territorial.

Es importante recordar que la altura de 40 pisos es la altura máxima del Plan Zonal, sin embargo aquellos predios con más de 3000 M2 de área que deseen desarrollar menor altura que la máxima establecida no presentan ningún inconveniente para realizarla, siempre y cuando cumplan con las compensaciones urbanísticas, el alineamiento exigido, con las normas de aislamiento lateral, de fondo y demás normas comunes a todas las edificaciones. Se libera la localización de alturas en las manzanas del plan zonal en aras de brindarle el mayor potencial a éstas, además de incentivar la totalidad del plan como sitio de inversión importante dentro de la ciudad.

Cabe destacar la presencia de una manzana bajo el Tratamiento Urbanístico de Consolidación Especial, el cual acorde con el Numeral 4 del Artículo 412 del POT, se define como:

“4. Consolidación Especial: Corresponde principalmente a aquellos predios institucionales que se encuentran dentro de cualquier tratamiento que se considerarán preexistentes y mantendrán sus condiciones, independientemente de los cambios en los polígonos normativos en los que se encuentren y los cuales deberán mantener los usos que les dieron origen, sin perjuicio de la posibilidad de cambio de uso en el polígono en el que se encuentren a través de un Esquema Básico de Implantación, presentado ante la Secretaría Distrital de Planeación, de conformidad con lo señalado en el artículo 418.”³

³ Artículo 412, Numeral 4 – Decreto 0212 del 2014



Dicha manzana corresponde a la Base Naval, por lo cual, acorde a lo establecido en la norma citada, solamente podría acceder a un uso y edificabilidad diferente mediante el desarrollo de un Esquema Básico de Implantación, dentro del cual deberá cumplir con las obligaciones del artículo 418 del mismo Decreto, a saber:

“Artículo 418. NORMAS PARA EDIFICACIONES EN CONSOLIDACIÓN ESPECIAL.

Las edificaciones a las que se les haya aplicado esta modalidad del tratamiento de consolidación, se considerarán preexistentes y mantendrán sus condiciones, independientemente de los cambios en los polígonos normativos del presente decreto y deberán mantener los usos y normas de edificabilidad que les dieron origen.

Cuando se pretenda cambiar el uso dotacional, deberá cumplir con las obligaciones de las actuaciones de urbanización, tales como: 25% para cesión de espacio público y equipamiento, controles ambientales y cesiones para vías locales, en las condiciones establecidas en el presente decreto para el tratamiento de desarrollo.”⁴ (Subrayado fuera de texto)

Es decir que el máximo aprovechamiento (usos y edificabilidad) de la manzana de la Base Naval se encuentra condicionado al desarrollo y aprobación del respectivo Esquema Básico de Implantación, el cual deberá cumplir con un 25% de cesión para espacio público, equipamientos y movilidad que se tendrían que coordinar con los establecidos en el presente Plan Zonal.

⁴ Artículo 418 – Decreto 0212 del 2014



PLANO 2. Tratamientos urbanísticos POZ Subzona Vía 40



Fuente: Decreto 0212 del 2014 – POT. Elaboración propia



4.2.5. ESPACIOS ESTRATÉGICOS.

En el proceso de formulación del presente plan es importante mencionar aquellos elementos urbanísticos y/o ambientales que juegan o podrían jugar un papel importante dentro de la ejecución del mismo y por ende dentro del contexto y la ciudad.

El POZ en sí mismo se consolida como el elemento de articulación entre la ciudad consolidada y la nueva ventana al río que se busca en el modelo de ordenamiento y dicha integración se facilita gracias a sus ejes de movilidad existentes y el espacio público propuesto paralelo a éstos que le dan mayor jerarquía a dichos corredores (Calle 58, 68 y 76). Se crea 1 Ha nueva de espacio público representado en corredores verdes (alamedas) de integración con el río.

A su vez se destaca la presencia de la Base Naval, la cual dentro de un proceso de reubicación (Esquema Básico de Implantación) puede generar un nuevo espacio público representativo que enfatice la conexión con la ribera, debido a la localización estratégica de ésta manzana.

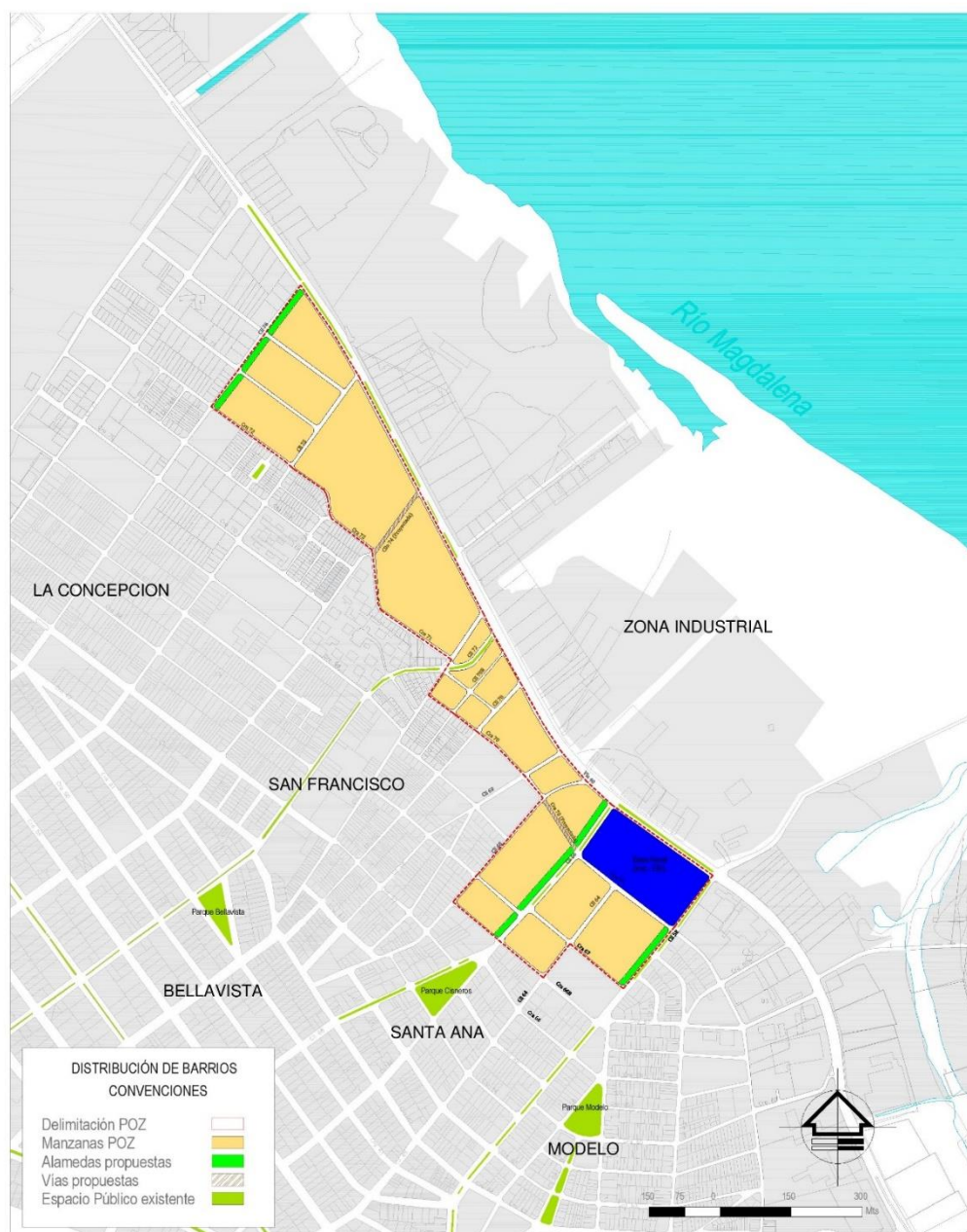
Por último es importante mencionar la presencia de supermanzanas que a través de procesos de renovación urbana, brindan la posibilidad de reconfigurar la infraestructura del sector y crear nuevas conexiones viales (Calle 74 y Carrera 70) que mejoren la movilidad del sector.

4.2.6. ETAPAS DE DESARROLLO.

El desarrollo físico del presente plan zonal responde a diversos factores que resulta complejo de coordinar en tiempo, puesto que al ser una situación donde el inversionista privado; quien es el principal desarrollador de las construcciones del sector, intervendrá acorde a tendencias de mercado, comportamiento de la construcción, etc., por lo cual no se puede obligar a intervenir manzanas acorde a un cronograma del sector que no les brinde la viabilidad a los proyectos. Sin embargo se pueden establecer las obras de carácter público sobre las cuales se debe priorizar la inversión del plan, teniendo en cuenta los instrumentos de gestión y financiación del mismo. Es así que a medida que se vaya presentando el desarrollo de las manzanas, estas deben garantizar la puesta en marcha de la infraestructura de espacio público y/o movilidad que le competa, en aras de soportar los nuevos impactos que se generen en ella.



PLANO Propuesta urbana POZ Subzona Vía 40



Fuente: Decreto 0212 del 2014 – POT. Elaboración propia

5. COMPONENTE DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN

5.1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO EN EL PLAN ZONAL

El sector delimitado del POZ RIBERA-VÍA 40 se encuentra localizado en el área señalada en el Plano G-09, Instrumentos de Planificación, y corresponde a la primera etapa de desarrollo e implementación de la denominada OPERACIÓN ESTRATÉGICA DE LA RIBERA, Subzona AVENIDA DEL RÍO.

La Operación Estratégica es el instrumento que dispone, en un escenario geográfico urbano, un conjunto de intervenciones y actuaciones urbanísticas e instrumentos de gestión urbana, que se consideran necesarias para fortalecer la estrategia de ordenamiento, en aras de alcanzar una transformación urbanística estructural, mejora social y desarrollo ambiental del territorio. Las Operaciones Estratégicas son herramientas normativas que permiten complementar las disposiciones generales señaladas en el Plan de Ordenamiento.

Permiten la participación de los sectores privado y público, bajo la coordinación, orientación y regulación del ente público, mediante acciones simultáneas y articuladas de carácter urbanístico, social y económico.

De conformidad con lo señalado en el Documento Técnico de Soporte, Componente General, que hace parte integral del Plan de Ordenamiento Territorial, los objetivos que tienen las Operaciones Estratégicas son los siguientes:

- Concentrar esfuerzos y recursos públicos y privados en concordancia con el modelo de ordenamiento.
- Orientar la inversión en los diversos planes de desarrollo distrital.
- Contribuir al desarrollo y consolidación de sectores estratégicos de la ciudad.
- Facilitar implementación de instrumentos de gestión.
- Promover la renovación urbana.

Para el desarrollo de las operaciones estratégicas se podrán utilizar entre otros instrumentos, proyectos urbanos simplificados, macro-proyectos urbanos, actuaciones urbanas integrales, planes zonales y los planes parciales, junto con la posibilidad de realizar Asociaciones Publico Privadas.

Es importante señalar que según el artículo 95 del Plan de Ordenamiento Territorial, la delimitación definitiva de las Operaciones Estratégicas, a través de un plan zonal adoptado por decreto del Alcalde, así como la normatividad urbanística de la zona, a partir

de los lineamientos del P.O.T. y los Planos No. U13, Tratamientos Urbanísticos, No. U14, Áreas de Actividad; U-15, Polígonos normativos, y U-16, Edificabilidad-densidades.

5.1.1. OPERACIÓN ESTRATÉGICA RIBERA DEL MAGDALENA.

La Operación Estratégica abarca el borde de la Ribera Occidental del Magdalena en la totalidad de la jurisdicción del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, el cual comprende alrededor de 23 kilómetros desde el Puente Pumarejo, hasta la desembocadura en el sector denominado Tajamares de Bocas de Ceniza. En razón de su importancia y heterogeneidades, es necesario realizar análisis específicos sectorizados que permitan identificar el potencial en cada uno de ellos y permitir acciones puntuales que faciliten el control de la transformación urbana por la que se propende en el Plan de Ordenamiento.

Por lo anterior, se propone como punto de soporte al desarrollo de la Operación Estratégica en su integralidad, la intervención inicial de un sector particular -delimitado en el presente documento-, el cual se localiza estratégicamente en un espacio que funciona como rótula entre el área del POZ PARAÍSO, el área del POZ del CENTRO y el área del POZ de la Subzona Avenida del Río de la Operación Estratégica de la Ribera, a través de este instrumento de planificación.

Esta operación tiene como finalidad desarrollar en forma equilibrada el área de la ribera del río Magdalena atendiendo sus potencialidades económicas a través de la mezcla de usos y respetando sus valores ambientales, teniendo en cuenta su ubicación estratégica como polo de competitividad del distrito. Esta operación se desarrollará en cinco (5) subzonas con tratamientos urbanísticos, áreas de actividad e instrumentos de planificación, de los cuales en el presente Plan Zonal de Ordenamiento se propone al interior de la Subzona Ribera el desarrollo de un sector especial, como primera etapa, denominado SUBZONA RIBERA-VÍA 40.

Corresponde al sector de la ribera del Magdalena con mayor potencial de integración con el elemento natural, en la cual se desarrollan usos comerciales de bienes y de servicios, vivienda e institucionales que permiten el mejoramiento de las condiciones del sector mediante procesos de renovación y desarrollo, sobre la base de la sostenibilidad ambiental y el respeto por el territorio.

Desde el punto de vista económico, la operación va dirigida a promover y desarrollar la competitividad de la ciudad partiendo del impulso, ampliación y consolidación de actividades que vinculen el desarrollo de proyectos inmobiliarios destinados a vivienda y comercio de bienes y servicios. Permite orientar recursos de inversión para impulsar la transformación en áreas especiales de la ciudad y generar un espacio para la acción conjunta entre la administración distrital y el sector privado.



Urbanísticamente, busca reestructurar la zona para mejorar la movilidad y la accesibilidad de las personas y articularse a la Ribera del Magdalena y los procesos de renovación urbana que se desarrollarán a futuro, y permitir el desarrollo de los usos que se consideren adecuados desde el punto de vista económico.

La Operación Estratégica de la Ribera permitirá:

- Responder con propuestas y acciones específicas que permitan consolidar el equilibrio urbano a diferentes escalas y con integración de usos en el sector.
- Potenciar el desarrollo económico de la ciudad y del sector de inversión, permitiendo su integración e incorporación al mercado de una manera competitiva y atractiva.
- Aprovechar las fortalezas del sector de intervención y de las condiciones geográficas de la ciudad a través de los elementos naturales ambientales de impacto y los atributos urbanos del área urbana específica.

Según el artículo 94 del decreto 0212 de 2014, el desarrollo de la Operación Estratégica se realiza mediante Planes Zonales. Dicho instrumento determina otras herramientas complementarias para su planeación y gestión, tales como fichas reglamentarias, planes parciales, licencias de urbanismo, en función de las particularidades de la zona que se ha de intervenir.

5.1.2. PLAN DE ORDENAMIENTO ZONAL

Los Planes Zonales son instrumentos que establecen criterios, lineamientos y **condiciones urbanísticas** y de gestión del suelo de áreas estratégicas de la ciudad, tales como: zonas con operaciones estratégicas, actuaciones urbanas integrales, áreas de renovación urbana y/o en tratamiento de desarrollo. Sirven de base y marco general, **estableciendo las determinantes para la adopción de licencias de urbanismo y/o construcción de su ámbito territorial.**

El objetivo sustancial de un Plan de Ordenamiento Zonal como instrumento de planificación con base en lo establecido por el artículo 3 de la Ley 388/97, es atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, *“procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica”*. Igualmente, mediante dicho instrumento se propende por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las cargas y los beneficios.

De acuerdo con ello, los POZ son instrumentos de nivel intermedio que precisan, ajustan y concretan, en un ámbito territorial específico, los requerimientos para una estructura urbana existente en pro de su mejoramiento, mediante la definición de proyectos de infraestructura vial y de servicios públicos, sobre el soporte de un sistema de espacio



público y de equipamientos colectivos; ajustando para ello los usos del suelo y la edificabilidad detallada del sector en función del Tratamiento Urbanístico determinado por el P.O.T.

La naturaleza y características de un Plan Zonal de Ordenamiento tiene una escala de intervención medianamente detallada, en un nivel intermedio, en el que se concretan previsiones y orientaciones para la formulación de otros instrumentos de menor escala, como los planes parciales, los esquemas básicos de implantación y/o los planes de reordenamiento.

No obstante, el POZ por ser un instrumento de planificación intermedia **desarrolla los contenidos estructurales y de largo plazo del Plan de Ordenamiento**, sin modificarlos. Es así como no modifica ni ajusta los perímetros de clasificación de suelo, el trazado y características de la infraestructura vial existente de carácter arterial y/o las redes matrices de los servicios públicos y los elementos o espacios dispuestos para parques y zonas verdes de escala urbana y zonal en su ámbito de reparto.

Dentro de este tipo de normas y que hacen parte integral del P.O.T. y del presente POZ, se encuentran las siguientes:

1. Las especificaciones de aislamientos, volumetría y alturas para los procesos de edificación, de conformidad con el Tratamiento y la Modalidad Urbanística correspondientes.
2. Las características de la red vial secundaria peatonal y vehicular, la localización y el señalamiento de los sectores o polígonos que podrán destinarse a equipamientos colectivos de interés público o social a escala zonal o local, lo mismo que la delimitación de los espacios libres y zonas verdes en estas escalas.
3. Las especificaciones de las redes secundarias de abastecimiento de servicios públicos domiciliarios que alimentarán el sector de intervención.
4. Las especificaciones de las cesiones urbanísticas gratuitas, así como los parámetros y directrices para que sus propietarios compensen en dinero, mediante traslados o en terrenos en el área delimitada del POZ, si fuere el caso.

Una de las normas estructurales señaladas es el Tratamiento Urbanístico y la Modalidad aplicable en el área de intervención del POZ Subzona VÍA 40, en el cual según el Plano U-16, Edificabilidad Densidades, corresponden a **RENOVACIÓN POR REACTIVACIÓN**. De conformidad con las reglas del POT, una vez definida la Operación Estratégica y el Plan de Ordenamiento Zonal específico, el predio podrá desarrollar en dicho sector hasta la altura máxima permitida (40 pisos), de conformidad con lo señalado en el artículo 378 del Plan de Ordenamiento Territorial vigente, así:



Tabla 19. Edificabilidad Base y Maxima del Plan Zonal – Fuente POT

TRATAMIENTO	NIVEL DE TRATAMIENTO	EDIFICABILIDAD BASE			EDIFICABILIDAD MAXIMA		
		RANGO DEL AREA DEL PREDIO (M2)	DENSIDAD MAX. (Viv/M2 Area Predio)	ALTURA MAXIMA (Pisos)	RANGO DEL AREA DEL PREDIO (M2)	DENSIDAD MAX. (Viv/M2 Area Predio)	ALTURA MAXIMA (Pisos)
RENOVACION	Reactivación	Hasta 600 M2	0,010	2	Hasta 600 M2	0,012	3
		Entre 601 M2 y 800 M2	0,012	2	Entre 601 M2 y 800 M2	0,040	5
		Entre 801 M2 y 3000 M2	0,020	2	Entre 801 M2 y 3000 M2	0,060	8
		Mayor a 3000 M2	0,020	2	Mayor a 3000 M2 (Solo cuando lo autorice el Plan Zonal)	0,070	40

La Ley 388 de 1997 plantea en sus artículos 3º y 5º como finalidad el establecimiento de los mecanismos que permiten a los entes territoriales, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes.

En este sentido, el mismo artículo 6 establece que el ordenamiento del territorio tiene por objeto el diseño y adopción de los instrumentos y procedimientos de gestión y actuación que permitan ejecutar actuaciones urbanas integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio municipal o distrital.

Con base en lo anterior, en el parágrafo del artículo 100 del Decreto Distrital 0212 de 2014, mediante el cual se adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla, todos los instrumentos de planificación como Planes Maestros, Planes Zonales, Piezas Urbanas, Planes Parciales o Planes de Reordenamiento, deben ser adoptados mediante decreto expedido por el Alcalde Distrital.

En el señalado decreto, el artículo 101 establece que, para la óptima aplicación de las normas derivadas de los instrumentos de planificación complementarios al Plan de Ordenamiento Territorial, se debe tener en cuenta la jerarquía normativa de los instrumentos de planificación allí señalada, dado su nivel de complejidad y la escala de cobertura, marco en el cual los Planes de Ordenamiento Zonal están definidos como instrumentos de primer nivel de jerarquía que establecen criterios, lineamientos y condiciones urbanísticas y de gestión del suelo de áreas estratégicas de la ciudad.

Teniendo en cuenta lo anterior y en cumplimiento del principio de reparto equitativo de cargas y beneficios, el Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla, Decreto 0212 del 24 de febrero de 2014, definió instrumentos de planificación articulados y jerarquizados, entre ellos, los Planes de Ordenamiento Zonal, POZ, los cuales contienen su definición, objetivos y contenidos mínimos en los artículos 109 y subsiguientes del mismo P.O.T.

Según el artículo 109 ibídem, los planes zonales del Distrito de Barranquilla, en suelo urbano y suelo de expansión urbana, son: Plan Zonal Riomar, Plan Zonal Industrial Carrera 38-Cordialidad, Plan Zonal Suelo de Expansión Occidental, Plan Zonal del Centro, **Plan Zonal de la Ribera del Magdalena** y Plan Zonal del sector Paraíso.

Dichos instrumentos en función de su implementación, **pueden redelimitar y desarrollar zonas específicas que permitan la aplicación de los principios de reparto ya señalados**, con el propósito de controlar, desde inicio del proceso, los precios del suelo, mitigando las inequidades derivadas de los procesos urbanos inadecuados.

5.1.3. PLANES PARCIALES.

La ley 388 de 1997, por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones, más conocida como Ley de Ordenamiento Territorial, definió como instrumento de planificación a los Planes de Ordenamiento Territorial y, adicionalmente, a los Planes Parciales como complementarios en la gestión integral del territorio.

Mediante la Ley 388 se definió que estos instrumentos desarrollan y complementan el P.O.T. para áreas determinadas del suelo urbano y aquellas incluidas en el suelo de expansión. Estos instrumentos, según la ley, pueden desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, unidades de gestión y complementar otros instrumentos como los Macroproyectos o las Actuaciones Urbanas Integrales o las Operaciones Urbanas.

El sentido del Plan Parcial es concretar la articulación entre planeación y gestión, al combinar elementos propios del proceso de planificación territorial con el diseño de las estrategias de gestión y financiación que harán viable el proyecto. Los Planes Parciales son modelos urbanos integrales que conjugan diferentes condiciones técnicas, jurídicas, sociales, económicas, urbanísticas y financieras con el fin de lograr positivas transformaciones en los espacios urbanos.

La Ley 388 de 1997 define a los planes parciales como: “...*los instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento, 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 actuación urbanística, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales...*”

A su vez, el Decreto Nacional 2181 de 2006, expresa que mediante los Planes Parciales se puede establecer el aprovechamiento de los espacios privados y regular la asignación de los usos específicos, intensidades de uso 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 pueden 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.

En este sentido, la figura de “Plan Parcial”⁵ constituye uno de los más importantes instrumentos de planificación y gestión complementaria a los Planes de Ordenamiento

⁵ Artículo 19, Ley 388 de 1997.



5.1.4. COMPONENTE INSTITUCIONAL

La coordinación institucional y gestión social bases para la implementación del POZ y el cumplimiento de sus objetivos, requiere un enfoque en su intervención multidimensional, que implemente acciones diferenciales desde lo territorial, lo económico y lo social, para lo cual se propone que las entidades que participan y/o tienen distintos niveles de intervención en el área del POZ, sustenten sus acciones en dos ejes:

- a. Eje técnico institucional. En relación con la acción de las entidades en el territorio de intervención se observa que han llevado a cabo sus acciones de manera reactiva y sectorial (como en el caso de Triple A y el reforzamiento de redes, Transmetro y la generación de nuevas rutas o el mejoramiento en la prestación del servicio, o las acciones de mejoramiento vial realizadas por Infraestructura). El propósito de estos ejes es que dichas actuaciones se realicen sobre la base de la complejidad de relaciones entre los distintos problemas y actores, lo cual requiere una respuesta coordinada, planificada, integral y de largo alcance, sobre la base de las directrices y direccionamientos que se plantean en el ámbito del POZ Subzona Vía 40.
- b. Eje social y de participación. El instrumento de planificación del POZ y el proceso que lo soporta, busca consolidar y sellar el proceso de transformación y renovación en relación con la apertura hacia el río Magdalena, en especial, en aquellos sectores que tienen alto potencial ambiental y social, apropiado para nuevos aprovechamientos, con una adaptación a las nuevas propuestas normativas y la búsqueda de bajos costos ambientales, sociales, económicos e institucionales.

Lo anterior significa que los esfuerzos deben concentrarse en las acciones de recuperación de la estructura urbana que le servirá de soporte a los nuevos desarrollos, haciendo un esfuerzo por ser creativos y adaptarse a las condiciones de la nueva población atraída, el territorio con sus condiciones y características, y el objetivo de diseñar y poner en funcionamiento un nuevo modelo de ordenamiento territorial.

Es fundamental en este proceso, vincular aspectos de sostenibilidad ambiental, para lo cual se debe propender por un uso racional de los recursos existentes, para lo cual las entidades deberán participar mediante los dos ejes señalados, cumpliendo con acciones planificadas, estratégicas e integrales.

Para el logro de estos objetivos la norma que defina el POZ deberá incorporar lineamientos para el aprovechamiento de los suelos apoyando la consolidación de la estructura, destinando áreas a espacio público, la adecuada intervención en áreas con valores ambientales y la administración coordinada de este territorio.

En general, la norma del POZ debe definir los lineamientos para el aprovechamiento de los suelos para el desarrollo urbano, para lo cual se recomienda el diseño de un plan estratégico, que contemple al menos la vinculación e interrelación entre actores directos e indirectos y potenciales que puedan participar en el aprovechamiento, tratamiento y reutilización de los sectores a renovar.

5.1.5. ACCESIBILIDAD A LA EDIFICABILIDAD ADICIONAL MEDIANTE SISTEMA DE COMPENSACIONES

La Ley 9ª de 1989, en su artículo 7, facultó a los municipios para crear de acuerdo con su organización legal entidades responsables de administrar, desarrollar, mantener y apoyar financieramente el espacio público, el patrimonio inmobiliario y las áreas de cesión obligatoria para vías, zonas verdes y servicios comunales. Así mismo para contratar con entidades privadas la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de dichos bienes.

Dentro del marco de la Ley 388 de 1997 se hace evidente también que otra característica del proceso urbanístico es que contempla como obligaciones específicas a cargo de los propietarios del suelo, la financiación de los costos que implica la autorización del desarrollo, y así se establece en las siguientes disposiciones; en el artículo 15, que describe el contenido de las normas urbanísticas generales, señala el ámbito de competencia de este tipo de dispositivos de normas urbanísticas, determinando que es competencia de estas normas **además de otorgar derechos imponer obligaciones urbanísticas a los propietarios de terrenos y a sus constructores**, a través de la especificación de los instrumentos que se emplearán para que contribuyan eficazmente a los objetivos del desarrollo urbano y a sufragar los costos que implica tal definición de derechos y obligaciones.

El sistema de obligaciones urbanísticas para compensar, en desarrollo del principio de distribución equitativa de cargas y beneficios, fue desarrollado a través del Plan de Ordenamiento Territorial adoptado para el Distrito Especial Industrial y Portuario de Barranquilla en el Decreto 0212 del 28 de febrero de 2014, en sus artículos 352 numeral 3, 370 parágrafo 2; 371 al 378, 386 al 409, 413 a 417, 475 a 479.

Al respecto, adicionalmente, la Ley 388 de 1997, en su artículo 38º define que el Reparto equitativo de cargas y beneficios, corresponde al desarrollo del principio de igualdad de los ciudadanos ante las normas; para lo cual en los planes de ordenamiento territorial y las normas urbanísticas que los desarrollen se deben establecer mecanismos que garanticen el reparto de las cargas y los beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados. Para ello, se podrán utilizar diversos instrumentos, entre ellos, las unidades de actuación, **la compensación** y la transferencia de derechos de construcción y desarrollo.



En la misma Ley, el artículo 50º, dice que en los planes de ordenamiento o los planes parciales que los desarrollen, o en este caso, instrumentos complementarios como los planes zonales, se podrá determinar los índices de edificabilidad relacionados con los inmuebles que formen parte de las unidades de actuación o localizados en determinadas áreas o zonas del suelo urbano, para su convertibilidad en derechos de construcción y desarrollo.

Con base en lo expuesto, el decreto 0638 de septiembre de 204, “*Por el cual se definen los procedimientos del sistema de distribución de cargas y beneficios en cumplimiento de las compensaciones por intercambio de edificabilidad (...)*”, determinó que la edificabilidad, se especifica como el potencial constructivo definido por el índice de construcción o la altura máxima expresada en pisos de conformidad con los tratamientos urbanísticos asignados a cada sector.

Esta edificabilidad será la resultante del cumplimiento de las condiciones volumétricas definidas en las normas urbanísticas y los estándares de habitabilidad, señaladas en el Plan de Ordenamiento Territorial, en especial, en el capítulo 2, “*Tratamientos Urbanísticos*”, y, su cartografía, en particular, los planos U-13, *Tratamientos Urbanísticos*, y, U-16, *Edificabilidad – Densidades Urbanísticas*. Para realizar el cálculo del correspondiente potencial se debe aplicar las fórmulas y el procedimiento señalados en el artículo 7 del mencionado decreto.

Como mecanismos para el cumplimiento de las obligaciones generadas por efecto de la edificabilidad adicional y las compensaciones de cesión de suelo destinado para espacio público y de infraestructura vial a la cual se accede, el decreto señala que se podrán utilizar:

1. Con preferencia, entrega de la compensación como cesión pública gratuita generada en metros cuadrados, en el área del predio que da origen al proyecto, para cualquier tipo de tratamiento, de acuerdo con la propuesta que presente el urbanizador y/o el constructor según el proyecto a desarrollar o en su defecto en otro predio dentro de su ámbito de reparto.
2. En otro predio, para proyectos con tratamiento de desarrollo y consolidación, si no hay lugar a realizar compensación en el mismo proyecto o ámbito de reparto. Para el caso, se podrá trasladar total o parcialmente a zonas deficitarias de la ciudad que se identifiquen como áreas de reparto prioritarias, según proyectos definidos en el plan de ordenamiento territorial, según la Junta Directiva del Fondo de Compensaciones.
3. Si no hubiese lugar en el proyecto o zona porque no se encuentra en las áreas priorizadas de reparto, cuando se trate de proyectos en zonas con tratamiento de renovación urbana, solo se podrá compensar la obligación urbanística en su totalidad, además del mismo proyecto y en la misma zona de reparto del proyecto, a áreas deficitarias de la ciudad, conforme al mapa de reparto que se priorice anualmente por la Junta Directiva del Fondo de Compensaciones,



4. Para proyectos ubicados en zonas con tratamiento de mejoramiento integral o en zonas de conservación y su área de influencia, solo se podrá compensar con prioridad en el mismo proyecto o en la misma zona de reparto en la que esté ubicado.
5. Para los proyectos que se desarrollen en cualquier tipo de tratamiento, se podrá optar por cumplir la obligación de compensación, realizando un pago de su equivalente a avalúos por zona homogénea realizados conforme lo dispone el artículo 11 de este decreto, o en su defecto por los avalúos catastrales vigentes, a un fondo de compensación con destinación específica, que se autoriza en el P.O.T.
6. De los mecanismos para el pago de la compensación podrá utilizarse uno o la mezcla de dos o la totalidad estos y el promotor y/o propietario podrá proponerlo a través del proceso de licencia y/o en el esquema básico de implantación o instrumento de planificación a utilizar.

Frente al tema de reparto equitativo de cargas y beneficios, relacionado con la edificabilidad, el objetivo principal en los planes de ordenamiento zonal, es definir las condiciones de los ámbitos espaciales de distribución de cargas de carácter zonal y general y considerar a nivel intermedio los trazados y suelos requeridos para las cargas locales, para mejorar las condiciones de habitabilidad y de gestión, con base en lo establecido en los artículos 15, numeral 2, y 37 de la Ley 388 de 1997. Según los principios de la Ley, se debe buscar un tratamiento igual para los propietarios de las tierras involucradas en una actuación urbanística y desarrollar los mecanismos de distribución de cargas y beneficios que permitan asegurar la ejecución y financiación de las cargas del proceso de re-urbanización propuesto en el sector, en especial, aquellas modificaciones de la estructura urbana que implican inversión en infraestructura de escala local.

Por lo anterior, la primera consecuencia es revisar el reparto que se genera con la modificación de la edificabilidad y el potencial que podrá ser distribuido entre los propietarios y los suelos en el marco del POZ. Para tratar equitativamente a los suelos incluidos en el área del POZ deberán tratarse por igual, sin diferenciar por uso o intensidad de edificabilidad futuros asignados, garantizando los suelos requeridos para vías, espacios y equipamientos públicos, sean obtenidos por procesos de enajenación voluntaria o como producto de compensaciones por accesibilidad a la edificabilidad adicional.

El aprovechamiento en edificabilidad de un predio corresponde al beneficio legitimado por la admisión de la responsabilidad en las cargas definidas en un ámbito de reparto de la escala local y zonal, de tal manera que parte de la premisa de que toda el área incluida tiene derecho de participar de la edificabilidad asignada sin hacer distinciones. Esto quiere decir igual derecho en el sistema de reparto en edificabilidad y usos, de acuerdo con los planos U-15, Usos Normativos, y U-16, Edificabilidad-Densidades, del P.O.T.



Para realizar el ejercicio y sobre la base de las peculiaridades que se puedan observar, se define cómo se obtendrán los suelos para las infraestructuras de la zona y cómo se recogerá el producto de las compensaciones para invertir en los costos de construcción, sobre la base de repartir equitativamente la obtención del suelo y el costo de construcción de todas las infraestructuras que benefician directamente el ámbito de reparto.

TABLA 20 – MODELACIÓN DE COMPENSACIÓN POR MAYOR EDIFICABILIDAD ESCENARIO OPTIMISTA

				ESCENARIO 1 (40 PISOS - PRIMER PISO COMERCIOS Y VIVIENDA ARRIBA)				
SECTOR POZ	MANZANA CATASTRAL	AREA MANZANA	USO PROYECTADO	EDIF BASE	EDIF MAX	EDIF ADIC	COMPENSACION	DENSIDAD UND (,07xm2)
1	020217	14.523	MIX	87.138	214.940	127.802	5.630	1.017
	020218	15.528	MIX	93.168	229.814	136.646	6.020	1.087
	020219	12.498	MIX	74.988	184.970	109.982	4.845	875
2	020212	74.303	MIX	445.818	1.099.684	653.866	28.805	5.201
3	020189	2.046	MIX	4.092	8.593	4.501	244	143
	020198	3.844	MIX	23.064	56.891	33.827	1.490	269
	020202	15.096	MIX	90.576	223.421	132.845	5.852	1.057
	020206	4.110	MIX	24.660	60.828	36.168	1.593	288
	020209	2.625	MIX	5.250	11.025	5.775	314	184
	020208	2.675	MIX	5.350	11.235	5.885	319	187
	020205	2.498	MIX	4.996	10.492	5.496	298	175
4	010330	5.891	MIX	35.346	87.187	51.841	2.284	412
	020188	17.464	COM	20.957	65.490	44.533	3.563	1.222
	020190	28.490	EBI	-	-	-	-	1.994
	020191	6.815	MIX	40.890	100.862	59.972	2.642	477
	020192	11.965	MIX	71.790	177.082	105.292	4.639	838
	020195	30.581	MIX	183.486	452.599	269.113	11.856	2.141
Subtotal					2.995.114		80.395	17.567
Compensación en Dinero (600mil x m2)				\$ 48.236.861.801				



TABLA 21 – MODELACIÓN DE COMPENSACIÓN POR MAYOR EDIFICABILIDAD ESCENARIO MODERADO

SECTOR POZ	MANZANA CATASTRAL	AREA MANZANA	USO PROYECTADO	ESCENARIO 2 (16 PISOS - PRIMER PISO COMERCIOS Y VIVIENDA ARRIBA)				
				EDIF BASE	EDIF MAX	EDIF ADIC	COMPENSACION	DENSIDAD UND (,06xm2)
1	020217	14.523	MIX	29.046	103.113	74.067	3.589	871
	020218	15.528	MIX	31.056	110.249	79.193	3.837	932
	020219	12.498	MIX	24.996	88.736	63.740	3.088	750
2	020212	74.303	MIX	148.606	527.551	378.945	18.360	4.458
3	020189	2.046	MIX	4.092	8.593	4.501	244	123
	020198	3.844	MIX	7.688	27.292	19.604	950	231
	020202	15.096	MIX	30.192	107.182	76.990	3.730	906
	020206	4.110	MIX	8.220	29.181	20.961	1.016	247
	020209	2.625	MIX	5.250	11.025	5.775	314	158
	020208	2.675	MIX	5.350	11.235	5.885	319	161
	020205	2.498	MIX	4.996	10.492	5.496	298	150
4	010330	5.891	MIX	-	41.826	30.044	1.456	353
	020188	17.464	COM	11.782	65.490	44.533	3.563	1.048
	020190	28.490	EBI	20.957	-	-	-	1.709
	020191	6.815	MIX	-	48.387	34.757	1.684	409
	020192	11.965	MIX	13.630	84.952	61.022	2.957	718
	020195	30.581	MIX	23.930	217.125	155.963	7.557	1.835
Subtotal				1.492.428			52.961	15.057
Compensación en Dinero (600mil x m2)				\$ 31.776.353.635				



TABLA 22 – MODELACIÓN DE COMPENSACIÓN POR MAYOR EDIFICABILIDAD ESCENARIO CONSERVADOR

ESCENARIO 3 (8 PISOS - PRIMER PISO COMERCIOS Y VIVIENDA ARRIBA)								
SECTOR POZ	MANZANA CATASTRAL	AREA MANZANA	USO PROYECTADO	EDIF BASE	EDIF MAX	EDIF ADIC	COMPENSACION	DENSIDAD UND (.06xm2)
1	020217	14.523	MIX	29.046	60.997	31.951	1.734	871
	020218	15.528	MIX	31.056	65.218	34.162	1.854	932
	020219	12.498	MIX	24.996	52.492	27.496	1.493	750
2	020212	74.303	MIX	148.606	312.073	163.467	8.874	4.458
3	020189	2.046	MIX	4.092	8.593	4.501	244	123
	020198	3.844	MIX	7.688	16.145	8.457	459	231
	020202	15.096	MIX	30.192	63.403	33.211	1.803	906
	020206	4.110	MIX	8.220	17.262	9.042	491	247
	020209	2.625	MIX	5.250	11.025	5.775	314	158
	020208	2.675	MIX	5.350	11.235	5.885	319	161
	020205	2.498	MIX	4.996	10.492	5.496	298	150
4	010330	5.891	MIX	11.782	24.742	12.960	704	353
	020188	17.464	COM	20.957	65.490	44.533	3.563	1.048
	020190	28.490	EBI	-	-	-	-	1.709
	020191	6.815	MIX	13.630	28.623	14.993	814	409
	020192	11.965	MIX	23.930	50.253	26.323	1.429	718
	020195	30.581	MIX	61.162	128.440	67.278	3.652	1.835
Subtotal					926.482		28.045	15.057
Compensación en Dinero (600mil x m2)							\$ 16.827.164.571	

De tal manera, este nivel intermedio de planificación permite articular de manera específica los objetivos de ordenamiento territorial con los de gestión del suelo, permitiendo a la ciudad lograr los soportes necesarios para los nuevos usos urbanos y la transformación de los espacios urbanos previamente existente con su densificación. El Plan Zonal funciona como elemento integrador que permitirá que las determinaciones generales y estructurantes del P.O.T. se incorporen en los ámbitos para el desarrollo de Planes Parciales de Renovación, Unidades de Actuación Urbanística, Planes de Reordenamiento y Esquemas Básicos de Implantación en el área del POZ.

5.1.6. PLANES DE REORDENAMIENTO

En relación con la escala intermedia, los artículos 100 y 101 del Decreto 0212 de 2014, Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla, establecieron como instrumentos de planificación complementaria del Plan de Ordenamiento Territorial los Planes de Reordenamiento.

Por su parte, en el artículo 129 del Decreto 0212 de 2014, Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Barranquilla, define los Planes de Reordenamiento como: “...El conjunto de normas, adoptadas por decreto del Alcalde, que tienen por objeto regular las condiciones especiales para actuaciones urbanas específicas, en las que se combinen

tanto el reparto de cargas y beneficios entre los propietarios de la zona objeto de intervención, inicialmente destinada a uso dotacional de Cementerios, Equipamientos de Seguridad de Batallones Militares, Navales o de Policía y Cárceles, así como la adquisición de predios por parte del Distrito para su destinación al uso público de conformidad con lo establecido en el artículo 419...”.

De acuerdo con lo anterior, son planes de reordenamiento, el conjunto de normas, adoptadas por decreto del Alcalde, que tienen por objeto regular las condiciones especiales para actuaciones urbanas específicas, en las que se combinen tanto el reparto de cargas y beneficios entre los propietarios de la zona objeto de intervención, inicialmente destinada a uso dotacional de Cementerios, Equipamientos de Seguridad de Batallones Militares, Navales (Tal como el Batallón Naval y Escuela) o de Policía y Cárceles, así como para la adquisición de predios por parte del Distrito para su destinación al uso público.

Además de las normas urbanísticas específicas para las respectivas actuaciones contempladas en el plan de reordenamiento, éstos deberán incluir los instrumentos especiales de gestión y de financiación necesarios para garantizar la ejecución de dichas actuaciones.

5.1.7. ESQUEMA BÁSICO DE IMPLANTACIÓN

El esquema básico de implantación es el instrumento de planificación aprobado por la Secretaría de Planeación Distrital en el cual se consigna la distribución y organización espacial esquemática de un proyecto arquitectónico y/o urbanístico en torno a su contexto urbano. Dicho instrumento es exigido para aquellos proyectos que generan impactos urbanísticos (sea por su escala o actividad) para obtener su respectiva localización y derecho a desarrollar un uso en determinada escala en un sector determinado de la ciudad. En los artículos 140, 141 y 142 del Plan de Ordenamiento Territorial se reglamentaron de forma general la obligatoriedad, objetivos y contenidos mínimos de los esquemas básicos de implantación.

De conformidad con el numeral 4 del artículo 412 y el artículo 418 del Decreto 0212 de 2014, Plan de Ordenamiento Territorial, solo podrán cambiar de uso y acoger los usos de las áreas de actividad y polígonos no institucionales de su contexto inmediato mediante un EBI Urbanístico, aquellos predios con usos institucionales preexistentes al Plan de Ordenamiento Territorial que se encuentren ubicados en tratamiento de consolidación especial según el Mapa U-16 “Edificabilidad-Densidades” del mencionado decreto, siempre y cuando no sean objeto de planes de reordenamiento de conformidad con el artículo 419 del Plan de Ordenamiento Territorial. Lo anterior, sin perjuicio de que adicionalmente se requiera adelantar EBI Arquitectónico para los usos nuevos que se desarrollen.



5.1.8. UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA Y UNIDADES DE GESTIÓN

Los planes de ordenamiento territorial, según el artículo 39 de la Ley 388/97, *Unidades de Actuación Urbanística*, en el marco de los planes parciales, podrán determinar que las actuaciones de urbanización y de construcción, en suelos urbanos y de expansión urbana y de construcción en tratamientos de renovación urbana y redesarrollo en el suelo urbano, se realicen a través de unidades de actuación urbanística.

De conformidad con lo previsto en el plan de ordenamiento territorial de Barranquilla, en los suelos de tratamiento de renovación urbana, objeto de plan parcial, tal como señala la ley, se podrá definir la delimitación y las características de la respectiva operación urbana, así como la delimitación de una o varias Unidades de Actuación Urbanística, de acuerdo con la programación de inversiones y de las actuaciones públicas y privadas.

Para realizar la delimitación de la operación urbana, regulada por el plan parcial, se deben tener en cuenta las previsiones relacionadas con la dotación de las infraestructuras y los equipamientos, las cesiones de tierra correspondientes, la subdivisión, si fuere del caso, en áreas de ejecución, y las fases y prioridades de su desarrollo; igualmente, se deben señalar los sistemas e instrumentos de compensación para la distribución de las cargas y los beneficios entre los partícipes.

En los casos de renovación y redesarrollo, el plan parcial incluirá, además, las previsiones relacionadas con la habilitación y el mejoramiento de las infraestructuras, así como los equipamientos y el espacio público necesario para atender las nuevas densidades y usos del suelo asignados a la zona.

Como Unidad de Actuación Urbanística se entiende el área conformada por uno o varios inmuebles, explícitamente delimitada en las normas que desarrolla el plan de ordenamiento que debe ser urbanizada o construida como una unidad de planeamiento con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitar la dotación con cargo a sus propietarios, de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos colectivos mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios.

Las cargas correspondientes al desarrollo urbanístico que serán objeto del reparto entre los propietarios de inmuebles de una Unidad de Actuación 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.

Las cargas correspondientes al costo de infraestructura vial principal y redes matrices de servicios públicos se distribuirán entre los propietarios de toda el área beneficiaria de las mismas y deberán ser recuperados 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.

5.2. ESTRUCTURA GENERAL DE COSTOS DEL PLAN ZONAL

5.2.1. CARGAS URBANÍSTICAS

De acuerdo con lo establecido por el artículo 125 del decreto 0212 de 2014, para los efectos de los sistemas de distribución equitativa de cargas y beneficios, aplicables a Planes Parciales y otros instrumentos de gestión, tales como los Planes de Ordenamiento Zonal, se consideran cargas generales, a ser repartidas en escala de ciudad y/o escala zonal, las que se enumeran a continuación, las cuales se distribuirán entre los propietarios de toda el área beneficiaria de las mismas, y deberán ser recuperadas mediante tarifas, contribución de valorización, participación Distrital en las plusvalías, compensaciones por intercambio de mayor edificabilidad, o cualquier otro sistema que garantice el reparto equitativo de cargas y beneficios de las actuaciones entre todos los beneficiados de las mismas y/o de estos con la Administración:

1. La infraestructura vial arterial, que incluye tanto al suelo como el costo de construcción.
2. Las redes matrices de servicios públicos domiciliarios, que incluye tanto el suelo como el costo de construcción.
3. Los elementos de la estructura ambiental de conformidad con las políticas y normas específicas en materia de compensaciones y transferencia de derechos adicionales de construcción.
4. Las compensaciones, incentivos o estímulos a los propietarios de inmuebles de interés cultural, de conformidad con la legislación nacional y con las políticas y normas específicas en materia de compensaciones y transferencia de derechos adicionales de construcción.

Las cargas que se deben asumir con carácter obligatorio a cambio de la edificabilidad asignada, la cual es compensada a través de los metros cuadrados destinados a espacio público por acceso a la mayor edificabilidad, serán:

1. El suelo y el costo para el desarrollo de la infraestructura vial y peatonal de escala local.
2. La generación de zonas verdes públicas

Los aportes económicos que se recibirán como parte del reparto de los beneficios, servirán para pagar el mejoramiento de la estructura urbana, la cual está integrada por una serie de costos que pueden agruparse en costos de infraestructura, costos de gestión y costos financieros.

Los costos de mejorar la urbanización se basan en el área, uso e intensidad del uso, la topografía y la calidad del terreno. En relación con los costos de gestión, estos incorporan valores referentes a asesorías jurídica y técnica, manejo de agentes de propiedad raíz e inmobiliarias, por ejemplo, así como costos de Notariado y Registro, entre otros. Igualmente deben evaluarse gastos relacionados con gerencia de obra y control de calidad en la ejecución de las obras, gestión de ventas, publicidad y costos de ventas, más otros gastos generales y tributos. Por último, los costos financieros varían mucho de una operación a otra, dependiendo de los intereses bancarios, la duración de la operación, la tramitación administrativa, el tiempo de ejecución de las obras y el ritmo de ventas, la secuencia de pagos y los ingresos por ventas, entre otros.

El ámbito de reparto del POZ Subzona VÍA 40 incluye las siguientes cargas generales:

TABLA 23 – PROYECTOS DEL PLAN ZONAL CARGAS GENEALES

PROYECTO	MEDIDAS	PPTO (COP)
Alameda Tipo A (Calle 58)	287,1 ML	\$ 1.004.850.000
Alameda Tipo B (Calle 68)	350,55 ML	\$ 1.226.925.000
AlamedaTipo C (Calle 76)	290,11 ML	\$ 1.365.385.000
Conexión Vial Calle 74 hasta Via 40 (V 6)	0,155 KM	\$ 3.100.000.000
Conexión Carrera 70 hasta Calle 68 B (V 6)	0,123 KM	\$ 2.460.000.000
Intersecciones Viales con Via 40	3 Empalmes	\$ 750.000.000
Canalización Arroyo Calle 58 desde Cra 66 B hasta Via 40	0,315 KM	\$ 10.395.000.000
Canalización Arroyo Calle 66 desde Cra 67 hasta Via 40	0,383 KM	\$ 12.639.000.000
VALOR TOTAL		\$ 32.941.160.000



TABLA 24 – PROYECTOS DEL PLAN ZONAL CARGAS LOCALES EN EL ÁMBITO DEL POZ RIBERA.VIA 40 A COMPENSAR POR ACCESO A LA MAYOR EDIFICABILIDAD

PROYECTO	MEDIDAS	PPTO (COP)
Adecuación Carrera 67 entre calles 58 y 68	0,477 KM	\$ 9.540.000.000
Adecuación Carrera 70 entre calles 68 y Calle 70	0,198 KM	\$ 3.960.000.000
VALOR TOTAL		\$ 13.500.000.000

La financiación de estos sistemas relacionados con el servicio de alcantarillado pluvial se deberá realizar sobre el costo básico de las tarifas de hoy y las tasas por mantenimiento, las cuales seguirán siendo financiadas por la misma fuente. En este sistema de financiación participa la totalidad de los usuarios conectados al sistema de la empresa responsable (Triple A, S.A.). El aporte de tierra requerida para la construcción de las redes pluviales, estarán a cargo de la totalidad de los propietarios de la tierra que conforman el ámbito zonal de reparto.

En relación con la malla vial, se distribuirá entre todos los propietarios de tierra en el ámbito del plan zonal el aporte del suelo requerido para la construcción o ampliación de tales vías, los costos de ejecución de las obras podrán ser financiados a partir de las compensaciones por mayor edificabilidad, recursos del presupuesto Distrital (tales como sobretasa de gasolina u otras fuentes de financiación) y recursos generados por el cobro de plusvalía, cuando aplique.

En relación con aquellos suelos en los cuales haya en proceso loteos, subdivisiones, ocupaciones, ventas y construcciones con ajuste a las normas urbanísticas, podrán mantener los derechos del marco normativo sobre el cual han realizado su solicitud de implementación de norma. Para el caso de aquellas actuaciones urbanas sin ajuste a las normas urbanísticas, podrán acogerse a las nuevas condiciones urbanísticas, sin perjuicio de las acciones de control correspondientes. En estas áreas y/o desarrollos, los propietarios o promotores deberán participar en las cargas definidas en el POZ.

6. FINANCIACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN ZONAL

La inversión del POZ comprende el mismo periodo del Plan de Ordenamiento Territorial, es decir, hasta la finalización de su vigencia de largo plazo, y se financia, en lo que tiene que ver con Cargas Generales, con recursos que no son imputables al sistema de reparto zonal y las demás inversiones requeridas de escala local.

La modalidad de re-urbanización y re-densificación que propone el P.O.T. con el Tratamiento de Renovación Urbana, implementado en el POZ Subzona RIBERA-Vía 40, incluye tanto la distribución de las cargas como de los aprovechamientos urbanísticos, permitiendo a la Administración Distrital acceder a los terrenos requeridos y a parte de los recursos necesarios para su urbanización, como parte de la contraprestación por la ejecución de las obras de construcción que funciona como beneficio para los propietarios.

En otras palabras, en lugar de comprar o expropiar terrenos, esta será cedida a título gratuito a cambio de la asignación de aprovechamientos urbanísticos y de la ejecución de las inversiones que legalmente le corresponde como cargas a los propietarios de la tierra.

Se proponen dos (2) etapas de ejecución:

1. Escenario de corto plazo, para los proyectos de escala local
2. Escenario de mediano plazo, para los proyectos de escala zonal y urbana

Cada uno de estos escenarios especifica el conjunto de proyectos que coadyuvan en la construcción del Modelo de Ordenamiento en sus distintos periodos y que deben ser compatibilizados con los programas de gobierno de las administraciones correspondientes.



7. BIBLIOGRAFÍA

7.1. LEYES

- LEY 9 DE 1989, Ley de la Reforma Urbana
- LEY 388 DE 1997, Ley de Ordenamiento Territorial
- LEY 142 DE 1994, Regulación de los servicios públicos domiciliarios
- LEY 1523 DE 2012, Política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema de Gestión del Riesgo de Desastres
- DECRETO - LEY 2811 DE 1974, Código Nacional de Recursos Naturales

7.2. DECRETOS NACIONALES

- DECRETO No 2181 DE 2006, Por el cual se reglamentan parcialmente las disposiciones relativas a planes parciales contenidas en la Ley 388 de 1997 y se dictan otras disposiciones en materia urbanística

7.3. RESOLUCIONES

- RESOLUCION NUMERO 0362 DE 2012, por la cual se modifica y se adiciona la Resolución 2353 de 18 de diciembre de 2008, Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio
- RESOLUCION NUMERO 18-1294 DE 2008, Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas (RETIE), Ministerio de Minas y Energía
- RESOLUCION NUMERO 000257 DE 2010, por la cual se definen determinantes ambientales para los municipios que integran la cuenca hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín y los arroyos Grande y León en el Departamento del Atlántico, CRA

7.4. NORMAS NACIONALES

- Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE - Dirección de Regulación, Planeación, Estandarización y Normalización - DIRPEN, 2012. CLASIFICACIÓN INDUSTRIAL INTERNACIONAL UNIFORME DE TODAS LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Revisión 4 Adaptada para Colombia CIIU Rev. 4 A.C., Bogotá
- DNP: DIES- GEINF, Ministerio de Hacienda y Crédito Público – MHCP, Ministerio de Transporte, 2008. Documento CONPES 3539. Sistema integrado del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros del Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana – Seguimiento y Modificación. Bogotá



- CORPORACIÓN REGIONAL DEL ATLÁNTICO – CRA, 2006. Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín. Barranquilla

7.5. ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

- ARZURA, R. 1983. Propuesta de solución de los arroyos de Barranquilla. Publicación Nacional de la Sociedad de Ingenieros del Atlántico, 35p.
- ARZURA, R., ARZURA, E., ARZURA, A. (1982). Solución de los Problemas de Arroyos de Barranquilla.
- FONADE, HIDROESTUDIOS S.A, CONCEP LTDA. 1997. Estudios de factibilidad y diseño de soluciones alternativas al drenaje pluvial para la ciudad de Barranquilla. Informe de Diagnóstico.
- JICA, Agencia de Cooperación Internacional del Japón. 1988. Estudio del Plan de Manejo de Aguas Lluvias para la Ciudad de Barranquilla.
- SÁNCHEZ, F. 1984. Barranquilla y las aguas lluvias. Publicación Nacional de la Sociedad de Ingenieros del Atlántico.
- CANTILLO, V. AND ORTÚZAR, J DE D. (2012) Restricción vehicular según número de patente: requiem para una política errónea. Revista Ingeniería de Sistemas, Vol XXVI,7-22.
- INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Manual de diseño geométrico para vías, Bogotá, 2007

7.6. ACUERDOS DISTRITALES

- Acuerdo 0012 de 2012, “Por el cual se adecua y ajusta el estatuto tributario distrital decreto 180 de 2010 en virtud de lo establecido en las leyes 1469 y 1493 de 2011 y se Dictan otras disposiciones en materia tributaria distrital”

7.7. DECRETOS DISTRITALES

- Decreto No 0212 de 2014, por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla.