



**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 TERRITORIAL (Ley 388 de 1997)

DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE - LIBRO I: COMPONENTE GENERAL

**SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACION
DISTRITO DE BARRANQUILLA
2012 - 2032**

¡Barranquilla florece para todos!

Calle 34 No. 43 - 31 • barranquilla.gov.co • atenciónalciudadano@barranquilla.gov.co • Barranquilla, Colombia.



ALCALDIA DE BARRANQUILLA

Elsa M. Noguera De la Espriella
Alcaldesa de Barranquilla

Miguel Vergara Cabello
Secretario de Planeación

EQUIPO TECNICO BASE

Ramón Vides Galván
Economista
Gerente General - Edubar S.A.

Roberto Zabaraín Manco
Arquitecto
Coordinador General POT

Carmen Arévalo Correa
Arquitecta - Master en Planeación Urbana
Director Grupo Visión de Ciudad

Ivone Arazo Silva
Arquitecta - Mag. En Urbanismo - Esp. Gestión social y Económico de la Ciudad
Coordinadora General POT

Rafael Iglesias Bermúdez
Arquitecto – Mag. En Urbanismo
Director Grupo POT

Jairo Parada Corrales
Economista - PhD en Economía
Asesor Económico

Johan Quintero Posada (Q.E.P.D.)
Arquitecto – Esp. En Diseño Urbano
Diseñador Urbano

Marlon Mercado Márquez
Arquitecto – Esp. En Diseño Urbano
Diseñador Urbano



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



Álvaro Barreto Lezama
Arquitecto - Esp. En Urbanismo
Planificador Urbano

Diana María M. Mantilla Parra
Arquitecta - Esp. En Derecho Ambiental Urbanístico y Territorial
Planificadora Urbana

Alexandro Banda Rodríguez
Geógrafo - Ms. Estudios Territoriales - Esp. Sistemas de Información Geográfica
Ms. Geógrafo

Elkin Francisco Moreno Landero
Geógrafo
Geógrafo

Gina Coronado De Castro
Arquitecta
Cartografía

Lenny Cuello Escobar
Ing. Industrial - Esp. En finanzas y Gestión Contables
Ingeniero Industrial

Julio Mendoza Soto
Economista - Candidato a Magister en Economía
Equipo Económico

Enrique Ariza Urbina
Administrador de Empresas – Esp. En Alta Gerencia
Equipo Económico

Francisco Vergara Marulanda
Diseñador Industrial - Esp. En Mercadeo y Comunicaciones Estratégicas
Comunicaciones, Mercadeo y Publicidad

Samira Armella Luna
Administrador de Empresas en Hotelería y Turismo
Secretaría Ejecutiva



CONSULTORIAS EXTERNAS

Magda Montaña

*Abogada - Esp. Gestión Pública e Instituciones Administrativas - Derecho
Administrativo - Maestría en Hacienda y Administración Tributaria
Asesora Jurídica*

Gloria Henao

*Abogada - Esp. En Derecho Urbanístico
Asesora Jurídica*

Cristhian Ortega Ávila

*Economista - Magister en Economía - Esp. En Planificación y Administración del
Desarrollo Regional con Énfasis en Ordenamiento Territorial
Asesor Económico*

Mauricio Cortés

*Economista - Magister en Economía
Asesor Económico*

Víctor Cantillo

*Ingeniero Civil - Magister en Ing. De Tránsito y Transporte - Magister en Ciencia
de la Ingeniería - Doctor en Ciencia de la Ingeniería
Asesor en Movilidad y Transporte*

Angélica Callejas

*Ingeniera Civil - Candidato a Magister en Ingeniería Civil con Énfasis en Vías y
Transporte
Asesora en Movilidad y Transporte*

Juan Felipe Romero

*Ecólogo
Asesor en Recursos Naturales y Suelo Rural*

Faisal Bernal

*Ingeniera Químico - Magister en Ingeniería Civil, con énfasis en Ingeniería
Ambiental - Especialista en Análisis y Gestión Ambiental
Asesor en Gestión Ambiental*

Isabel Guerra

*Ingeniera Sanitaria y Ambiental - Diplomado en Gestión Ambiental Empresarial -
Esp. Derecho Administrativo
Asesor en Gestión Ambiental*



Remberto Rhenalds

*Ingeniera Geólogo - M.I. Recursos Hidráulicos - Candidato en PhD Ing. Ambiental
e Infraestructura*

Asesor en Amenazas y Riesgos

Ignacio López Villa

Ingeniero Civil - M.I. Geotécnica

Asesor en Amenazas y Riesgos

Elizabeth Arboleda

Antropóloga - Magister en Hábitat

Asesor en Amenazas y Riesgos

AGRADECIMIENTOS ESPECIALES POR SU COLABORACION EN LA ELABORACION DEL PRESENTE DOCUMENTO

Dependencias de la Alcaldía Distrital de Barranquilla:

Secretaría de Planeación Distrital

Secretaría de Movilidad

Secretaría de Control Urbano y Espacio Público

Secretaría de Infraestructura

Secretaría de Cultura, Patrimonio y Turismo

Secretaría de Gobierno

Secretaría de Hacienda

Secretaría de Educación

Secretaria de Salud

Secretaría de Gestión Social

Foro Hídrico

Oficina Hábitat

Oficina de atención y prevención de desastres

Oficina de gestión de riesgos

Oficina de participación ciudadana

Oficina de comunicaciones

Entidades, Asociaciones y Organizaciones Gubernamentales:

Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio

Ministerio de Cultura

Gobernación del Atlántico

Concejo Distrital de Barranquilla

CRA



DAMAB
CORMAGDALENA
IGAC

Área Metropolitana de Barranquilla
Alcaldía local de la localidad Norte Centro Histórico
Alcaldía local de la localidad Riomar
Alcaldía local de la localidad Suroccidente
Alcaldía local de la localidad Suroriente
Embajada de Francia en Colombia
FINDETER
Barranquilla como vamos
Secretaría de Planeación de Medellín
Concejo Distrital de Cultura y Patrimonio

Entidades, Asociaciones y Organizaciones No Gubernamentales:

ANDI – Asociación Nacional de Empresarios de Colombia
ASOREMO – Asociación de Residencias y Moteles de Barranquilla
ASOMOVIL
Asociación de Bares, Restaurantes y Discotecas
ASOPARTES – Asociación de vendedores de partes y repuestos automotrices
Asociación Colombiana de Hospitales
ANATO – Asociación Colombiana de agencias de viaje y turismo
Probarranquilla
Asoportuaria
Sociedad Colombiana de Arquitectos (S.C.A.)
Sociedad de Ingenieros del Atlántico
Asociación de Arquitectos del Atlántico
Comité Intergremial
Sociedad de Economistas del Atlántico
Asociación Colombiana de Ingenieros (ACIEM)
Asociación de Ingenieros Químicos
Curaduría Urbana No 1
Curaduría Urbana No 2
Transmetro
Edubar S.A.
Taller parisino de urbanismo
Carnaval S.A.
Fundación Ecopaz
Fundación Prosperar
Por amor a Barranquilla
Fundación proyecto TITI
Visión compartida
Fundación empresarios por la educación



Fundación San Camilo

Entidades internacionales:

Banco Chino
Banco Mundial
Hidrochina

Agremiaciones y entes privados:

CAMACOL Caribe
Lonja Inmobiliaria de Barranquilla
Lonja de Propiedad Raíz de Barranquilla
Cámara Colombiana de Infraestructura
Cámara de Comercio de Barranquilla
Comité de promoción turística
Fundesarrollo
Promigas
Promitel
Hocol
Argos
Urvisa
Organización Terpel
Telecaribe
Colegio Inmobiliario
Sociedad portuaria Michelmar
PIPCA
FENALCO
UNDECO
Sociedad Colombiana de Avaluadores
Zona Franca
COTELCO
Sociedad Portuaria del Caribe
Construseñales
Metroparque - Sociedad Metropolitana de Parque Mallorquin S.A.
Consortio jurídico especializado
Corporación empresarial del oriente

Empresas de Servicios Públicos:

Triple A
Gases del Caribe
Claro – Telmex
Telefónica
Electricaribe
TIGO – Colombia Móvil



Metrotel

Entidades e Instituciones educativas:

Universidad del Norte
Universidad Autónoma del Caribe
Universidad Simón Bolívar
Universidad del Atlántico
Universidad de la Costa
Parque Cultural del Caribe
Biblioteca Piloto del Caribe

Entes de seguridad:

Policía Metropolitana de Barranquilla

Organizaciones líderes de la comunidad:

Junta de Acción Comunal del Barrio Abajo
ASABA – Vendedores Estacionarios
Asociación de vendedores estacionarios del Centro Histórico de Barranquilla
Asociación de comerciantes, empresarios y profesionales independientes del
mercado de Barranquillita, “Un nuevo amanecer”
Frente común del Barrio las Flores
Civiles en acción

Consultorías del Distrito de Barranquilla:

EPYPSA
Consorcio Ecopuentes
RMG
ARTELIA
Geoadaptive
Ing. Jorge Hernández
Arq. Fernando Roa

Medios de comunicación:

Periódico El Heraldo
Emisora Atlántico



CONTENIDO

1. INTRODUCCION	22
2. CONCEPTOS PRELIMINARES.....	24
2.1. MARCO LEGAL Y JURÍDICO.....	24
2.2. MARCO GENERAL PRELIMINAR.	27
2.3. METODOLOGÍA.	30
2.3.1. DISEÑO DE LA ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL.	31
3. VISION DE CIUDAD	33
3.1. CIUDAD INTEGRADA A LA REGIÓN	33
3.1.1. CIUDAD - REGIÓN	33
3.1.2. LA REGIÓN CARIBE Y EL GRAN CARIBE	35
3.1.3. CONTEXTO INTERNACIONAL: EL GRAN CARIBE.....	37
3.2. CIUDAD COMPETITIVA: ABIERTA A LA ECONOMÍA GLOBAL.....	38
3.3. CIUDAD EQUITATIVA.	40
3.4. CIUDAD ABIERTA AL RÍO.	41
3.5. CIUDAD VERDE Y AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE.	43
3.6. CIUDAD QUE RESPETE Y VALORICE SU PATRIMONIO.	45
3.7. CIUDAD CON RED VIAL DE CIUDAD CAPITAL Y CON UN EFICIENTE SISTEMA DE MOVILIDAD.	47
3.8. CIUDAD SEGURA Y BIEN ADMINISTRADA.	48
3.9. CONCLUSIONES DE VISIÓN CIUDAD.	50
4. EFECTOS DE LA REVISION Y EVALUACION DEL POT	52
4.1. EL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL POT 2000 Y SUS RESULTADOS.	52
4.2. CONCLUSIONES DEL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL POT	55
4.2.1. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE SUFICIENCIA.	55
4.2.1.1. LOS OBJETIVOS	56
4.2.1.2. EL CUMPLIMIENTO DE LAS POLÍTICAS	57
4.2.1.3. EL CUMPLIMIENTO DE LAS ESTRATEGIAS.....	57
4.2.2. LOS ANALISIS DE COHERENCIA Y DE SUFICIENCIA	57
4.2.2.1. EL ANÁLISIS DE SUFICIENCIA.	57
4.2.2.2. EL ANALISIS DE COHERENCIA	62
5. COMPONENTE GENERAL	64
5.1. RESEÑA HISTORICA DEL DISTRITO DE BARRANQUILLA.....	64



5.1.1. CRONOLOGIA: 1777.	65
5.1.2. CRONOLOGIA: 1813.	67
5.1.3. CRONOLOGIA: 1850.	68
5.1.4. CRONOLOGIA: 1880 Y 1890.	68
5.1.5. CRONOLOGIA: 1897.	68
5.1.6. CRONOLOGIA: 1905.	69
5.1.7. CRONOLOGIA: 1916.	70
5.1.8. CRONOLOGIA: DÉCADA DE LOS 20.	70
5.1.9. CRONOLOGIA: DÉCADA DE LOS 50.	72
5.1.10. CRONOLOGIA: DECADA DE LOS 70 Y 80	75
5.1.10.1. ÁREA METROPOLITANA.	77
5.1.11. CRONOLOGIA: DÉCADA DE LOS 90.	78
5.2. LAS POLITICAS, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS TERRITORIALES DEL POT 2012.	82
5.2.1. POLITICA DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y RESILENTE.	82
5.2.1.1. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS.	82
5.2.2. POLÍTICA DE EQUIDAD E INTEGRACIÓN.	83
5.2.2.1. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS.	84
5.2.3. POLÍTICA DE COMPETITIVIDAD.	87
5.2.3.1. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS.	87
5.2.4. POLÍTICA DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO.	89
5.2.4.1. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS.	89
5.3. DELIMITACION DEL TERRITORIO DISTRITAL.	92
5.3.1. GENERALIDADES.	92
5.3.2. ANTECEDENTES.	93
5.3.3. ESTABLECIMIENTO DEL LIMITE DISTRITAL.	93
5.3.4. PROPUESTA DELIMITACION DEL PERIMETRO URBANO.	98
5.4. EL CONTENIDO ESTRUCTURAL.	100
5.4.1. EL MODELO DE OCUPACION ACTUAL DEL TERRITORIO.	100
5.4.2. EL MODELO DE OCUPACIÓN URBANO-RURAL PROPUESTO.	101
5.4.3. EL MODELO DE OCUPACIÓN INTRAURBANO PROPUESTO.	102
5.4.4. LA CLASIFICACION DEL SUELO TERRITORIAL.	104
5.4.4.1. SUELO URBANO.	104
5.4.4.2. SUELO RURAL.	104
5.4.4.3. SUELO DE EXPANSIÓN URBANA.	104
5.4.4.4. SUELO DE PROTECCIÓN.	105
5.4.4.5. ESTADO ACTUAL.	105
5.4.4.6. CRITERIOS DE FORMULACION.	108
5.4.4.7. PROPUESTA DE AJUSTES EN LA CLASIFICACION DEL SUELO	109
5.5.4.7.1. SUELO URBANO:	109
5.5.4.7.2. SUELO DE EXPANSIÓN URBANA:	109
5.5.4.7.3. SUELO RURAL:	110



5.4.5. LAS ESTRUCTURAS DEL MODELO	112
5.4.5.1. ESTRUCTURA AMBIENTAL.....	112
5.4.5.1.1. MARCO TEÓRICO AMBIENTAL	113
5.4.5.1.2. ECOSISTEMAS EXISTENTES EN EL ÁREA DEL DISTRITO DE BARRANQUILLA	124
5.4.5.1.3. AREAS DE CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES.	127
5.4.5.1.4. INCORPORACION DE LA GESTION DEL RIESGO	128
5.4.5.1.5. ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO A PARTIR DE LA ESTRUCTURA AMBIENTAL	187
5.4.5.1.6. PROPUESTA GENERAL PARA LA ESTRUCTURA AMBIENTAL.....	187
5.4.5.1.7. SISTEMA DE ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL	188
5.4.5.1.8. SISTEMA ANTRÓPICO	194
5.4.5.1.9. ÁREAS DE CONSIDERACIÓN AMBIENTAL ESPECIAL	195
5.4.5.1.10. SUELOS DE PROTECCIÓN	198
5.4.5.2. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS	225
5.4.5.2.1. ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO A PARTIR DE LA ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS	226
5.4.5.2.2. SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO	227
5.4.5.2.3. SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.....	242
5.4.5.2.4. SISTEMA DE MOVILIDAD	247
5.4.5.2.4.5. SITUACIÓN ACTUAL DE LAS REDES DE COMUNICACIÓN Y SU ARTICULACIÓN REGIONAL.....	257
5.4.5.2.5. SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS	270
5.4.5.3. ESTRUCTURA ECONOMICA Y DE COMPETITIVIDAD	279
5.4.5.3.1. ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO A PARTIR DE LA ESTRUCTURA ECONOMICA Y DE COMPETITIVIDAD	280
5.4.5.3.2. AREAS DE ACTIVIDAD	280
5.4.5.3.3. ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA ECONÓMICA Y DE COMPETITIVIDAD.....	292
5.4.5.3.4. POLÍGONOS.....	306
5.5. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN	315
5.5.1. OPERACION ESTRATEGICA.....	316
5.5.1.1. OBJETIVOS DE LA OPERACIÓN ESTRATÉGICA	317
5.5.1.2. INSTRUMENTOS PARA EL DESARROLLO DE LAS OPERACIONES ESTRATÉGICAS.....	317
5.5.1.3. OPERACIONES ESTRATEGICAS DEFINIDAS	317
5.5.1.3.1. OPERACIÓN ESTRATÉGICA CENTRO EXPANDIDO.	317
5.5.1.3.2. OPERACIÓN ESTRATÉGICA RIBERA DEL MAGDALENA.....	318
5.5.1.4. DELIMITACIÓN DE LAS OPERACIONES ESTRATEGICAS DEFINIDAS	318



5.5.1.4.1. OPERACIÓN ESTRATÉGICA CENTRO EXPANDIDO.	319
5.5.1.4.2. OPERACIÓN ESTRATÉGICA RIBERA DEL RÍO MAGDALENA.....	319
5.5.1.5. CONTENIDOS MINIMOS DE LA OPERACIÓN ESTRATÉGICA.	323
5.5.2. PLANES MAESTROS	324
5.5.2.1. OBJETIVOS DE LOS PLANES MAESTROS	325
5.5.2.2. PLANES MAESTROS DEFINIDOS.....	325
5.5.2.3. CONTENIDOS MINIMOS DEL PLAN MAESTRO.	326
5.5.3. PLANES DE ORDENAMIENTO ZONAL	327
5.5.3.1. OBJETIVOS DE LOS PLANES ZONALES	327
5.5.3.2. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO DE LOS PLANES ZONALES.....	327
5.5.3.3. PLANES ZONALES DEFINIDOS	328
5.5.3.4. DELIMITACIÓN DE LOS PLANES ZONALES DEFINIDOS.....	328
5.5.3.5. COMPONENTES DEL PLAN ZONAL.....	328
5.5.3.6. CONTENIDOS MINIMOS DEL PLAN ZONAL.....	329
5.5.4. PIEZA URBANA	330
5.5.4.1. OBJETIVOS DE LA PIEZA URBANA.....	330
5.5.4.2. PIEZAS URBANAS DEFINIDAS	330
5.5.4.3. DELIMITACION DE LAS PIEZAS URBANAS DEFINIDAS.	334
5.5.4.4. CONTENIDOS MINIMOS DE LA PIEZA URBANA.	335
5.5.5. PLANES PARCIALES	336
5.5.5.1. OBJETIVOS DE LOS PLANES PARCIALES	336
5.5.5.2. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO DE LOS PLANES PARCIALES	337
5.5.5.3. PLANES PARCIALES DEFINIDOS.....	337
5.5.5.4. DELIMITACIÓN DE LOS PLANES PARCIALES DEFINIDOS ...	338
5.5.5.5. CONTENIDOS MINIMOS DEL PLAN PARCIAL.	338
5.5.6. PLANES DE RECUPERACIÓN GEOMORFOLOGICA.....	339
5.5.6.1. OBJETIVOS DE LOS PLANES DE RECUPERACIÓN GEOMORFOLOGICA.....	340
5.5.6.2. CONTENIDOS MÍNIMOS DE LOS PLANES DE RECUPERACIÓN GEOMORFOLOGICA.....	340
5.5.7. PLANES DE REORDENAMIENTO	340
5.5.7.1. OBJETIVOS DE LOS PLANES DE REORDENAMIENTO	341
5.5.7.2. PLANES DE REORDENAMIENTO DEFINIDOS.....	341
5.5.7.3. CONTENIDOS MINIMOS DE LOS PLANES DE REORDENAMIENTO	341
5.5.8. ESQUEMA BASICO DE IMPLANTACIÓN	342
5.5.8.1. OBJETIVOS	342
5.5.8.2. CONTENIDOS MÍNIMOS DE LOS ESQUEMAS BÁSICOS DE IMPLANTACIÓN.....	343



5.5.9. PLANES DE MITIGACION	343
5.5.9.1. IMPACTOS NEGATIVOS.....	344
5.5.9.2. OBJETIVOS DE LOS PLANES DE MITIGACIÓN	345
5.5.9.3. PROCEDIMIENTO PARA LA PRESENTACIÓN DEL PLAN DE MITIGACIÓN	345
5.5.9.4. CONTENIDOS MÍNIMOS DE LOS PLANES DE MITIGACIÓN.	346
5.5.9.5. LINEAMIENTOS GENERALES DE LOS USOS CONDICIONADOS	348
5.5.10. PLAN DE MEJORAMIENTO.....	348
5.5.10.1. CONTENIDO DEL PLAN DE MEJORAMIENTO	349
5.6. PROGRAMAS INTEGRALES	350
5.6.1. PROGRAMA INTEGRAL DE MITIGACIÓN DEL RIESGO NATURAL.	350
5.6.1.1. OBJETIVO DEL PROGRAMA.....	350
5.6.1.2. ESTRATEGIAS DEL PROGRAMA	350
5.6.1.3. METAS DEL PROGRAMA	351
5.6.1.4. PLAN DE REESTRUCTURACIÓN PARA EL PROGRAMA INTEGRAL DE MITIGACIÓN DEL RIESGO NATURAL.	352
5.6.2. PROGRAMA INTEGRAL DE MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO.	353
5.6.2.1. OBJETIVO DEL PROGRAMA.....	353
5.6.2.2. ESTRATEGIAS DEL PROGRAMA	353
5.6.2.3. SUBPROGRAMAS DEL PROGRAMA INTEGRAL DE MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO	354
5.6.2.3.1. SUBPROGRAMA DE PLANEACIÓN SOSTENIBLE Y SUSTENTABLE	354
5.6.2.3.2. SUBPROGRAMA DE EDIFICACIONES Y URBANISMO SOSTENIBLE Y SUSTENTABLE.	356
5.6.2.3.3. SUBPROGRAMA DE SISTEMAS URBANOS DE DRENAJE SOSTENIBLE, S.U.D.S.....	357
5.6.2.3.4. SUBPROGRAMA DE GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS NATURALES.	358
5.6.2.3.5. SUBPROGRAMA DE MOVILIDAD INTELIGENTE.....	359
5.6.3. PROGRAMA INTEGRAL DE CONSERVACIÓN Y RECUPERACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL.....	361
5.6.4. PROGRAMA INTEGRAL DE RENOVACIÓN URBANA.	361
5.6.5. PROGRAMA INTEGRAL DE VIVIENDA.	361
5.7. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO.....	362
5.7.1. ACTUACIONES URBANAS INTEGRALES.....	362
5.7.1.1. OBJETIVOS DE LAS ACTUACIONES URBANAS INTEGRALES	362
5.7.1.2. INSTRUMENTOS PARA SU DESARROLLO.....	363
5.7.1.3. ACTUACIONES URBANAS INTEGRALES DEFINIDAS.....	363



5.7.1.4. DELIMITACIÓN DE LAS ACTUACIONES URBANAS INTEGRALES DEFINIDAS	363
5.7.1.5. CONTENIDOS MINIMOS DE LA ACTUACION URBANA INTEGRAL.....	364
5.7.2. MACROPROYECTOS URBANOS	365
5.7.2.1. OBJETIVOS DE LOS MACROPROYECTOS	365
5.7.2.2. INSTRUMENTOS PARA SU DESARROLLO.....	366
5.7.2.3. MACROPROYECTOS URBANOS DEFINIDOS	366
5.7.2.3.1. MACROPROYECTO URBANO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO –TRANSMETRO.....	366
5.7.2.3.2. MACROPROYECTO DE INTERÉS NACIONAL “VILLAS DE SAN PABLO”.....	381
5.7.2.4. DELIMITACIÓN DE LOS MACROPROYECTOS URBANOS DEFINIDOS	382
5.7.2.4.1. MACROPROYECTO URBANO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO -TRANSMETRO,.....	383
5.7.2.4.2. MACROPROYECTO DE INTERÉS NACIONAL VILLAS DE SAN PABLO,.....	385
5.7.2.5. CONTENIDOS MINIMOS DEL MACROPROYECTO.....	385
5.8. LA NORMA URBANÍSTICA ESTRUCTURAL: CRITERIOS DE FORMULACIÓN	387
5.9. LA NORMA URBANÍSTICA GENERAL: CRITERIOS DE FORMULACIÓN.	388
5.10. LA NORMA URBANÍSTICA COMPLEMENTARIA: CRITERIOS DE FORMULACIÓN	389
6. INSTRUMENTOS DE GESTION Y FINANCIACIÓN	391
6.1. EL MARCO JURÍDICO DE LOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN Y FINANCIACIÓN DEL POT.	391
6.2. MODALIDADES DE COMPENSACIÓN POR APROVECHAMIENTOS URBANÍSTICOS O DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO EN LA LEY.	393
6.2.1. INSTRUMENTOS DE COMPENSACIÓN DE FINANCIAMIENTO DEL DESARROLLO TERRITORIAL (DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN)	393
6.2.2. DERECHOS DE EDIFICABILIDAD COMO PAGO DE ENAJENACIÓN VOLUNTARIA O EXPROPIACIÓN.	394
6.2.3. TRANSFERENCIA DE DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO Y REPARTO EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS.	394
6.3. INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN DEFINIDOS EN EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y A DESARROLLAR EN EL ESTATUTO TRIBUTARIO DISTRITAL.....	398
6.3.1. INSTRUMENTOS TRIBUTARIOS.....	399
6.3.1.1. PREDIAL.....	400



6.3.1.2. IMPUESTO DE INDUSTRIA, COMERCIO, AVISOS Y TABLEROS – ICA.	400
6.3.1.3. CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN.	400
6.3.1.4. TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE DERECHOS ADICIONALES DE CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO.	401
6.3.1.5. PARTICIPACIÓN EN PLUSVALÍA.	402
6.3.2. INSTRUMENTOS NO TRIBUTARIOS	404
6.3.2.1. FONDOS COMPENSATORIOS - COMPENSACIONES URBANÍSTICAS.	405
6.3.2.2. TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO.	405
6.3.2.3. FINANCIAMIENTO POR INCREMENTO EN LA RECAUDACIÓN IMPOSITIVA.	406
6.3.2.4. ASOCIACIONES PÚBLICO - PRIVADAS O PÚBLICO – PÚBLICO (CONVENIOS).	407
6.4. PROYECCIONES DE POSIBLES RECAUDOS	407
6.4.1. SISTEMA GENERAL DE PARTICIPACIONES	408
6.4.2. INDUSTRIA Y COMERCIO	408
6.4.3. SOBRETASA A LA GASOLINA.	409
6.4.4. DELINEACIÓN URBANA	409
6.4.5. VALORIZACIÓN.	409
6.4.6. OTROS INGRESOS.	409
6.4.7. INGRESOS TOTALES	409
6.5. ESCENARIOS DE PROYECCIÓN DE RECURSOS	410
6.5.1. UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS.	410
6.6. ESTRATEGIAS SOCIOECONÓMICAS PARA GARANTIZAR EL ACCESO A LOS ESCENARIOS QUE VIABILIZAN EL POT	411
6.6.1. GENERACIÓN DE COMPETENCIAS COMERCIALES.	411
6.6.2. ACOMPAÑAMIENTO AL SANEAMIENTO FISCAL.	412
6.6.3. ARTICULACIÓN DE RENTAS DIFERENCIALES.	413
6.7. PROGRAMA DE EJECUCION DEL POT	413
6.7.1. CONSIDERACIONES GENERALES.	454
6.7.1.1. CORTO PLAZO 2012-2019.	455
6.7.1.2. MEDIANO PLAZO 2020-2027.	456
6.7.1.3. LARGO PLAZO 2028-2032.	456
6.7.1.4. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN	456
6.7.1.5. PROYECTOS PRIORITARIOS EN EL ESCENARIO DE CORTO PLAZO 2012-2019.	456
6.7.2. ELEMENTOS CONSTITUTIVOS PARA DEFINIR EL ESQUEMA DE FINANCIACIÓN DEL PLAN	458
6.7.2.1. CARACTERÍSTICAS DE LOS AGENTES.	458
6.7.2.2. ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA.	459
6.7.2.3. VIVIENDA.	460



6.7.2.4. MERCADO DE TRABAJO	460
6.7.2.5. CONSTRUCCIÓN	463
6.7.2.6. RESTRICCIONES INSTITUCIONALES	464
6.8. ESTRUCTURA GENERAL DE LOS COSTOS DEL PLAN	465
6.8.1. INVERSIÓN PÚBLICA REQUERIDA SEGÚN EJE DE VISION	466
6.8.1.1. EJE CIUDAD REGION	467
6.8.1.2. EJE CIUDAD VERDE	467
6.8.1.3. EJE CIUDAD CON MEMORIA	468
6.8.1.4. EJE CIUDAD EN MOVIMIENTO	469
6.8.1.5. EJE CIUDAD EQUITATIVA E INCLUYENTE	470
6.8.1.6. EJE CIUDAD ABIERTA AL RIO	472
6.8.1.7. EJE CIUDAD SEGURA Y BIEN ADMINISTRADA	472
6.8.2. COSTO TOTAL DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL ..	472
6.8.3. FICHAS DE LOS PROYECTOS	473
7. BIBLIOGRAFIA	535
7.1. LEYES	535
7.2. DECRETOS	536
7.3. RESOLUCIONES	536
7.4. NORMAS NACIONALES	537
7.5. ESTUDIOS Y PUBLICACIONES	538
7.6. ACUERDOS DISTRITALES	541
7.7. DECRETOS DISTRITALES	542
7.8. RESOLUCIONES DISTRITALES	542

ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Potencial corredor de los tres distritos costeros del caribe colombiano	34
Ilustración 2. Esquema Ciudad Región	35
Ilustración 3. Visión de Ciudad y el Área Metropolitana de Barranquilla	37
Ilustración 4. Sitio de San Nicolás de Barranquilla 1777	66
Ilustración 5. Vista ampliada de Barranquilla	66
Ilustración 6. Primer plano oficial de Barranquilla 1897	69
Ilustración 7. Plano de Barranquilla 1905	70
Ilustración 8. Urbanización Barrio El Prado	71
Ilustración 9. Plano Regulador de Barranquilla 1957	73
Ilustración 10. Plano del crecimiento urbanístico de Barranquilla 2012	79
Ilustración 11. Cambio de la huella urbana de Barranquilla: 1985 - 2011	81
Ilustración 12. Límite del Distrito de Barranquilla POT 2012	97
Ilustración 13. Perímetro Urbano del Distrito de Barranquilla POT 2012	99



Ilustración 14. Esquema del Modelo de Ordenamiento propuesto – Ejes de Visión Ciudad	103
Ilustración 15. Clasificación del suelo POT 2007	108
Ilustración 16. Clasificación del suelo POT 2012	111
Ilustración 17. 3D Zonas con amenazas de remoción en masa en el Distrito de Barranquilla	130
Ilustración 18. Estado de los arroyos de la ciudad de Barranquilla.	136
Ilustración 19. Población vulnerable a inundaciones (2008 – 1012).....	137
Ilustración 20. Barrios afectados más afectados por inundaciones durante el 2008, 2010, 2011/2012	138
Ilustración 21. Clasificación POMCA de los suelos de protección de la Estructura Ecológica Principal	190
Ilustración 22. Áreas de consideración especial ambiental	197
Ilustración 23. Zonas con amenazas de remoción en masa y de inundación en el Distrito de Barranquilla	199
Ilustración 24. Zonas con amenaza por movimientos en masa	200
Ilustración 25. Esquema 3D de la distribución de los arroyos	211
Ilustración 26. Zonas con amenaza por inundaciones.....	215
Ilustración 27. Mapa general de riesgos en Barranquilla.....	218
Ilustración 28. Estructura funcional y de servicios del modelo de ordenamiento.	226
Ilustración 29. Distribución de Espacio Público por habitantes	233
Ilustración 30. Distribución de Espacio Público Efectivo por Localidades situación actual.....	236
Ilustración 31. Sistema de Espacio Público del Distrito de Barranquilla	241
Ilustración 32. Sistema de Equipamientos del Distrito de Barranquilla - Nodos ..	246
Ilustración 33. Viajes generados y atraídos en transporte colectivo	262
Ilustración 34. Red Vial propuesta POT 2012	264
Ilustración 35. Sistema vial propuesto POT 2012 - Jerarquía Vial	266
Ilustración 36. Esquema propuesta POT 2012 Avenida del Río.....	267
Ilustración 37. Estructura económica y de competitividad del modelo de ordenamiento	279
Ilustración 38. Modelo de ocupación y la disposición de Usos de Suelo.....	282
Ilustración 39. Estructura Urbana para la asignación de usos. P.O.T. 2007	283
Ilustración 40. Asignación de Usos en el Distrito de Barranquilla. P.O.T. 2007 ..	287
Ilustración 41. Sectores detectados para Centralidades	295
Ilustración 42. Centralidades definidas por la revisión del POT 2007 para Barranquilla	297
Ilustración 43. Centralidades propuestas POT 2012	301
Ilustración 44. Polígonos Especializados de Competitividad propuestos POT 2012	303
Ilustración 45. Propuesta CAE - POT 2012.....	305
Ilustración 46. Áreas de actividad residencial propuesta POT 2012	311
Ilustración 47. Polígonos comerciales PC -propuesta POT 2012.....	313



Ilustración 48. Áreas de actividad industrial propuesta POT 2012	314
Ilustración 49. Esquema de delimitación de los instrumentos de planificación....	316
Ilustración 50. Piezas Urbanas propuestas POT 2012.....	334
Ilustración 51. Delimitación del Macroproyecto Urbano de Sistema Integrado de Transporte Masivo.....	384
Ilustración 52. Delimitación del macroproyecto Villas de San Pablo, con modificación de la Res. 0362 de 2002	385
Ilustración 53. Pasivos Distrito de Barranquilla 2011	412
Ilustración 54. Usos del suelo urbano POT 200 y POT 2007	465

TABLAS

Tabla 1. Estructura organizacional para la formulación de Visión Ciudad	31
Tabla 2. Estructura organizacional para la formulación del POT 2012 – Formulación final	32
Tabla 3. Instrumentos y/o estatutos de Planificación Urbana.....	54
Tabla 4. Mapa conceptual análisis POT 2000 - 2007	58
Tabla 5. Clasificación del suelo POT 2012.....	112
Tabla 6. Principales ecosistemas del Distrito de Barranquilla	124
Tabla 7. Total viviendas afectadas por inundaciones durante el 2008, 2010, 2011/2012	138
Tabla 8. Elementos para evaluar la exposición	151
Tabla 9. Barrios incluidos en el Censo	153
Tabla 10. Barrios en zonas de amenaza no incluidos en el censo.....	154
Tabla 11. Calificación de las opciones del indicador tiempo de vivir en la vivienda - para evaluar vivienda	157
Tabla 12. Calificación de las opciones del indicador tiempo de vivir en la vivienda – para evaluar manzana.....	157
Tabla 13. Calificación de las opciones del indicador capacidades diferenciales de algún miembro de la familia – para evaluar vivienda.....	158
Tabla 14. Calificación de las opciones del indicador capacidades diferenciales de algún miembro de la familia – para evaluar manzana	158
Tabla 15. Calificación de las opciones del indicador población en situación de desplazamiento - para evaluar vivienda	159
Tabla 16. Calificación de las opciones del indicador población en situación de desplazamiento – para evaluar manzana.....	159
Tabla 17. Calificación de las opciones del indicador afiliación al sistema general de seguridad social – para evaluar vivienda.....	160
Tabla 18. Calificación de las opciones del indicador afiliación al sistema general de seguridad social – para evaluar manzana	160



Tabla 19. Calificación de los indicadores en la evaluación – vulnerabilidad social	160
Tabla 20. Calificación de las opciones del indicador total ingresos de la familia - para evaluar vivienda	161
Tabla 21. Calificación de las opciones del indicador total ingresos de la familia - para evaluar manzana.....	161
Tabla 22. Calificación de las opciones del indicador ocupación de los habitantes de la vivienda - para evaluar vivienda	162
Tabla 23. Calificación de las opciones del indicador ocupación de los habitantes de la vivienda - para evaluar manzana.....	162
Tabla 24. Calificación de las opciones del indicador menores de edad en la vivienda - para evaluar vivienda.....	163
Tabla 25. Calificación de las opciones del indicador menores de edad en la vivienda - para evaluar manzana	163
Tabla 26. Calificación de los indicadores en la evaluación – vulnerabilidad económica.....	163
Tabla 27. Calificación del estado de la edificación	164
Tabla 28. Matriz de evaluación de la característica de la vivienda	165
Tabla 29. Calificación de los indicadores en la evaluación – vulnerabilidad física	166
Tabla 30. Calificación del indicador NBI	167
Tabla 31. Calificación del indicador estratificación socioeconómica	167
Tabla 32. Calificación del indicador edad	168
Tabla 33. Evaluación de indicadores de vulnerabilidad en los barrios sin censo	168
Tabla 34. Participación de las vulnerabilidades en la vulnerabilidad global	169
Tabla 35. Niveles de vulnerabilidad para vivienda y manzana	169
Tabla 36. Rangos de vulnerabilidad global.....	170
Tabla 37. Tablas de decisión para riesgo a partir de la información por censo - remoción.....	171
Tabla 38. Tablas de decisión para riesgo a partir de la información por censo - inundación.....	171
Tabla 39. Tablas de decisión para riesgo para los sectores de la ciudad donde no se cuenta con información de censo - remoción	172
Tabla 40. Tablas de decisión para riesgo para los sectores de la ciudad donde no se cuenta con información de censo - inundación.....	172
Tabla 41. Participación de la población y viviendas expuestas según localidad en el total de la ciudad	175
Tabla 42. Acciones recomendadas para los elementos de la EEP	189
Tabla 43. Condiciones de manejo para el subsistema de cauces y sus rondas de protección.....	191
Tabla 44. Condiciones de manejo para el subsistema de cauces y sus rondas de protección - ZEE.....	192



Tabla 45. Condiciones de manejo para el subsistema de cauces y sus rondas de protección - ZRA	193
Tabla 46. Condiciones de manejo para el subsistema de bosque de manglar - ZEE	194
Tabla 47. Condiciones de manejo para el subsistema de bosque de manglar - ZRA	194
Tabla 48. Áreas de consideración especial en el tratamiento de la zonificación.	195
Tabla 49. Barrios con presencia de zonas de amenaza muy alta por movimientos en masa.....	201
Tabla 50. Zonas con presencia de amenaza muy alta por movimientos en masa	202
Tabla 51. Porcentaje de áreas de amenaza en zonas con presencia de amenaza muy alta por movimientos en masa.....	203
Tabla 52. Porcentaje de áreas de amenaza en zonas con presencia de amenaza alta por movimientos en masa.....	205
Tabla 53. Porcentaje de áreas de amenaza en zonas con presencia de amenaza media por movimientos en masa.....	208
Tabla 54. Barrios con presencia de amenaza alta por inundación	211
Tabla 55. Sectores específicos con amenaza alta por inundación.....	212
Tabla 56. Sectores específicos con amenaza media por inundación	213
Tabla 57. Principales puntos de movilidad afectados por los arroyos	213
Tabla 58. Prioridad de barrios según el nivel de vulnerabilidad por factor de exposición	219
Tabla 59. Prioridad de barrios según el nivel de vulnerabilidad por factor de fragilidad.....	221
Tabla 60. Inventario de Espacio Público Efectivo actual por Localidades	230
Tabla 61. Proyecciones Poblacionales por Localidades.....	231
Tabla 62. Espacios Urbanos Centro Tradicional de Barranquilla Dic-2011	233
Tabla 63. Criterios para determinar Déficit Cualitativo	237
Tabla 64. Tipos de Equipamiento, Institucionalidad y Normatividad	244
Tabla 65. Programas y proyectos del Sistema de Equipamientos	247
Tabla 66. Clasificación de vías - Ley 769 de 2002	249
Tabla 67. Sistema de Movilidad – Acuerdo 003 de 2007	252
Tabla 68. Variables para la definición de acciones estratégicas en las piezas urbanas	284
Tabla 69. Cuadro Normativo Polígono Residencial R3 como uso principal.....	289
Tabla 70. Clasificación de las Áreas de actividad POT 2012	292
Tabla 71. Centralidades adoptadas en el POT 2007.....	296
Tabla 72. Características de los CAE propuestos POT 2012	305
Tabla 73. Normativa Polígono Residencial R2. POT 2007.....	307
Tabla 74. Normativa Polígono Residencial R3. POT 2007.....	308
Tabla 75. Normativa Polígono Residencial R4. POT 2007.....	308
Tabla 76. Normativa Polígono Residencial R5. POT 2007.....	309



Tabla 77. División de las Áreas de Actividad Residencial	310
Tabla 78. División de las Áreas de Actividad Comercial.....	311
Tabla 79. División de las Áreas de Actividad Industrial	313
Tabla 80. Delimitación de las Operaciones Estratégicas propuestas POT 2012.	320
Tabla 81. Piezas urbanas POT 2012	332
Tabla 82. Estrategia de intervención por sistemas estructurantes	372
Tabla 83. Descripción del proyecto detonante Subzona “Estadio Romelio Martínez”	376
Tabla 84. Descripción del proyecto detonante Subzona “Catedral – Cementerio Universal”	377
Tabla 85. Descripción del proyecto detonante Subzona “Barranquillita”	377
Tabla 86. Descripción del proyecto detonante Subzona “Parque Botánico”	378
Tabla 87. Descripción del proyecto detonante Subzona “Estadio Metropolitano”	379
Tabla 88. Descripción del proyecto detonante Subzona “Portal de Soledad”	379
Tabla 89. Descripción del proyecto detonante Subzona “Cordialidad”	380
Tabla 90. Cuadro general área Macroproyecto Villas de San Pablo	381
Tabla 91. Tipología general de instrumentos aplicables al desarrollo de centros urbanos	391
Tabla 92. Proyección de ingresos por fuentes para pago de inversiones de POT	410
Tabla 93. Programa de ejecución según fuentes de recursos.....	415
Tabla 94. Programa de ejecución según plazos.....	428
Tabla 95. Proyectos prioritarios en el corto plazo 2012-2019.....	457
Tabla 96. Porcentaje de población por estrato	459
Tabla 97. Indicadores del mercado laboral en Barranquilla y su área metropolitana 2000	460
Tabla 98. Evolución del empleo 2001 – 2008.....	460
Tabla 99. Ocupación por sector económico	462
Tabla 100. Metros cuadrados construidos 2001- 2011	463
Tabla 101. Ejes de soporte del POT	465
Tabla 102. Valor de inversión Eje Ciudad Región	467
Tabla 103. Valor de inversión Eje Ciudad Verde.....	468
Tabla 104. Valor de inversión Eje Ciudad con memoria.....	469
Tabla 105. Valor de inversión Eje Ciudad en movimiento	469
Tabla 106. Valor de inversión Eje Ciudad equitativa e incluyente	470
Tabla 107. Valor de inversión Eje Ciudad abierta al río.....	472
Tabla 108. Valor de inversión Eje Ciudad segura y bien administrada	472
Tabla 109. Valor total de inversión POT	473



GRÁFICOS

Gráfico 1. Esquema Vigencias y períodos constitucionales Plan de Ordenamiento Territorial	52
Gráfico 2. Porcentaje de suelo urbano en el Distrito de Barranquilla de acuerdo a sus POT	105
Gráfico 3. Porcentaje de suelo de expansión en el Distrito de Barranquilla de acuerdo a sus POT	106
Gráfico 4. Porcentaje de suelo rural en el Distrito de Barranquilla de acuerdo a sus POT	107
Gráfico 5. Esquema metodológico para la evaluación del riesgo en Barranquilla	147
Gráfico 6. Ruta del procedimiento para calcular la vulnerabilidad	156
Gráfico 7. Esquema de la propuesta general para la estructura ambiental	188
Gráfico 8. Indicadores de Espacio Público Nacional – Índice Cuantitativo	232
Gráfico 9. Esquema de los Componentes Estructurantes del Espacio Público ...	240
Gráfico 10. Histórico de cobertura servicio Acueducto	273
Gráfico 11. Histórico de cobertura servicio Alcantarillado	275
Gráfico 12. Elementos de la Estructura económica y de competitividad	293
Gráfico 13. Proyecciones Impuesto Predial.....	408
Gráfico 14. Etapas propuestas para el POT	413
Gráfico 15. Programa de ejecución del POT en relación con el Plan de Desarrollo	454
Gráfico 16. Esquema del programa de ejecución del POT	455

FOTOGRAFÍAS

Fotografía 1. Vista sector portuario Barranquilla	36
Fotografía 2. Panorámica sector residencial Barranquilla	39
Fotografía 3. Equipamientos del Distrito de Barranquilla	41
Fotografía 4. Vista nocturna Avenida del Río	42
Fotografía 5. Vista aérea Avenida del Río.....	43
Fotografía 6. Espacio Público en el Centro de Barranquilla	44
Fotografía 7. Edificio de la Aduana – Centro Histórico.....	45
Fotografía 8. Vista Avenida Circunvalar	47
Fotografía 9. Sector peatonal Centro Histórico de Barranquilla	49
Fotografía 10. Panorámica Barranquilla - Salida Río Magdalena.....	51
Fotografía 11. Placa de los inicios de Barranquilla.....	64
Fotografía 12. Casa La Coraza donde se erigió a Barranquilla en Villa	67
Fotografía 13. Invasión de andenes	228



1. INTRODUCCION

El principal objeto del ordenamiento territorial es el desarrollo integral del territorio y la distribución equitativa de sus atributos en aras de mejorar las formas de convivencia, crecimiento y desarrollo del Distrito. Conforme a la Ley 388 de 1997, el proceso de Ordenamiento territorial establece un modelo de estructura territorial de largo plazo, que propende por ciudades y municipios más productivos, equitativos y sostenibles donde se involucra la participación y compromiso de los diversos actores locales.

El Documento Técnico de Soporte (DTS) constituye uno de los documentos que la legislación sobre ordenamiento territorial establece con carácter obligatorio, como parte del proceso de presentación del Plan de Ordenamiento ante los concejos municipales o distritales en forma conjunta con el Proyecto de Acuerdo, la Memoria Justificativa, el Documento de Seguimiento y Evaluación y la cartografía, compuesta por una serie de planos técnicos, los cuales en conjunto conforman el Plan de Ordenamiento Territorial.

El DTS es la descripción general del proceso de planeación y “*contiene el desarrollo, la descripción y la aplicación de los distintos procesos técnicos empleados para la formulación del Plan*”¹. El DTS establece los criterios de definición y elaboración del modelo de ocupación territorial, el cual explora y analiza la ciudad desde la óptica regional, metropolitana e intraurbana, en todas sus dimensiones, para lograr una ciudad competitiva e integrada a la economía global, una ciudad articulada en una visión de ciudad-región y ciudad-global, una ciudad verde, ambientalmente sostenible y protegida frente al cambio climático, una ciudad equitativa e incluyente, una ciudad bien administrada, una ciudad bien conectada y eficiente, una ciudad abierta al río, y una ciudad con memoria.

Desde esa perspectiva, nuestro desarrollo en el actual mundo de la globalización y de los grandes tratados comerciales entre países y el conjunto de grandes cuencas geo-económicas universales en las cuales Barranquilla trabaja para su integración activa, el presente documento establece los siguientes objetivos:

- Planificar en un horizonte de largo plazo a través de un modelo abierto y con los eventos que hagan del Distrito de Barranquilla una ciudad con perfil de alta modernidad para el desarrollo y la sustentabilidad necesarias para sus habitantes.

¹ Decreto 879- Cap. V-Artículo 18



- Controlar la expansión y atraer al habitante propio a permanecer en su territorio, mediante una oferta urbana atractiva e incluyente, en una ciudad sostenible y sustentable.
- Impulsar los programas de Vivienda de Interés Prioritario y de Interés Social en beneficio de los ciudadanos y adecuándonos a los principios rectores que señala la Constitución y las leyes nacionales sobre la materia.
- Impulsar un esquema de movilidad eficiente, incluyente y adecuado a nuestra realidad socio-económica, de centro urbano metropolitano y de ciudad primada del caribe colombiano.
- Lograr la transformación adecuada de la ciudad ofreciendo a sus habitantes Equipamientos sociales adecuados a la escala de ciudad e índice de crecimiento, definidos en función de las necesidades del ciudadano y la cobertura de los mismos.

El presente documento es el primer libro de los cuatro (4) en los cuales se organiza el Documento Técnico de Soporte y se encuentra compuesto por cinco partes: la primera sintetiza los conceptos y el marco general legal, jurídico y metodológico en que se circunscribe el mismo relacionado con la legislación que lo sustenta materialmente. La segunda parte desarrolla y describe la visión surgida de la ciudad durante las mesas de trabajo que se realizaron con especialistas para los diferentes sectores del desarrollo. La Tercera parte muestra el panorama general que arrojó a manera de diagnóstico el proceso de seguimiento y evaluación del POT 2000 y su respectiva revisión en el año 2007 y los asuntos y balance de la operatividad de ese POT. La cuarta parte se desarrolla en el espíritu de la Ley 388 y abarca el Componente General sobre el cual recaen los análisis, diagnósticos y síntesis previas de la formulación, la cual se describe de una manera muy amplia las intenciones del ordenamiento en el Distrito. El capítulo final desarrolla los instrumentos de gestión y financiación del Plan hasta establecer un valor muy general de la totalidad del proyecto

Como meta de largo plazo la ciudad propende por su transformación planteando los programas y proyectos específicos para lograr ese objetivo a través de la dotación de una estructura urbana altamente funcional y eficiente, acercando la ciudad al río y complementándola con los atributos necesarios implementados mediante un POT, simple, sencillo y propio.



2. CONCEPTOS PRELIMINARES

2.1. MARCO LEGAL Y JURÍDICO.

La revisión ordinaria de largo plazo del POT parte de las disposiciones establecidas en la ley 388 de 1997 y los siguientes documentos oficiales que la modifican y/o reglamentan:

- La Ley 507 del 28 de Julio de 1999 *“Por el cual se modifica la Ley 388 de 1997”*
- El Decreto 150 del 21 de Enero de 1999 *“Por medio del cual se reglamenta la Ley 388 de 1997”*
- El Decreto 1337 del 29 de Junio 2002 *“Por el cual se reglamenta la Ley 388 de 1997 y el Decreto-ley 151 de 1998, en relación con la aplicación de compensaciones en tratamientos de conservación mediante la transferencia de derechos de construcción y desarrollo”*
- El Decreto 2190 del 12 de Junio de 2009, reglamentado por la Resolución del Min. Ambiente 1604 de 2009 *“Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 49 de 1990, 3ª de 1991, 388 de 1997, 546 de 1999, 789 de 2002 y 1151 de 2007 en relación con el Subsidio Familiar de Vivienda de Interés Social en dinero para áreas urbanas”*
- El Decreto 1788 del 3 de Junio de 2004, *“Por el cual se reglamentan parcialmente las disposiciones referentes a la participación en plusvalía de que trata la Ley 388 de 1997”*, modificado por del Decreto 2181 del 2006
- El Decreto 1160 del 3 de Abril de 2010 *“Por medio del cual se reglamentan parcialmente las Leyes 49 de 1990, 3ª de 1991, 388 de 1997, 546 de 1999, 789 de 2002 y 1151 de 2007, en relación con el Subsidio Familiar de Vivienda de Interés Social Rural y se deroga el Decreto 973 de 2005”*
- El Decreto 3600 del 20 de Septiembre de 2007 *“Por el cual se reglamentan las disposiciones de las Leyes 99 de 1993 y 388 de 1997 relativas a las determinantes de ordenamiento del suelo rural y al desarrollo de actuaciones urbanísticas de parcelación y edificación en este tipo de suelo y se adoptan otras disposiciones”*



- El Decreto 4065 del 24 de Octubre 2008 *“Por el cual se reglamentan las disposiciones de la Ley 388 de 1997 relativas a las actuaciones y procedimientos para la urbanización e incorporación al desarrollo de los predios y zonas comprendidas en suelo urbano y de expansión y se dictan otras disposiciones aplicables a la estimación y liquidación de la participación en plusvalía en los procesos de urbanización y edificación de inmueble”*

El presente Documento Técnico de Soporte del POT 2012 parte de las disposiciones reglamentadas en los siguientes documentos oficiales:

- El Decreto 879 de 1998 (Mayo 13) *“Por el cual se reglamentan las disposiciones referentes al ordenamiento del territorio municipal y distrital y a los planes de ordenamiento territorial”* Capítulo V. Artículos 17 y 18².
- El Decreto 4002 del 30 de Nov. De 2004, por el cual se reglamenta los artículos 15 y 28 de la Ley 388 de 1997. Artículo 9.-Documentos³

² ARTÍCULO 17. Proceso de Planificación. “Los resultados del proceso de planificación del ordenamiento territorial se consignarán en las siguientes documentos, que formarán parte integral del Plan:

Documento Técnico de Soporte. Documento resumen, y Acuerdo que adopta el Plan.

ARTICULO 18: DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE. El DTS contiene el desarrollo, la descripción y la aplicación de los distintos procesos técnicos empleados para la formulación del Plan. Este documento incluirá como mínimo las siguientes partes:

La planificación del Distrito en los tres componentes, general, urbano y rural, sobre los cuales se soportan las definiciones y decisiones del ordenamiento que incorpora el Plan.

Los planos generales, que corresponden a los documentos gráficos del Plan De Ordenamiento e incorporan e ilustran todos los temas que componen el análisis espacial del territorio y el modelo de ocupación adoptado.

La gestión y financiación, que contiene la formulación y adopción de los instrumentos y procesos de implementación del Plan.

El programa de Ejecución, que define con carácter obligatorio las actuaciones que se realizarán en el corto plazo por parte de la administración municipal o distrital y expone las prioridades, la programación de actividades, las entidades responsables, los recursos respectivos y el esquema de gestión, financiación, ejecución y seguimiento de estas iniciativas en concordancia con el plan de inversiones del municipio o distrito”.

³ ARTICULO 9. DOCUMENTOS. El proyecto de revisión del Plan De Ordenamiento Territorial o de alguno de sus contenidos deberá acompañarse, por lo menos, de los siguientes documentos y estudios técnicos, sin perjuicio de aquellos que sean necesarios para la correcta sustentación del mismo a juicio de las distintas instancias y autoridades de consulta, concertación y aprobación.

a. Memoria Justificativa



De igual forma dentro del proceso de formulación del presente Documento Técnico de Soporte del POT 2012 se identifica los siguientes actos administrativos que de manera oficial orientaron la planificación en el Distrito:

- Decreto 15 del 21 de Enero de 1950, Preservación edificios del centro histórico
- Plan de Fomento para el Atlántico, en 1952 (Currie, 1952)
- Plan Regulador publicado en 1956 (Ujueta Toscano & Consuegra, 1956)
- Decreto 401 de 1957, Primer Estatuto Urbanístico
- Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Barranquilla — PIDAM - de 1982
- Plan Maestro de Transporte elaborado por la Misión Japonesa — JICA -, (The comprehensive Urban Transport Study In Barranquilla Metropolitan region of the Republic of Colombia) realizado entre Julio de 1983 y Marzo de 1985
- Decretos 187 de 1980, 124 y 125 de 1986 modificación parcial del estatuto existente
- Acuerdo N° 012 de 1993 para expedir el Estatuto Urbanístico del Distrito Especial de Barranquilla
- Estatuto Urbanístico del Distrito Especial de Barranquilla como elemento del Plan de desarrollo, en virtud del cual se materializó el Decreto 654 de septiembre 21 de 1993,
- Decreto acudal 572 de mayo 30 de 1994, modificación del Estatuto Urbanístico existente
- Decretos 2030 de 14 de noviembre de 1997, «Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Físico Territorial del Distrito Industrial y portuario de Barranquilla»,
- Decreto 2111 de 1997, «Por el cual se expide el Estatuto de usos del suelo y normas urbanísticas dentro del proceso de formulación del Plan de Ordenamiento Físico Territorial del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla
- Decreto acudal 0154 de septiembre 6 de 2000', Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito
- Acuerdo 003 de 2007 Revisión y Ajuste Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito
- Decreto 0404 de 2008, compilación del Plan de Ordenamiento Territorial

- b. Descripción Técnica (DTS) y evaluación de sus impactos sobre el POT vigente.
- c. proyecto de Acuerdo con anexos, planos y demás documentación requerida para la aprobación de la revisión.
- d. Documento de Seguimiento y Evaluación de los resultados obtenidos respecto de los objetivos planteados en el POT vigente.



2.2. MARCO GENERAL PRELIMINAR.

El cambio en los procesos transformativos del desarrollo tanto económicos como sociales plantean necesidades de fijar nuevas pautas en materia de planificación físico-territorial para los centros urbanos como Barranquilla, habida cuenta de lo experimentado en el transcurso de los últimos doce años desde que fue aprobado el POT 2000 a través del Decreto 0154 del mismo año.

El Documento Técnico de Soporte recoge los diferentes asuntos que en el proceso de planeación y formulación y diseño del POT se tuvieron en cuenta a nivel de análisis y discusiones sobre la propuesta de la ciudad anhelada hasta llegar a la culminación de los diferentes mecanismos e instrumentos utilizados para hacer de su futuro una realización colectiva para el desarrollo de territorio.

El proceso partió de la Visión o anhelos colectivos que en el caso de esta revisión ordinaria se apoyó en el diagnóstico arrojado y consignado en el seguimiento y evaluación hecho al POT 2000 como pilar lógico de partida y bajo la comprensión del entendimiento de lo que esa experiencia en materia de ordenamiento señaló y consignó en su operatividad y su legado al futuro.

Este futuro necesariamente debe ir de la mano con las propuestas novedosas de un lado, pero también urgentes por el otro, que se deben acometer para insertar nuestro territorio en el marco de la globalidad mundial y la competitividad regional que señalan los nuevos derroteros de las ciudades en el mundo actual.

Seguidamente, el documento presenta y plantea los objetivos, políticas y estrategias que en el proceso de formulación por un lado se detectaron y analizaron y que fueron reconsiderados, sin querer esto decir que se transformaban en los conceptos que de tales asuntos aparecen en la versión actual del plan. Las propuestas son las requeridas y con una nueva visión de la metrópoli en el contexto nacional e internacional deberían por tanto tener la ligazón o complementariedad necesaria. Estos aspectos que se condensan en las estrategias propuestas e integradas a la visión futura de la ciudad y se presentan a través de la consideración física-espacial y socio-económica en base a las grandes estructuras sobre las que descansará el modelo de ciudad deseado.

La experiencia pasada en materia de ordenamiento del POT 2000 se encuentran consignados en el Documento de Seguimiento y Evaluación muestran un panorama bastante pobre en logros o realizaciones con respecto a las diferentes visiones que se señalaron en esos momentos. De acuerdo con el seguimiento realizado, las respuestas obedecen a fallas en la operatividad de diferentes factores que, esencialmente, podríamos concretar en seis (6) gruesos asuntos por



los cuales falló el instrumento en lo que respecta a la planeación del territorio prevista. Estas fallas obedecen tanto a factores de manejo técnico, económico y de corte político-administrativo representado en una opaca voluntad institucional que va desde entender la importancia y visión de la planeación hasta la aplicabilidad de un débil control urbano. Estas son:

- **Débil institucionalidad:** falta de un contundente liderazgo institucional para enfrentar las propuestas del Ordenamiento Territorial y su desarrollo.
- **Escasa aplicabilidad de los instrumentos de ley:** nula gestión tanto en la aplicabilidad como en el conocimiento de los frentes que habría que cubrir para dar respuesta al cometido de lo que la planeación de la ciudad indicaba.
- **Inviabilidad financiera y administrativa del ente territorial:** una proyección ampulosa del POT para lograr la armonía del desarrollo con un sinnúmero de programas y proyectos que rebasaban la capacidad financiera del Distrito y una realidad social acuciante con una población con más del 60% sumergida en una enorme pobreza.
- **Lo reductible de la norma y su mala interpretación:** entender como esquema operativo la aplicabilidad de normas técnicas arquitectónicas y edilicias para hacer la verdadera planeación. Es la famosa reductibilidad a la aplicación de normas como panacea.
- **Falta de corresponsabilidad entre lo público y lo privado:** un débil papel de la iniciativa privada frente al sector público para trabajar corresponsablemente en los diferentes programas y proyectos de gran importancia para el desarrollo territorial.
- **Débil rol de la secretaria de planeación distrital:** un casi nulo control urbano ante los verdaderos retos de las normas que se vulneraron hasta niveles inconcebibles aunado a la escasa gestión de los instrumentos de planeación.

El anterior panorama llevó a que la Revisión y Ajustes al POT 2000, realizada entre 2005 y 2006 y aprobada en el año 2007, dé una consecuente respuesta con el POT 2012 para visionar una nueva ciudad en marcada en ocho (8) ejes principales, emanados del proceso convocatorio de las mesas de trabajo realizadas y bajo el precepto de garantizar la consecución de objetivos del desarrollo económico y social. Esos ejes son los grandes fundamentos discutidos y aceptados en las mesas de trabajo y siempre bajo la concepción de una visión



de ciudad nueva, que ha evolucionado y cambiado y que con urgencia necesita de estos asuntos que se consideraron los fundamentales en el proceso que este documento técnico presenta a las autoridades y comunidad en general a través del siguiente documento. Los ejes en mención fueron:

- **Fortalecer el distrito de Barranquilla como el epicentro de la región costa caribe**, basado en su ubicación como centro urbano con una especialidad funcional creando un sistema de dependencias recíprocas con estructuras variadas. En este sentido, Barranquilla debe asumir el liderazgo regional de la región de su respectivo nombre y en donde tomará relevancia el corredor urbano conformado con las ciudades de Cartagena y Santa Marta.
- **Una ciudad abierta al Río Magdalena**, que busque la integración y acercamiento al río como el escenario ideal de lo que representa para la ciudad desde su devenir histórico y su promisorio futuro, facilitando su acceso y disfrute público de su ribera mediante la ejecución de proyectos viales y espacio público que fortalezca la debilidad que existe con este asunto. Así mismo, estimular y apoyar el desarrollo de proyecto institucionales, comerciales y de servicios, de vivienda, de oficinas, públicos, privados o mixtos, mediante procesos de construcción y urbanización que favorezcan esta actividad.
- **Una ciudad equitativa e incluyente** a partir de la estructuración de una generosa y adecuada red vial que integre los diferentes sectores de la ciudad y mejore la conectividad entre los mismos.
- **Una ciudad competitiva** fortalecida e impulsada para tener un rol protagónico basado en la competitividad de sus clústeres industriales, logísticos, comerciales y de servicios y preparada además para la inserción en el marco de los tratados de libre comercio ya firmados y por firmar con las distintas regiones del mundo, mediante la utilización de una planeación flexible de su espacio territorial, adaptativa y evolucionaria según las condiciones de su desarrollo económico y sus propósitos de inclusión social, manejo adecuado del riesgo y el desarrollo sostenible.
- **Una ciudad verde, ambientalmente sostenible y protegida frente al cambio climático**, dotada de nuevas áreas verdes, utilizando las rondas de los arroyos y los suelos de protección que hoy fueron identificados como de alto riesgo y las zonas de restauración y conservación establecidas en los POMCA; asimismo recuperando el patrimonio ambiental perdidos en zonas verdes por recuperar y las nuevas zonas verdes producto de las cesiones



normativas y proyectadas a través de las intervenciones e instrumentos adecuados en la ciudad construida.

- **Una ciudad segura y bien administrada** realizando una reingeniería de la actual Secretaría de Planeación como dependencia con facultades y recursos suficientes para direccionar la planeación y ordenamiento de la ciudad, fortaleciendo el manejo y control del espacio público e incrementando las instalaciones del manejo de la fuerza pública en las áreas identificadas como las más inseguras.
- **Una ciudad con una generosa red vial y una eficiente movilidad** basada en su transformación a partir de los principales accesos regionales creando una red vial de jerarquía primaria, con amplias y verdes avenidas con suficiente capacidad vehicular, que actúen como vías colectoras y distribuidoras del tráfico vehicular y que complementen el sistema vial actual con eficientes normas de movilidad e integradas al Área Metropolitana y la región caribe colombiana.
- **Una ciudad con referentes e identidad patrimonial** aplacando una serie de acciones e intervenciones de carácter legal, normativo y de inversión pública, conducentes a revitalizar y rentabilizar su patrimonio arquitectónico en las diferentes áreas urbanas que existan y convirtiéndolo en un efectivo dinamizador de la economía local y la identidad cultural.

2.3. METODOLOGÍA.

La Ley 388 de 1997, en su artículo 4º establece la Participación Democrática como uno de los Principios Generales de la Ley de Desarrollo Territorial: “... *deberán fomentar la concertación entre los intereses sociales, económicos y urbanísticos, mediante la participación de los pobladores y sus organizaciones.*” En cumplimiento de lo anterior y con el fin de construir la visión de la ciudad que anhelamos, se organizó el proceso de participación.

En la fase previa a la participación propiamente dicha se adelantaron un conjunto de tareas de tipo organizativo y de comunicaciones con el fin de asegurar una amplia participación de los actores e instituciones más representativas de la comunidad.

Estas tareas previas fueron:



- Diseño de la Estructura Organizacional: con el propósito de incluir dentro del proceso participativo al mayor número de personas de manera sistemática y organizada, el grupo de trabajo del POT diseñó una estructura organizativa que se describe en la Tabla 1
- Reuniones de socialización;
- Definición de los temas de discusión que serían llevados a las mesas de trabajo;
- Preparación del listado de participantes y
- Conformación de las mesas de trabajo.

2.3.1. DISEÑO DE LA ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL.

Con el propósito de incluir dentro del proceso participativo al mayor número de personas de manera sistemática y organizada, se diseñó la siguiente estructura organizativa para el grupo de trabajo del POT:

Tabla 1. Estructura organizacional para la formulación de Visión Ciudad

NIVEL DIRECTIVO - EJECUTIVO	Alcaldía	El Distrito celebra con Edubar el convenio Interadministrativo No. 0106-2011-000004 para la ejecución de la Revisión, Ajuste y Evaluación del POT vigente (Dec. 0154 de 2000, revisado por el Acuerdo 0303 de 2007).
	Secretaría de Planeación Distrital	El proceso se ejecuta con la interventoría de la Secretaría de Planeación Distrital.
EQUIPO TÉCNICO	Coordinación General	Edubar designa un Coordinador General encargado de liderar los procesos de Visión de Ciudad, Revisión del POT, Consejería del Plan, Grupo Asesor y los Grupos de Apoyo o Mesas de Trabajo.
	Dirección Proyecto Visión de Ciudad	Director encargado de liderar el Proceso de Visión de Ciudad, con el apoyo de las Mesas de Trabajo y el análisis de la información para un diagnóstico general de la ciudad y su Área Metropolitana
	Dirección del POT	Director encargado de liderar el Proceso de Revisión, Ajuste y Evaluación del POT
	Grupo de Trabajo	Grupo de profesionales de las distintas áreas, encargados de la consecución, análisis y procesamiento de la información
NIVEL ASESOR	Grupo Asesor	Conformado por Entidades oficiales
	Consejería del Plan	Grupo interdisciplinario encargado de recomendar las pautas a seguir en los temas analizados y las propuestas generadas
PARTICIPACIÓN CIUDADANA	Mesas de Trabajo	Grupos constituidos para la construcción de la Visión de Ciudad, en las Mesas de Trabajo temáticas
	Otros	Con el propósito de ampliar la participación y comunicación



	Mecanismos de Participación	de la construcción de una Nueva Visión de Ciudad, se diseñó una página web www.tallerdecidudad.com.co ; en la cual se publica el Proceso y los Avances de las propuestas, permitiendo a la comunidad opinar y proponer nuevos proyectos en busca de una Visión de Ciudad construida entre todos
--	-----------------------------	---

Fuente: Equipo POT

Una vez finalizado el convenio interadministrativo con Edubar para la ejecución de la Revisión y Ajuste del POT a través de la entrega oficial de los productos en Enero 31 de 2013, la terminación del proceso de formulación quedo en manos de la Secretaría de Planeación, por lo tanto la estructura organizacional se modifica de la siguiente manera:

**Tabla 2. Estructura organizacional para la formulación del POT 2012 –
Formulación final**

NIVEL DIRECTIVO - EJECUTIVO	Alcaldía	Responsable de la formulación final
	Secretaría de Planeación Distrital	El proceso se ejecuta con la interventoría de la Secretaría de Planeación Distrital.
EQUIPO TÉCNICO	Dirección del POT	Secretario de Planeación
	Coordinación General	SPD designa un Coordinador General encargado de liderar los procesos de formulación del POT, Grupo Asesor y los Grupos de Apoyo o Mesas de Trabajo.
	Grupo de Trabajo	Grupo de profesionales de las distintas áreas, encargados de la consecución, análisis y procesamiento de la información
NIVEL ASESOR	Grupo Asesor	Consejo de Gobierno, Consejo consultivo y Consejo Territorial de Planeación
PARTICIPACIÓN CIUDADANA	Mesas de socialización	Grupos constituidos por los ejes de visión ciudad establecidos
	Otros Mecanismos de Participación	Con el propósito de ampliar la participación y comunicación de la construcción del Plan de Ordenamiento, se diseñó un link a través de la página web de la Alcaldía; http://www.barranquilla.gov.co/ , en la cual se publica los diversos documentos y cartografía que conforman la propuesta, a la vez que permite a la comunidad opinar y realizar observaciones y /o aportes al proyecto
ENTES DE CONCERTACION	Autoridades ambientales	Radicación y concertación con la C.R.A., Cormagdalena y DAMAB
	Autoridades municipales	Radicación y concertación Concejo Distrital en cabildo abierto y audiencia pública

Fuente: Equipo POT



3. VISION DE CIUDAD

Según lo mencionado en el capítulo anterior, en las mesas de trabajo convocadas se logra establecer ocho (8) ejes pilares para la consecución de una ciudad nueva capaz de adaptarse adecuada y eficazmente al cambio que en materia urbanística, económica y social está atravesando. Dichos ejes en mención son:

- Ciudad integrada a la región
- Ciudad competitiva abierta a la economía global
- Ciudad equitativa
- Ciudad abierta al río
- Ciudad verde y ambientalmente sostenible
- Ciudad que respeta y valora su patrimonio
- Ciudad con red vial de ciudad capital y con un eficiente sistema de movilidad
- Ciudad segura y bien administrada

A continuación se describen con mayor detalle cada uno de estos ejes y se esboza una conclusión general del análisis de esta visión de ciudad.

3.1. CIUDAD INTEGRADA A LA REGIÓN

Este eje se encuentra compuesto por tres (3) componentes que logran caracterizar el concepto a alcanzar de una ciudad incluida como elemento dinámico e integrador en escala regional, nacional e inclusive internacional. Dichos componentes son:

- Ciudad – Región
- La Región Caribe y el Gran Caribe
- Contexto Internacional: El Gran Caribe

3.1.1. CIUDAD - REGIÓN

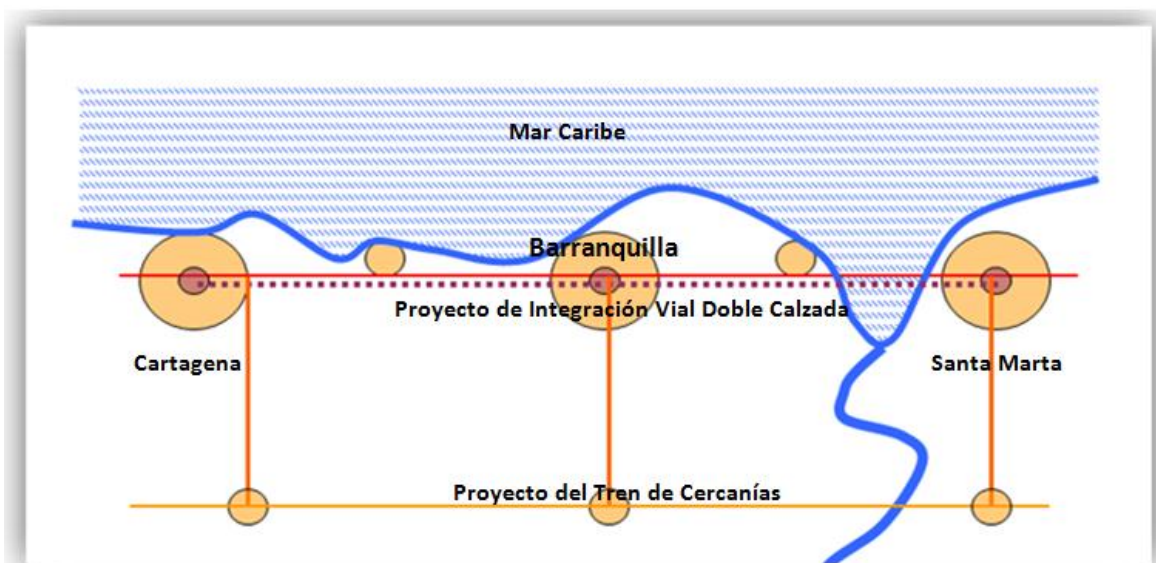
Este hecho de la vida real fue recogido por la legislación nacional en la *Ley de Distritos 768 del 2002, mediante la cual se reglamentaron los tres distritos del Caribe*. Además de organizar institucionalmente las tres ciudades y definir sus tareas en materia portuaria, turística y ambiental, dicha ley ordenó la conformación del Área Metropolitana del Litoral Caribe, con *“el fin de formular, adoptar y adelantar planes para el desarrollo armónico e integrado del territorio que quede bajo jurisdicción de aquella, racionalizar la prestación de servicios a cargo de las*



entidades que la conforman y eventualmente asumir la prestación común de los mismos; ejecutar obras de interés metropolitano y adelantar proyectos de interés común” (Art. 42).

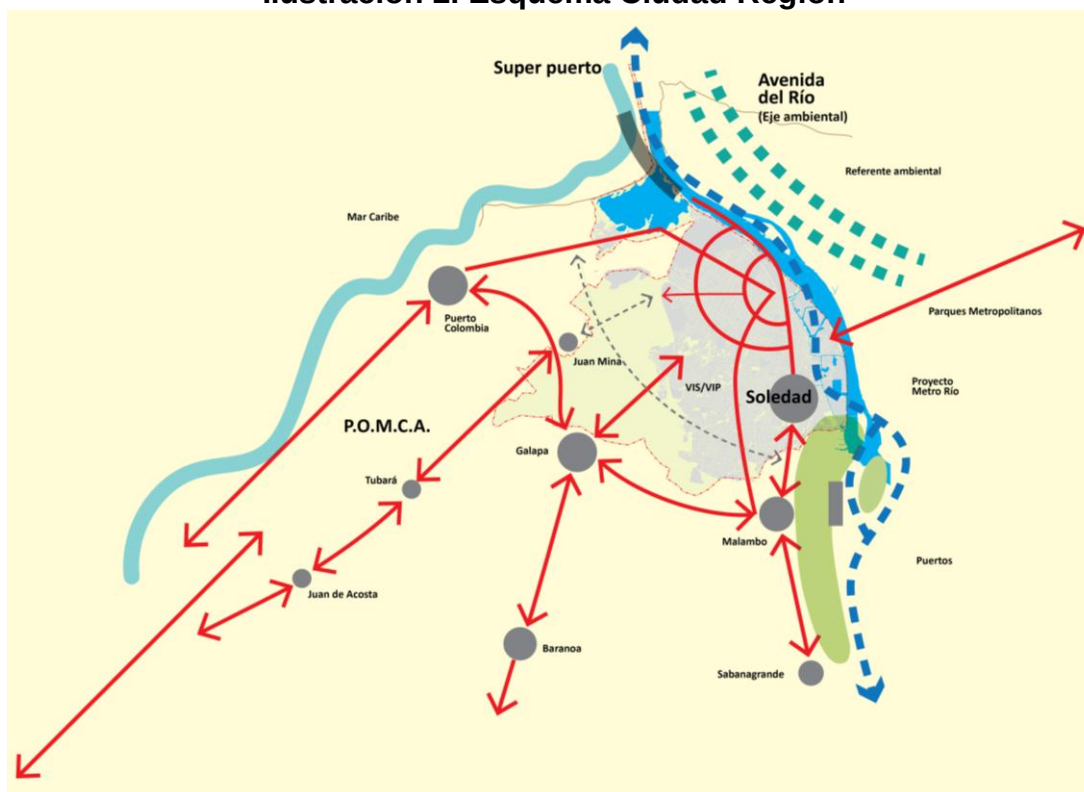
Sin embargo, aunque la Ley ordenó la Asociación de los 3 Distritos, esto no se ha concretado aún. El POT 2012 del distrito de Barranquilla considera e involucra por una lado esta visión bajo el concepto del manejo como corredor urbano integrado entre los tres distritos para iniciar en el corto plazo los estudios correspondientes a nivel de los tres departamentos involucrados y las tres principales ciudades y el sistema de asentamientos que involucra en la esfera del Hinterland que se proyecte.

Ilustración 1. Potencial corredor de los tres distritos costeros del caribe colombiano



Fuente: Panel Internacional sobre Integración Regional y Ordenamiento Territorial para la Región Caribe. UNCRD-INTA-Barranquilla- Agosto del 2010.

Ilustración 2. Esquema Ciudad Región



Fuente: Equipo POT

3.1.2. LA REGIÓN CARIBE Y EL GRAN CARIBE

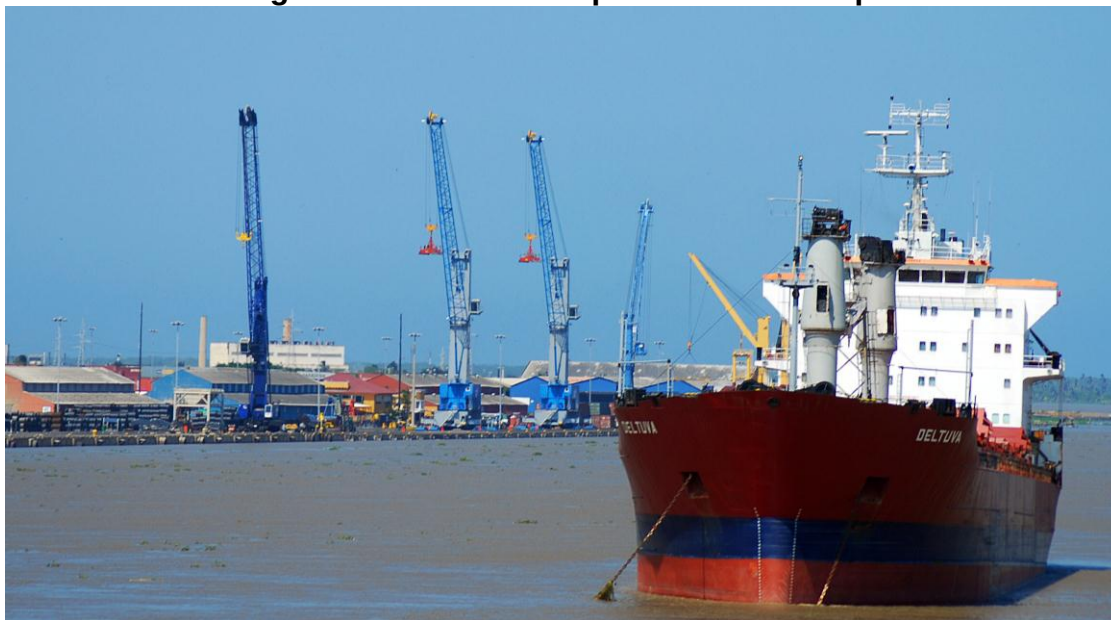
En este marco, la dimensión económica está basada en las ventajas comparativas y ventajas competitivas y las potencialidades de la ciudad y el AMB, partiendo de una dimensión mundial del Gran Caribe, Colombia, Región Caribe y el Eje Ciudad-Región.

Los criterios asumidos para este marco fueron:

- El escenario de la sostenibilidad ambiental
- El escenario de la Competitividad
- El escenario de la Inclusión Social.

En materia de *competitividad*, se hace necesario reactivar los mercados urbanos de la región Caribe, expandiendo el mercado interior, logrando que Barranquilla sea más competitiva frente a las posibilidades que los *tratados de integración comercial* plantean, por ejemplo, el Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos y otros países.

Fotografía 1. Vista sector portuario Barranquilla



Fuente: Alcaldía de Barranquilla

Las variables a considerar para el desarrollo de los análisis y estudios de esta dimensión de la ciudad son:

- *Componente Demográfico:* Se observa una dinámica de crecimiento demográfico mayor que el resto del país. Al año 2009 la Tc de la Región Caribe fue de 1.40% mientras que la Tc de Colombia fue de 1.19%.
- *Análisis del PIB de la Región Caribe:* El crecimiento económico regional es mayor que el crecimiento del PIB colombiano; aumentando levemente la participación del PIB del Caribe en la producción nacional, al pasar del 14,9% en el 2001 al 15,4% en el 2009.
- *Tasas de Crecimiento y Participación Sectorial:* Al año 2009, la economía regional representa dentro de la estructura productiva del país el 20% del PIB agrícola, casi el 30% de la minería y el 15% de la industria, el comercio y los servicios.
- *Comercio Exterior (Exportaciones según destino):* Las exportaciones registradas en la Región Caribe ascendieron en 2010 a US \$10.485 millones, las cuales representaron el 26.3% de total nacional.

3.1.3. CONTEXTO INTERNACIONAL: EL GRAN CARIBE

Una visión de ciudad como Barranquilla debe incluir una mirada a su escenario económico territorial inmediato, como es el Área del Gran Caribe, conformado por Centroamérica, México y el Caribe insular.

Para tal propósito se logra realizar un *Diagnóstico General* que abarca temas como:

- Conocer el potencial económico del Gran Caribe continental e insular.
- Evolución económica del Gran Caribe (Producto Interno Bruto)
- Dinámica de la evolución del PIB Per cápita
- Comercio Exterior de los países del Gran Caribe
- Tratados de Integración con Colombia
- Conocer cuál es nuestro rol competitivo

Ilustración 3. Visión de Ciudad y el Área Metropolitana de Barranquilla



Fuente: Equipo POT

Con base en el diagnóstico previo se encuentran los siguientes *resultados*:

- La gran extensión territorial del Gran Caribe es una posibilidad comercial aún no explotada por Región Caribe.



- El alto nivel de importaciones representa para la Región Caribe un mercado potencial poco utilizado por el departamento del Atlántico y la Región Caribe.
- Tasa de Crecimiento anual del 8% entre 1991 y 2008.
- PIB Per cápita de \$7.291 para el año 2008
- La región exporta petróleos crudos, jugos de frutas legumbres, azúcar, café, plátanos, aparato de Televisión, vehículos automotores, crustáceos y moluscos, aparatos electrónicos para celular, medicamentos, gas natural, níquel y bauxita, entre otros, mientras que importa alimentos, maquinarias, combustibles, materiales de construcción, bienes de consumo, petróleo y productos químicos.
- Para una ciudad como Barranquilla, su actividad económica no debe dejar de lado mercados tan importantes, en la búsqueda de aprovechar sus ventajas competitivas y potencialidades. Tanto las perspectivas internacionales como las del Gran Caribe obligan a la ciudad a ser un territorio debidamente conectado con su infraestructura portuaria, terrestre y aérea, de fácil acceso, con áreas suficientes para los procesos logísticos, en forma tal que pueda responder a los retos competitivos que la globalización plantea.

3.2. CIUDAD COMPETITIVA: ABIERTA A LA ECONOMÍA GLOBAL.

Barranquilla, fue catalogada como una de las ciudades latinoamericana del futuro ocupando el octavo puesto, donde se evaluaron criterios como: potencial económico, recursos humanos, relación costo-beneficios, calidad de vida, infraestructura y entorno amigable para a inversión.⁴

Con esas consideraciones, la ciudad debe orientar todos sus esfuerzos para convertirse en una ciudad globalizada, con atributos de centro competitivo, donde se ubiquen nuevas empresas Nacionales e Internacionales, que cuente con excelentes servicios logísticos, incluyendo el aeroportuario, con un sistema vial adecuado, un servicio de transporte Masivo eficiente, y con cobertura en servicios público; no dejando atrás los aspectos ambientales, culturales y deportivos.

Hay que resaltar que la ubicación geográfica de Barranquilla, sumado a su capacidad comercial, industrial y portuaria representan una puerta comercial hacia

⁴ FDI Ranking: FDI Ranking by Region & Sector-DiIntelligence.com Ciudades Latinoamericanas del Futuro 2010-2011



el plano departamental, regional y mundial, en la que está obligada a ser un territorio debidamente conectado con su infraestructura portuaria, terrestre y aérea, de fácil acceso, con áreas suficientes para los procesos logísticos, de tal manera que pueda responder a los retos competitivos que la globalización plantea como son el aprovechamiento de los diferentes acuerdos comerciales.

Fotografía 2. Panorámica sector residencial Barranquilla



Fuente: Alcaldía de Barranquilla

El objetivo de Una Ciudad Competitiva e Integrada a la Economía Global, es impulsar a la ciudad y a su Área Metropolitana, hacia una perspectiva de integración comercial, portuaria, cultural y geopolítica, para desarrollar sus *ventajas* comparativas, competitivas y sus potencialidades, frente a una dimensión Internacional, relacionado con el Gran Caribe, Colombia, la Región Caribe, el eje Ciudad-Región y el Departamento del Atlántico, enmarcadas en los criterios de sostenibilidad ambiental, competitividad, inclusión y equidad social.

El sector empresarial, no debe mirar solo a los mercados tradicionales, sino que rápidamente deberán prepararse y vincularse a las nuevas dinámicas de los mercados Internacionales, apoyados por una Administración Distrital que promueva un adecuado ordenamiento territorial donde se desarrollen programas en Infraestructura, Movilidad, Urbanismo, Planeación y Seguridad para el desarrollo económico, sostenible y social incluyente para sus habitantes.



Podemos concluir que la ciudad no puede dejar pasar esta oportunidad, por lo cual es importante una buena relación entre las instituciones, el Estado y los empresarios para lograr conjuntamente un territorio exitoso, con un desarrollo de sus ventajas competitivas como urbe de ribera, identificando sus potencialidades y vocaciones, con el máximo aprovechamiento de sus recursos, facilitando la creación y el desarrollo de los objetivos para su desarrollo.

3.3. CIUDAD EQUITATIVA.

En la actualidad, la ciudad de Barranquilla todavía presenta un notable desequilibrio social, debido a que la población menos favorecida sigue sufriendo el flagelo de la pobreza, la inseguridad, y el desempleo; a su vez presentan dificultades para acceder a servicios tales como salud, educación, cultura, recreación, transporte y a otros beneficios complementarios que les puede brindar la ciudad, pese a los esfuerzos que ha realizado en los últimos años la administración Distrital y el Gobierno Nacional en programas dirigidas a esta población.

La mayor concentración de esta desigualdad social se encuentra ubicada en el Sur-Occidente y Sur-Oriente de Barranquilla; allí se encuentran los mayores índices de inseguridad; mayores deficiencias de vivienda, vías y transporte y un mayor número de familias en situación vulnerable debido a los deslizamientos de tierra, inundaciones por causa de los arroyos durante la época invernal. Es por esta situación que debemos pensar en políticas, proyectos y programas dirigidos hacia un beneficio común.

En las diferentes Mesas de Trabajo de Desarrollo Social, se pudo concluir y resaltar que la equidad y la Inclusión social, son factores determinantes para la construcción de la Visión de Ciudad soñada, haciendo énfasis en las necesidades y deficiencias que posee la población menos favorecidas, buscando así cerrar la brecha social, siendo justos en ofrecer a sus habitantes beneficios para su integración y su equilibrio social, representadas en aspectos de una ciudad ambientalmente sostenible, segura, que cuente con una red vial con eficientes estructuras para una adecuada movilidad, así como crear proyectos y programas que generen la disponibilidad de nuevas zonas para de vivienda popular, equipamientos urbanos principalmente en salud, educación, cultura, recreo-deportivos y de seguridad.

Es de destacar que los demás ejes que se plantean en el informe de visión ciudad como lo son: Una ciudad abierta al Río; Una ciudad Verde, ambientalmente sostenible y protegida frente al cambio climático; Una ciudad segura bien

administrada y una ciudad con generosa red vial y eficientes esquemas de movilidad, también buscan cumplir con el objetivo de encontrar solución a los problemas sociales proponiendo que nuestra ciudad tenga sentido de Equidad e inclusión Social.

Fotografía 3. Equipamientos del Distrito de Barranquilla



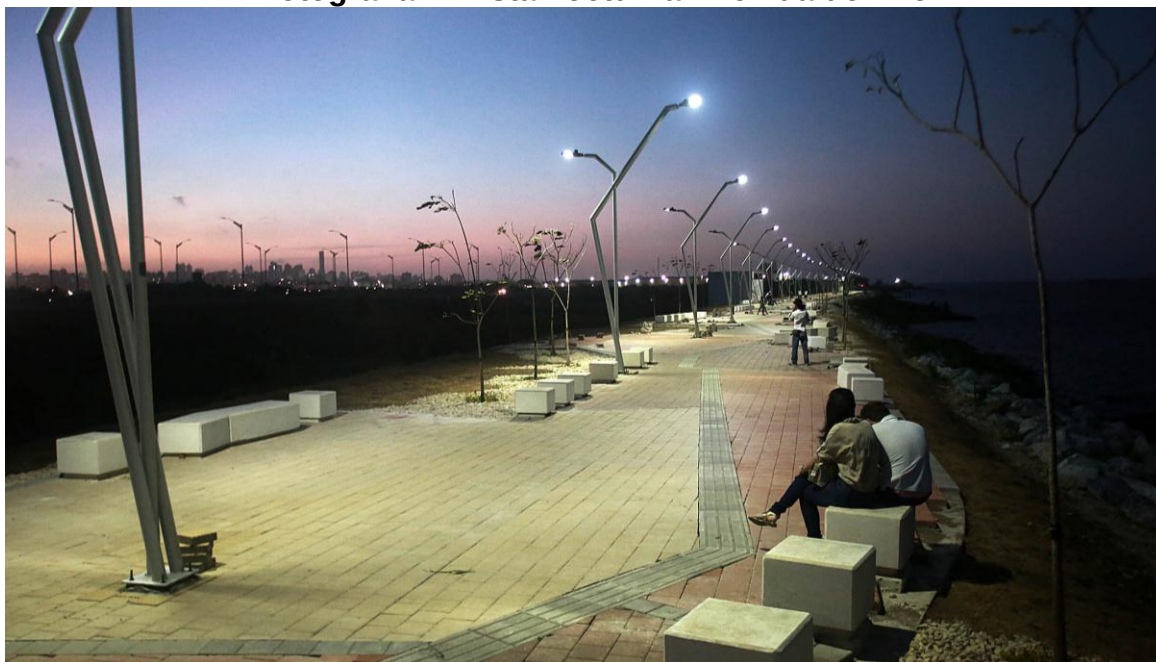
Fuente: Alcaldía de Barranquilla

3.4. CIUDAD ABIERTA AL RÍO.

El consenso al que se llegó en la mesa de trabajo hace referencia a la necesidad que Barranquilla tiene que buscar su acercamiento al río o abrirse hacia él de forma generosa, para brindar a los barranquilleros el disfrute de su paisaje y a la vez conceder y fomentar una imagen de urbe ribereña, así como su condición de hito urbano e importancia de un elemento escénico con riqueza de espacio público, zonas verdes amables con el medio ambiente y actividades comerciales y de servicios articuladas con la ciudad.

La propuesta acogida consiste en extender la vía escénica partiendo desde el sector de la Loma hasta la calle 84, donde se planea construir el Centro de Eventos y Exposiciones del Caribe, aprovechando así, los dos polos de conexión con diferentes usos múltiples. También se resaltó que la vía no será un determinante para la solución de movilidad, sino una vía escénica que, mediante cruces a desnivel, se integrará con la red urbana en primera instancia a la altura de las calles 84, 78, 72, y 58. Los accesos se plantearán con las soluciones adecuadas para cada intersección, articuladas al sistema de movilidad principal.

Fotografía 4. Vista nocturna Avenida del Río



Fuente: Alcaldía de Barranquilla

Para lograr la viabilidad del proyecto es necesario tomar en cuenta la franja de cincuenta (50) metros de ancho como ronda de protección ambiental, que es propiedad de la nación. De allí se plantearían 20 metros utilizables como vía de tránsito lento y liviano, con un separador central y en los 30 metros restantes, se incorporaría el diseño de un parque lineal destinado al uso de esparcimiento y diversión de los ciudadanos.

Como objetivo final y como respuesta a las concesiones existentes, para no causar afectaciones a las mismas, el esquema de construcción propuesto una vez definido el diseño geométrico de la vía es construirlo por fases, comenzando en los sectores libres de menores inconvenientes y previendo asimismo que el entorno a este proyecto se convierta en el destino de importantes proyectos inmobiliarios que estimulen la inversión privada en lo referente a edificaciones de gran altura.

Fotografía 5. Vista aérea Avenida del Río



Fuente: Alcaldía de Barranquilla

3.5. CIUDAD VERDE Y AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE.

Hoy en día, existe una gran preocupación por el medio ambiente y los ecosistemas que conforman la estructura del territorio; el interés nace por el contacto directo que se desarrollan con ellos y por las oportunidades ambientales que brindan a la sociedad, pero al mismo tiempo, con los acontecimientos internacionales en materia de contaminación y afectación, existe la necesidad de protegerlo frente al cambio climático por medio de políticas ambientales, que ayudan a las ciudades a ser competitivas en materia ambiental, con el incremento de las zonas verdes y los espacios libres que favorecen las prácticas sociales, culturales y ambientales de sus habitantes.

A pesar del desarrollo y los ingresos tributarios que obtiene la ciudad por parte de las actividades comerciales, Industriales y portuarias; estas generan también, contaminación atmosférica, como la emisiones de gases y ruidos que producen los vehículos, los residuos sólidos y vertimientos domésticos, Industriales, agropecuarios y mineros que al mismo tiempo terminan en las aguas naturales de la estructura ecológica principal de la ciudad.

Fotografía 6. Espacio Público en el Centro de Barranquilla



Fuente: Alcaldía de Barranquilla

Aunque ambientalmente hablando el medio ambiente del distrito presenta muchos escenarios de gran degradación, Barranquilla es considerada una ciudad verde, debido a su clima tropical, por los sistemas hídricos de su emplazamiento, como son la cercanía al mar, al Río Magdalena, a los cuerpos de ciénagas, arroyos naturales, caños, y otros elementos naturales; sin embargo el olvido junto a la eliminación continua de la vegetación, la modificación de jardines y antejardines en zonas duras; la ocupación de las rondas ambientales; el déficit y abandono del espacio público, de parques, plazas, zonas verdes y áreas recreativas para el encuentro y el disfrute social, le resta importancia a esta apreciación, que a la vez se convierte en un concepto desfavorable por parte de la ciudadanía y una baja calificación en la evaluación de indicadores que demuestran verdaderamente si una ciudad es ambientalmente sostenible.

Cabe anotar que existen solamente dos grandes áreas verdes de categoría urbana que son el Jardín Botánico y el parque del Sagrado Corazón siendo este último de uso público permanente; el resto de parques son pequeñas áreas verdes, y de escala local. Por tal motivo en las discusiones de las mesas de trabajo especialmente en las de Desarrollo sostenible, se plantearon algunas acciones como: la Incorporación de nuevas zonas verdes en el inventario actual,



revalorización y recuperación del patrimonio verde en jardines y antejardines y el fortalecimiento institucional para asegurar su sostenibilidad.

El propósito es ser *una Ciudad Verde, ambientalmente sostenible y protegida frente al cambio Climático* a través del modelo de ordenamiento territorial, que defienda el medio ambiente en armonía con los propósitos del territorio rural, la Región Caribe y las dinámicas nacionales e internacionales; garantizando el desarrollo y vinculación de los sistemas de espacio público, equipamientos y de servicios articulados a la estructura socioeconómica y espacial como nodos de operaciones estratégicas, que relacionan estructura ecológica principal consolidada.

3.6. CIUDAD QUE RESPETE Y VALORICE SU PATRIMONIO.

Barranquilla, conserva un significativo patrimonio arquitectónico, que fue reflejo del comienzo de los períodos modernistas (la época republicana y de mediados del siglo XIX) hasta casi la década de los 60s. Este reconocimiento, de conservación de su patrimonio, aunque es reciente, se viene trabajando desde hace un poco más de 20 años en el inventario y reglamentación del uso y manejo de los inmuebles con valor patrimonial utilizando la normativa desarrollada por el Ministerio de Cultura, para declarar las zonas de gran valor patrimonial y su respectiva área de influencia.

Fotografía 7. Edificio de la Aduana – Centro Histórico



Fuente: Alcaldía de Barranquilla

Desde el año 1993 el Centro Histórico y los barrios Prado, Altos del Prado Bellavista, adquirieron la connotación de Áreas de Conservación e Interés, que por



medio de declaratorias nacionales donde se clasificaron las propiedades con valores patrimoniales y los tipos de intervenciones que sobre estas se podrían realizar, de acuerdo a la categoría a la cual pertenezcan.

Sin embargo, solo el Centro Histórico tiene el Plan Especial de Manejo y Protección actualmente adoptado, que en cierta forma, ha ayudado a recuperar algunos sectores del mismo; pero en la zona patrimonial del norte, aun no se adoptado dicho plan, haciendo que el cumplimiento de dichas normas de protección y conservación, en estos barrios, se vean afectadas debido a que los propietarios de este tipo de inmuebles prefieren abandonar las edificaciones, antes de hacer la dispendiosa labor de obtener los permisos necesarios para poder realizar adecuaciones o intervenciones sobre ellas, los cuales deben ser solicitados directamente ante el Ministerio de Cultura.

Además de algunas zonas deterioradas en el Centro Histórico, y otras más de los barrios el Prado, Alto Prado, Bellavista se le suman la invasión incontrolada del espacio público, la destrucción de andenes, tala de árboles y la eliminación de zonas verdes de jardines y antes jardines para privilegiar al automóvil, creando estacionamientos, demostrando una sensibilidad nula por parte de los propietarios de este tipo de inmuebles, así como también de los habitantes del distrito que no reconocen los valores patrimoniales de estas importantes zonas. Unido a esto, se refleja también las intervenciones descoordinadas de parques y otros espacios Públicos, por parte de las instituciones Públicas y Privadas, interrumpiendo el libre goce y disfrute de los ciudadanos.

Durante las Mesas de trabajo sobre Patrimonio Histórico y Cultural, se abarcaron temas como la declaratoria de bienes de interés cultural, en donde se identificaron una serie de intervenciones, tanto normativas como de inversión pública, que deberán integrarse al nuevo modelo de ordenamiento, con el objetivo de rescatar, revitalizar y rentabilizar el patrimonio arquitectónico de Barranquilla, de tal manera que sea para el disfrute de los habitantes y un dinamizador de la economía local. También se identificaron un grupo de acciones planes, programas y proyectos, cuya ejecución debe contribuir al logro del objetivo o componente central de la *Visión de una Ciudad que Respete y Valorice su Patrimonio* como:

- *Proyecto para la Conservación y Revaloración de los Inmuebles Patrimoniales:* consiste en promover normativas que determinen los parámetros para la intervención de estos inmuebles, en lo que respecta a usos, tratamiento de fachadas, espacios interiores y áreas exteriores: jardines y antejardines, paisajismo, entre otros;
- *Proyectos de Inversión Pública para la Recuperación, Manejo y Valorización de los Espacios Urbanos de Interés Patrimonial:* Como un complemento



necesario a las normas dirigidas a la conservación y valoración de los inmuebles patrimoniales individuales.

3.7. CIUDAD CON RED VIAL DE CIUDAD CAPITAL Y CON UN EFICIENTE SISTEMA DE MOVILIDAD.

Una de los aspectos más importantes a evaluar en la ciudad es su infraestructura vial, puesto que de ella depende en un gran porcentaje la calidad de vida de sus habitantes y la competitividad de su economía.

Haciendo un repaso general por la redes viales de las ciudades de Colombia, Bogotá por ejemplo, a pesar que es una movilidad colapsada, cuenta con unas importantes vías que la conectan con todo los puntos cardinales como lo son: la Autopista Norte y Sur, la Avenida El Dorado, la calle 100, la carrera 30, la carrera 7; así mismo Medellín, Cali, y Bucaramanga, también tienen sus ejemplos de vías que contribuyeron al desarrollo de las mismas y hoy combinadas con sus sistemas de transporte alternativos se van haciendo más competitivas.

Fotografía 8. Vista Avenida Circunvalar



Fuente: Alcaldía de Barranquilla

Barranquilla también cuenta con importantes vías que fueron de gran importancia para el desarrollo y crecimiento de la misma, su impacto atrajo el intercambio comercial y las comunicaciones interdepartamentales, las principales vías que se



destacan son la Cordialidad, la Calle Murillo, la carrera 46, un primer sector de la Circunvalar, la calle 30 y la Vía 40; sin embargo en la actualidad, la ciudad presenta un caos total en su movilidad, debido al congestionado parque automotor y aunque su crecimiento ha intentado manejarse de una forma organizada, la malla vial sigue siendo la misma ocasionando graves problemas de trancones y lentitud en los desplazamientos. Hay que resaltar que la ciudad carece de una verdadera estructura vial articulada, que sea capaz de soportar el nivel de presión del uso de vehículos al cual está siendo sometida, y que según las estadísticas a través de los años seguirá en aumento; las expectativas y el desarrollo amarrados a los nuevos intercambios comerciales que enfrentará la ciudad, generarán el aumento de la actividad económica, lo cual no solo será obligatorio ofrecer trabajo sino servicios y viviendas de buena calidad que garanticen una vinculación a los sistemas de transportes alternativos.

En los ejercicios realizados en las mesas de trabajo de Desarrollo Vial quedó consignado que uno de los principales factores causantes de los problemas de movilidad es la falta de un verdadero y eficaz sistema de movilidad urbana. Por esta razón se llegó a la conclusión que se debe proyectar un sistema vial con perfiles amplios y continuos, de desplazamiento rápido que no sólo reciban la circulación de los accesos a la ciudad, sino que también actúen como corredores internos que distribuyan los flujos de vehículos, y se incorporen con nuevos anillos viales internos, con el propósito de mejorar la conectividad urbana, disminuyendo los tiempos de traslado de vehículos y la población, convirtiéndonos así en una ciudad más competitiva y atrayente a la inversión privada y articulada con un sistema de transporte alternativo que vincule el parque automotor con los peatones (ciclo vías, sistema de transporte masivo, entre otros).

3.8. CIUDAD SEGURA Y BIEN ADMINISTRADA.

Cada día cobra más relevancia los asuntos de seguridad y sus efectos en el desarrollo económico de un territorio a nivel mundial. No es casual que el World Development Report se haya orientado a los temas de conflicto, seguridad y Territorio (World Bank, 2011). Países que han experimentado un deterioro en sus políticas de seguridad, han puesto en riesgo su crecimiento y desarrollo económico y por ende social.

En la actualidad, Barranquilla se encuentra amenazada por la violencia y la delincuencia común, con delitos de gran impacto como lo son los homicidios, las lesiones y la diferente modalidad de hurtos, que afectan la vida, la integridad, y los bienes de los ciudadanos. De acuerdo a las fuentes primarias que suministraron la



información (Secretaría de Gobierno, Cámara de Comercio y la Policía Nacional) se procedió a mostrar la situación de violencia e inseguridad que vive la ciudad.⁵

A partir de esto, uno de los grandes retos que tiene que enfrentar la actual administración, junto con las distintas entidades responsables de la Administración Pública, es devolverles a sus habitantes la tranquilidad y la seguridad en su entorno, implementando políticas, programas, estrategias y acciones que puedan fortalecer la seguridad en la ciudad. Esto, relacionado con el ordenamiento territorial hace referencia a la necesidad de establecer infraestructura de servicios complementarios ubicados con la presencia de los actores públicos y privados.

Fotografía 9. Sector peatonal Centro Histórico de Barranquilla



Fuente: Alcaldía de Barranquilla

El propósito de una Ciudad Segura y bien administrada, es neutralizar la inseguridad, interviniendo el territorio con acciones de renovación y recuperación urbanas, proyectos de Infraestructura cultural y recreo-deportiva, el desarrollo de un sistema vial articulado, equipamientos de seguridad e intervenciones sociales orientadas a disminuir la inseguridad de la ciudad. Unido a esto, la ciudad tiene la

⁵ Ver primer Informe de Avance de Visión Ciudad, Sept. de 2011 para precisar sitios, barrios y localidades espaciales con las más altas tasas de violencia y estadísticas en los últimos 8 años



necesidad de fortalecer su función pública, estableciendo una estructura administrativa que sea coherente con el desarrollo de la ciudad, puesto que es necesario integrar los asuntos de seguridad, en una adecuada administración del territorio.

De acuerdo con la Visión de Ciudad, en las diferentes mesas de trabajo se establecieron tres planteamientos en búsqueda de la solución a la problemática de Seguridad y Administración del Territorio, los cuales son:

- **El Fortalecimiento Institucional:** para lograr que la estructura del Distrito sea más eficiente y trabaje de manera coordinada en el cumplimiento de sus metas y sus funciones.
- **El Fortalecimiento de la Fuerza Pública:** para aumentar la presencia de la fuerza Pública en zonas con más índice de homicidio y robos ubicando estratégicamente nuevos centros de presencia policial como CAIs, Inspecciones o Comisarias, así como tener en cuenta los centros reclusorios como equipamientos sociales dirigidos a la justicia, y
- **Los Planes Sociales:** realizando intervenciones de carácter social para brindarle oportunidades a los habitantes de experimentar otra forma de vida.
- Implementación de los ESUS (Espacios Socio Urbano Seguros) en algunas comunidades, buscando un trabajo conjunto con las autoridades y comunidad. Con los ESUS se busca eliminar aquellos problemas que causan entornos inseguros como por ejemplo: problemas de iluminación, basuras, lotes abandonados, parques en mal estado, entre otros.
- Para la situación diagnóstica remitirse al Plano No. 11 del primer Informe de Avance para la espacialización de Estaciones de Policía, Inspecciones y Comisarías.

3.9. CONCLUSIONES DE VISIÓN CIUDAD.

El escenario y cuerpo metodológico desarrollado en las mesas de Visión de Ciudad permitió tanto a los participantes de la sociedad civil, como a actores especialistas en diversos temas e igualmente al Equipo Técnico conformado para el diseño y formulación del POT 2012, tener una visión general más integral y totalizadora sobre el territorio del Distrito de Barranquilla que, conjuntamente con la operatividad del POT 2000 que arrojó la evaluación en términos del modelo de ciudad que en su momento se planteó, permitió llegar más al fondo de los asuntos para reflexionar, sopesar y debatir sobre los alcances y propuestas sobre la ciudad deseada concretando una propuesta sencilla y clara sobre los principales asuntos y su forma como se reflejan espacialmente.



Los ocho ejes temáticos que finalmente sintetizan esos anhelos son el camino que engloba las principales acciones sobre las que se formulan técnicamente el conjunto de programas y proyectos para el largo plazo.

Todos estos anhelos por supuesto deben partir del deber y el quehacer institucional que es, el soporte fundamental para poder concretar esas realizaciones que la comunidad distrital de Barranquilla demandará a su futuro.

Allí están plasmados los deseos de poder trasladarnos mejor entre los diferentes lugares de la ciudad para buscar nuestras demandas en cuestiones de servicios, a través de una red de vías que invite al disfrute del espacio colectivo, que nos oferte las necesidades básicas en los sitios donde se necesitan y que nos permita, asimismo, disfrutar de un paisaje y una imagen que nos proyecte en el ámbito nacional e internacional como una ciudad pujante con gran oferta de atributos para el habitante y el visitante.

Finalmente una conclusión que sigue siendo insoslayable en el caso de Barranquilla es su jerarquía como ciudad primada en el concierto del sistema de ciudades de la costa norte de Colombia para lo cual debe convertirse y afianzarse como una ciudad competitiva y moderna acorde con los tiempos que se proyectan en la escena de la globalidad económica mundial.

Fotografía 10. Panorámica Barranquilla - Salida Río Magdalena



Fuente: Alcaldía de Barranquilla



4. EFECTOS DE LA REVISION Y EVALUACION DEL POT

4.1. EL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL POT 2000 Y SUS RESULTADOS.

La experiencia colombiana relacionada con los Planes de Ordenamiento Territorial muestra, después de doce años de recorrido y diez de operatividad concreta, un resultado poco satisfactorio, en la medida que las experiencias que se han obtenido muestran poca coherencia de un lado y una suficiencia moderada frente a los manejos conceptuales de los diferentes asuntos y a la forma como lo proyectado ha carecido de fundamentos de gestión y a una base económica insuficiente para enfrentar la problemática que se quiere abarcar.

Ha sido una especie de juego entre el querer y el poder, entre el método y la responsabilidad de las administraciones municipales generalmente sin la base financiera adecuada para enfrentar el reto.

El proceso de Seguimiento y Evaluación es un ejercicio que por ley es necesario realizar una vez los planes de ordenamiento cumplen con los diferentes alcances y ejecuciones que en los tres (3) períodos administrativos deben cubrir como largo plazo y como corto y mediano plazo en las dos primeras administraciones, una vez aprobados por las autoridades administrativas (concejos u alcaldes) y avalados por la participación democrática.

Gráfico 1. Esquema Vigencias y períodos constitucionales Plan de Ordenamiento Territorial



Fuente: Equipo POT.

El proceso de Seguimiento y Evaluación del POT 2002 para el caso del Distrito de Barranquilla, después de ser evaluado se desarrolló en dos momentos que se deben entender desde los puntos de vista de lo cuantitativo, (*el Seguimiento*) o sea lo realizado en cantidad de acuerdo con el Programa de Ejecución y lo cualitativo (*la Evaluación*) que es el impacto ante los diferentes escenarios del



ordenamiento del territorio y produce en este efectos de atraso, rezago, adelanto y/o progreso ante la realidad espacial y la complementariedad de los hechos económicos, políticos y culturales.

Asimismo, este sistema de Seguimiento y Evaluación facilita el entendimiento para determinar si el POT desarrolló todos los contenidos que señaló la Ley 388 de 1997 y los decretos reglamentarios de manera adecuada, si se cumplió con la implementación del modelo de ocupación del territorio y se ejecutaron los proyectos planteados en el programa de ejecución, de acuerdo con cada uno de los temas del ordenamiento, principalmente los asuntos ambientales, amenazas y riesgos, servicios públicos, sistemas de vías y transporte, espacio público, vivienda, equipamientos colectivos, patrimonio, suelo y sistemas productivos.

El actual POT del Distrito de Barranquilla asumió y realizó su primera revisión para el periodo comprendido entre el año 2000 y 2004, tiempo que transcurrió desde su formulación y adopción; esa revisión permitió evaluar (en términos cualitativos) y medir el avance (en términos cuantitativos) logrado en la implementación del mismo y el efecto del POT vigente en el desarrollo del Distrito y la capacidad de la administración para desarrollar y promover el modelo de ordenamiento. Siguiendo el orden formal establecido en la ley se examinaron los tres componentes principales y a partir de los programas y proyectos planteados en los mismos, se evaluaron los primeros resultados que se concretaron por lo realizado en el Programa de Ejecución y el Documento Técnico de Soporte establecido y vigente hasta el presente.

La Revisión que culminó con su respectiva aprobación por parte del Concejo Distrital en el año 2007 (Noviembre de 2007) arrojó un resultado poco positivo con relación a los objetivos cumplidos, que en ese momento fueron calificados con un índice muy bajo, de 2.8% de un total de 100% sobre la base proyectada.

Al llegar a los doce años de cumplimiento del largo plazo la administración anterior asume la responsabilidad de enfrentar el nuevo estudio y entregar a la administración actual la formulación del nuevo POT, por lo que se procede a plantear una revisión de carácter ordinario encomendada a EDUBAR S.A. quien inicia la tarea de acometer un nuevo proceso de formulación y diseño del instrumento con miras a lograr los cambios justos en materia no sólo normativa, sino de la verdadera planeación de la ciudad. La siguiente tabla sintetiza tales experiencias:



Tabla 3. Instrumentos y/o estatutos de Planificación Urbana

INSTRUMENTO	DESCRIPCIÓN
Estatuto Urbanístico del Distrito Especial de Barranquilla.	Decreto No. 654 de 1993.
Modificación del Estatuto Urbanístico del Distrito Especial de Barranquilla.	Decreto No 572 de 1994
Plan de Ordenamiento Territorial.	Decreto 0154 /2000
Revisión al Plan de Ordenamiento Territorial.	Acuerdo 003 de 2007.
Compilación del Plan de Ordenamiento Territorial.	Decreto No 0404 de 2008.

Fuente: Equipo POT

De otro lado, en materia de operatividad de los POT en Colombia, recientes análisis y balances hechos por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial han detectado que, entre otros asuntos, los nuevos POT deben enfrentar los siguientes retos, en un intento de no repetir los errores más comunes desde que empezaron a operativizar mas o menos partir del año 2000:

- Faltas de normas claras sobre funciones y competencias de los niveles territoriales.
- Inviabilidad financiera y administrativa de muchos entes territoriales.
- Persistencia de visiones cortoplacistas por parte de muchos municipios.
- Poca implementación de muchos instrumentos derivados de la ley.
- Debilidades en el ordenamiento rural
- Pocos procesos de articulación regional.
- Baja generación de suelo para el desarrollo de programas V.I.S.
- Escasa generación de espacio público en condiciones de calidad urbanística.

El caso del Distrito de Barranquilla no escapa a la realidad y experiencias que han demostrado la mayoría de los Planes de Ordenamiento. Por ello se decide a través de un proceso participativo y con un nuevo enfoque técnico formular un nuevo POT de manera sencilla, accesible y con una buena gestión a partir del liderazgo de la administración local, estableciendo como grandes retos la consolidación de una ciudad equitativa e incluyente a partir de diversos elementos de análisis en donde sobresalen los ocho (8) ejes ya mencionados en el Capítulo tres (3) de este Documento Técnico y logrados a partir de los consensos de la metodología de una Nueva Visión de Ciudad.



El Documento de Seguimiento y Evaluación permitió conocer dentro del proceso de formulación y ajustes del POT de Barranquilla, todos aquellos asuntos que en materia operativa ocurrieron desde su adopción por las respectivas administraciones distritales. Este proceso de carácter técnico y jurídico, de acuerdo con las normas vigentes⁶, señala que los planes de ordenamiento territorial estarán sujetos a revisión, por vencimiento de los plazos establecidos en él y en el caso de presentarse circunstancias de carácter extraordinario que impliquen modificar algunas de las decisiones contenidas en la normas o cuando se presenten razones de excepcional interés público, fuerza mayor o caso fortuito, entendiendo como tales, la declaratoria de desastre o calamidad pública los resultados de estudios técnicos detallados sobre amenaza y riesgos que impliquen modificar la clasificación del suelo.

El sistema de Seguimiento y Evaluación presenta dos momentos que se deben entender desde los puntos de vista de lo cuantitativo, (*el Seguimiento*) o sea lo realizado en conjunto de acuerdo con el Programa de Ejecución y lo cualitativo (*la Evaluación*) que es el impacto ante los diferentes escenarios del ordenamiento del territorio y produce en este efectos de atraso, rezago, adelanto y/o progreso ante la realidad espacial y la complementariedad de los hechos económicos, políticos y culturales.

4.2. CONCLUSIONES DEL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL POT

4.2.1. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE SUFICIENCIA.

El sistema de seguimiento y evaluación en términos amplios busca evaluar el Plan de Ordenamiento Territorial enmarcado básicamente bajo tres tipos de análisis (*Suficiencia, Coherencia e Impacto-estado del territorio y Ejecución*).

Dentro de este sistema, el análisis de suficiencia determinó si el POT desarrolló todos los contenidos que señalan la Ley 388 de 1997 y los decretos reglamentarios de manera adecuada; este análisis además implica detectar como han incidido e impactado cada uno de estos contenidos y disposiciones en el territorio.

Para su desarrollo se elaboró de manera inicial el mapa conceptual del POT que sintetiza todos los contenidos en cada uno de sus componentes (General, Urbano

⁶ Ley 388 de 1997, Decreto 879 de 1998, Decreto 932 de 2000, Ley 810 de 2003 y Decreto 2079 de 2003



y Rural), analizando el POT 2000 adoptado mediante decreto 0154 y su revisión 2007 aprobada mediante acuerdo 003 y la compilación aprobada mediante decreto 0404 de 2008. Este proceso permitió detectar lo siguiente:

A nivel del Componente General y tras analizar cada uno de estos elementos se detectó que de los 52 objetivos establecidos 31 fueron objetivos de ordenamiento territorial, siendo objetivos que tienen incidencia en el modelo de ocupación del territorio y que puede medirse y cuantificarse su avance e impacto; de los 21 objetivos restantes, 9 tienden a repetirse o a expresar ideas similares a las de otros objetivos propuestos y el resto no corresponden a asuntos del Plan de Ordenamiento Territorial.

Por otra parte también se detectó que los 31 objetivos de carácter territorial y que tienen una incidencia en el modelo de ocupación fueron estructurados dentro del Plan de Ordenamiento territorial de la siguiente manera:

4.2.1.1. LOS OBJETIVOS

- a) **Los objetivos de tipo Económico:** Se contempló un (1) objetivo general y dos (2) específicos, los cuales expresan la idea central de contribuir al posicionamiento del Distrito de Barranquilla como una ciudad líder en el escenario internacional en los sectores industrial, comercial y de servicios
- b) **Los objetivos de tipo Ambiental:** Se estableció un (1) objetivo general y (1) objetivo específico, que están encaminados a generar las medidas necesarias para la conservación del Medio Ambiente, pero la realidad empírica quedó solo sobre el papel y la gran parte de ellos no se llevó a cabo.
- c) **Los objetivos de tipo Territorial:** Se encontraron tres (3) objetivos generales y Dieciséis (16) específicos que se establecieron principalmente para los siguientes propósitos:
 - Ordenar el crecimiento futuro de la ciudad de manera articulada con el área metropolitana.
 - Lograr una adecuada conexión intraurbana e interurbana del Distrito con los corredores nacionales e internacionales.
 - Responder a las necesidades en términos de equipamientos, espacios públicos, VIS, servicios públicos, preservación de valores patrimoniales y culturales etc, bajo el criterio de ciudad equitativa e incluyente.
 - Lograr una ciudad densificada, con alturas controladas e índices de ocupación armónicos y con desarrollo de espacio público.
 - Contribuir a la constitución del corredor del norte del país entre las ciudades Cartagena-Barranquilla –Santa Marta.



- d) **Los objetivos de tipo Administrativo:** se plantearon dos (2) objetivos específicos que apuntan a la necesidad de Formular recomendaciones administrativas u operativas en el área de planeación que permitan la generación de adecuados procesos de gestión y por otra parte, propender por la constitución y sostenimiento de un sistema permanente de información geográfica en el área de planeación, destinada al mantenimiento de las fuentes documentales y cartográficas necesarias para la toma de decisiones en materia de planificación física.

A pesar de esta, no se formularon tales recomendaciones y el sistema de información geográfica solo se comenzó a construir recientemente.

4.2.1.2. EL CUMPLIMIENTO DE LAS POLÍTICAS

En términos generales podría anotarse que las políticas abarcaron los temas más importantes del territorio no obstante fueron planteadas de manera muy extensa y poco contundente de acuerdo a la realidad del Distrito y sus necesidades, tampoco apuntan de manera clara al direccionamiento de los 8 elementos principales que se quieren obtener y que se plasmaron en la visión prospectiva. de las 106 estrategias en total, solo 53 obedecen a temas de ordenamiento territorial, del resto algunas se repiten y otras no correspondieron a estrategias que puedan abordarse desde el POT.

4.2.1.3. EL CUMPLIMIENTO DE LAS ESTRATEGIAS.

El Plan de ordenamiento territorial dispuso de 106 estrategias para la obtención de los objetivos y el alcance de la visión anhelada. Sin embargo tras analizar cada una de ellas se detectó que de las 106 estrategias en total, solo 53 obedecen a temas de ordenamiento territorial, del resto algunas se repiten y otras no corresponden a estrategias que puedan abordarse desde el POT.

4.2.2. LOS ANALISIS DE COHERENCIA Y DE SUFICIENCIA

4.2.2.1. EL ANÁLISIS DE SUFICIENCIA.

Para el desarrollo del análisis de suficiencia se desarrolló inicialmente el mapa conceptual del POT que *sintetiza todos los contenidos en cada uno de sus componentes (General, Urbano y Rural)*, analizando el POT 2000 adoptado mediante decreto 0154 y su revisión 2007 aprobada mediante acuerdo 003 y la compilación aprobada mediante decreto 0404 de 2008. Este proceso permitió detectar lo siguiente:



Tabla 4. Mapa conceptual análisis POT 2000 - 2007

No	COMPONENTE	ASUNTO	RESULTADOS
1	GENERAL	OBJETIVOS, POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS.	Se cumplieron parcialmente de acuerdo a lo propuesto, sobre todo en el cumplimiento de objetivos y estrategias. Se recomienda, concebir el esquema de políticas, objetivos y estrategias bajo los criterios de contundencia en los planteamientos y particularidad con relación a las necesidades del Distrito.
		CLASIFICACIÓN DEL SUELO TERRITORIAL	Se incluyeron la clasificación de acuerdo a los parámetros de la Ley. Sin embargo, las expectativas de la ocupación esperada fueron muy por debajo de los cálculos previstos. Los suelos de expansión no cumplieron con lo esperado, por lo que resultaron excesivamente sobre-dimensionados. Se detectaron suelos por fuera del perímetro urbano (329,46 Has) No hay coincidencia en el total del suelo distrital debido a existen áreas dentro de los límites distritales que no tienen cartografía definida en el POT. En esta perspectiva, es necesaria la articulación de el proceso de clasificación y delimitación del suelo.
		CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DENTRO DEL AREA METROPOLITANA	Se experimentó un crecimiento muy alto hacia la conurbación Soledad-Malambo más que hacia el interior de la ciudad central. La funcionalidad y gestión es débil como Área metropolitana. Se cumplieron algunos programas y proyectos establecidos como: La Avenida Circunvalar. Los nodos de la carrera 38 y Av. Circunvalar. La construcción de la primera fase del SITM a lo largo de los corredores de la calle Murillo y La Av. Olaya Herrera. No se llevaron a cabo otros proyectos visionados como el Puerto de Aguas profundas. Se concretó el diseño del Plan Parcial sobre la Ribera Occidental del Río Magdalena.
		DETERMINACIÓN DE LA ÁREAS	Se avanzó en los estudios respectivos pero se continúa esperando finalizar el riesgo



		EXPUESTAS A ALTO RIESGO Y AMENAZAS.	definitivo para completar este asunto. En lo referente a la estrategia de mediano plazo para el desarrollo de programas de vivienda de interés social, se incluyó el capítulo denominado " De la prevención, reducción de riesgos y atención de desastres" que trata el tema de reasentamiento, se establecen las condiciones previas para el diseño de los planes de reasentamiento, los mecanismos de recuperación de zonas liberadas en la ejecución de los planes de reasentamiento y la rehabilitación de zonas desocupadas en el desarrollo del proceso de reasentamiento por alto riesgo no mitigable. Actualización estudios INGEOMINAS y material cartográfico.
2	URBANO	SISTEMA VIAL	El Plan Vial formulado no se llevó a cabo. Con la excepción de la ampliación de la Av. Circunvalar, las nuevas intervenciones corrieron a cargo de la iniciativa privada pero respetando lo señalado en el POT. De igual forma se llevó a cabo la ampliación de la Calle 45 por la construcción de la infraestructura para el SITM. Concepción de una estructura vial jerarquizada, que garantice la movilidad en el Distrito y hacia su Área Metropolitana.
		PLAN DE SERVICIOS PÚBLICOS	Se desarrolló el capítulo "del sistema de servicios públicos", donde se adoptan las disposiciones de localización de áreas específicas de reserva para la construcción de infraestructuras básicas de acueducto y alcantarillado, como marco director para la dotación de los servicios públicos que requiere la ciudad y el área metropolitana durante los próximos 20 años. En términos generales las disposiciones de una ciudad equitativa en cuanto a acceso de servicios públicos domiciliarios se alcanzó, podría decirse que en estos momentos los servicios básicos de Agua, Energía, Gas, recolección de basuras y alcantarillado abarcan un 100% del perímetro urbano.
		EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS	La determinación de una distribución equitativa de los equipamientos sociales en



			atención a las necesidades de la población que el POT determinó en su visión prospectiva , <i>no se ha manifestado de manera adecuada en el territorio</i>; nos señala que se mantiene un desequilibrio a nivel territorial y es poco lo que se ha avanzado en materia de ejecuciones de obras y acciones siendo la causa más importante el bajo nivel de inversión pública para mejorar los equipamientos en general, manifestado en el deterioro físico del equipamiento existente, lo cual va en detrimento de la calidad de los diversos servicios ofrecidos.
		ESPACIO PÚBLICO	Los bajos niveles detectados en relación al número de habitantes y la necesidad o respuesta de espacios aptos para el esparcimiento, oxigenación y apropiación de la ciudad <i>siguen siendo muy bajos a pesar de los esfuerzos hechos en las nuevas áreas que se han incorporado al desarrollo urbanístico de la ciudad</i> sobre todo en su sector nor-occidental. Esta problemática se ve frenada ante la imposibilidad o escasa participación de una verdadera gestión que tienda a lograr el incremento mínimo a través de los mecanismos que la ley ofrece sobre todo en la ciudad consolidada y por otro a lograr una verdadera concertación para solucionar totalmente el impase de los vendedores estacionarios y ambulantes en el centro de Barranquilla. Este panorama es uno de los verdaderos malestares que aún sufre Barranquilla en su estructuración urbana. Necesidad de una plan maestro de espacio público.
		USOS DEL SUELO	El denominado Estatuto de Normas arquitectónicas y urbanísticas creó inconformismos en una ciudad en que antes la norma no prevalecía en contra de la espontaneidad y el dejar hacer. Se sostuvieron y prevalecieron los problemas iniciales en el control y la operatividad dela norma.
		MODELO DE	Se avanzó en la consolidación de la



		OCUPACIÓN	estructura urbana concebida tras la revisión del POT 2007 para la asignación de usos está conformada por un sistema de piezas urbanas que contienen centralidades, corredores de actividad económica (CAE) y polígonos en donde se sectorizan las diferentes asignaciones de usos de suelo determinadas por el actual POT y que se desarrollan en el título “usos de las Piezas y su reglamentación”, capítulo “Actividades y usos de suelo. Sin embargo el diseño de las piezas y centralidades no se llevó a cabo
		V.I.S.	Si se tiene en cuenta la meta establecida de construir 61.021 viviendas a 2020, comparada con lo ejecutado se obtiene un % de avance del 3,04 % aproximadamente, teniendo en cuenta que la meta es a 2020. En cuanto a las 440,2 has propuestas que deberían habilitarse en atención a superar el déficit establecido por el POT 2000, esta disposición aparece redefinida en la revisión del 2007. Allí se establece como estrategia de mediano plazo para el desarrollo de programas VIS promover la adquisición de suelos urbanos, aptos para el desarrollo de vivienda de interés social, no obstante ese objetivo no se cumplió y se determinaron muchas áreas más en suelos de expansión urbana y ya no fueron 440,2 Ha si no 1049 Ha, de lo que se desconocen las justificaciones para tal incremento.
3	RURAL	ÁREAS DE CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES.	Se desarrolló el capítulo sistemas de áreas protegidas y de reserva natural en suelo rural el cual está conformado por: - Las rondas hidráulicas de los arroyos tributarios de la cuenca de la Ciénaga de Mallorquín. - Las rondas hidráulicas de los arroyos tributarios de la cuenca de los arroyos Grande y León. - Las zonas de preservación - Las zonas de recuperación para la preservación.
		EQUIPAMIENTOS	No se definieron en el Componente



COLECTIVOS		
	ÁREAS DE PRODUCCIÓN AGROPECUARIA, FORESTAL Y MINERA	Se Incluyó el capítulo “desempeño rural (zona agropecuaria)”. Las zonas de usos y tratamientos determinadas y delimitadas en suelo rural son: -Preservación -Desarrollo agropecuario -Desarrollo piscícola -Desarrollo minero -Conservación -Renovación para la protección a. -Renovación para la protección b -Corredor de conectividad, de actividades económicas y residenciales.
	LA EXPEDICIÓN DE NORMAS PARA LA PARCELACIÓN DE PREDIOS RURALES DESTINADOS A VIVIENDA CAMPESTRE	Las normas para parcelación de predios rurales destinados a vivienda campestre están contenidas en el documento compilación POT decreto 0404 de 2008, Artículo 514: parcelación de predios rurales destinados a vivienda campestre. No obstante, no existen polígonos definidos para vivienda campestre en el área rural, en el Plan de Ordenamiento Territorial 2007.

Fuente: equipo POT 2012

4.2.2.2. EL ANALISIS DE COHERENCIA

Una vez analizado desde el punto de vista de la coherencia y articulación del conjunto Visión, Objetivos, Políticas, estrategias, programas y proyectos, puede sintetizarse lo siguiente:

- Para la mayoría de elementos detectados en la visión territorial (POT 2000), se establecieron objetivos, Políticas, Estrategias, Programas y Proyectos
- Los Objetivos Generales fueron organizados por ámbitos (Nacional, Regional y Metropolitano) mientras que los Objetivos Específicos están organizados por dimensiones (Económicos, sociales, Territoriales, Administrativos) y las Políticas y Estrategias están organizadas por sectores (Población, Vivienda, Servicios Públicos, Medio Ambiente, Vías etc.). Esto dificulta la obtención de un orden coherente dentro de este conjunto.



- Se encontraron 52 objetivos entre generales y específicos en el POT, que pueden fusionarse y sintetizarse de manera más concreta y acordes con la realidad del territorio
- Se detectó la desarticulación entre algunos programas y proyectos con respecto a los objetivos, políticas y estrategias establecidas en el POT
- No existe articulación entre el Programa de Ejecución del POT con los Planes de Desarrollo, dificultando el seguimiento al cumplimiento de los objetivos y metas plasmadas a largo, mediano y corto plazo.



5. COMPONENTE GENERAL

5.1. RESEÑA HISTORICA DEL DISTRITO DE BARRANQUILLA

A diferencia de las ciudades más representativas del país, Barranquilla no fue fundada durante la época de la colonia, aunque históricamente se le dio un gran protagonismo a los asentamientos del período de **1620 a 1629**, conformados por encuentros culturales e intercambios comerciales con otros asentamientos y en algún momento alcanzó a concebirse como el período de fundación de Barranquilla. Basados en narraciones urbanas del “Desarrollo Urbano de Barranquilla y su Dinámica Regional para los años de 1777 a 1993”⁷, el autor apoyado por crónicas, historias, memorias, fragmentos e investigaciones, plasma un relato de los comienzos de la ciudad desde el punto de vista del urbanismo espontáneo, que da muestra clara que desde siempre, su vocación comercial e industrial han marcado y distinguido su desarrollo y consolidación.

Fotografía 11. Placa de los inicios de Barranquilla



Fuente: Archivo particular

La aproximación que concibe el asentamiento de “la Barranquilla”, expresa lo que fue el proceso de transformación de un intrascendente caserío a colonia, que promoviendo los intercambios comerciales y procesos industriales más prósperos de la Región Caribe llegó a consolidarse como ciudad en la segunda mitad del

⁷ Presentadas por el Arquitecto Porfirio Ospino Contreras. Barranquilla: Lecturas Urbanas. Observatorio del Caribe, Universidad del Atlántico.



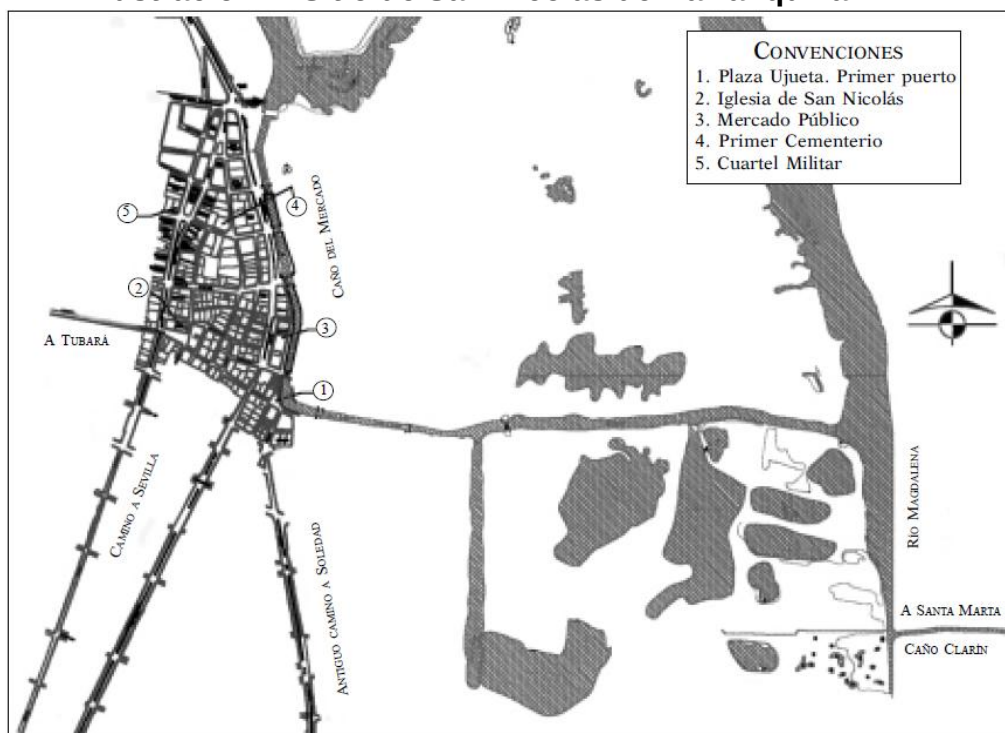
siglo XIX, que no fue fundada sino poblada, motivada por un desarrollo estrechamente ligado al intercambio, que no corresponde a un diseño tradicional de fundación de Lugares, Sitios, Villas o Ciudades, sino de poblamiento espontáneo que manifiesta una ruta de alto tráfico y de intercambio comercial y mercantil, establecido desde antes de la llegada de los conquistadores por los indígenas; y que para la época de la fundación de las ciudades de Santa Marta y Cartagena se revirtió en un Sitio estratégico porque la única forma de comunicación con el Nuevo Reino, era a través del Río Magdalena, que marcó la pauta de las actividades económicas de la ciudad y la forma como se ha construido y transformado su espacio.

5.1.1. CRONOLOGIA: 1777.

Ya se hablaba de la Barranquilla y en el censo realizado por parte del Corregidor y Justicia Mayor del Partido de Tierradentro, Juan García Turín, la reconocía como el Sitio de San Nicolás de Barranquilla que contaba con 526 vecinos, 2.586 almas, 5 naturales y 42 esclavos, con déficit de vivienda aproximado del 35.2%, que obedecía a un aumento de las familias y no a migraciones. Arrojava que los trabajos realizados en este Sitio eran relacionados directamente con las actividades del río y su navegación, el comercio mayorista y minorista y los oficios del sector industrial, que materializaban una gran diferencia con las poblaciones vecinas como Soledad y Sabanagrande que apuntaban a la en su gran mayoría a los trabajos agropecuarios.

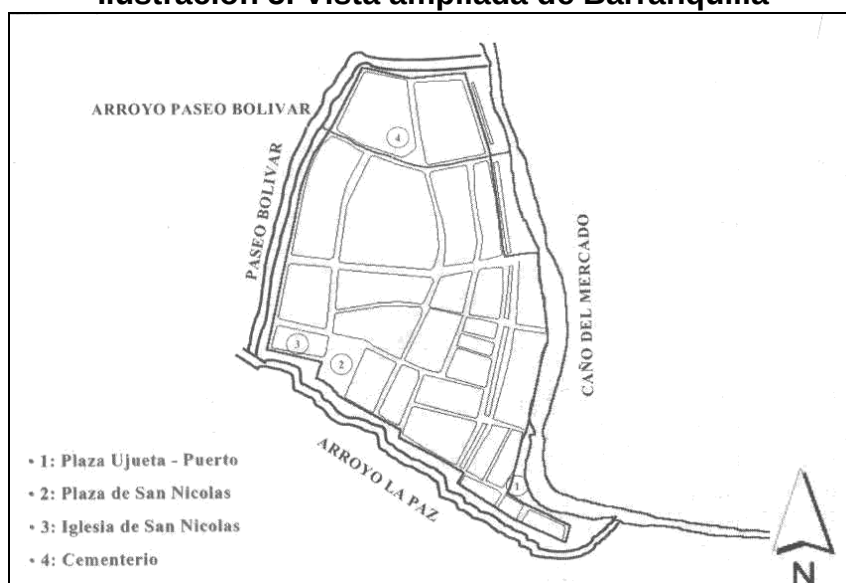
El imaginario urbanístico de lo que sería el Sitio de San Nicolás de Barranquilla se describe a partir de la composición de 21 manzanas y 23.79 hectáreas con frete a orillas del río, donde ya sobresalen la Plaza de San Nicolás y la Plaza Ujueta a orillas del Caño Arriba o antiguo Caño de Soledad, principal puerto de la época, hacia el sur y por el norte, llegaba hasta donde se encontraba el primer cementerio al lado de la iglesia en la plazuela que después se conoció como la Cruz Vieja (Carrera del Cuartel Calle del Comercio esquina).

Ilustración 4. Sitio de San Nicolás de Barranquilla 1777



Fuente: Arquitecto Porfirio Ospino Contreras, aproximación a partir del censo de 1977

Ilustración 5. Vista ampliada de Barranquilla



Fuente: Arquitecto Porfirio Ospino Contreras, aproximación a partir del censo de 1777



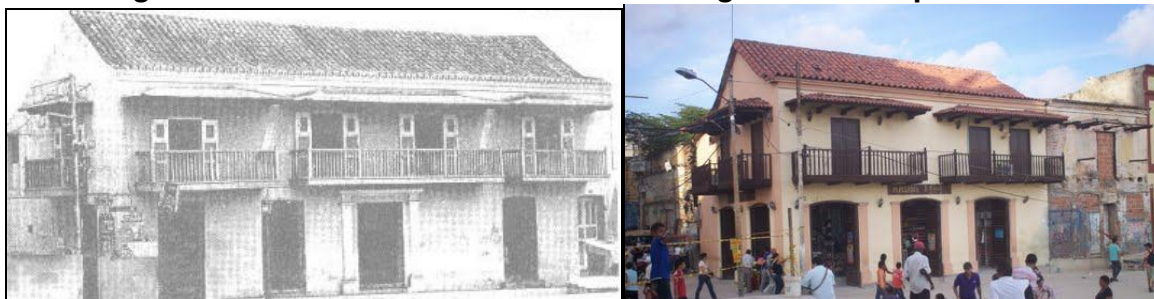
A finales del siglo XVIII el Sitio aún no había adquirido la importancia que realmente le merecía, a pesar de su promisorio desarrollo como Ciudad Comercial y Mercantil, pero con un discreto progreso, que para el tiempo de las guerras de independencia comienza a entender y aprovechar su ubicación estratégica en la desembocadura del Río Grande de la Magdalena y en las costas del Mar Caribe, logrando desarrollos, facilidades y muchos adelantos frente a las otras ciudades del país, que eran más antiguas articulándose a la económica e intercambio mundial.

5.1.2. CRONOLOGIA: 1813.

Para el 7 de Abril, mediante decreto Barranquilla eleva su condición de parroquia y obtiene el título de Villa por parte de Manuel Rodríguez Torices, Presidente Gobernador del Estado de Cartagena como un reconocimiento a sus habitantes que para ese entonces estaba alrededor de los 3.215, en vísperas de la idea de independencia de la madre patria, convirtiéndose así en la capital de Tierradentro (Hoy departamento del Atlántico).

En la Villa para ese entonces no existían aun normas urbanísticas rigurosas, por lo cual los nombres de las calles y carreras estaban relacionados con la cotidianidad y actividades, identificándolas con nombres al azar del acontecer diario, que aún hoy en la modernidad cuando han sido objeto de la moderna nomenclatura, siguen identificándose por sus nominaciones nativas.

Fotografía 12. Casa La Coraza donde se erigió a Barranquilla en Villa



Fuente: Edubar S.A.

Durante el proceso total de independencia, Barranquilla queda consumida nuevamente en el anonimato con violencia que existía entre los ciudadanos y el ejército español, que dura hasta 1821 cuando la Villa logra su primer Alcalde Agustín Del Valle quien dirigió los intereses de la ciudad en el viejo cuartel (antiguo edificio del Banco Caja Agraria), del Paseo Bolívar.



5.1.3. CRONOLOGIA: 1850.

Fue para Barranquilla el momento cumbre en la exportación, se convirtió en el primer puerto exportador del país, por encima de Cartagena y Santa Marta; pero solo hasta 1871 con la construcción del Ferrocarril de Bolívar Barranquilla se consolida como centro urbano dedicado al comercio y transporte de mercancías superando los inconvenientes del transporte de mercancías del puerto marítimo de Sabanilla al puerto fluvial de Barranquilla.

5.1.4. CRONOLOGIA: 1880 Y 1890.

Igualmente otros hechos fueron relevantes para esta consolidación durante la finalización del siglo XIX, como la inauguración del acueducto y la concesión para el alumbrado público y el servicio urbano de transporte de pasajeros con el tranvía, todos estos de iniciativa privada.

5.1.5. CRONOLOGIA: 1897.

Se levanta el primer plano de la ciudad por Cayetano Moreno y David Granados que mostraba las manzanas alrededor de la plaza San Nicolás con un área oscura representando las edificaciones construidas permanentemente en mampostería, con un trazado tipo colonial con calles estrechas y viviendas de una y dos plantas dotadas de balcones y patios laterales y centrales que resaltaban en cierta forma la estratificación de ese momento, puesto que aparte de tener los mejores materiales, los terrenos debían tener el valor del suelo más elevado ya que combinaban los usos comerciales y de vivienda; esta mancha oscura se repite hacia la periferia que da muestra clara de la tendencia elite barranquillera que en búsqueda de la calma y las mejores vistas construyeron el concepto de casa campestre en medio de grandes jardines; el resto que estaba claro y correspondía a las viviendas en bareque y techo de paja. Igualmente se marca el eje de la trocha del ferrocarril (hoy Vía 40) hasta su llegada al edificio de la Aduana.



Ilustración 6. Primer plano oficial de Barranquilla 1897



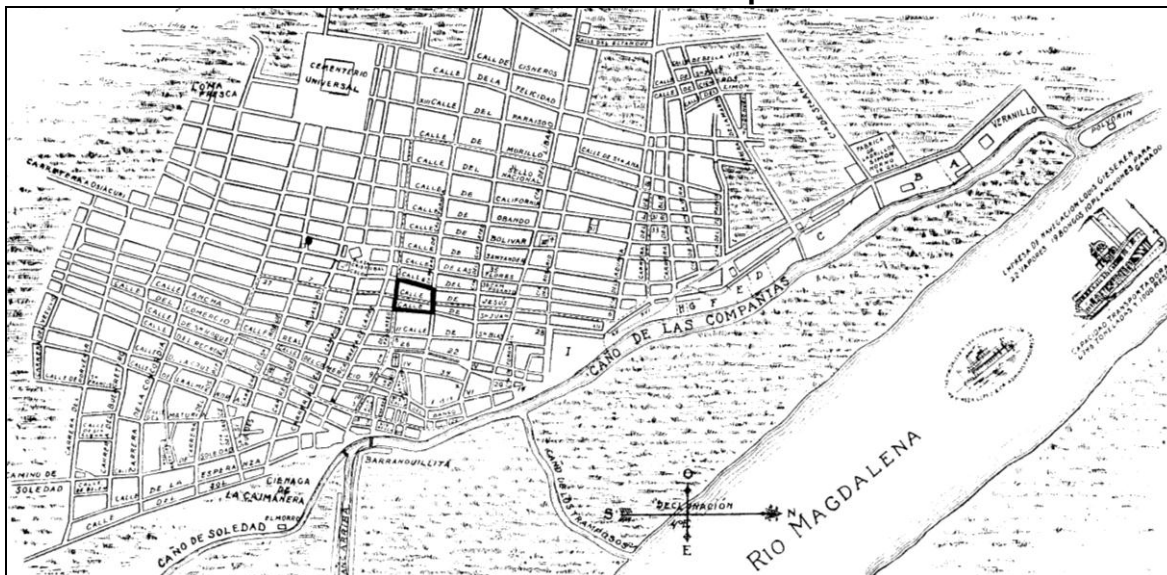
Fuente: Archivo General de la Nación. Editada Equipo POT 2012

5.1.6. CRONOLOGIA: 1905.

A comienzos del siglo XX, aún se mantenía la misma expansión de 1897, demostrando un proceso de densificación que aumentaba progresivamente con las corrientes migratorias por población desplazada por las distintas formas de violencia que vivía el país. La Ciudad llegaba al Sur hasta el Callejón el Porvenir y Camino de Soledad, donde estaba el barrio Reblo, al Norte hasta el Topacio, al noroccidente con los barrios Las Quintas y Abajo, al occidente hasta la calle de la Manga de Oro, después conocida también como el Callejón de Cisneros. La ciudad estaba enfocada en la zona alrededor de la Calle 45 que subdividieron

predios conformando nuevas manzanas, con calles en arena blanca y gruesa en tiempo de sequía.

Ilustración 7. Plano de Barranquilla 1905



Fuente: Archivo Secretaria de Planeación del Distrito

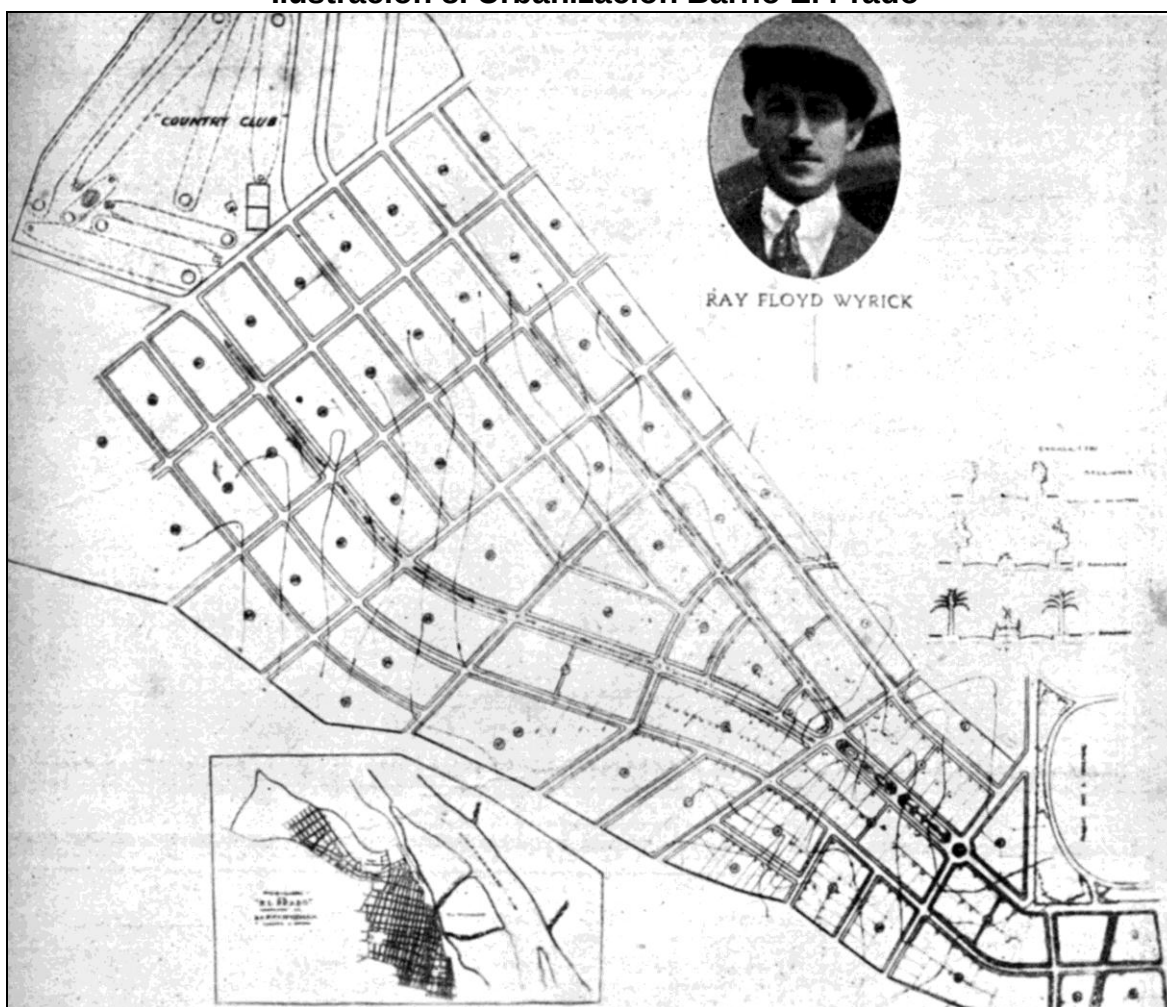
5.1.7. CRONOLOGIA: 1916.

Marcó un punto importante esta época, pues aparece la primera invasión en la ciudad que correspondía a 6 manzanas del barrio Montecristo, habitada por invasores desplazados que provenían de los pueblos ribereños del Magdalena que eran afectados por las fuertes inundaciones del río.

5.1.8. CRONOLOGIA: DÉCADA DE LOS 20.

Se hace referencia de la primera urbanización que existió en el país, representada por el barrio el Prado, sobre la finca El Prado en 1992 por Karl C. Parrish, marcando un cambio radical en la forma tradicional de cómo se venía construyendo y desarrollando la ciudad porque se impulsaron las urbanizaciones propuestas por extranjeros que visionaban la demanda de una clase acaudalada que buscaba vivir acorde con la vida moderna, con acueductos, electricidad y calles pavimentadas. Sin dejar de desconocer que al mismo tiempo surgieron invasiones de inmigrantes nacionales que buscaban asentarse en la ciudad más pujante del país.

Ilustración 8. Urbanización Barrio El Prado



Fuente: Edubar S.A.

Consolidándose como ciudad moderna empezó a unir esfuerzos para especializarse y materializar los servicios públicos de la ciudad que al mismo tiempo promovieron la aparición de nuevas urbanizaciones, que se diferenciaba de los loteos que tenían un carácter espontáneo sin servicios públicos de una clase proletaria, dentro de los cuales se destacan los barrios Montes, San Felipe y el Valle.

A finales de esta década a pesar de la recesión, Barranquilla seguía representando un auge económico, comercial, portuario y cultural, marcado por la construcción del puerto al interior del río, situación que se reflejó en el crecimiento urbano que promovió la formación de sectores como el de Barranquillita, donde se establecieron las nuevas industrias que tenían estrecha relación con el nuevo



puerto que a pesar de sus características pantanosas fueron los terrenos que más se valorizaron junto con la Zona Franca.

5.1.9. CRONOLOGIA: DÉCADA DE LOS 50.

A partir de diversos hechos favorables, el gobierno nacional expidió la Ley 88 de 1947 que al definir el concepto de área urbana señalaba la necesidad de levantar el Plano Regulador que indicaba la manera como *“debe continuarse la urbanización futura de la ciudad.”*

Esta normatividad empezó a implementarse a nivel nacional, en el marco de la modernización del país que involucraba a las ciudades más densamente pobladas como Bogotá, Medellín, Barranquilla y Cali, con distintos ritmos y especificidades de urbanización. El concepto de Plano regulador empezó a ser socializado en la ciudad hacia 1950, por el entonces secretario de Obras públicas José A. Navarro Llanos, quien ya concebía la necesidad de “elaborar un plan regulador pensando en el desarrollo de la ciudad hasta el año 2000”⁸. La dirigencia de entonces concibió la necesidad de invitar al arquitecto Le Corbusier, líder del movimiento moderno a que visitara la ciudad, con la expectativa que se asociara el diseño de su futuro; efectivamente el importante profesional estuvo en Barranquilla con arquitectos locales pero no se concretó su vinculación directa más si su influencia en estilos y algunas decisiones como el Decreto 15 del 21 de Enero de 1950, que preservaba algunos edificios del centro histórico de la ciudad.

La norma señalaba que: *“Este plano no sólo comprenderá las enmiendas y mejoras que deben hacerse a la parte ya construida, atendiendo el posible desarrollo, sino los nuevos barrios que hayan de levantarse, así como los sitios donde deben ubicarse los edificios públicos, sitios de recreo y deporte, templos, plazas y áreas verdes, escuelas u demás edificios necesarios a la población.”*⁹ El espíritu de la ley tenía un aspecto prospectivo por cuanto incorporaba los desarrollos futuros de las ciudades colombianas.

A partir de este hecho y amarrados del criterio científico del economista canadiense Lauchlin Currie, asesor del gobierno de Laureano Gómez, entregó al Consejo Nacional de Planeación su trabajo *Plan de Fomento para el Atlántico*, en 1952¹⁰, plasmando un estudio crucial para Barranquilla y el Departamento con el

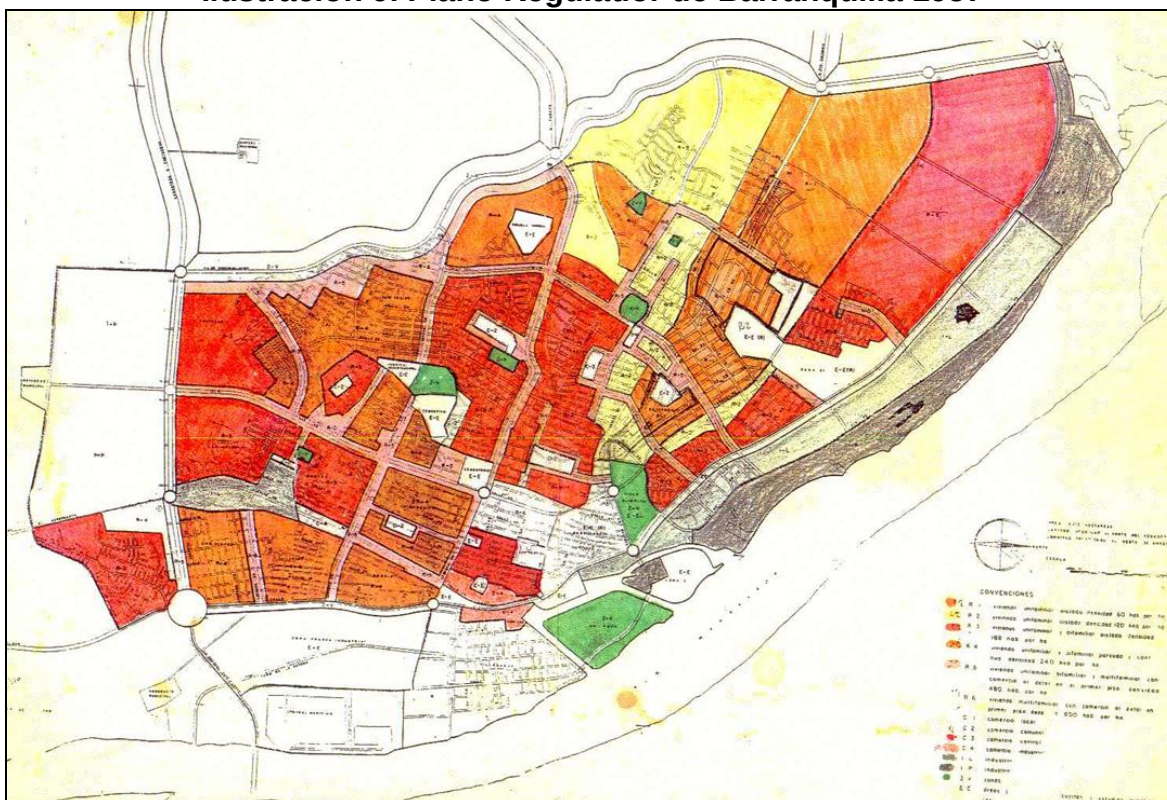
⁸⁸Panza Mejía Edgardo (2009) Planeación en Barranquilla, elementos para la construcción de su historia, CUC, Educosta, p. 92

⁹ Herrera Llanos Aleksei (2005) Conflictos urbanísticos en Barranquilla, Revista de Derecho Universidad del Norte, No. 23, 69-87

¹⁰ Currie, 1952a

propósito básico de “fortalecer la base económica del Atlántico y remediar las necesidades más importantes”, que proponía para el departamento “una etapa de ordenación y planificación técnica de los gastos públicos enderezados a satisfacer las necesidades regionales”.¹¹

Ilustración 9. Plano Regulador de Barranquilla 1957



Fuente: Archivo Secretaria de Planeación del Distrito

La propuesta de Currie estaba compuesta por 18 puntos que buscaban salidas urgentes y eficientes para que la industria barranquillera pudiera llevar su producción a los mercados regionales y nacionales, con la convicción de que el intercambio de la ciudad debía emprenderse primero con su *hinterland* más cercano pero también debía reducir su distancia con el interior accediendo a Antioquia por la troncal de occidente, construyendo el tramo Calamar-Carreto y mejorando los deficientes corredores viales nacionales y regionales.

Currie propuso igualmente ensanchar la capacidad generadora de electricidad y examinar la posibilidad de implementación de una zona de libre comercio. No

¹¹ Currie, 1952a: 15



obstante los planificadores locales, José Consuegra y Christian Ujueta descartaban la libertad de la zona de comercio por su proximidad a la Zona Libre de Colón (Panamá) y eran más afines a la instalación de una Zona Franca Industrial, lo que efectivamente se impuso.¹² En criterio los planificadores, que Barranquilla presentaba condiciones estratégicas para localizar esta Zona excepcional pero que lo recomendable sería que su producción estuviese orientada al exterior.

Hacia 1957, el Concejo de Barranquilla otorgó facultades al alcalde para expedir el Decreto 401 del año en mención, primer estatuto urbanístico de la ciudad, que institucionaliza el proceso de la Planeación Urbana propiamente dicha en Barranquilla. El Estudio de la base Económica o Plano regulador dirigido por el Secretario de Obras públicas arquitecto, Christian Ujueta Toscano, asesorado por los urbanistas Albert C. Hirschman y George Kalmanoff y realizado por los doctores Luís Vera y Robert McCabe, de la firma Town Planning, que contó con la colaboración del estudioso de la economía José Consuegra Higgins, a la sazón Subdirector de la Oficina de Planeación, permitió avanzar en propuestas técnicamente concebidas para la “transformación de esta en una ciudad moderna técnicamente planificada con ajustamiento a los principios fundamentales y previsivos de la ciencia urbanística en función esta de amplitud vital, de belleza panorámica”¹³. Este estudio arrojó la propuesta de promover una Zona Franca Industrial¹⁴, y hacer un empréstito de 30 millones de pesos para sus principales inversiones. Las fuerzas vivas de Barranquilla consultadas en una prueba sociológica, concedían gran importancia a la inversión en Alcantarillado sanitario, cuyo costo se calculaba en \$ 6.300.000. De igual manera la inversión en pavimentación y el alcantarillado pluvial, se estimaba en \$ 10.000.000.

Se brindaba información estadística de higiene, mortalidad, morbilidad, educación, analfabetismo, composición familiar, densidad de población, migraciones y productividad, variables indispensables para la planeación de la ciudad hacia el futuro. Si bien el estudio tenía por característica una visión optimista del desarrollo de la ciudad, ya se empezaba a padecer la invasión de predios que afectó con sus cinturones de miseria los sectores del Sur de la ciudad y la invasión de comerciantes informales que aún persiste en el centro histórico invadiendo el espacio público.

Como se desprende de lo expuesto, resultaba evidente que la preocupación de los planificadores sobre las condiciones de vida, higiene y salubridad de la población

¹²Ujueta Toscano & Consuegra, 1956: 24

¹³Ujueta Toscano & Consuegra, 1956: 20-24

¹⁴Ujueta Toscano & Consuegra, 1956: 24



trabajadora se basaba en las precarias condiciones sanitarias que exhibían sus viviendas y el estado general de las familias sumidas en la marginalidad que ya se empezaba a observar en la ciudad. Así pues, solo un 42% del área urbana estaba “servida por Alcantarillado Sanitario. Este porcentaje, se localiza principalmente en las zonas comerciales, industriales y residenciales de algunos barrios altos. La mayoría de los barrios obreros carecen de este servicio”¹⁵. Había problemas con los caños y era dramática la situación de la Zona Negra. Solo en el primer lustro de los años 50, aparece la urbanización informal de los sectores como Carrizal, Santo Domingo y El Bosque, populosos barrios de invasión que continuaban el proceso de invasión que se había iniciado en los sectores de Montecristo y el barrio de San Isidro, que conformaba el cinturón tugarial que asfixiará en adelante a Barranquilla.

La dirigencia de la ciudad, unida a otras zonas de la costa, seguía clamando por las indispensables obras de infraestructura que debían sacar a la ciudad y el departamento del abandono: el Puente sobre el Río Magdalena, aunque se exigía habilitar “Ferry” o trasbordador; así mismo exigían adelantar las obras de aeropuerto internacional para aviones de tipo Jet, extender a los departamentos de Atlántico y Bolívar los ramales del Ferrocarril, concluir la pavimentación de la carretera de la Cordialidad, terminar la carretera Calamar- Carreto que ahorraría 80 kilómetros hacia Medellín y las carreteras internas del Atlántico.

5.1.10. CRONOLOGIA: DECADA DE LOS 70 Y 80

Como complemento obligado se expide el decreto reglamentario 1306 de 1980 «Por el cual se reglamenta el artículo 30 de la Ley 61 de 1978, sobre planes integrales de desarrollo, y el artículo 9° de la Ley 30 de 1969». En el aludido decreto, se estableció el concepto de Plan integral de desarrollo, instrumento soportado un «conjunto de normas que permitan ordenar, regular y orientar las acciones de los sectores público y privado en los aspectos socioculturales, económico-financieros, físico-territorial y jurídico-administrativo, con el fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes y utilizar en forma óptima los recursos existentes.»¹⁶

No obstante la falencia ostensible era la carencia de una dependencia municipal que tuviese la misión de los procesos de Planeación en Barranquilla. Esta situación persistió hasta 1985, cuando “se crea la dependencia de Planeación

¹⁵ Ujueta Toscano & Consuegra, 1956: 4

¹⁶ Herrera Robles Aleksei, Op. Cit. p. 72



Municipal como instancia autónoma separada de la denominada Secretaría de Obras Públicas y Planeación Municipal,”¹⁷

Solo a partir de entonces se configura un Departamento Administrativo de Planeación o una Oficina cuyas dependencias eran: División de Planeación, División de Construcción, Sección de desarrollo urbano, Unidad de Elaboración del Plan, Unidad de Aplicación y Control del Plan, Sección de Investigación Económica y Estadística y Sección de Planos y Licencias. La estructura organizacional creada estaba encabezada por un director de Planeación que contaba con una Junta de Planeación, de la cual formaban parte además del Director, el Secretario de Obras Públicas, el Director de Valorización, los gerentes de las Empresas Públicas Municipales, de teléfonos y la Electrificadora del Atlántico S.A. y cuatro representantes del Concejo Municipal o sus respectivos suplentes”.

Se observa la alta composición política de la Junta de Planeación que define en gran medida su accionar. No obstante, en Barranquilla, las autoridades locales restringieron su accionar a la expedición parcial de al estatuto existente mediante decretos 187 de 1980,124 y125 de 1986.

En la fase previa a la el nivel nacional hacia 1986, mediante acto legislativo N° 1, que establece la elección popular de alcaldes, y en desarrollo de ésta, esa misma corporación expide la Ley 11de 1986. *«Por la cual se dicta el estatuto básico de la administración municipal y se ordena la participación de la comunidad en el manejo de los asuntos locales»*

En 1986, se presentan dos hechos de trascendencia en Colombia. El Congreso Nacional mediante Acto legislativo N° 1, establece la elección popular de alcaldes, y al tiempo expide la Ley 11de 1986 se dicta el estatuto básico de la administración municipal que convoca la participación de los ciudadanos en el manejo de los asuntos locales y se creaban áreas metropolitanas

Por otra parte, se ponía en marcha la creación de las áreas metropolitanas que habían sido autorizadas por decreto Ley 3104 de 14 de Diciembre de 1979 que desarrollaba Ley 61 de diciembre 15 de 1978 o *Ley Orgánica de Desarrollo Urbano* y definía la configuración y relaciones que “dan a un conjunto de municipios las características de área metropolitana, fijando los procedimientos para su organización y administración.”¹⁸

¹⁷ Panza, Edgardo (2009) . Op. Cit. p. 43

¹⁸ Herrera Robles (2005) Op. Cit. p. 73



Nuevamente Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga y Pereira constituían la base de estas articulaciones de municipios hacia fines comunes de planeación y administración.

Una de las experiencias cruciales para Barranquilla y que por distintos factores no se aprovechó de manera adecuada fue la presencia en la ciudad de la Agencia para la Cooperación Internacional de Japón, JICA, que se encaminó inicialmente a la realización del un Plan Integral de Transporte Urbano que fue llevado a cabo entre julio de 1983 y marzo de 1985 y que transformó la práctica de la investigación urbanística en Barranquilla ya que además de su objeto inicial debió abocar distintos aspectos del desarrollo urbano, en especial en el Distrito Central de Barranquilla. Este estudio dirigido por el profesional japonés Yuji Morioka y por Barranquilla la directora de Planeación Mary de Biava y la contraparte técnica de Mario Hernández.

El aporte sustancial de la Misión Japonesa, cuyos estudios aún reclaman una nueva mirada de la ciudad invitó a la renovación urbana de Barranquilla lo que sustentaban en un estudio profundo y serio del Distrito central, para el cual se ofrecieron propuestas de intervención, que solo se han acogido parcialmente aunque en la pasada y la actual administración empiezan a materializarse en la Plan de Desarrollo Barranquilla florece para todos.

5.1.10.1. ÁREA METROPOLITANA

En el Atlántico, mediante ordenanza 028 de diciembre 11 de 1981, autorizó finalmente su integración con los municipios de Barranquilla, Soledad, Puerto Colombia y Malambo, la inclusión de Galapa, se produjo 17 años después.

Uno de los aspectos cruciales derivados del decreto ley 3104/79 fueron las prerrogativas concedidas a las Juntas Metropolitanas en materia de Planeación y que se desprenden del articulado de la Ley en el sentido de «*establecer las normas generales de zonificación, urbanización, construcción, extracción de materiales y funcionamiento de establecimientos comerciales y de servicio, dentro de las cuales los municipios del área han de dictar las reglamentaciones específicas*». Estas disposiciones fueron igualmente incorporadas en el Código de Régimen Municipal, artículo 348 al 373, modificado finalmente por la Ley 128 de 1994.¹⁹

¹⁹ Herrera, Aleksei (2005) p. 74



5.1.11. CRONOLOGIA: DÉCADA DE LOS 90.

Hay que señalar, no obstante que de acuerdo con la Constitución de 1991, hacia 1993, el Concejo de Barranquilla autorizó al primer mandatario del Distrito mediante acuerdo N° 012 de 1993 para expedir el estatuto urbanístico del Distrito Especial Industrial y Portuario de Barranquilla como elemento del Plan de desarrollo, en virtud del cual se materializó por el Decreto 654 del 21 de Septiembre de 1993, modificado posteriormente por el Decreto 572 del 30 de Mayo de 1994.²⁰

La década del 90 es pródiga en normatividad relativa a la planeación es así como en 1994 se expide la Ley 152 Orgánica del Plan de Desarrollo, la cual debía estar conformada por una parte estratégica y un plan de inversiones a mediano y corto plazo. Hay que destacar que a partir de esta Ley se empieza a exigir un Plan de Ordenamiento Territorial, que el Concejo Distrital sanciona y publica, el 5 de Septiembre de 1997.

Paralelamente, el Congreso expidió la Ley 388 del 18 de Julio de 1997, encaminado a la regulación de los planes de ordenamiento territorial, con un conjunto de normas urbanísticas inherentes. Adicionalmente mediante Acuerdo 027 de 1997, el alcalde expide el Decreto 2030 del 14 de Noviembre de 1997, “Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Físico Territorial del Distrito Especial Industrial y Portuario de Barranquilla», y el Decreto 2111 del mismo año, “Por el cual se expide el Estatuto de usos del suelo y normas urbanísticas dentro del proceso de formulación del Plan de Ordenamiento Físico Territorial del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla”.²¹

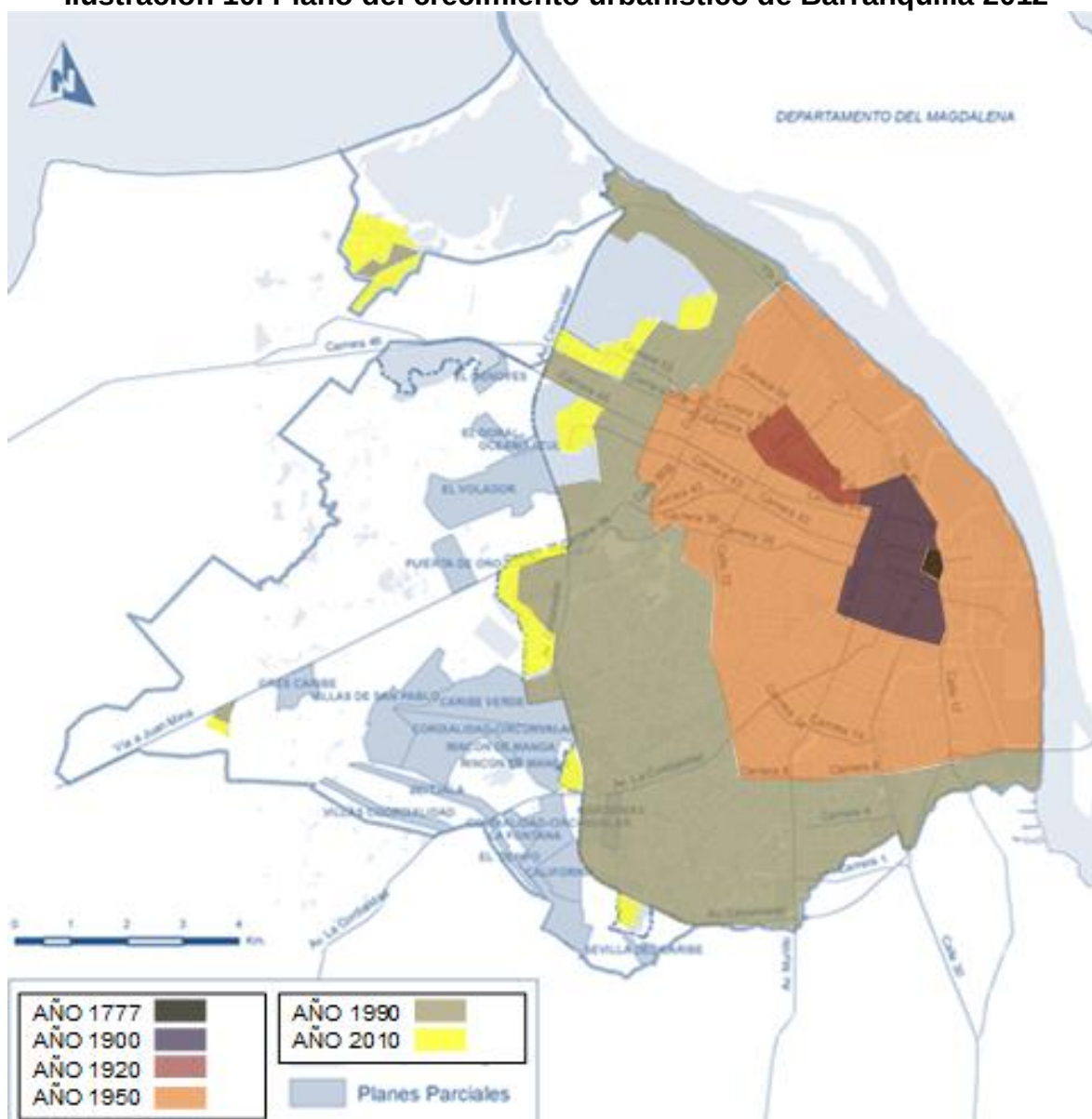
Diversos sucesos de índole político conspiran contra la armónica implementación del Plan, de suerte que solo hacia el año 2000, el Alcalde de la época expide el Decreto 0154 de Septiembre 6 de 2000, el cual constituye el actual Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito. De otro lado hacia el año 2004 la Ley 902 autoriza la revisión de los POT, en particular en aspectos urbanísticos para lo cual se exigía un proceso de concertación con participación de actores populares en el cual se adopta el Acuerdo 003 de 2007 que hace modificaciones sustanciales en las normas generales y complementarias.

²⁰ Ibíd. P. 74

²¹ Herrera Aleksei (2005) Op. Cit. p.75



Ilustración 10. Plano del crecimiento urbanístico de Barranquilla 2012



Fuente: Equipo POT 2012

La ciudad de la que hablamos, ha adquirido una dinámica de crecimiento acelerado que desde su poblamiento ha buscado adaptar su espacio a las necesidades del entorno económico en el que se ha desarrollado recibiendo impulsos del asentamiento de empresas comerciales, bancos y oficinas extranjeras y que según las épocas del capitalismo y el desarrollo económico la han definido e influenciado y la han marcado para sus procesos de transformación mercantil, especializándola con un perfil de ciudad cosmopolita con en actividades



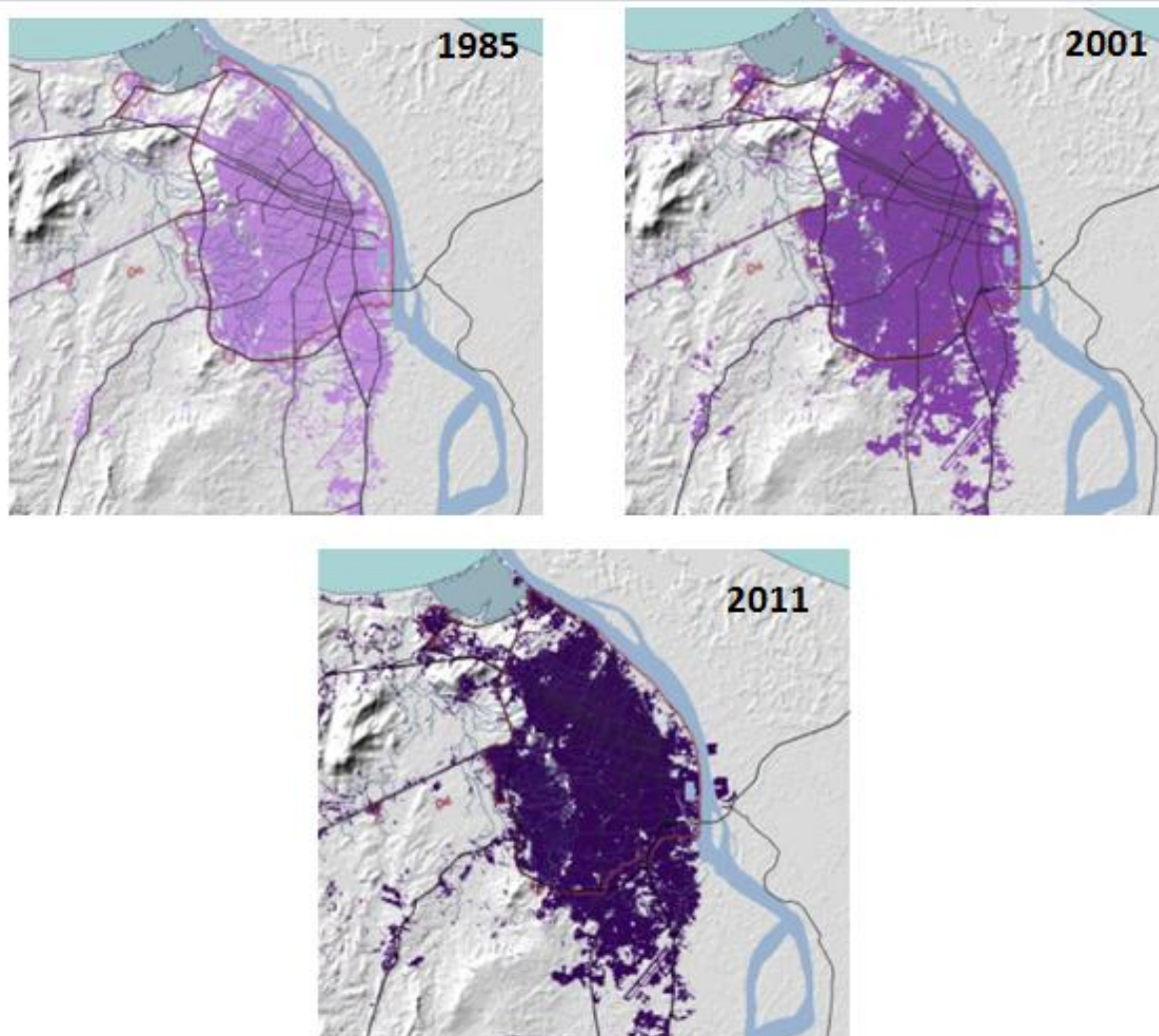
e intereses económicos de intercambio (1900 - 1930), o procesos de industrialización (1930 - 1960), que al mismo tiempo la llevaron a sufrir las crisis industriales y la entrada en decadencia (1960 - 1990), pero que luego por la incidencia de la globalización y los tratados de libre comercio (1990 - 2012), salió a flote con el esfuerzo de ser cada vez más competitiva, que demanda servicios de consumo públicos, viviendas, escuelas, hospitales, etc., a pesar de pertenecer a un país que a lo largo de su historia ha sido dependiente económica y políticamente de las grandes potencias.

Todo este proceso de revolución económica afectó la transformación del espacio porque solo hasta 1957 fue cuando verdaderamente se pensó en la planificación de la ciudad con el primer programa de planeación Plano Regulador, y el Plan Integral del Área Metropolitana en 1982, que vinculaba los principales centros poblados conurbados a la ciudad y de alguna manera buscaba que fueran complementarios. Con el Estatuto de 1993 y el Plan de Ordenamiento Territorial del 2000 y 2007, se obtuvieron grandes avances en materia urbanística, sin embargo, la aplicación parcial de los mismos, condujo a un crecimiento caótico, en el cual los problemas espaciales de ordenamiento territorial no sólo no se solucionaron, sino que, por el contrario, en muchos casos se agravaron, como es el caso de los arroyos, o los problemas de ocupación del espacio público, la pobreza extrema de un gran porcentaje de la población y el asentamiento de las mismas en zonas de alto riesgo no mitigable.

Ahora, queremos dejar de pensar en el ordenamiento como una utopía; en el presente queremos volver a ser la primera ciudad de Colombia por ser innovadora y planificada armoniosamente, pensada con sostenibilidad urbana, justa y equitativa con el medio ambiente y mantenida por las actividades del intercambio comercial y económico entre las grandes potencias del mundo.



Ilustración 11. Cambio de la huella urbana de Barranquilla: 1985 - 2011



Fuente: Geoadaptive



5.2. LAS POLITICAS, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS TERRITORIALES DEL POT 2012.

5.2.1. POLITICA DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y RESILIENTE²².

El Distrito ambiciona, en el transcurso del tiempo, una equidad entre las dimensiones social, económica y medioambiental de su territorio; que le apunta al manejo efectivo y eficiente de los recursos existentes, la capacidad de soporte respecto de su aprovechamiento y la calidad de vida y el desarrollo económico y social de sus habitantes.

5.2.1.1. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

- a) Generar **alta calidad ambiental** en toda el área del Distrito y reducir el impacto humano negativo y de los cambios antropogénicos generados por el desarrollo urbano que favorecen el **cambio climático**.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Diseñar eficientemente los sistemas urbanos y ocupar racionalmente el territorio.
- ii. Desarrollar condiciones urbanísticas para generar mejores prácticas en diseño, construcción, ejecución y operación de las edificaciones.
- iii. Plantear herramientas y condiciones para el desarrollo de una movilidad sostenible y la optimización del uso de la infraestructura existente.

- b) Consolidar y potenciar los servicios de los **ecosistemas naturales y contruidos** asegurando la oferta, preservación y el fortalecimiento de la estructura ecológica principal, la recuperación de zonas ambientalmente degradadas y la protección de los ecosistemas naturales amenazados

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Declarar y proteger las áreas de los ecosistemas naturales y cuerpos de agua estratégicos existentes en el territorio del Distrito.
- ii. Estructurar los lineamientos de ordenación ambiental del Distrito.

²² La resiliencia se refiere a la capacidad de una comunidad o de la ciudad para adaptarse al riesgo mediante la construcción de amortiguadores institucionales que le permitan anticiparse y resistir los impactos de eventos extremos, así como reconstruirse a sí misma recuperando sus niveles de empleo, ingresos, patrimonio y de vida después de haber experimentado severos daños y perjuicios por inundaciones, sequías, huracanes, y/o cualquier otro evento que pueda dañar a sus ciudadanos.



- c) Incorporar procesos orientados a la **formulación, ejecución, seguimiento y evaluación del riesgo** así como de las medidas para su reducción y prevención en el ámbito territorial del Distrito.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Identificar y reducir las vulnerabilidades relacionadas con las amenazas geológicas, de inundación, eólicas, técnicas y químicas.
- ii. Adecuar las zonas de alto riesgo como zonas de interés público.

- d) Mejorar las herramientas y condiciones para la **movilidad sostenible** de todo el territorio.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Fomentar los transportes multimodales integrados.
- ii. Desarrollar sistemas de comunicaciones eficaces, continuas, amables y multifuncionales.
- iii. Optimización del uso de la infraestructura existente.
- iv. Gestionar la demanda del tráfico.
- v. Priorizar el transporte público y sistemas de transporte masivo.
- vi. Priorizar ciclistas y peatones.
- vii. Priorizar la accesibilidad a los modos de transporte y en el espacio público de la población en general y en especial de las personas con movilidad reducida

- e) Hacer del ordenamiento ambiental del territorio distrital un **elemento eficaz de protección ambiental**, armonizando el desarrollo en su conjunto, con la vocación natural del suelo y asegurando ante todo la vida humana de las comunidades que se asienten en los espacios de riesgo

5.2.2. POLÍTICA DE EQUIDAD E INTEGRACIÓN

El Distrito define una plataforma territorial y orienta el modelo de ordenamiento hacia la consolidación de una oferta urbana que potencialice e integre los atributos sociales y espaciales de los servicios urbanos y rurales en todo el ámbito de su jurisdicción para disminuir las diferencias generadas por la segregación y marginalización urbanas producto del desarrollo; mediante la distribución ecuánime y equilibrada de estos atributos como soporte y condición del funcionamiento de las actividades y relaciones sociales que se despliegan en el territorio.



5.2.2.1. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

- a) Localizar estratégicamente los **servicios colectivos** con el fin de maximizar su eficacia y cualificación, y reducir, en lo posible, los costos sociales y económicos de su implementación, para satisfacer las necesidades y favorecer la calidad de vida de los ciudadanos barranquilleros y disminuir la fragmentación social y espacial.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Definir los criterios espaciales y técnicos para la consolidación del sistema de equipamientos públicos colectivos del Distrito.
- ii. Generar una red de infraestructuras que materialicen la prestación de los servicios públicos y privados en salud, educación, cultura, bienestar social, seguridad ciudadana, administración, abastecimiento, culto, servicios funerarios y cementerios, recreación y deporte.
- iii. Apuntalar equipamientos sociales y de formación en capital humano para garantizar adecuados niveles de empleo y competitividad frente a la economía nacional y global.
- iv. Integrar espacialmente los asentamientos subnormales mediante la implementación de nodos de equipamientos.

- b) Propender por la distribución equitativa, efectiva y eficiente de los **servicios públicos**.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Establecer las servidumbres, afectaciones y/o expropiaciones que se requieran para la prestación de los servicios públicos por parte de las entidades competentes y de conformidad con lo consagrado en la ley y la constitución nacional.
- ii. Prever las condiciones y requerimientos para la construcción de redes de servicios públicos en zonas declaradas como de riesgo muy alto o alto por remoción en masa o inundación.
- iii. Definir las condiciones a las cuales deben sujetarse los prestadores de servicios públicos referentes a normas generales de planeación urbana, circulación y tránsito, uso del espacio público e impactos sobre el territorio y los ciudadanos.
- iv. Articular la prospectiva de las Empresas prestadoras de servicios públicos, con las estrategias de ordenamiento, productividad, competitividad y espacio público con el presente Plan de Ordenamiento Territorial.



- c) Disminuir el déficit cualitativo y cuantitativo de la ciudad y facilitar el acceso de la población a una **vivienda digna**, confortable, segura, que satisfaga las necesidades esenciales y una mejor calidad de vida en general.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Habilitar las condiciones urbanísticas atractivas para el desarrollo de proyectos de vivienda en suelo urbano, en especial en áreas de estratos bajos y medios para generar una oferta de proyectos con altas calidades urbanas y arquitectónicas.
- ii. Mejorar los estándares urbanísticos para el desarrollo de proyectos de vivienda y su integración con usos complementarios en áreas de expansión y suelos en tratamiento de desarrollo y renovación urbana.
- iii. Generar suelo en áreas de expansión con adecuadas calidades de prestación de servicios públicos, en especial, saneamiento básico, y, apropiadas condiciones de accesibilidad e integración al tejido urbano existente.
- iv. Desarrollar un plan de reasentamiento y relocalización para las viviendas que se encuentran en áreas señaladas como de riesgo alto y muy alto por remoción en masa, inundación, como prioritarios; y, en segunda instancia, aquellas localizadas en áreas señaladas como de riesgos químicos, tecnológicos o eólicos, según estudios elaborados por el Distrito.
- v. Generación de vivienda en áreas con densificación por condiciones normativas favorables o procesos de transformación dados en proyectos de renovación urbana, en especial en áreas estratégicas o centrales de la ciudad, que respondan al carácter de ciudad compacta.
- vi. Elaboración de macroproyectos de vivienda de interés social y prioritaria por iniciativa privada o pública, en concurso con la Nación de acuerdo con los lineamientos establecidos en el presente POT.
- vii. Mejorar las condiciones de los asentamientos de origen informal mediante la implementación del programa de mejoramiento integral de barrios.

- d) Consolidar el sistema de **espacio público** como un elemento estructurante para el disfrute y uso colectivo e incrementar el indicador de espacio público efectivo.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Adelantar las intervenciones y acciones urbanas que organicen el espacio público en forma clave para mejorar la seguridad ciudadana en las áreas más conflictivas de la ciudad y evitara el deterioro de las restantes.
- ii. Rehabilitar, restituir y recuperar espacios públicos existentes o invadidos.



- iii. Habilitar áreas señaladas como zonas de alto riesgo por remoción en masa, por medio de obras de mitigación, como parte del sistema de parques, zonas verdes y áreas recreativas de la ciudad.
 - iv. Vincular como parte del sistema de espacio público del Distrito áreas de importancia estratégica ambiental (En especial, el borde o ronda del Río Magdalena y las rondas de los arroyos de la vertiente occidental), zonas de restauración y conservación señaladas por normas ambientales de superior jerarquía, y, áreas de protección en suelos de expansión del Distrito.
 - v. Constituir un sistema estructurante de espacio público que vincule los suelos urbano, de expansión y rural, en un conjunto armónico y equilibrado que explote las ventajas ambientales con las cuales cuenta el territorio.
 - vi. Desarrollar las bases normativas que permitan crear un sistema de gestión y financiación para la generación y administración de nuevo espacio público.
 - vii. Definir los lineamientos para la creación, dotación, diseño y amoblamiento de los elementos constitutivos del espacio público.
- e) Consolidar y fortalecer la **conectividad vial** y los corredores de precarga del sistema integrado de servicio público de **transporte** y el transporte público colectivo para pasajeros urbanos y rurales, facilitando mayores niveles de ocupación del servicio troncal o de las líneas principales de distribución del transporte colectivo, ampliando el área de influencia, la población servida y la captación de la demanda, en coordinación con el espacio público y el sistema de equipamientos.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Desarrollo de las vías para servicio troncal y adecuación de carriles de tráfico mixto, así como elementos complementarios del sistema correspondientes a estaciones, portales, talleres y parqueaderos, entre otros.
 - ii. Definición del trazado del sistema de acuerdo con la perspectiva de consolidación del nuevo modelo de ordenamiento territorial.
 - iii. Integración del desarrollo del sistema con la propuesta urbanística de usos y edificabilidad en los corredores viales del sistema y su área de influencia.
- f) Fortalecer e incrementar los **índices de espacio público** dotando a la ciudad de los espacios adecuados a diferentes escalas que permitan lograr que el índice se incremente hasta llegar en el mediano plazo a **6 M²** por habitante.



5.2.3. POLÍTICA DE COMPETITIVIDAD

Desarrollar y consolidar una estructura territorial para Barranquilla aprovechando su ubicación geográfica estratégica, su condición histórica de ciudad multicultural generadora de bienes y servicios comerciales, industriales, portuarios y logísticos, con el propósito de convertirla en una plataforma competitiva con atracción de inversión, aumentando su desempeño e integración económica frente a los mercados globalizados.

5.2.3.1. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

- a) Fomentar y diseñar los **elementos centrales del desarrollo económico** basado en las ventajas comparativas y competitivas y las potencialidades de la ciudad para hacer del Distrito de Barranquilla un centro urbano de categoría mundial, integrado al Gran Caribe, a la región Caribe, al eje Ciudad-región conjuntamente con Cartagena y Santa Marta, enmarcados en los criterios de sostenibilidad ambiental, competitividad e inclusión y equidad social.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Mejorar la conectividad mediante una adecuada infraestructura terrestre y portuaria en su territorio y facilitar el acceso a las redes de comunicación aérea en otras ciudades.
- ii. Ejercer una dinámica ambiental del territorio junto a los municipios del Área Metropolitana y la Región.
- iii. Coordinar integralmente una estrategia conjunta con los municipios del Área Metropolitana para responder a los aspectos socioeconómicos y demográficos comunes que afectan las relaciones territoriales respecto de factores habitacionales, movilidad y localización de actividades productivas.
- iv. Potenciar las actividades y condiciones físico-territoriales para fortalecer las relaciones comerciales con la ciudades de Santa Marta y Cartagena
- v. Fortalecer las relaciones con los principales cordones logísticos de los departamentos, ciudades y espacios interiores vecinos.

- a) Optimizar la red de infraestructuras en **logística y transporte** que favorecen la dinamización de los usos industriales, portuarios y servicios afines.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Desarrollar estratégicamente grandes proyectos e infraestructuras de transporte terrestre, fluvial y marítimo.



- ii. Implementar el desarrollo de puertos y plataformas logísticas en los polígonos especializados para el desarrollo de estas actividades.
- b)** Identificar y mejorar sectores con potencial para el afianzamiento de zonas especializadas que sirvan como soporte a las actividades productivas que aumenten las ventajas comparativas y competitivas de Barranquilla.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Consolidar los núcleos y garantizar la oferta de espacios adecuados para la concentración de actividades para el desarrollo industrial, comercial y de servicios, incluyendo aquellos destinados a proyectos de innovación y desarrollo tecnológico, basándose en el rol del subsector logístico en su territorio.
 - ii. Desarrollar proyectos, planes y propuestas para la regeneración, revitalización y reconversión física urbana de áreas urbanas de oportunidad.
 - iii. Mejorar las condiciones de las centralidades existentes propendiendo por su integración adecuada y equilibrada con las áreas circundantes disminuyendo los impactos negativos generados por la concentración.
- c)** Desarrollar un banco de proyectos dinamizadores de ciudad que sean atractivos para la inversión nacional e internacional.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Generar los instrumentos de planificación, gestión y financiación que permitirán la materialización de los proyectos del banco de proyectos.
 - ii. Definir de forma coherente el plan de inversión y el programa de ejecución en función de las realidades financieras y administrativas del Distrito.
- d)** Consolidar un proyecto de ciudad abierta, diversa y con un entorno urbano atractivo, adecuado a las preferencias mundiales del urbanismo empresarial y la reorganización productiva local, nacional e internacional.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Definir un marco reglamentario estratégico que permita el desarrollo de un programa de usos y aprovechamiento en edificabilidad para la creación de una ciudad dinámica, capaz de evolucionar en forma flexible y correlacional con las exigencias de los retos del mundo actual.



- ii. Consolidar una oferta urbana recreativa y cultural atractiva, que en especial fortalezca elementos tradicionales y fundamentales como el Carnaval y sus actividades culturales complementarias.
 - iii. Transformar sectores valiosos de la ciudad que contribuyan a crear una nueva imagen urbana moderna, cosmopolita, pujante, armoniosa y bella.
- e) Crear una **reglamentación urbanística** sobre una base de simplicidad, sencillez y claridad que permita su implementación a través de procesos administrativos ágiles, flexibles y eficaces que mejoren las condiciones para la inversión privada.

5.2.4. POLÍTICA DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO

Barranquilla bajo una visión de Ciudad-Región, vinculada integralmente al Caribe Colombiano y a la economía global, propende por un modelo de ordenamiento racional, con una estructura y trama compacta y optimizada, con desarrollos continuos, densidades adecuadas, movilidad eficiente, en un ambiente más sostenible y ambientalmente más equilibrado, integrado con su entorno y favorecido con una organización desconcentrada de las actividades productivas, los espacios públicos y la oferta de servicios urbanos

5.2.4.1. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

- a) Fortalecer la propuesta de Ciudad-región Global planteada como un **corredor de tres ciudades** complementarias (Barranquilla, Santa Marta y Cartagena) con un grado de especialización individual, que se re-equilibra construyendo una regionalidad fuerte, aunque flexible, sobre un proyecto para el cual las ciudades y municipios se constituyen áreas de oportunidad con valores diferenciados, en razón de sus ventajas comparativas y competitivas, en un espacio y un desarrollo territorial integrados.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Generar una propuesta de proyectos conjuntos de promoción y apoyo a la integración y puesta en discusión entre las tres ciudades de medios de comunicación y transporte alternativos, eficientes, sostenibles y distribuidos idealmente entre los centros urbanos en el espacio regional con base al criterio de accesibilidad y a los recursos existentes espacialmente.
- ii. Complementar los servicios aeroportuarios y su interacción con otros modos de transporte y de soporte logístico.
- iii. Desarrollar propuestas de proyectos turísticos integrados que combinen el turismo de sol y playa de las ciudades vecinas con el turismo comercial,



cultural, y ecológico que ofrecen Barranquilla y los municipios en el área Metropolitana.

- iv. Mejorar la asociación y complementariedad de los puertos marítimos y fluviales de las ciudades en la Región y los municipios vecinos del área metropolitana y los departamentos del Atlántico y Magdalena.
 - v. Utilizar las herramientas que ofrece la Ley de Ordenamiento Territorial para promover la asociación con los municipios de Sitio Nuevo y Salamina, de tal manera que la ciudad se desarrolle sobre ambas márgenes del Río Magdalena con un profundo respeto por los valores ambientales del territorio.
- b) Desarrollar un **modelo de ciudad compacta y diversa**, con una densidad planificada de alturas controladas, con el desarrollo de una oferta amplia de espacio público y soluciones para la movilidad proporcionales a la densidad, con el propósito de favorecer una mejor provisión y eficiencia en los bienes y servicios públicos de su territorio, en especial, en los sectores vulnerables que requieren atención prioritaria y en las zonas de oportunidad en áreas centrales que disminuyan la presión hacia la expansión.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Generar una propuesta urbana que promueva la densificación y reduzca la presión sobre el suelo de expansión y rural, evitando el sacrificio de áreas de importancia ambiental y agrícola.
 - ii. Establecer las condiciones para el desarrollo de áreas de renovación y redensificación que estimule la reutilización de infraestructuras y estructuras existentes e impulsar en estas la implementación de proyectos dinamizadores de zonas centrales en la ciudad.
 - iii. Definir áreas que comprendan grandes extensiones de terreno para la construcción de proyectos de Vivienda de Interés Social y Prioritario, en zonas de estratos bajos y medios, desestimulando los desarrollos predio a predio y garantizando la provisión de servicios y el suelo adecuados, en especial, mediante la incorporación de la gestión del riesgo.
 - iv. Definir los instrumentos de planificación, gestión y financiación que permitan implementar el desarrollo de un modelo de ocupación del territorio equilibrado, ambientalmente sostenible e incluyente.
 - v. Desarrollar un marco normativo que permita implementar proyectos de renovación urbana, con densificación y la recuperación de las áreas centrales deterioradas.
- c) Definir un modelo de **ordenamiento desconcentrado** que permita reducir las disfunciones urbanas y modificar la tendencia de desarrollo y organización de las actividades, hasta lograr un proceso que re-equilibre las



dinámicas de flujos, la agrupación de actividades y redistribuya los atributos urbanos, mejore la proximidad y ahorro de recursos.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Estructurar una red vial y esquemas de movilidad de acuerdo con el desarrollo socio-económico proyectado, dotando al Distrito de Barranquilla de accesos viales complementarios a las vías intermunicipales, vías radiales y anulares que posibiliten la inclusión social, transporte de carga, mejoramiento de imagen Distrital y atractivo en la inversión nacional y extranjera.
 - ii. Destinar, al interior de cada localidad, áreas para el desarrollo de proyectos integrales de equipamiento que comprendan los sectores de salud, educación, recreación, cultura, administración local, seguridad y servicios de atención al ciudadano.
 - iii. Realizar una estrategia de fortalecimiento de centralidades menores que permitan concentrar actividades múltiples y generar pequeños centros densificados.
 - iv. Garantizar que los nuevos desarrollos se estructuren alrededor del Sistema Integrado de Transporte Masivo y aprovechen las dinámicas endógenas y exógenas del sistema.
 - v. Constituir bancos de tierra pública para proyectos integrales de interés público que permitan consolidar el modelo de desconcentración, en especial, en vivienda y equipamientos.
 - vi. Definir un sistema de movilidad e infraestructura vial que permita disminuir los desplazamientos zonas de habitación – zonas de producción, zonas de habitación – zonas de servicio, en tiempo y número, aumentando la productividad de la ciudad y mejorando la calidad de vida, al mismo tiempo que se armoniza con la nueva disposición de ocupación del territorio.
- d) Fortalecer el carácter de **ciudad multifuncional y heterogénea**, consolidando áreas que afiancen la mejor localización de sus actividades en forma estratégica e inteligente sobre las redes que el nuevo urbanismo va dibujando.

El cual se desarrolla mediante las siguientes estrategias:

- i. Definir áreas para localización estratégica de actividades logísticas, comerciales y de servicios.
- ii. Definir estratégicamente el área necesaria para la ubicación de puertos secos, que permitan ofrecer los servicios logísticos complementarios a la actividad portuaria e industrial; incentivando así la inversión privada mediante inversión pública y adecuada normatividad constituyendo



- clústeres que incluyan la infraestructura necesaria para ofrecer servicios complementarios como el parqueo de tractomulas, hospedaje, alimentación, talleres especializados, lavaderos, etc.
- iii. Promover la generación y gestión de proyectos estratégicos, asumiendo el liderazgo en el Caribe que permitan especializar en el territorio las actividades económicas, culturales y comerciales

5.3. DELIMITACION DEL TERRITORIO DISTRITAL

5.3.1. GENERALIDADES.

El perímetro urbano se define como el límite que genera el área urbana construida o con grandes posibilidades de edificarse en el corto plazo, delimita las áreas de la ciudad que están conformadas por predios catalogados a través del IGAC²³ como urbanos y con la posibilidad de acceso a cobertura de servicios públicos y sociales, red vial y funcionalidad urbana.

Para el caso específico del Distrito de Barranquilla, la presente formulación de POT 2012 apunta a un modelo de ocupación que propone una ciudad compacta y densificada racionalmente para lo cual la definición del perímetro urbano constituye un elemento fundamental, toda vez que sirve como un mecanismo regulador y contenedor del crecimiento de la ciudad permitiendo así frenar su expansión horizontal y el despilfarro irracional del suelo.

Desde el punto de vista jurídico la ley 388 de 1997²⁴ en su artículo 12 define los contenidos que deben tener los Planes de Ordenamiento Territorial en su Componente General entre los cuales se encuentra: *“La clasificación del territorio en suelo urbano, rural y de expansión urbana, con la correspondiente fijación del perímetro del suelo urbano”*. De igual forma en el parágrafo 2° del mismo artículo establece que... *“En cumplimiento del mandato constitucional contenido en el artículo 367 de la Constitución Política, y a fin de evitar que pueda haber zonas urbanas sin posibilidad de cobertura de servicios públicos domiciliarios, en adelante el perímetro urbano no podrá ser mayor que el denominado perímetro de servicios”*.

Para la fijación del perímetro urbano puede advertirse que la ley no define pautas o metodología específica para su determinación, no obstante establece

²³ Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

²⁴ Ley Colombiana de Ordenamiento Territorial



literalmente como condición *sine qua non* que el perímetro urbano está condicionado por la posibilidad de acceso a infraestructuras de servicios públicos.

5.3.2. ANTECEDENTES

El Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla para el año 2000 asume la delimitación del perímetro urbano proyectándolo al año 2010, y tomó como consideraciones las siguientes políticas:

- Control del proceso de expansión física de la ciudad hacia el occidente, observable en el patrón de crecimiento histórico.
- Incremento progresivo de densidades medias habitacionales en todos los sectores residenciales en la ciudad, en especial los ubicados hacia el sur e inducción de construcciones en alturas hacia el norte.
- Generación de proyectos de vivienda en Barranquillita, al este de la ciudad, de acuerdo con el Plan Maestro Barranquillita liderado por la Empresa de Desarrollo Urbano – EDUBAR, acción que permite transferir hacia la ribera occidental del río nuevas actividades urbanas²⁵

Sin embargo y a pesar de las políticas anteriormente expuestas en el documento técnico de soporte del Plan de Ordenamiento Territorial del año 2000 la definición del perímetro urbano que se adoptó en ese momento no cumplió con lo requerido por la Ley 388 de 1997, ya que se aprobaron 11,152 Ha de suelo urbano proyectadas para la vigencia del largo plazo, de las cuales quedaron 1417 ha por fuera del perímetro de servicios.

Posteriormente la revisión POT del año 2007 corrige este error y disminuye el suelo urbano para adecuarlo al perímetro de servicios públicos quedando reducida a 9735 ha, el resto fue clasificado como suelo de expansión.

Hoy día Barranquilla cuenta con nuevas realidades urbanas, nuevas tendencias poblacionales y nuevas exigencias económicas y sociales que exigen la propuesta de un nuevo modelo de ocupación y por consiguiente un nuevo perímetro urbano.

5.3.3. ESTABLECIMIENTO DEL LIMITE DISTRITAL

El primer elemento a abordar en la formulación del territorio es su delimitación en el ámbito distrital y urbano. En el presente numeral se aborda la demarcación de los límites del Distrito de Barranquilla y por ende influye en los municipios vecinos.

²⁵ Documento Técnico de Soporte Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla año 2000



Dicho límite ha sido objeto de análisis y estudios por parte de entidades departamentales y nacionales a través de los años, con el fin de determinar el trazado consensado que separe la jurisdicción de cada territorio.

El último proceso de clarificación se realizó para los límites territoriales entre Barranquilla y el municipio de Puerto Colombia, donde estos entes solicitaron a los Ministerios de Interior y de Justicia y de Hacienda y Crédito público, con el apoyo técnico del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, la realización del deslinde y amojonamiento entre el Distrito de Barranquilla y el municipio de Puerto Colombia y generar una línea única limítrofe, para lo cual se emite la Resolución 1270 de Julio de 2005. Es así como se solicitaron representantes de los dos entes territoriales y se conformó una Comisión de Deslinde, encargada de realizar los trabajos correspondientes. De la misma manera se conforma una comisión de campo encargada de realizar la toma de información en terreno y la cartografía aclaratoria

Entre los años 2005 y 2009 dicha comisión se encargó de llevar a cabo reuniones y mesas de trabajo, donde cada una de las partes (Barranquilla y Puerto Colombia) aportó información, cartografía, archivos, informes y análisis que soportaban sus posiciones al respecto de la delimitación y conllevó a la presentación de dos propuestas diferentes de la aclaración del límite territorial, las cuales fueron analizadas por el IGAC, quien se encargó de emitir la siguiente conclusión:

“En consecuencia, el límite nuevo entre el Distrito Especial, Industrial y Turístico de Barranquilla y el municipio de Puerto Colombia, fijado por el Acto Legislativo 01 de 1993, no es otro que el cauce del arroyo Grande, límite entre los corregimientos de la Playa-Barranquilla y Salgar-Puerto Colombia, que deslindaba las tierra de Sabanilla y Guaymaral”²⁶

Dicho estudio técnico fue remitido por parte de los Ministerios del Interior y de Justicia, Hacienda y Crédito Público a la Presidencia de la Asamblea Departamental, quien a su vez envió copia del mismo informe a la Gobernación del Atlántico y los despachos de las alcaldías de Barranquilla Y Puerto Colombia. La Asamblea Departamental luego de estudiar el informe técnico del IGAC, evaluó su competencia para intervenir en la solución de conflictos territoriales, y concluye que es competente para realizarlo, siempre y cuando no genere una segregación territorial.

²⁶ Informe Técnico de Deslinde entre el Distrito de Barranquilla y el municipio de Puerto Colombia, departamento del Atlántico, IGAC, 2009



Es así como la Asamblea Departamental expide la Ordenanza 000075 de 2010, la cual delimita los territorios de Barranquilla y Puerto Colombia de una manera diferente a la expuesta en el estudio técnico del IGAC. Dicha ordenanza se encuentra vigente a la fecha, por lo cual la formulación del POT respeta lo establecida en ella y la incorpora al plan.

Dicha ordenanza expone en lo referente al sector conocido como “Corredor Universitario” lo siguiente:

“2. – ÁMBITO CORREDOR MULTIPROPOSITO

Los límites entre Puerto Colombia y Barranquilla, en este ámbito, se inician en el punto de coordenadas (X=1.712.620, Y=918.050) en el que se intersectan la Avenida Circunvalar, la Vía 40 y el antiguo Camino de Hierro del Ferrocarril de Bolívar. En lo que hace a los límites entre Barranquilla y Puerto Colombia, este trazado se extiende hasta el punto en que esta vía se cruza con la Autopista Barranquilla/Cartagena en el punto de coordenadas (1.709.760, Y=916.440).

1°- Zona Avenida Circunvalar. Desde el punto de coordenadas (X=1.712.620, Y=918.050), por el borde occidental de la Avenida Circunvalar se sigue en sentido general SUR ESTE hasta el punto de coordenadas (X=1.709.880, Y=916.750). En este mismo sentido, hacia la derecha, seguimos hasta el punto en el que se intersectan la Avenida Circunvalar con la Autopista Barranquilla Cartagena, en el punto de coordenadas (1.709.760, Y=916.440)”²⁷

Esta delimitación asegura que el área comprendida entre el corregimiento de la Playa – Ciénaga de Mallorquín, la Carretera Barranquilla/Cartagena (Carrera 46) y la Avenida Circunvalar, pasa a jurisdicción del municipio de Puerto Colombia, por lo cual el Distrito de Barranquilla resuelve manifestarse en contra de dicha resolución. Es así como en la actualidad:

“Cursan dos demandas contra la Ordenanza número 075. Una presentadas por el ciudadano ALEXANDER POLO DEL VECHIO en diciembre del año 2009 en la cual se constituyó el Distrito de Barranquilla como coadyuvante dentro del proceso y otra presentada directamente por este ente territorial en Junio de 2010 en acción de simple nulidad.

El Distrito de Barranquilla argumento en la demanda la violación del acto legislativo 01 de 1993 que erigió a Barranquilla como Distrito Especial, Industrial y Portuario esencialmente.”²⁸

²⁷ Ordenanza 000075 de 2010 de la Asamblea Departamental del Atlántico

²⁸ Radicado No. R20130419-45272. Oficio elaborado por la Oficina Jurídica del Distrito de Barranquilla



Bajo estos antecedentes y teniendo en cuenta que a la fecha no se ha resuelto a favor del Distrito de Barranquilla dichas demandas, la formulación del POT opta por respetar la delimitación del área de litigio y se genera un capítulo anexo donde se plantea la normativa urbanística de éste territorio, cuya aplicación dependerá de la resolución en última instancia de la jurisdicción de estos suelos.

Para mayor comprensión, las coordenadas específicas y en detalle del límite distrital aparecen detalladas en el Anexo No. 1 “Puntos Georeferenciados de Coordenadas”



Ilustración 12. Límite del Distrito de Barranquilla POT 2012



Fuente: Equipo POT



5.3.4. PROPUESTA DELIMITACION DEL PERIMETRO URBANO

Con fundamento en la estrategia de ocupación definida para la actual formulación de POT 2012 en donde se propone una ciudad compacta, que permita a sus habitantes obtener una mejor calidad de vida desde la funcionalidad y dotación de las áreas con un rigor de alta estructuración urbana que apunte al aprovechamiento de áreas estratégicas que cuentan con la posibilidad y capacidad instalada de infraestructura para generar procesos de densificación y transformación que permitan dotar a la ciudad de una nueva imagen y una nueva concepción del desarrollo en armonía con el medio natural. Se define el perímetro urbano disminuyendo la superficie que lo conforma para lo que se tuvo en cuenta lo siguiente:

- A través de mesas técnicas de trabajo con las Empresas Prestadoras de Servicios se actualizó en perímetro de servicios públicos con base en el vigente adoptado por la revisión del POT 2007, y se corrigen las falencias detectadas referentes a los predios de grandes extensiones localizados en la periferia urbana al occidente y al norte que no cuentan con el acceso inmediato a las redes primarias de servicios.
- Se incluye al perímetro urbano el Macroproyecto de Interés Nacional Villas de San Pablo por ser un desarrollo urbano que cuenta con la prestación de servicios públicos, red vial y funcionalidad urbana.
- Se incluye franja del Tajamar Occidental del Río Magdalena bajo un tratamiento de desarrollo.

Las coordenadas específicas y en detalle del perímetro urbano aparecen detalladas en el Anexo No. 1 “Puntos Georeferenciados de Coordenadas”



Ilustración 13. Perímetro Urbano del Distrito de Barranquilla POT 2012



Fuente: Equipo POT



5.4. EL CONTENIDO ESTRUCTURAL.

5.4.1. EL MODELO DE OCUPACION ACTUAL DEL TERRITORIO.

El Modelo de Ocupación actual proyectado en los objetivos del POT 2000 y la Revisión y Ajustes del 2007 correspondió a una concepción que dentro de la Visión de Ciudad deseada en ese momento se enmarcó en tres escenarios prospectivos y concretos que precisaron la naturaleza de un modelo espacial que se esperó alcanzara durante la vigencia del POT 2000 y que se proyectó al 2025. Esos escenarios manejan las ideas de lo ideal, lo probable y lo deseable y factible, donde este último proyectó un modelo equilibrado y armónico respecto de sus elementos básicos tales como el territorio, los ecosistemas ambientales, la estructura económica y social de la ciudad, la dinámica cultural y la administración, donde se destacó lo siguiente:

- La Visión de la Barranquilla en las escalas urbano-regional, metropolitana e intraurbana. Este hecho se mantuvo en consideración durante el estudio debido al carácter insoslayable de ser Barranquilla la ciudad central del Área Metropolitana del Caribe. El modelo urbano-regional apuntó a la reorganización de la estructura de ese momento considerada a partir de sus vínculos con la base ecológica que la sustenta, entendiendo por ello el acercamiento a un razonable equilibrio entre los elementos característicos de la base territorial y el de construcción de la ciudad, para procurar la minimización de los conflictos ambientales.
- La visión intraurbana correspondió a la orientación que en materia de crecimiento y expansión se abordó en el corto y mediano plazo, presentándose en este aspecto dos (2) comportamientos: la tendencia histórica de expansión vegetativa con *sentido semicircular este-oeste a partir del centro histórico*, el cual lentamente llegó hasta el cordón circunvalar y el segundo de características externas presenta una configuración *de tipo lineal que se inserta en lo metropolitano*, bordea el curso del Río Magdalena, la Ciénaga de Mallorquín y el Mar Caribe e involucra a los municipios de Soledad, Malambo y Puerto Colombia. Los efectos de esta tendencia se manifiestan en el uso intensivo del corredor vial correspondiente a la Carretera Oriental, que empalma con la calle 30 a la altura de la vía de acceso al aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz, cruzando luego el Distrito Central de Barranquilla, desde donde se dirige hacia el Municipio de Puerto Colombia por las carreras 46 y 51B hasta el sector institucional educativo en los límites con éste último.



Estos factores prospectivos al abordarse el proceso de Revisión y Ajustes que culminó en el año 2007 se había consolidado en el modelo de ocupación previsto.

5.4.2. EL MODELO DE OCUPACIÓN URBANO-RURAL PROPUESTO.

El modelo propuesto busca lograr en base a los consensos la creación de una ciudad compacta creada con base a los esquemas de dotación de tres estructuras principales: la estructura ambiental, la estructura funcional y de servicios y la estructura económica y de competitividad. Los objetivos deben enmarcarse en una ciudad que permita libertad de alturas en aquellas áreas que sirvan para su máximo aprovechamiento: la Avenida Del Río, las vías arterias y semiarterias de mayor perfil, los corredores del Sistema Integral de Transporte Masivo - SITM y la potenciación de inversiones en las áreas sur-occidental y sur-oriental y dotando los suelos del distrito en su área sub-urbana rural para la implantación de nuevos suelos industriales. Los análisis hechos y las posibilidades para el desarrollo futuro de programas de vivienda y el no permitir que el crecimiento poblacional se vuelva más negativo y se vuelque más hacia los municipios conurbados de Soledad y Malambo fueron consideraciones y criterios válidos para sustentar esta propuesta.

Dadas las condiciones y características específicas del área geográfica rural del Distrito de Barranquilla, los aspectos del medio natural (relieve, geomorfología, recursos hídricos, los usos actuales y potenciales de sus suelos, condiciones meteorológicas y climáticas) etc. y de integración vial, sirven para determinar las relaciones funcionales del Distrito de Barranquilla con ésta área. De otro lado, un factor de carácter político-administrativo como es ser la ciudad central de la conurbación existente (Área Metropolitana) que lleva su nombre es otra condición que tiene efectos en la funcionalidad de la misma con su entorno.

Uno de los asuntos relacionados con la saturación de los suelos urbanos y con las reales posibilidades de desarrollo para la expansión urbana futura está precisamente en las cercanías al área rural, al no contar la ciudad dentro de sus límites con espacios vacantes que puedan contener el desarrollo de programas de vivienda. Desde esta perspectiva el área rural cuenta con algunos espacios que permitirán el desarrollo de tales programas, los cuales ya se han empezado a manifestar sobre la margen izquierda de la carrera 38 y en cercanías de la actual Av. Circunvalar, pero destacando la necesidad de contar con que esta vía que es el eje dorsal del espacio debe permanecer en adecuadas condiciones para la funcionalidad de tales desarrollos. El nuevo POT para el Distrito de Barranquilla por ello concluye que dadas esas perspectivas de cambio, las relaciones funcionales correlacionadas con este proceso de urbanización ve en esta área un panorama muy diferente al que el POT 2000 estimo en su momento: *“Desde el punto de vista de las características funcionales del área rural respecto del núcleo*



urbano de Barranquilla, es preciso concluir que son inexistentes por razones como las siguientes: bajos niveles de productividad rural, reducida a la categoría de pancoger, y los efectos que la masa urbana de Barranquilla ejerce para la generación de expectativas, presentes y futuras, de actividades no rurales”.

Por lo tanto, en lo referente a la posibilidad del fomento de procesos de urbanización en los suelos de expansión urbana, estos deben delimitarse controlando su expansión racionalmente y sólo a través de los instrumentos de planeación que la ley 388 otorga como son los planes parciales, zonales u otros y los macroproyectos urbanos, buscando y logrando la articulación adecuada con la ciudad consolidada.

5.4.3. EL MODELO DE OCUPACIÓN INTRAURBANO PROPUESTO.

El modelo de ocupación intraurbano propuesto busca fortalecer y aprovechar la ciudad construida dotándola de los atributos físicos que permita lograr la adecuada armonía representada en una alta calidad de vida y en una transformación basada en alta funcionalidad, conectividad y una verdadera imagen de metrópoli moderna y sustentable.

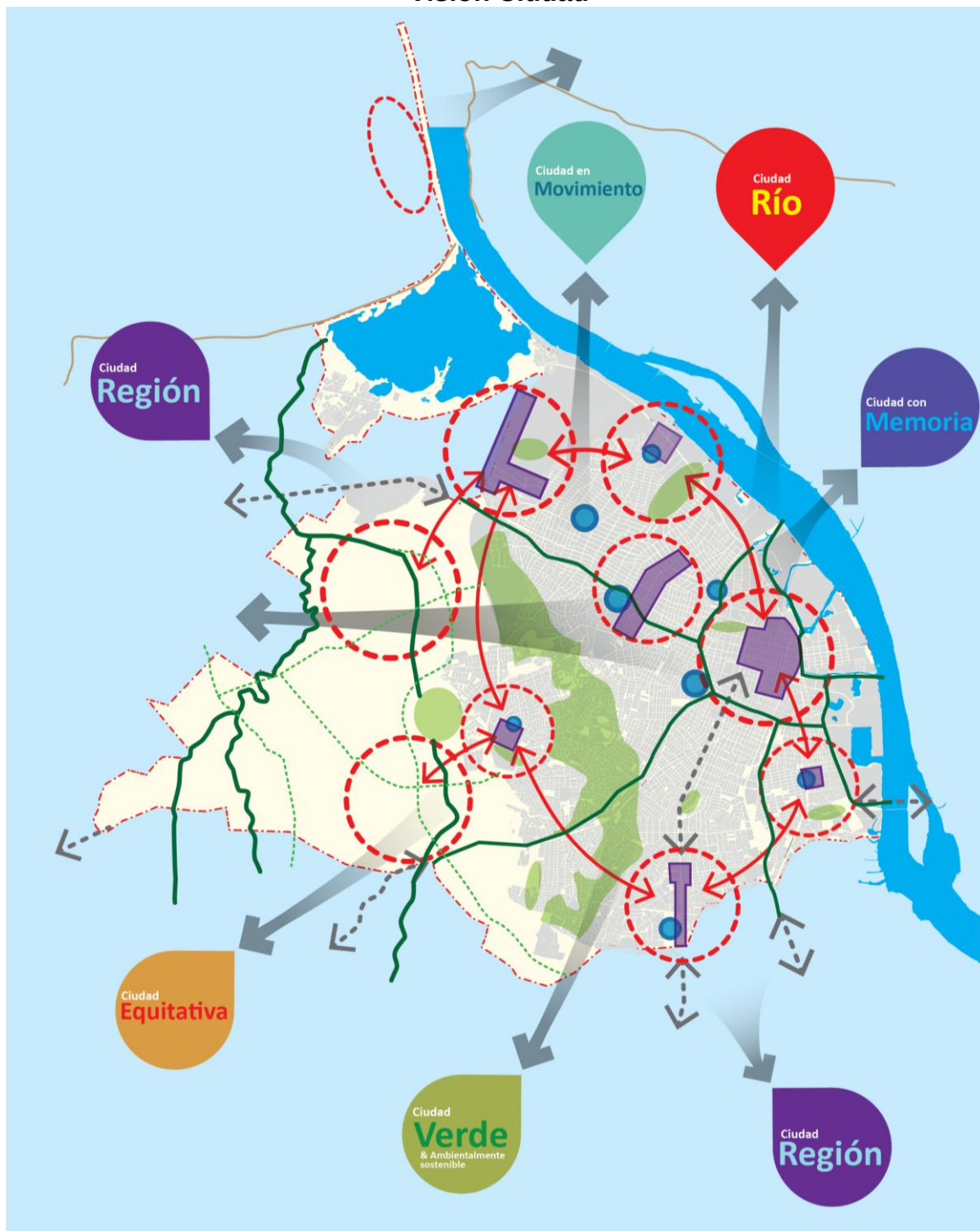
Esos atributos deben estar representados en un espacio público adecuado y generoso al número de habitantes, la dotación de los equipamientos comunitarios claves para el desarrollo social, las centralidades y piezas urbanas que permitan lograr los deseos colectivos de quienes la habitan y lograr la anhelada apertura al río para el disfrute de todos y aunado a esto, una nueva concepción de red vial urbana amplia y generosa que permita articular las diferentes áreas de actividad urbana.

Por ello, las actuaciones deben apuntar al aprovechamiento de los vacantes urbanos internos y a facilitar los procesos de re-densificación en aquellas áreas estratégicas que permitan disminuir las presiones del desarrollo urbano horizontal hacia el área rural y los suelos de expansión urbana.

La aplicación de la política del tratamiento de renovación urbana en áreas consolidadas cercanas al arco central de la ciudad pero que presentan síntomas de un alto deterioro edilicio son algunas de las áreas indicadas para tales propósitos.



Ilustración 14. Esquema del Modelo de Ordenamiento propuesto – Ejes de Visión Ciudad



Fuente: Elaboración Equipo POT



5.4.4. LA CLASIFICACION DEL SUELO TERRITORIAL

El territorio del Distrito de Barranquilla se clasifica en:

- Suelo urbano
- Suelo rural
- Suelo de expansión urbana
- Suelo de protección

5.4.4.1. SUELO URBANO

Es el territorio Distrital en donde se ha desarrollado o se puede desarrollar el proceso de urbanización en forma continua y consolidada. Tiene la posibilidad de 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.

Dentro del perímetro urbano se encuentran áreas protegidas que están clasificadas como suelo de protección y por ende tienen restringida la posibilidad de urbanizarse como las áreas de amenaza alta y muy alta por remoción en masa y amenaza alta de inundación, las cuales se constituyen en suelo de protección y por tanto no pueden ser urbanizables.

5.4.4.2. SUELO RURAL.

El suelo rural está constituido por terrenos no aptos para el uso urbano, por razones de oportunidad, o por su destinación a usos agrícolas, ganaderos, forestales, de explotación de recursos naturales y actividades análogas. Dentro del suelo rural se encuentran los asentamientos de tipo rural y los centros poblados.

5.4.4.3. SUELO DE EXPANSIÓN URBANA.

El suelo de expansión se define como el suelo Distrital que, siendo rural, puede ser incorporado como suelo urbano en la vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial o en el futuro, una vez asegurado el cubrimiento de los sistemas generales, especialmente en lo que se refiere a los servicios públicos.

La incorporación del suelo de expansión urbana al suelo urbano, solo puede realizarse a través de la formulación, adopción y expedición de un plan parcial de conformidad con la ley 388 de 1997; y se entenderá efectivamente incorporado al suelo urbano una vez se hayan ejecutado las obras de urbanismo y se hayan



cumplido las obligaciones establecidas en el plan parcial correspondiente de conformidad con lo establecido en el Decreto Nacional 2181 de 2006 modificado por el Decreto 4300 de 2007.

5.4.4.4. SUELO DE PROTECCIÓN.

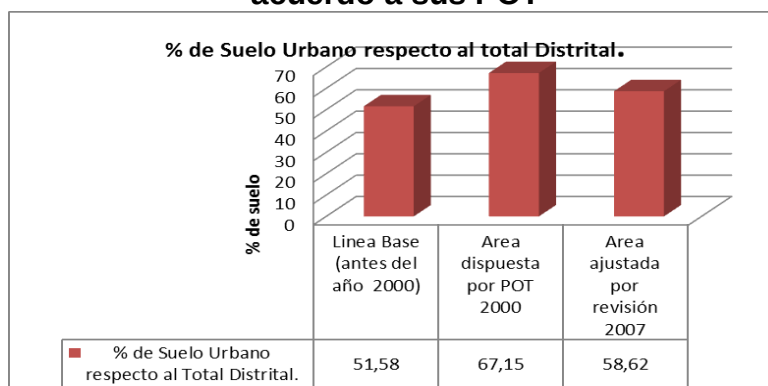
Es una categoría de suelo constituido por las zonas y áreas de terrenos localizados dentro de cualquiera de las anteriores clases, que por sus características geográficas, paisajísticas o ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructuras para la provisión de servicios públicos domiciliarios o de las áreas de amenazas y riesgo no mitigable para la localización de asentamientos humanos, tiene restringida la posibilidad de urbanizarse.

Corresponden a esta categoría las siguientes áreas:

- Los subsistemas de la estructura ecológica principal que hacen parte de la Estructura Ambiental.
- Zonas de amenaza alta y muy alta por remoción en masa e inundaciones.

5.4.4.5. ESTADO ACTUAL

Gráfico 2. Porcentaje de suelo urbano en el Distrito de Barranquilla de acuerdo a sus POT



Fuente: Equipo POT

El Distrito Especial Industrial y Portuario de Barranquilla aprobó su Plan de Ordenamiento Territorial en el año 2000 y su revisión ordinaria para el año 2007; durante esa vigencia la clasificación de suelos en el Distrito ha tenido el siguiente comportamiento:



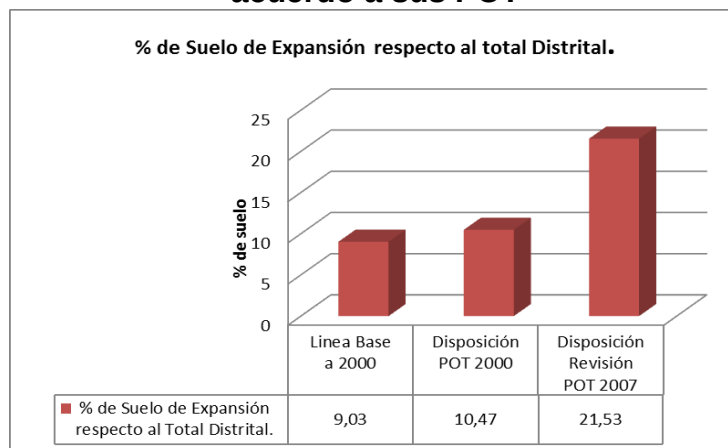
El área total del Distrito corresponde a **16.607,72 Ha**, de las cuales en el año 2000 existían **8.566 Ha** de suelo urbano y el POT 2007 incluyó **2.586 Ha** más, para un total de **11.152 Ha** de suelo urbano.

Sin embargo, una porción de esta nueva área se encontraba fuera del perímetro de servicios públicos, sin cumplir con las disposiciones de ley señaladas en el artículo 30 de la Ley 388 de 1997.

Por lo anterior, la revisión del 2007 decide ajustar el suelo urbano para adecuarlo al perímetro de servicios públicos quedando reducida a **9.735 Ha**; el área restante fue clasificada como suelo de expansión.

Respecto al suelo de expansión, este circunscribía un total de **1.500 Ha**, y se estimó de acuerdo con las proyecciones poblacionales y los requerimientos de vivienda que para el año 2020, arrojaban una necesidad total de suelos de expansión de **1.745 Ha** es decir 245 ha más de las 1500 que ya existían. Pese a lo anterior, en el año 2007, el suelo de expansión quedó sobre dimensionado²⁹ y hoy día el Distrito cuenta con **3.574,85 Ha** de suelo de expansión, **"El doble de lo planeado para el año 2020"**

Gráfico 3. Porcentaje de suelo de expansión en el Distrito de Barranquilla de acuerdo a sus POT



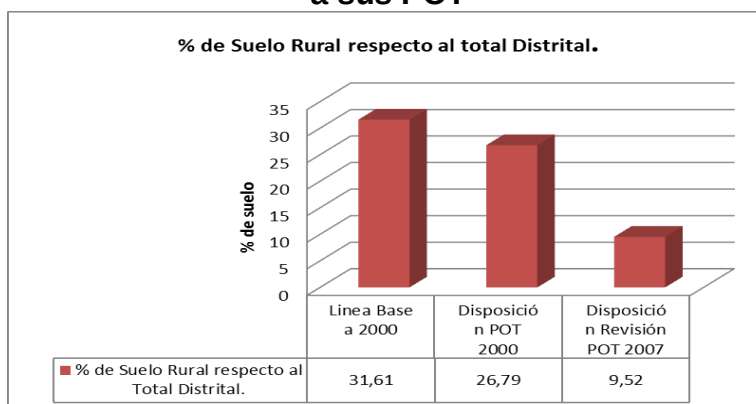
Fuente: Equipo POT

²⁹ Es importante resaltar que el DTS del año 2007 no da cuenta de las variables y criterios con los cuales se definió el área de expansión. Únicamente se hace referencia al CONPES 3305 de 2004, en el cual se explica la visión nacional respecto de las perspectivas de crecimiento de las cinco ciudades más importantes del país.



Por su parte, el suelo Rural estaba conformado por **5.250 Ha.** El POT del año 2007 establece que de esta área rural serían tomadas 800 Ha para atender las necesidades poblacionales a 2010, incorporándolas al suelo de expansión ($5.250 - 800 =$ **4450 Ha rural**), se propone que estas 800 Ha serían seleccionadas de una zona inutilizada y con escasa propensión a usos en actividades agrícolas y pecuarias." No obstante, con la inclusión de un mayor número de hectáreas de suelo de expansión, finalmente este suelo quedó reducido a solo **1.582 Ha**, se observa que no existe correspondencia con lo planteado anteriormente para el suelo de expansión y además se evidencia la no correspondencia entre lo expresado por el documento técnico de soporte con lo establecido en la cartografía.

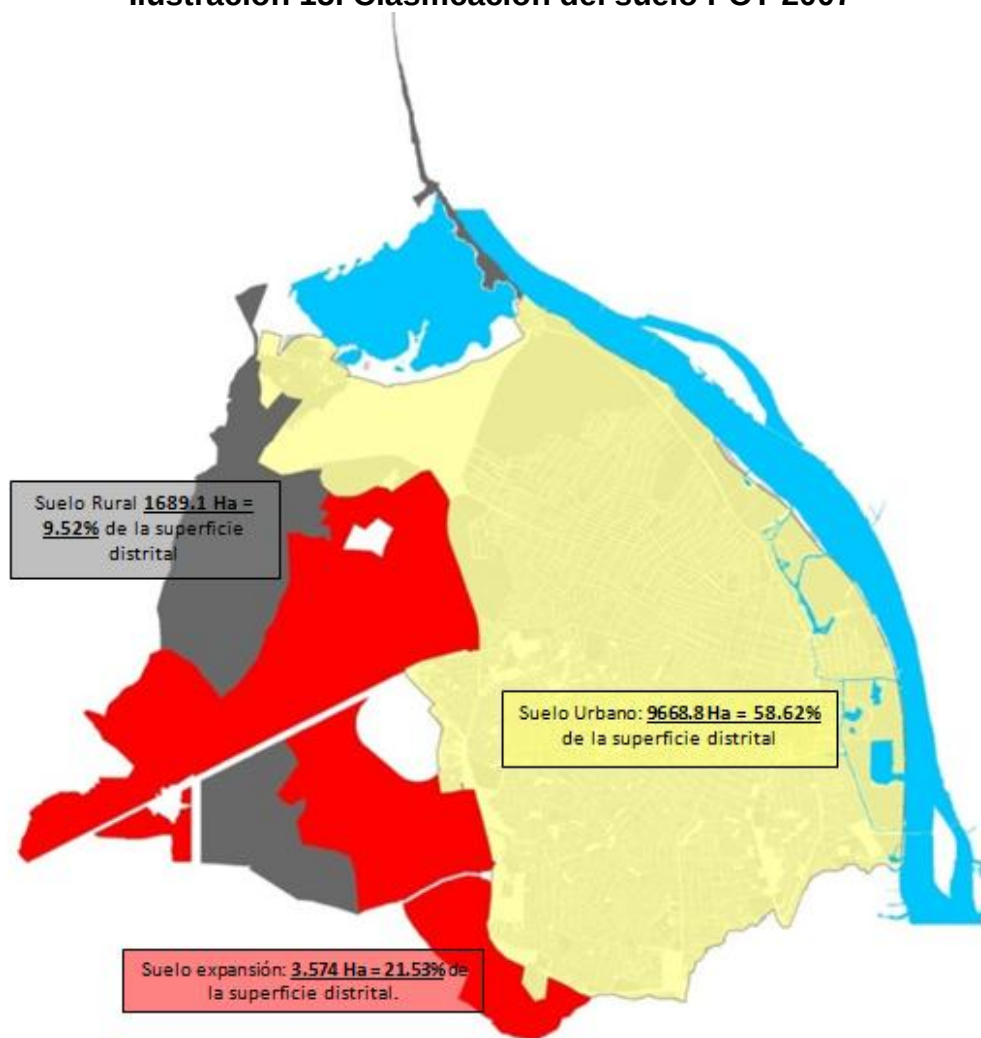
Gráfico 4. Porcentaje de suelo rural en el Distrito de Barranquilla de acuerdo a sus POT



Fuente: Equipo POT

Cabe aclarar que las áreas antes descritas no corresponden a la sumatoria total del área del Distrito, en razón de otras zonas discriminadas que aparecen de manera independiente a los tres tipos de clasificación de suelo que la ley establece "Urbano, Expansión y Rural", **este es uno de los aspectos que serán tenidos en cuenta para su corrección dentro de la nueva formulación**

Ilustración 15. Clasificación del suelo POT 2007



Fuente: Equipo POT

5.4.4.6. CRITERIOS DE FORMULACION

Teniendo en cuenta los asuntos a superar detectados en el proceso de seguimiento y evaluación, y, apuntando a la obtención de los objetivos de la nueva visión de ciudad anhelada, se propone la clasificación de suelos del Distrito de Barranquilla bajo los siguientes criterios:

- SUELO URBANO.** El cual debe ajustarse al perímetro de servicios vigente y a las disposiciones contenidas en la Ordenanza 000075 de la Asamblea Departamental respecto a la zona de litigio con puerto Colombia.



- b) **SUELO DE EXPANSIÓN.** Deben ajustarse ya que de acuerdo con el análisis realizado durante la etapa de seguimiento y evaluación se encontró que los actuales suelos de expansión están sobredimensionados en relación con las reales dinámicas poblacionales y no atienden a las verdaderas necesidades de expansión de la ciudad.
- c) **SUELO RURAL.** El cual disminuyó en razón del cambio del suelo de expansión y no está articulado con las determinantes del Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca de la Ciénaga de Mallorquín, POMCA Mallorquín.

5.4.4.7. PROPUESTA DE AJUSTES EN LA CLASIFICACION DEL SUELO

Se proponen los siguientes ajustes de la clasificación de suelos del Distrito de Barranquilla, así:

5.5.4.7.1. SUELO URBANO:

El suelo urbano ajusta su área y se modifica así: De **9.668,8 Ha** (2.007) a **9579,01Ha** (2.012), como resultado de la aplicación de las siguientes consideraciones:

- El ajuste del suelo urbano en función del verdadero perímetro de servicios públicos constatado con las empresas prestadoras.
- Se excluyen del suelo urbano 1600 Ha, correspondientes al área de litigio por cuanto el Distrito cursa en la actualidad una demanda de nulidad de la Ordenanza N° 000075 la cual determina que este suelo se encuentra en jurisdicción del Municipio de Puerto Colombia, y no corresponde al área de competencias del Distrito de Barranquilla.
- Se incluyen el área del Tajamar Occidental donde se encuentran las concesiones portuarias

5.5.4.7.2. SUELO DE EXPANSIÓN URBANA:

La nueva área propuesta para los suelos de expansión disminuye de **3574,8 Ha** a **2864,1 Ha**. Para los cálculos de esta nueva área se tuvieron en cuenta las siguientes consideraciones:

- Los cálculos y proyecciones poblacionales y de las necesidades reales de la ciudad en términos de VIS y VIP a 2004.
- Los cálculos de las necesidades reales de suelos industriales dadas las nuevas necesidades sobre este sector y la nueva dinámica de cambio que ha experimentado Barranquilla sobre este asunto.



- Las futuras necesidades de equipamientos sociales y espacio público e infraestructuras adecuadas a los potenciales crecimientos de la población que se planearan en estos escenarios de expansión.
- La necesidad de nueva oferta de suelo para el desarrollo de futuros usos industriales y comerciales de gran escala, dadas las nuevas necesidades que para estos sectores experimentará Barranquilla en el marco de los Tratados de Libre Comercio que iniciaron su vigencia este año y la proyección económica internacional que ello representa para el Distrito.
- Los porcentajes que se requieren para el desarrollo de vías que articularán esos nuevos suelos de expansión con la ciudad consolidada.

5.5.4.7.3. SUELO RURAL:

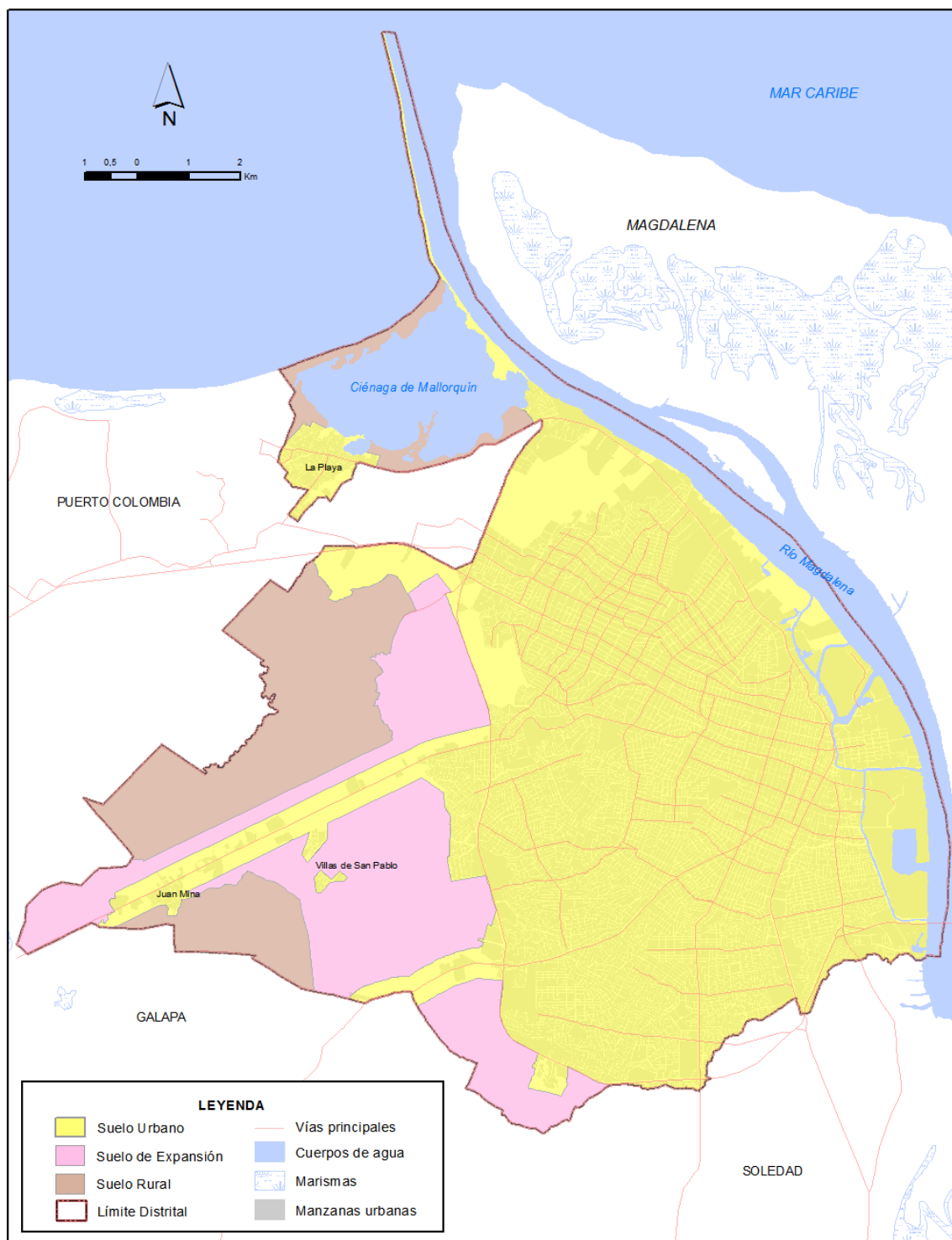
La determinación de los suelos rurales del Distrito se desarrolla teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- La corrección del sobredimensionamiento de los suelos de expansión determinados por el POT 2000 y su Revisión y Ajustes del 2007. Según lo cual las 2.412,8 Ha que se determinan como sobreoferta de suelo de expansión se consolidan como parte del suelo rural.
- Se retoman las condiciones establecidas por el sistema de áreas protegidas y restringidas según la zonificación establecida por el Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca de Mallorquín, POMCA, como norma de superior jerarquía.

Como consecuencia, el suelo rural se ajusta ampliándose de **1.689,1 Ha a 3171,23 Ha.**



Ilustración 16. Clasificación del suelo POT 2012



Fuente: Equipo POT



Tabla 5. Clasificación del suelo POT 2012

TIPO DE SUELO	ÁREA (Ha)	%
Suelo Urbano	9579,01	61 %
Suelo de Expansión	2864,10	18 %
Suelo Rural	3171,23	20 %
TOTAL	15.614,30	100%

Fuente: Equipo POT 2012

5.4.5. LAS ESTRUCTURAS DEL MODELO

El distrito de Barranquilla se encuentra compuesto por tres (3) estructuras principales sobre las cuales se desarrolla la construcción del modelo de ordenamiento propuesto en el territorio, dichas estructuras detalladas a continuación son:

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

5.4.5.1. ESTRUCTURA AMBIENTAL

Es la base sobre la cual descansa el desarrollo de la ciudad en armonía con el medio natural y en donde se da un gran soporte a uno de los principales pilares para su transformación que es la integración con el río Magdalena y con los escenarios geográficos y paisajísticos que deben ser parte integral tanto del sistema de espacio público como del sistema creado en la estructura urbana para su disfrute. Igualmente, esta estructura estará conformada por los elementos naturales integrados a los diferentes ámbitos desde lo urbano y lo rural, así como el sistema ecológico creado en la ciudad consolidada.

La Ley 388 de 1997 define como determinantes de los Planes de Ordenamiento Territorial las materias relacionadas con i) la conservación y protección del medio ambiente, ii) los recursos naturales, iii) la prevención de amenazas y riesgos naturales, así como iv) las regulaciones sobre conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles consideradas como patrimonio histórico, artístico y arquitectónico.

Las determinantes ambientales y las de reserva, conservación y protección deben ser entendidas como *criterios de jerarquía que debe acoger el POT* y los instrumentos que lo desarrollen; es decir, son de obligatorio cumplimiento y



condicionan el diseño y ejecución de las acciones sobre el territorio de Barranquilla.

El señalamiento de las áreas de reserva y medidas para la protección del medio ambiente y conservación de los recursos naturales y defensa del paisaje de conformidad con las bases legales en Colombia se han delimitado basado en los instrumentos POMCA que incorporan y precisan en detalle los elementos que hay que considerar. Estos instrumentos son concretamente los POMCA de Mallorquín y del Río Magdalena, que son los de mayor injerencia directa sobre el territorio del Distrito de Barranquilla.

De igual manera, se toman en cuenta las acciones que en materia de desarrollo urbano y con relación al señalamiento de esas áreas para su protección y conservación de los recursos se ha hecho del sistema construido de áreas verdes, y espacios recreativos urbanos y de las áreas potencialmente hábiles para proceso de expansión urbana y de protección o reserva, o sean aquellas que mediante la ejecución de programas, proyectos y normas específicas permitirán producir los efectos ambientales deseables sobre la estructura territorial y, por ende, ambiental.

En este marco de consideraciones, el ordenamiento ambiental del territorio enfoca su atención en los siguientes sistemas:

- Ecosistemas existentes en el área del Distrito de Barranquilla
- Actualización a escala 1:10.000 de la zonificación ambiental para el manejo de la cuenca de Mallorquín
- Determinación de zonas de alto riesgo y amenazas.

Como preámbulo al desarrollo de estos temas, en primera medida, se aborda un marco teórico sobre el cual se maneja el aspecto ambiental del territorio.

5.4.5.1.1. MARCO TEÓRICO AMBIENTAL

El sistema ecológico en Barranquilla y cualquier otro territorio urbano o rural, está organizado por los siguientes niveles: Organismos, Poblaciones, Comunidades, Ecosistemas, Biomas y Biosfera. Cada uno de ellos representa una escala de análisis (de mayor a menor en el orden mencionado). Para efectos del ordenamiento territorial del Distrito de Barranquilla, la escala de análisis a través de los Biomas y Ecosistemas nos permite generar las bases ambientales para estructurar los lineamientos y consolidación del Sistema Ambiental.



5.4.5.1.1.1. BIOMAS

El proceso de caracterización y análisis del subsistema biofísico se enmarca dentro de los desarrollos propuestos en el análisis integrado de Biomas, desde los cuales se puede establecer los elementos básicos que construyen el espacio del distrito de Barranquilla. Estos procesos se expresan a través de la cobertura que sintetiza e indica los procesos de formación y dinámica que ocurren en el paisaje tales como clima, suelos, y uso actual.

Walter (1977) define los biomas como “ambientes grandes y uniformes de la geobiosfera” que corresponden a un área homogénea en términos *biofísicos* (Vegetación, Suelo, Clima y Cultura entre otros), ubicada dentro de una misma formación biogeográfica. Por lo tanto, un bioma puede considerarse como un conjunto de ecosistemas terrestres afines por sus rasgos estructurales y funcionales, los cuales se diferencian por sus características vegetales³⁰. Así mismo, pueden ocupar grandes extensiones y aparecen en los distintos continentes donde existen condiciones semejantes de clima y suelos³¹.

Para el distrito de Barranquilla se identificaron dos biomas: Zonobioma seco tropical del Caribe y el Helobioma del Magdalena y Caribe. Ambos poseen características climáticas similares pero que varían en las condiciones de suelo y por ende de las coberturas ecosistemas que pueden albergar. Por lo anterior se hará una descripción general del clima que comparten estos dos biomas y posteriormente una particularización de sus demás componentes.

5.4.5.1.1.2. CLIMA

Entre los factores que determinan el clima de Barranquilla están la latitud, la cercanía al mar y el relieve. La ciudad está muy cerca del Ecuador o paralelo 0, por lo cual los rayos del sol caen perpendiculares, registrándose altas temperaturas durante todo el año. Barranquilla además, está ubicada en la zona intertropical o de bajas latitudes, este factor sumado a su cercanía al mar y a sus tierras bajas, permite una moderación de las temperaturas por la influencia de las brisas marinas.

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

³⁰ Walter, 1985 y Hernández y Sánchez, 1992

³¹ Carrizosa y Hernández, 1990, citados por SIB



En Barranquilla no se producen las abundantes selvas características del clima tropical. Por el contrario, es una zona seca, como lo es todo el litoral Caribe colombiano, debido a que los vientos alisios del noreste soplan paralelos al litoral, absorbiendo la humedad, empujándola hacia el interior de la Región Caribe hasta las estribaciones de la cordillera de los Andes, donde producen abundantes lluvias.

Los vientos alisios son secantes y en determinadas épocas del año soplan con más energía, aumentando la sequía en la región. La sequía también se produce por un fenómeno conocido como la "Sombra de Sotavento" de la Sierra Nevada de Santa Marta.

La Sierra Nevada de Santa Marta es una barrera para los vientos alisios del noreste, éstos, luego de aridecer la península de la Guajira, alojan toda la humedad del lado de Barlovento de la Sierra Nevada produciendo abundantes lluvias, hasta 2500 mm anuales, pero en el lado de sotavento esto es, el lado opuesto a Barlovento, la parte de la Sierra que mira hacia Barranquilla, se genera sequía que se extiende hasta el oriente de la ciudad.

Por la sombra de sotavento el promedio de lluvias en la parte oriental de la ciudad (Barrios las Nieves, Rebolo, La Luz, Simón Bolívar) es ligeramente menor que en el occidente y suroccidente de la ciudad.

La atmósfera de la ciudad está condicionada por su ubicación, en una zona intermedia entre dos extremos climáticos: el árido del norte (Desierto de la Guajira) y la región húmeda al sur que se inicia en el valle medio del Magdalena y recibe la influencia del mar Caribe.

El clima tropical y seco se caracteriza por dos periodos: uno seco y otro húmedo. El periodo seco comprende desde diciembre a marzo y se caracteriza porque los vientos alisios del noreste soplan con tanta energía que suelen causar daños a las viviendas.

La época humedad comprende los meses de abril hasta noviembre. El periodo lluvioso se interrumpe por un pequeño verano conocido como "Veranillo de San Juan" o época de transición, que se origina como consecuencia de la entrada a la ciudad de los vientos alisios del sureste, que provocan la sequía durante un corto periodo tiempo.

Durante la época humedad o invernol, la escasez de los vientos y la abundante humedad, produce en la ciudad un ambiente caluroso con características malsanas de selva tropical.



5.4.5.1.1.3. TEMPERATURA

Las temperaturas medias mensuales fluctúan entre 25° y 30°, las temperaturas medias mínimas están alrededor de los 24°, mientras que las temperaturas medias máximas alcanzan los 34°. Los valores máximos de las temperaturas registradas alcanzan los 29,9° en los meses de abril y julio y los mínimos, 25° en octubre y noviembre. En la zona el comportamiento de la temperatura es de régimen isotérmico con un promedio de 27°. El régimen diario de la circulación del viento, que se manifiesta en las brisas de mar-tierra, modifica favorablemente la temperatura en la franja cercana del litoral³².

5.4.5.1.1.4. PRECIPITACIÓN

Presenta un período muy definido que va del mes de mayo al de octubre, con lluvias que oscilan entre 70 y 178 mm/mes, constituyéndose este último como el de más altos índices de pluviosidad. El período seco transcurre entre los meses de diciembre hasta abril, con promedios entre 1.0 y 25 mm/mes. Así mismo, el número de días con precipitación oscila a lo largo del año entre 0.0 y 14.0 días.

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

5.4.5.1.1.5. BRILLO SOLAR

Por la ubicación del distrito de Barranquilla en la zona intertropical, la radiación solar está en relación con los valores de precipitación; así por ejemplo la menor radiación coincide con el periodo más lluvioso y la más alta con la época menos lluviosa y seca, que en la zona son los meses de enero y diciembre respectivamente.

Las implicaciones de un incremento de horas de brillo solar se reflejan en la tendencia a la aridez, la erosión y degradación de suelos, echo que parece irreversible en la zona por falta de cobertura vegetal densa.

Dada su posición en la zona intertropical, la radiación o brillo solar en el departamento está en relación directa con los valores de precipitación; de ahí que la menor radiación coincide con el período más lluvioso y la mayor radiación con la época menos lluviosa y seca. Los meses de mayor brillo solar corresponden a

³² Ecoforest Ltda, 2006 En: INVEMAR et al., 2005; IGAC, 1994, 1998 En: INVEMAR et al., 2005



diciembre y enero, con 228,4 y 238.5 horas/mes respectivamente y los menores registros se presentan en Septiembre y Octubre con 130,9 y 127,0 horas/mes³³.

5.4.5.1.1.6. HUMEDAD

La cercanía al mar, la ubicación a orillas del río Magdalena, la zona del Parque Natural Nacional Isla Salamanca, los humedales del delta de la desembocadura del río Magdalena, hace que esta zona tenga bastante humedad, pero esta humedad es modificada por los vientos secantes y la empujan hacia el interior de la región para producir abundantes lluvias en las estribaciones de los Andes.

Los mayores niveles de humedad se registran en Octubre, el mes más lluvioso con 84%, le siguen Septiembre y Noviembre con 83%, agosto con 81% y Mayo, Junio y Julio con 80%. Los meses de humedad son Febrero y Marzo con 77%, así mismo la media anual varía entre el 79% y el 81%.

5.4.5.1.1.7. EVAPORACIÓN

En el departamento del Atlántico este parámetro es constante, con un promedio mensual de 139,75 mm para la estación base Naval del municipio de Barranquilla³⁴.

El volumen total de evaporación fluctúa por lo regular entre 1800 y 2200 mm coincidiendo los máximos valores con los periodos de sequía (enero a abril). La evapotranspiración potencial excede el valor de la precipitación en la mayoría de los meses del año, por lo tanto el régimen de humedad no es el más adecuado para las actividades agrícolas³⁵.

5.4.5.1.1.8. VIENTOS

Los vientos que afectan el territorio atlanticense son los alisios del noreste; tienen una dirección dominante Norte sobre el departamento y su mayor intensidad se presenta en los meses de febrero y marzo, período en el cual su manifestación se conoce popularmente con el nombre de brisas, originando algunas veces tempestades eléctricas.

³³ IGAC, 1998 En: INVEMAR et al., 2005

³⁴ Ecoforest Ltda., 1996 En: INVEMAR et al., 2005

³⁵ IGAC, 1998 En: INVEMAR et al., 2005



Durante la época seca la Zona de convergencia intertropical (ZCIT) se encuentra en posición sur; el Sistema de Alta Presión de las Azores, se encuentra al sur de su posición normal. Como consecuencia los vientos del Norte y Noreste soplan con una intensidad más pronunciada en toda la región. La naturaleza de estos vientos es frecuentemente variada. Durante esta época el viento puede alcanzar una velocidad de 15 nudos, pero con frecuencia alcanza los 20 nudos, principalmente al final de la tarde y su duración es de aproximadamente 4 horas, pues disminuye unas cuantas horas antes de la media noche³⁶.

Durante los meses de noviembre y mayo, el viento proveniente del mar, elude con facilidad las bajas serranías, arrastrando la humedad sin permitir la formación de nubes y de ahí la escasa o nula lluvia que cae en la faja litoral del departamento. Al correr como viento secante, sólo favorece las precipitaciones cientos de kilómetros costa adentro, en el piedemonte de las cordilleras Central y Oriental. A nivel local, el régimen diario de la circulación del viento se manifiesta en las brisas de mar-tierra, las cuales benefician directamente la faja aledaña al litoral³⁷.

Durante la época de lluvias la ZCIT se ubica en posición Norte, entre los 8° y 12° de Latitud Norte, actuando moderadamente sobre la costa Caribe; los vientos Alisios son sustituidos por vientos de poca fuerza y de dirección variable generalmente de componente Oeste bajo la influencia de la ZCIT inestable.

La velocidad promedio del viento es de 8 nudos, registrándose vientos muy fuertes (20 a 23 nudos) de escasa duración que acompañan las lluvias torrenciales, cuando algún sistema importante transita por el área.

En la estación meteorológica del aeropuerto Ernerto Cortissoz, Atlántico (74°36'W 10°53'N), se registran valores de 2,9 m/seg. Vientos con intensidades superiores a 5 m/s y alcanzando valores medios cercanos a los 8 m/s, se observan desde el mediodía extendiéndose incluso hacia horas de la madrugada del día siguiente, especialmente para los meses comprendidos entre enero y abril. La dirección predominante de donde sopla el viento es del noreste. Sin embargo, la componente norte es bien significativa³⁸.

En septiembre de 2006, la costa Caribe ha sido sacudida por tornados y vendavales que han afectado a la población y sus viviendas.

³⁶ CIOH, 2005 En: INVEMAR et al., 2005

³⁷ Ecoforest Ltda., 1996 En: INVEMAR et al., 2005

³⁸ UPME, 2004 En: INVEMAR et al., 2005



En Barranquilla sigue la sorpresa por el tornado que a mediados de este mes (15 de septiembre) se llevó el techo de 60 viviendas.

Aunque ocurre con mayor frecuencia en las sabanas, no es extraño que en toda la Costa Caribe se presenten vendavales, de acuerdo con Max Henríquez, subdirector del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales-IDEAM³⁹. El vendaval nace de nubes llamadas cumulonimbus, densas, potentes, de gran extensión vertical, que son las más violentas en la atmósfera y se pueden formar en cualquier tipo de geografía. Sumadas a condiciones de humedad y del viento que favorezcan su crecimiento, se pueden desprender de ellas fuertes aguaceros, tormentas eléctricas y vientos fríos que corren en dirección al suelo, capaces de desprender techos y árboles, pero no paredes. A diferencia del vendaval, la fuerza del viento (giratorio) en el tornado es hacia arriba.

5.4.5.1.1.9. CONVENIO MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO (1992)

Esta convención se suscribió en Nueva York en 1992 y ha sido ratificada por más de 185 países, en Colombia mediante la Ley 164 de 1995. Su objetivo es lograr la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera, a un nivel que impida interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático, en un plazo suficiente para permitir que los ecosistemas se adapten naturalmente al cambio climático y permitan que el desarrollo económico prosiga sosteniblemente⁴⁰.

Parte de lo establecido en la convención indica que las naciones deben prepararse para la adaptación a los impactos del cambio climático, comprometiéndose desarrollar y elaborar planes apropiados e integrados para la ordenación de las zonas costeras, considerando de esta manera las pautas del Manejo integral de zonas costeras⁴¹.

En esta convención, el subgrupo del Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC) identificó la necesidad de proponer e implementar estrategias dirigidas a la mejor planificación de las áreas costeras y sus recursos. En este sentido el MIZC, se identificó como el proceso más apropiado, para llevar a cabo el manejo costero actual y a largo plazo, incluyendo pérdida del hábitat, la degradación de la calidad del agua, cambios en ciclos hidrológicos, el agotamiento

³⁹ Universal, octubre 01 de 2006 En: INVEMAR et al., 2005

⁴⁰ Naciones Unidas, 1992 En: INVEMAR et al., 2005

⁴¹ Naciones Unidas, 1992 En: INVEMAR et al., 2005



de recursos costeros, y la adaptación al ascenso del nivel del mar y otros impactos del clima global cambia⁴².

5.4.5.1.1.10. CALENTAMIENTO GLOBAL

Las moléculas de los Gases de Efecto Invernadero que existen naturalmente en la atmosfera (Dióxido de Carbono, Metano y Oxido Nitroso) que tienen la capacidad de absorber y remitir las radiaciones térmicas que provienen del sol, controlando de esta manera el flujo de energía natural a través del sistema climático. Lo anterior genera un efecto invernadero, es decir un calentamiento adecuado de la superficie terrestre y de la parte baja de la atmosfera, haciendo por lo tanto posible la vida en la tierra.

Este intercambio energético entre la atmósfera y la superficie terrestre puede verse alterado por cambios en la concentración de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en la atmosfera, lo cual genera un aumento de la radiación infrarroja que es reflejada hacia las capas inferiores de la atmosfera (tropósfera). Esta alteración recibe el nombre de Efecto Invernadero Inducido (Reforzamiento del efecto invernadero natural), produciendo un incremento en la temperatura media del aire que genera un calentamiento global, el cual a su vez produce el fenómeno de cambio climático global⁴³.

El Panel Intergubernamental de Cambio Climático⁴⁴ ha identificado que el mundo se está calentando y el clima está cambiando. Es sabido de manera directa que la temperatura en la superficie de la tierra ha aumentado y el IPCC en sus informes referencia que el promedio global de temperatura de la superficie de la tierra en los últimos cien años ha aumentado en 0.7 °C y globalmente la temperatura media mundial aumentará de 2 a 3°C. De la misma forma las precipitaciones han cambiado, con más lluvia en las latitudes medias y altas, y menos lluvia en los sub-trópicos; la cobertura de nieves y hielo ha disminuido en casi todo el mundo y el nivel del mar ha subido entre 10 y 20 cm.

⁴² IPCC, 1994 En: INVEMAR et al., 2005

⁴³ Lineamientos de Política de Cambio Climático. Ministerio de Medio Ambiente y Planeación Nacional 2002.

⁴⁴ Al detectar el problema del cambio climático mundial, la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) crearon el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) en 1988. Se trata de un grupo abierto a todos los Miembros de las Naciones Unidas y de la OMM. La función del IPCC consiste en analizar, de forma exhaustiva, objetiva, abierta y transparente, la información científica, técnica y socioeconómica relevante para entender los elementos científicos del riesgo que supone el cambio climático provocado por las actividades humanas, sus posibles repercusiones y las posibilidades de adaptación y atenuación del mismo.



El Informe Stern sobre la economía del cambio climático (Stern Review on the Economics of Climate Change) publicado en el 2006⁴⁵, también establece que la distribución total mundial de las emisiones de GEI por sectores es: un 24% se debe a la generación de electricidad, un 14% a la industria, un 14% al transporte, un 8% a los edificios y un 5% más a actividades relacionadas con la energía. Todo ello supone unas 2/3 partes del total y corresponde a las emisiones motivadas por el uso de la energía. Aproximadamente el 1/3 restante se distribuye de la siguiente forma: un 18% por el uso del suelo (incluye la deforestación), un 14% por la agricultura y un 3% por los residuos y que en los últimos años los avances tecnológicos y las economías limpias han frenado las emisiones de CO2 por unidad de energía suministrada; aun cuando el crecimiento mundial de los ingresos (77%) y el crecimiento mundial de la población (69%), han originado nuevas formas de consumo y un incremento de consumidores de energía. Esta es la causa del aumento de las emisiones de CO2 en el sector de la energía.

El último informe presentado en el 2007, expresa las causas y consecuencias del calentamiento mundial y transmite como conclusiones principales entre otras que la afectación por los cambios del clima ocasiona daños irreversibles a ecosistemas y alto riesgo de extinción de especies animales y vegetales; incremento de la presión sobre el recurso hídrico en zonas áridas y semiáridas; alteraciones en la producción de cultivos (en los trópicos y sub-trópicos se espera que la producción disminuya); efectos negativos sobre la salud humana (riesgo de expansión geográfica de malaria y dengue) aumento en los riesgos por inundaciones y deslizamientos en zonas de asentamientos humanos; Las concentraciones atmosféricas mundiales de CO2, metano (CH4) y óxido nitroso (N2O) han aumentado notablemente por efecto de las actividades humanas desde 1750, y aunque hoy día hay un alto nivel de conciencia en los países industriales desarrollados sobre las políticas de mitigación de los efectos del cambio climático con las prácticas de desarrollo sostenible pactadas con el Protocolo de Kyoto en 1997 para reducir sus emisiones de gases efecto invernadero, las emisiones mundiales de GEI seguirán aumentando en los próximos decenios.

Aunque el objetivo es reducir conjuntamente las emisiones de gases efecto invernadero de al menos 5% a nivel global, respecto a los niveles obtenidos en 1990 entre los periodos de 2008 y 2012 con un compromiso individual de reducir

⁴⁵Informe sobre el impacto del cambio climático y el calentamiento global en la economía mundial. Escrito por el economista Sir Nicholas Stern por encargo del gobierno del Reino Unido, Sus principales conclusiones afirman que se necesita una inversión equivalente al 1% del PIB mundial para mitigar los efectos del cambio climático y que de no hacerse dicha inversión el mundo se expondría a una recesión que podría alcanzar el 20% del PIB global.



el porcentaje de emisiones y establecer un límite superior, solo ha sido adoptado por países industrializados que pertenecen a la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), más algunos países con economías en transición como Rusia, países Bálticos y países de Europa central y oriental; Estados Unidos aunque estuvo presente, no ha ratificado el protocolo y las emisiones de GEI para el 2005 representaron el 25% de las emisiones totales en el mundo⁴⁶.

Los países en vía de desarrollo no están sujetos a restricciones de emisiones de GEI como quedo establecido en la Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático: “Tomando nota de que, tanto históricamente como en la actualidad, la mayor parte de las emisiones de gases de efecto invernadero del mundo han tenido su origen en los países desarrollados, que las emisiones per cápita en los países en desarrollo son todavía relativamente reducidas y que la proporción del total de emisiones originada en esos países aumentará para permitirles satisfacer a sus necesidades sociales y de desarrollo”⁴⁷, Colombia, como parte de la Convención desde el 20 de Junio de 1995 para su proceso de ratificación inicia los trámites pertinentes con la aprobación de la Ley 164 de 1994, aprobatoria de la Convención y Sentencia de Constitucionalidad de la Corte Constitucional C-073 de 1994, con ratificación el 22 de Marzo de 1995 y la Ley 629 de 2000, aprobatoria del tratado de Kyoto y Sentencia de Constitucionalidad de la Corte Constitucional C-860 de 2001; el 30 de Noviembre de 2001 presentó su primera comunicación sobre los ecosistemas más susceptibles al cambio climático y se adhiere al Protocolo de Kyoto, y el 16 de Febrero de 2005 entra en vigor su compromiso de cumplir con los objetivos pactados frente a las emisiones de GEI y cooperar con la comunidad internacional para contribuir al desarrollo sostenible.

En 2009 se realizó la cumbre del Clima en Copenhague, donde los países miembros de la ONU, buscaban un límite más real frente a las emisiones de gases efecto invernadero entre el 2012 y el 2020. El texto, no genera exigencia de vinculación, ni objetivos cuantitativos, ni establece plazos específicos, (por consiguiente no prolonga el Protocolo de Kyoto), pero pretendió si, la reducción mundial de las emisiones de CO₂ en al menos un 50% para 2050 respecto a 1990 y cada país miembro decidió de manera voluntaria la forma orientativa y el porcentaje de reducción con objetivos intermedios. Así, los países industrializados deberían reducir sus emisiones de gases efecto invernadero entre un 25% y un 40%, respecto a los niveles de 1990 en el año 2020 y deberían alcanzar una reducción entre el 80% y el 95% para 2050 y limitar el aumento de la temperatura

⁴⁶ Artículo relacionado con la Energía, Información y Administración, versión en inglés. “Emissions of Greenhouse Gases Report. Official Energy Statistics from the US Government. 2009.

⁴⁷ Convención Marco de las Naciones Unidas Sobre el Cambio Climático. 1992.



a 2°C respecto a los niveles preindustriales⁴⁸, lineamientos de la política y las estrategias para responder a esta amenaza, y por eso a partir del 2010 se empezaron a trabajar en cuatro estrategias específicas⁴⁹, pues, se demostró que es un país altamente vulnerable a los efectos variables del clima, lo cual pone en riesgo la sostenibilidad del desarrollo; así mismo, para cumplir los compromisos internacionales asumidos y potenciar las oportunidades, entre ellas, la promoción de actividades de reducción y captura de emisiones de gases de efecto invernadero.

El objetivo principal a nivel nacional es facilitar y fomentar la formulación e implementación de las políticas, planes, programas, incentivos, proyectos y metodologías en materia de cambio climático, logrando la inclusión de las variables climáticas como determinantes para el diseño y planificación de los proyectos de desarrollo, mediante la configuración de un esquema de articulación intersectorial⁵⁰. Estas variables, buscarán reducir la vulnerabilidad del país y contribuir a un escenario futuro de desarrollo económico sostenible para aumentar la capacidad de respuesta ante eventos climáticos extremos.

En consecuencia, La adaptación y mitigación al cambio climático requieren del desarrollo de estrategias de articulación tanto a nivel nacional, como en los ámbitos sectoriales y territoriales, con el fin de generar una gestión compartida y coordinada, y la información pertinente y oportuna que permita una adecuada toma de decisiones para así contrarrestar de manera efectiva y oportuna los efectos subyacentes.

Frente a este panorama, Barranquilla, queriendo ser unas de las pioneras o nivel nacional, frente a las implicaciones del cambio climático y los efectos de los GEI y teniendo en cuenta la estrategia de ciudad compacta, competitiva y ambientalmente sostenible, como nuevo modelo de ordenamiento que promueve proyectos urbanos mixtos, de gran intensidad habitacional y generoso con el espacio público y las zonas verdes, se siente comprometida en adoptar acciones con el compromiso de reducir los gases efecto invernadero y operaciones a través de un Plan de Acción Urbanístico para la mitigación y adaptación Climática de

⁴⁸ Datos obtenidos del artículo Conferencia sobre el Cambio Climático de la ONU 2009.

⁴⁹ Estrategia 1. Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático-PNACC. Estrategia 2. Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono-ECDBC. Estrategia 3. Reducción de las Emisiones debidas a la Deforestación y la Degradación Forestal en los Países en Desarrollo; y la Función de la Conservación, la Gestión Sostenible de los Bosques y el Aumento de las Reservas Forestales de Carbono en los Países en Desarrollo-ENREDD+. Estrategia 4. Protección Financiera ante Desastres.

⁵⁰ Documento Conpes 3700 de 2011. Estrategia Institucional para la articulación de Políticas y Acciones en materia de Cambio Climático en Colombia. Objetivo General.



corto, mediano y largo plazo, que junto con la medición de la Huella de Carbono, se diseñen unas estrategias para impulsar una economía baja en carbono y un crecimiento equilibrado y respetuoso con el medio ambiente.

La importancia de enfrentarse a este tema, es que debemos afrontar y solucionar el problema ambiental que se ha originado por las emisiones de gas carbono que deterioran la atmósfera, de las cuales Colombia es responsable del 0.37% a nivel mundial. Lo importante de hablar del cambio climático en la ciudad, es poder entender que se deben establecer los criterios básicos de sostenibilidad y crecimiento urbano y económico de una forma armónica, entendiendo las causas y consecuencias de este hecho generador sobre las expectativas y vulnerabilidades en el desarrollo.

5.4.5.1.2. ECOSISTEMAS EXISTENTES EN EL ÁREA DEL DISTRITO DE BARRANQUILLA

Los principales ecosistemas existentes en el área del Distrito de Barranquilla son la Ciénaga de Mallorquín, Río Magdalena y Caños del Mercado (ver Tabla 6), los cuales están definidos como elementos del territorio con valores ambientales, paisajísticos y simbólicos, requeridos además, para la conservación de la biodiversidad y la protección ambiental, cuya integración funcional en el territorio asume tales características. Para propiciar el equilibrio entre estos y la funciones urbanas de sus entornos se incluyen las acciones necesarias desde el punto de vista de las normas urbanas (zonas de protección especial) y los programas y proyectos necesarios para tales fines.

Tabla 6. Principales ecosistemas del Distrito de Barranquilla

ECOSISTEMA	CARACTERÍSTICAS DE USO ACTUAL	PROSPECTIVA
RIO MAGDALENA VERTIENTE ORIENTAL	Diversificado e intensivo Poco articulado a la malla urbana de B/quilla Zona altamente urbanizada	Incorporación de nuevas áreas verdes sobre la ronda del río Magdalena. Saneamiento y estabilización de la ribera Actividades portuarias Actividades recreativas y turísticas Paisajismo Mejoramiento de los cauces de los arroyos (urbanos). Recuperación de espacios abiertos. Ampliación de la oferta ambiental: parques, áreas verdes. Fortalecimiento de la Arborización



CIENAGA DE MALLORQUÍN	Urbano periférico Extractivo Paisaje sub-valorado	Saneamiento integral. Estabilización de la barra. Racionalización de los usos del suelo del entorno. Recuperación de la biota.
SISTEMA DE RONDAS HIDRICAS SUROCCIDENTE	Uso urbano intensivo Invasión de rondas de arroyos Vertimientos de desperdicios sobre arroyos	Saneamiento Recuperación urbanística de las rondas. Arborización. Recuperación de las áreas de alto riesgo para la creación de áreas verdes distritales y fortalecimiento del espacio público.
AREA RURAL	Transformación del paisaje	Conformación de zonas de protección metropolitana. Manejo integral de las cuencas de los arroyos Reserva forestal

Fuente: Equipo POT

Para ello y para las zonas de protección del Río y la Ciénaga de Mallorca sometidas a tales consideraciones se establecen las políticas de usos urbanos acordes con su naturaleza consideradas bajo un riguroso manejo del concepto de desarrollo sostenible. De igual manera, el nuevo POT establece claramente zonas verdes y recreativas de las áreas de expansión urbana a las cuales deberán adaptarse los diseños de las nuevas urbanizaciones, donde se identifique las cesiones establecidas por norma, en áreas de mayor tamaño e impacto, que deben hacer las futuras urbanizaciones en el área de expansión de la ciudad utilizando mecanismos de compensación o canje de derechos inmobiliarios entre los urbanizadores y con las autoridades de planeación distrital.

Igualmente, y como resultado de las mesas de trabajo llevadas a cabo, se planteó la idea de convertir a la ciudad en una “ciudad verde”, cuya condición indispensable es la creación de una instancia, al interior de la estructura administrativa distrital que tenga bajo su responsabilidad la estructuración, administración y mantenimiento de todo el sistema de áreas verdes y recreativas de la ciudad, con las herramientas normativas y de control requeridas, lo mismo que los recursos suficientes, para cumplir el cometido de esta tarea.

Dentro de estos señalamientos, hay que resaltar la iniciativa denominada “Reforestación Urbana” consistente en ejecutar un proyecto conjuntamente con los propietarios de inmuebles y la administración distrital –DAMAB- con el fin de devolver los antejardines a su estado inicial como zona verde profusamente arborizada, una especie de iniciativa que debería tener, entre otros, los siguientes componentes:



- Incentivos económicos a los propietarios de inmuebles y normas urbanísticas drásticas para participar activamente en la recuperación de sus antejardines y frenar la tendencia a volverlos zonas duras.
- Inversiones por parte del Distrito, vía Alcaldías Locales para recuperar, regularizar y unificar los acabados de andenes, bordillos y amueblamiento urbano en general.
- Suministro masivo de árboles por parte de la autoridad ambiental distrital.
- Desarrollo de campañas educativas masivas tendientes a concientizar a toda la ciudadanía acerca de los beneficios de la arborización y de la recuperación de áreas verdes.
- Vincular el proyecto “Reforestación Urbana” a programas globales de compra de carbono, lo cual requiere la implantación en el modelo de las recomendaciones derivadas del Estudio del sistema de drenaje pluvial de la zona urbanizada de Barranquilla, en el cual se contemplen las alternativas de solución que los mismos demandan.

Finalmente y como asunto clave de esta señalización y sus manifestaciones concretas del POT relacionado a la cualificación de lo público como hecho físico exige una revaloración de sus principales componentes; por ello se mantiene la política del POT 2000 en el sentido de que se contemplen acciones específicas en materia de conservación del patrimonio (memoria colectiva de la ciudad), revitalización del espacio público para el ciudadano (Estatuto Urbano y programas de peatonalización), atención a los aspectos físicos de los asentamientos subnormales, infraestructura vial y de transporte, vivienda y equipamientos. Es preciso incluir, dentro de esta categoría, la recuperación y generación de espacios públicos abiertos como plazas, plazoletas, edificios públicos, parques, edificaciones con representatividad y significado histórico – arquitectónico, esenciales para propiciar un escenario de mayor integración, de símbolos y de convivencia.

Es importante resaltar en lo referente a la protección y conservación de las áreas de patrimonio histórico, cultural y arquitectónico que estas en su inmensa mayoría se encuentran en el ámbito urbano y como tal parecen mejor reseñadas las políticas y estrategias que como tal se proponen para este tipo de asuntos así como las posibilidades de conservarlas y protegerlas acordes con los lineamientos y planes especiales de protección (PEMP) y otros instrumentos que se han propuesto, a través del Ministerio de Cultura, para los barrios Prado, Alto Prado, Bellavista y el Centro Histórico de la ciudad.



5.4.5.1.3. AREAS DE CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES.

Las pocas áreas de conservación y protección de los recursos naturales en suelos urbanos y de expansión urbana del Distrito de Barranquilla esencialmente han sido desde la primera versión del POT 2000 los mismos que aún permanecen y existen al interior de la estructura urbana y en los suelos de expansión urbana. Este conjunto básicamente es:

- a) **La ribera occidental del Río Magdalena hasta 30 metros de ancho.** Se recomienda el estudio del documento Conpes 3342/2005 para “actualizar” la franja de protección, teniendo en cuenta la aplicabilidad del concepto de servidumbre. Código Nacional de Recursos Renovables (Decreto 28 de 1974).
- b) **La Cuenca Ciénaga de Mallorquín y Arroyos Grandes y León,** en lo tocante a los suelos de expansión. Este ecosistema, sujeto hoy de un proceso de ordenación por parte de la Corporación Autónoma Regional del Atlántico, cuyos resultados son determinantes para precisar el suelo de protección existente en la misma.
- c) **Las áreas expuestas a amenazas y riesgos (no mitigables),** para la localización de asentamientos humanos que hacen parte del **Sistema de Laderas del Suroccidente de la ciudad,** previa actualización del estudio de Ingeominas con el fin de precisar hasta una escala de **microzonificación** las amenazas geológicas existentes.
- d) Se incluyen también **las especies de fauna y flora** (previo inventario y clasificación).
- e) Al producirse la reubicación que plantea el POT 2012 de las familias asentadas sobre el parteaguas que divide las dos vertientes de la ciudad construida se incorporarán estas áreas al inventario de áreas protegidas para ese recurso natural. De acuerdo con las expectativas consideradas en las mesas de trabajo de la Visión de Ciudad, la recuperación de tales espacios además de protegerlos y conservarlos pasará a constituirse en un área patrimonial- ecológica de gran importancia que además contribuiría al incremento y fortalecimiento del espacio público natural en Barranquilla.
- f) Además de los considerandos anteriores enfocados dentro de la idea de “recursos naturales”, el otro aspecto que si bien no constituye la idea de naturaleza pura, es necesario considerar el sistema de parque creados y por crear al que se le apunta como parte de la estrategia para incrementar el espacio público.
- g) **En Suelo de Expansión Urbana:**
 - **En el perímetro urbano,** se requiere determinar el grado y las características de las amenazas y riesgos en la escala propuesta en el ítem precedente, para su posterior declaración como áreas de



protección, ante todo en la zona sur-occidental de la ciudad, en las áreas prioritarias para reubicar la población asentada en zonas de alto riesgo que coinciden en una inmensa mayoría con el borde de los cuerpos hídricos.

- **El borde del arco nor-occidente sur**, umbral de la zona perimetral urbana 2010, se recomienda declararlo de conservación y protección paisajística de común acuerdo con las autoridades metropolitanas y los estudios que arroje el POMCA sobre dichos espacios.

5.4.5.1.4. INCORPORACION DE LA GESTION DEL RIESGO

La presente formulación y su respectiva revisión en lo correspondiente a las áreas que representan alto riesgo y amenazas permitieron llegar más al detalle sobre las zonas de alto riesgo, tanto en las áreas urbanas como rurales.

Es importante señalar que la ciudad se encuentra en un grado de retraso importante respecto de la información asociada a este capítulo. Existe, desde el año 1997, un estudio de las laderas Occidentales de Barranquilla, a partir del cual se ha desarrollado la normativa específica para los barrios del sector, sin embargo, el recrudecimiento del invierno en los últimos años ha ocasionado la reactivación de coluviones de deslizamiento⁵¹ que en general ha ocasionado daños en la infraestructura tanto vial como de viviendas, muchas de las cuales han sufrido pérdida total. El total de casas colapsadas al año 2010 es de 4.117 viviendas reportadas de las cuales el 28,5% (1.117) colapsaron totalmente y 71,5% se encuentran afectadas. En especial, se destacan los deslizamientos en los barrios Campo Alegre, Las Terrazas, La Florida, El Silencio, Me quejo, La Libertad, Carlos Meisel, Bajo Valle, la cuchilla de Villate, El Bosque y Siete de Abril.

Ante esta situación, la Secretaría de Planeación Distrital de Barranquilla solicitó a INGEOMINAS realizar un estudio de detalle sobre el sector de influencia de estos deslizamientos, titulado *“Evaluación geotécnica de las Laderas Occidentales de Barranquilla”*, el cual en su primera fase fue elaborado a escala 1:10.000. Actualmente, se lleva a cabo una segunda fase, también a cargo de INGEOMINAS, el cual detallará la situación en una escala de elaboración 1:500. Dicha información, deberá consignarse en los planos básicos del Plan de Ordenamiento Territorial, con el propósito de que sean identificadas las amenazas relevantes, caracterizadas, evaluadas frente a la vulnerabilidad y el riesgo, y, posteriormente, generar un mapa con la zonificación de esas amenazas.

⁵¹ Son acumulaciones de sedimentos que se han movido ladera abajo por efecto de la gravedad. INGEOMINAS, 1997.



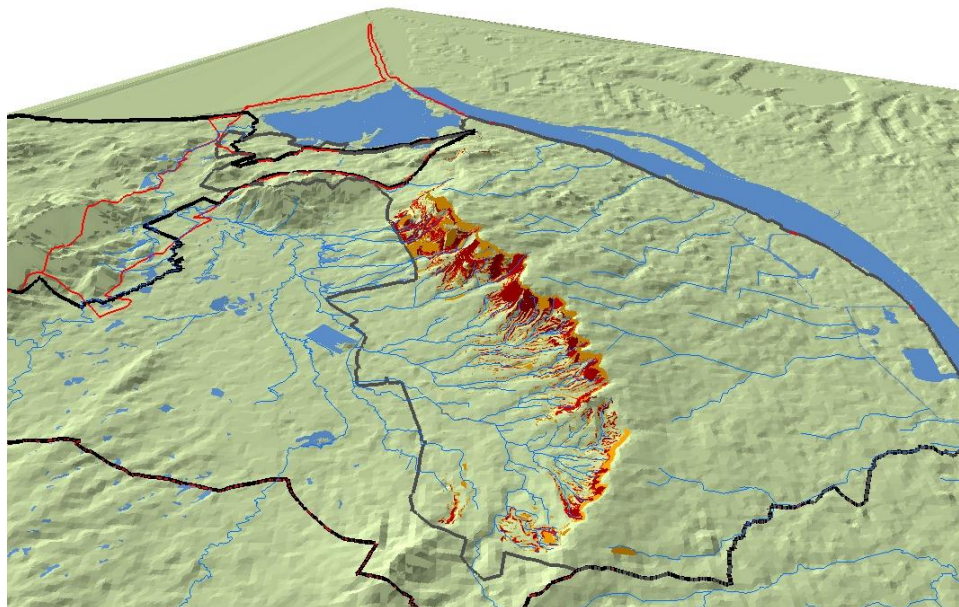
Una vez mapeado estos riesgos, se debe generar una zonificación que, complementada por la zonificación establecida por las autoridades ambientales competentes, asignan parámetros de protección para las áreas productoras, protectoras, corredores biológicos y otras áreas de manejo especial y zonas de amortiguación de áreas protegidas que definirán las determinantes ambientales de reserva, protección y conservación a adoptar en la actual formulación del POT.

Respecto de la prevención y reducción del riesgo, se debe actuar integralmente sobre los factores que generen el riesgo (amenazas, vulnerabilidades) con el fin de evitarlo o reducir su nivel, aportando con esto al desarrollo de las áreas a intervenir. La incorporación del riesgo en el Ordenamiento Territorial es necesaria para la construcción de una ciudad segura y sostenible y apunta a tres objetivos fundamentales:

- a) Evitar la ocupación de terrenos no apropiados para la urbanización por presencia de amenazas naturales.
- b) Identificar y zonificar de forma anticipada las zonas donde se pueden generar nuevos riesgos (futuras zonas de expansión urbana o en desarrollo).
- c) Implementar tratamientos urbanísticos para reducir el potencial de pérdidas de vidas y daños económicos en las zonas determinadas como de alto riesgo.

Finalmente y dentro de este marco, se constituye como elemento ordenador principal la propuesta de relocalizar las casi 3.500 viviendas situadas en los sectores de amenaza alta y media que se encuentran en situación de vulnerabilidad y/o riesgo. Con esta área y su inclusión como suelo de protección, el Distrito dispondría de un buen número de Hectáreas (aproximadamente 300 Ha) para el desarrollo de espacio público el cual, adicionalmente, con su localización estratégica en las áreas de estratos más bajos en la ciudad, generaría un impacto extraordinariamente positivo en los grupos poblacionales más vulnerables.

Ilustración 17. 3D Zonas con amenazas de remoción en masa en el Distrito de Barranquilla



Fuente: Equipo POT

5.4.5.1.4.1. AMENAZAS POR MOVIMIENTOS EN MASA

Los movimientos de masas en las laderas ocurren con gran frecuencia debido a procesos gravitatorios, en la cual intervienen las fuerzas resistentes del terreno y las fuerzas desestabilizadoras.

El agua es un factor de gran importancia en la estabilidad de laderas, debido a la carga que ésta ejerce en las fisuras preexistentes del material, logrando un empuje hacia el exterior, también, eleva el nivel freático debido a la infiltración de aguas lluvias, generando un aumento de la presión del agua en los huecos, logrando una disminución en la resistencia a la fricción.

Otros factores que influyen en la estabilidad de laderas, de suelos o rocas, son los aspectos topográficos, litoestructurales y tectónicos, climáticos y antrópicos⁵².

⁵² FARIÑAS DE ALBA, J., GÓMEZ, A., MATAIX, C., GARCÍA, P., LLOPIS, G., SERRANO, P. (1999). Manual de estabilización y revegetación de taludes. Editorial Entorno Gráfico, S.L. Avda. El Ferrol, 4 – Bajo 1 28029 Madrid. Ed: Carlos López Gimeno.



Los movimientos de masas, son entonces el desplazamiento de terreno que constituye una ladera o un talud, hacia el exterior del mismo y en sentido descendente, estos movimientos pueden agruparse en cinco mecanismos principales: desprendimiento y colapso, vuelco, deslizamiento, expansiones laterales y flujos (FARIÑAS DE ALBA, J., et al. 1999, p.26-27).

Los fenómenos relacionados con los movimientos en masa, presentan cierta dificultad en el nivel de predicción, debido a la complejidad involucrada y al elevado número de variables que intervienen.

Las variables ambientales estudiadas para este informe fueron la geología regional y local, geomorfología, agrología, pluviosidad y condiciones hidrológicas. De acuerdo con los registros históricos, los factores evaluados, considerados como detonantes a la amenaza, fueron la precipitación y el tipo de roca o suelo.

En el desarrollo de la propuesta, se tuvo en cuenta el número de viviendas afectadas por movimientos en masa ocurridos en el periodo de 2008, estimados por localidades y grado de afectación. Ésta información fue extraída de una descripción disponible en los registros del Área Metropolitana de Barranquilla, en ellos están consignados los reportes de ocurrencias de movimientos en masa de 8 barrios del municipio.

a) Recomendaciones consideradas para las amenazas por movimientos en masa

A partir del escenario descrito en los anteriores numerales e integrando el estudio de amenazas y vulnerabilidad de la ciudad de Barranquilla, hecho por parte del grupo interdisciplinario de consultoría e investigación “Geoadaptive”, quienes en la iniciativa de “Ciudades Emergentes y Sostenibles” realizaron una serie de recomendaciones para considerar las amenazas de por movimientos en masa, a saber:

“• *Prohibir construcciones y viviendas en laderas propensas a problemas de erosión o inestabilidad de suelos en la sección occidental de la ciudad, específicamente en las áreas no construidas del Norte Centro Histórico (área entre circunvalar y calle 96), en los previos sin construir al sur de la vía Los Estudiantes (K38) y carrera 35C3, y calle 83A; al norte de la vía Los Estudiantes (K38), calle 41D y calle 84A; el área sin urbanizar entre carrera 35C2 y 27 y calle 79A y 81D y la zona occidental de cresta topográfica entre carrera 35C y calle 56 al sur hasta 21B.*

• *En áreas identificadas con alto riesgo en la ladera occidental en el mapa de amenaza, se debe implementar un programa de compra de terrenos y/o de relocalización de familias así como prohibir ampliaciones y renovaciones a las*



construcciones existentes. Dichos esfuerzos se necesitan enfocar en forma iniciar en los poblados de Campo alegre y la Esmeralda.

- Así mismo, debido a las condiciones de inestabilidad, se debe coordinar con las compañías de servicios públicos para evitar el emplazamiento de infraestructura municipal de tipo crítico. El programa debe ser articulado esfuerzos de estabilización de suelos en las áreas más pobladas y de menores recursos incluyendo las comunidades de Metropolitana, El Romance, el Bosque, Ciudad Modesto, Los Rosales, Le Sierrita, Las Ceibas, así como otras áreas que las autoridades de la ciudad considere prioritarias.
- Dichas áreas identificadas por su alto riesgo en el mapa de amenaza, se deben regular como prohibitivas dentro del Plan de Ordenamiento Urbano con el establecimiento zonificación que destine dichas zonas como espacio abiertos y de restauración ambiental cuyas intervenciones minimicen la amenaza y que cuente con propósitos de recreación que forme parte de la red de infraestructura verde propuesta y programarse para la provisión de servicios y bienes ambientales.
- En este sentido, parte del proceso de restauración ambiental debe de incluir un proceso de tratamiento de cubiertas vegetales en laderas así como realizar obras de estabilización mediante la construcción de barreras protectoras, a fin de afirmar suelos inestables y evitar la erosión. La estabilización de suelos se debe de priorizar en áreas donde posibles deslizamientos causen impactos en infraestructuras críticas de la ciudad (subestaciones, escuelas, tuberías) como lo son en la zona de Romance donde existe una concentración importante de escuelas, centros médicos y servicios municipales. Esta zona también representa unas de las comunidades marginales más importantes de Barranquilla.
- En la ladera occidental, sección norte (35C y calle 56 al sur hasta 21B), donde la densidad habitacional permite áreas de intervención de infraestructuras para disminuir la amenaza, se deben desarrollar un plan construir canales o muros de desviación para encausar el flujo de agua (detonante a los deslizamientos) alrededor de construcciones existentes y adyacente a las viviendas a fin de conducir la escorrentía hacia el cauce de ríos o quebradas, evitando alterar el talud del río o de la quebrada de los previos.
- Establecer un plan de evacuación par las zonas con niveles de alto riesgo con sistemas de evaluación considerando varias rutas alternativas para la evacuación y entrada de persona de auxilio desde distintos puntos de la ciudad (calle 21B – por su cercanía el hospital universitario, calle 56 (vía amplia y principal de la ciudad, K38 – Los Estudiantes), así como de la Circunvalar hacia el este (carrera 6, carrera 9G, calle 108-trasversal 21, y la carrera 27).



- *Desarrolle un plan de comunicación de emergencias a las poblaciones con más riesgo y realizar simulacros previos a la época lluviosa.*
- *En el caso de áreas de alto riesgo donde se ha iniciado la construcción de infraestructura habitacional y por ende de infraestructura crítica (escuelas, subestaciones eléctricas, plantas de tratamiento, clínicas o parques públicos), considerar obras de infraestructura tanto de estabilización de suelo, así como de retención y encauzamiento. Esto principalmente en las áreas de La Mina, Tarragona, y otras zonas desde Mirador Campo Alegre hasta la Carrera 47.*
- *Debido a que un porcentaje considerable de la población de Barranquilla se encuentra la ladera occidental, se requiere Impulsar la generación de nodos de desarrollo que permita reordenar los servicios básicos y en forma simultánea las actuales e inadecuadas tipologías de ocupación del territorio. Dichos nodos se deben de localizar hacia las partes bajas de la ladera (principalmente a lo largo de la circunvalar y en las intersecciones de la circunvalar con carrera 6, 9G, 13,*
- *Elaborar un plan de mitigación el cual capture estrategias estructurales y no estructurales (planes e infraestructura vs programas, educación prevención) para cada una de las áreas afectadas.*⁵³

5.4.5.1.4.2. AMENAZAS POR INUNDACIONES

Las inundaciones constituyen eventos recurrentes en los ríos y se presentan como consecuencia de lluvias fuertes o continuas que superan la capacidad de transporte de los ríos y la capacidad de absorción del suelo. Debido a esto el nivel del agua supera el nivel de banca llena y se produce la inundación de las tierras adyacentes. Estos eventos ocurren de forma aleatoria en función de los procesos climáticos locales y regionales. Estadísticamente, los ríos igualan o exceden el nivel medio de inundación cada 2.33 años (Leopold y otros, 1984).

Las inundaciones pueden ocurrir debido al comportamiento natural de los ríos, intensas lluvias o a alteraciones producidas por el hombre. Las condiciones naturales corresponden a las características climáticas y físicas propiciadas por la cuenca en su estado natural, como lo son el relieve, el tipo de precipitación, la cobertura vegetal y la capacidad de drenaje. Entre las alteraciones provocadas por la acción del hombre se tiene la impermeabilización de los suelos al urbanizar, la deforestación, la alteración de los cursos y la canalización de los ríos, la construcción de obras hidráulicas, entre otros.

⁵³ DESARROLLO URBANO Y CAMBIO CLIMÁTICO Barranquilla, Colombia. REPORTE 2, Análisis de Amenaza y Vulnerabilidad al Cambio Climático. Geoadaptive 2013



La ciudad de Barranquilla, no cuenta con un sistema de alcantarillado pluvial, lo cual implica que las aguas de escorrentía generadas por las lluvias se movilizan en superficie sobre las vías y depresiones en la vertiente oriental, descargando sus aguas al río Magdalena, también pueden seguir los cauces existentes hasta llegar al río León en la vertiente occidental, hasta llegar al mar a través de la ciénaga Mallorquín.

Debido a la limitada planeación e implementación de Planes de Ordenamiento Territorial (POT) y Planes de Ordenamiento y Manejo de Cuencas Hidrográficas (POMCA), es recurrente que en períodos de invierno se vean afectadas poblaciones enteras que habitan la ciudad, principalmente las zonas adyacentes a los cursos de los ríos.

La concentración y magnitud de los caudales de escorrentía en Barranquilla son cada vez mayor, debido a los fuertes aguaceros; al incremento acelerado del desarrollo urbano, que no cuenta con un sistema de alcantarillado pluvial eficiente, que generen soluciones técnicas, económicas y sociales en la ciudad de Barranquilla; y al inadecuado uso del medio ambiente, que incide notoriamente en el aumento a ésta problemática.

La zona más afectada por inundación se encuentra en el suroccidente de la ciudad de Barranquilla, donde los arroyos afectan directamente gran cantidad de viviendas. La caracterización socioeconómica de estos arroyos corresponde a los estratos socioeconómicos más bajos de la población, que sufren intensos procesos de migración y asentamientos humanos no planificados. Desafortunadamente, estas condiciones de vida son foco de contaminación ambiental, debido a la falta de servicios públicos que generan un mal uso del alcantarillado y la apropiación de basureros abiertos. En menor proporción, se evidencian fenómenos de inundación en el suroeste de la ciudad.

Por esto, se considera importante proponer metodologías que les permitan a las autoridades de planeación, implementar en los POT y los POMCA una adecuada clasificación de zonas vulnerables a inundaciones, logrando alcanzar un pronóstico de niveles y áreas abarcadas por la inundación, como parte de una gestión eficaz para la toma de decisiones y fomentar un enfoque más efectivo en la gestión del riesgo de inundación.

Es así que toman importancia la elaboración de los Mapas de Inundación, para obtener una respuesta al desastre y lograr la mitigación del peligro, demostrando la importancia de tener la capacidad de acceder fácilmente a los mapas de riesgo, que reflejen las condiciones existentes de un posible riesgo a inundación.



b) Inundaciones en el Distrito de Barranquilla

La repetida ocurrencia de fuertes lluvias registradas en los últimos años en el departamento del Atlántico, enfocándonos en el perímetro Urbano del Municipio de Barranquilla, han ocasionado el incremento del caudal de los arroyos que atraviesan las calles de diferentes barrios que conforman este municipio, provocando de esta manera, una cantidad de estragos en la ciudad, pérdidas materiales incalculables, el desplazamiento y evacuación de familias por los daños sufridos en la infraestructuras de las viviendas y lo más grave aún, las pérdidas humanas.

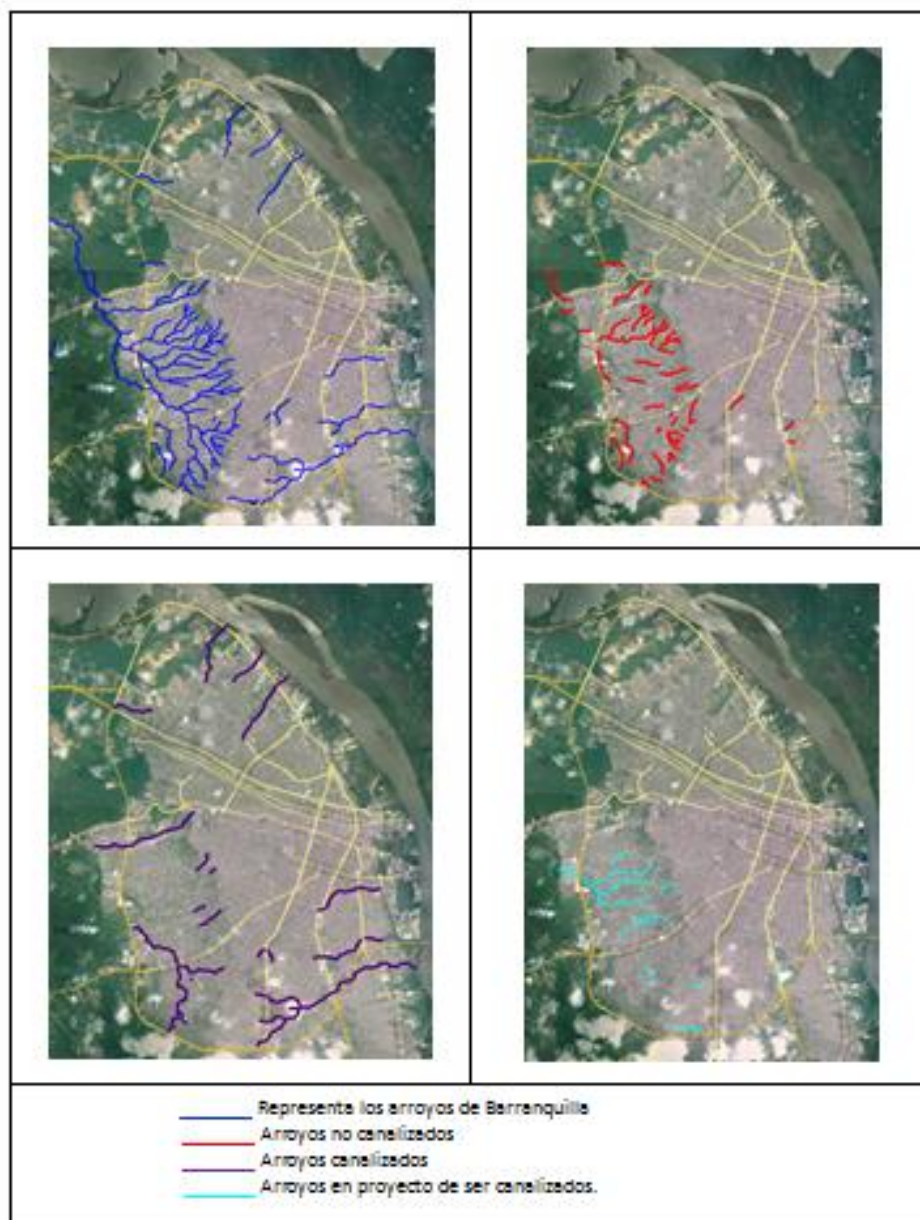
Las inundaciones que se presentan en el departamento del Atlántico por su ubicación, corresponden a inundaciones lentas o de tipo aluvial, las cuales se producen sobre terrenos de pendientes bajas que desaguan muy lentamente (efecto directo de las lluvias), zonas cercanas a las riberas de los ríos y quebradas (desbordamiento de éstas) y también en antiguas llanuras de inundación. Algunos de los factores que favorecen la ocurrencia de inundación, son entre otros, la ocupación y modificación de cauces naturales y la falta de efectivos sistemas de alcantarillado o canales de desagües; como consecuencia de esto se presentan socavaciones laterales de los causes y erosión agudizando más la amenaza por inundación.

c) Problemática de los arroyos en el Distrito de Barranquilla

Los arroyos son corrientes naturales de agua de bajo caudal que fluyen con una continuidad dependiendo de la temporada de lluvia. En el caso de Barranquilla se le llama "arroyos" a las corrientes de agua precipitada que corren sobre las vías de la ciudad, generalmente a gran velocidad, lo que dificulta notablemente la movilidad y reduce la seguridad de los transeúntes.

En la ciudad de Barranquilla, podemos observar en la Ilustración 18, que las zonas más afectadas por los arroyos son los sectores suroccidental y suroriental, sin embargo, en las localidades restantes de la ciudad se han registrado diferentes arroyos, que al igual que todos van causando estragos desde su punto de formación hasta que llegan a su afluente.

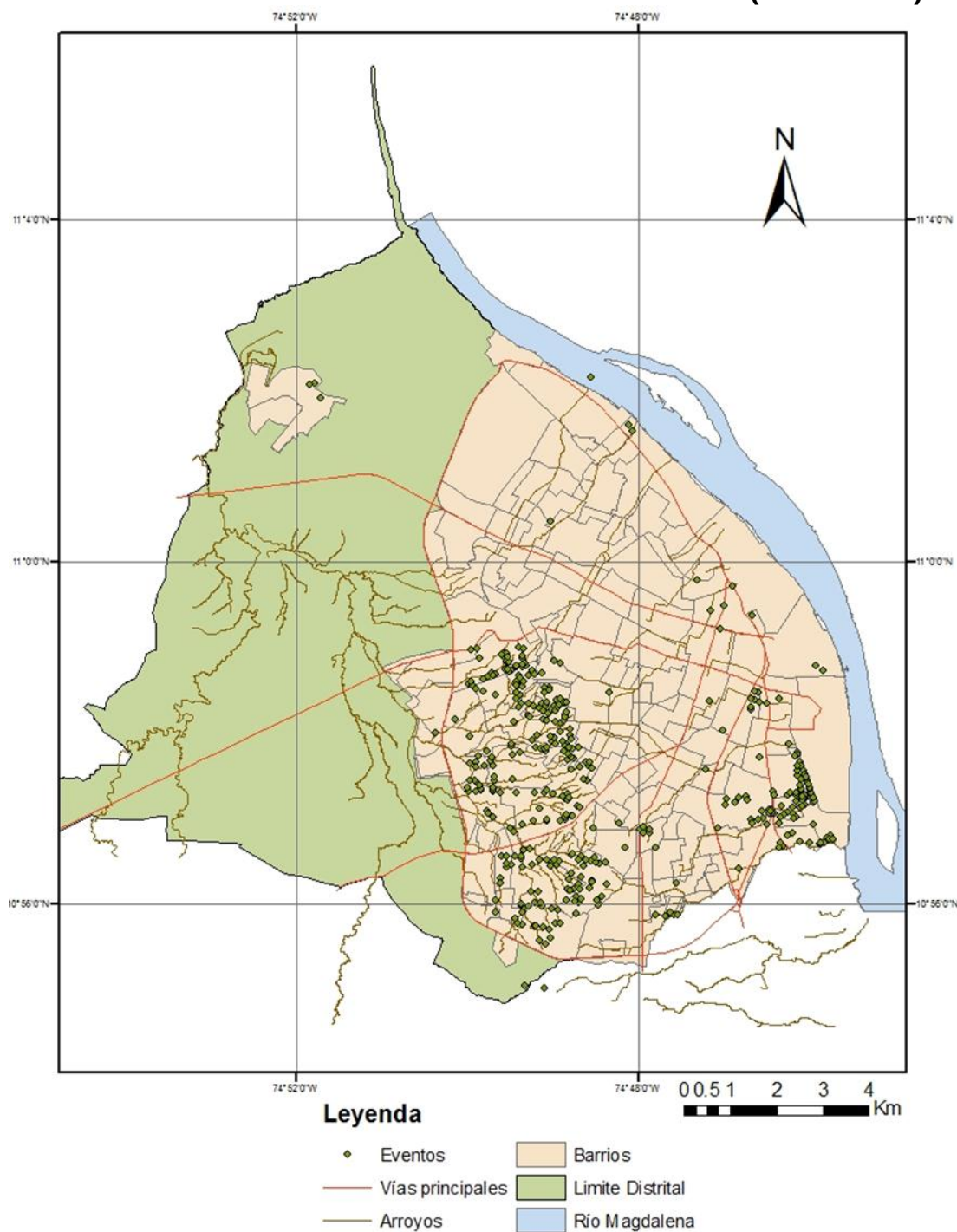
Ilustración 18. Estado de los arroyos de la ciudad de Barranquilla.



Fuente: Informe Zonificación de la amenaza por movimientos en masa e inundaciones en el Distrito de Barranquilla – Fase 1

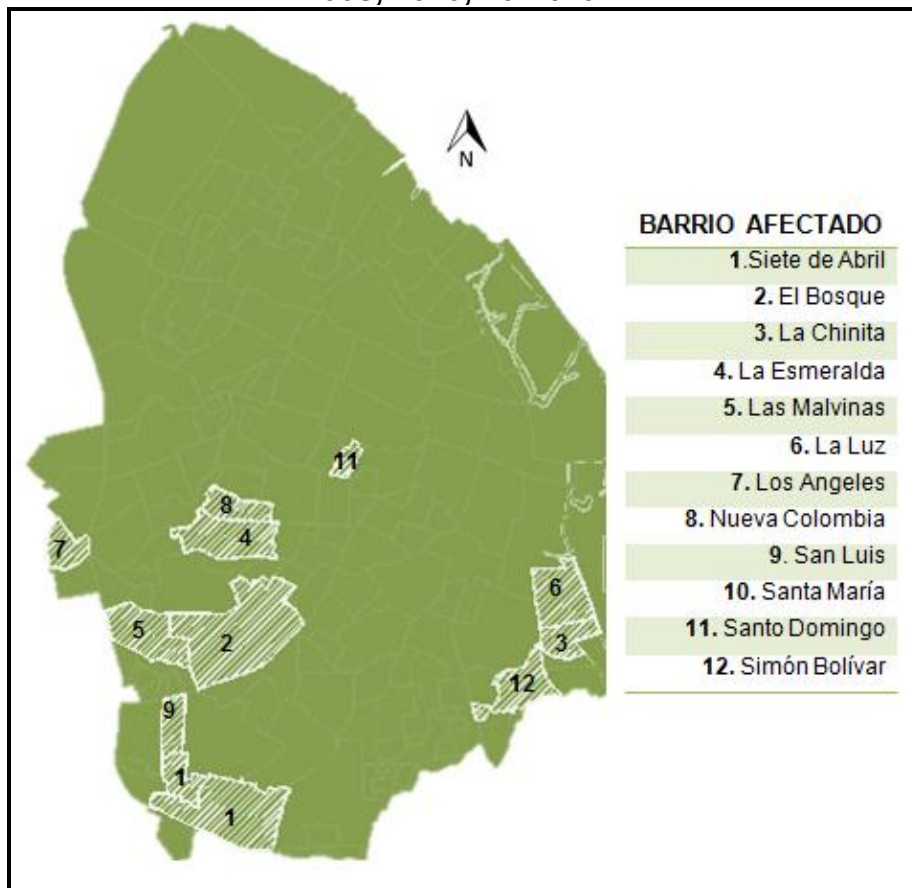
Como solución para mitigar los daños causados por los arroyos, la Alcaldía de Barranquilla y las partes interesadas han realizado diversas acciones para ello, la canalización de los arroyos más vulnerables a inundaciones, limpieza programada de causas de diferentes quebradas, colocación de señales de tránsito de lugares con más recurrencia y peligrosidad de arroyos, entre otras.

Ilustración 19. Población vulnerable a inundaciones (2008 – 1012)



Fuente: Informe Zonificación de la amenaza por movimientos en masa e inundaciones en el Distrito de Barranquilla – Fase 1

Ilustración 20. Barrios afectados más afectados por inundaciones durante el 2008, 2010, 2011/2012



Fuente: Informe Zonificación de la amenaza por movimientos en masa e inundaciones en el Distrito de Barranquilla – Fase 1

Tabla 7. Total viviendas afectadas por inundaciones durante el 2008, 2010, 2011/2012

AÑO	VIVIENDAS AFECTADAS
2008	4524
2010	7616
2011/2012	491
TOTAL	12631

Fuente: Informe Zonificación de la amenaza por movimientos en masa e inundaciones en el Distrito de Barranquilla – Fase 1



d) Recomendaciones consideradas para las amenazas por inundaciones

A partir del escenario descrito en los anteriores numerales e integrando el estudio de amenazas y vulnerabilidad de la ciudad de Barranquilla, hecho por parte del grupo interdisciplinario de consultoría e investigación “Geoadaptive”, quienes en la iniciativa de “Ciudades Emergentes y Sostenibles” realizaron una serie de recomendaciones para considerar las amenazas de inundaciones, a saber:

“• Desarrollar un plan de mitigación de la inundación a partir de un proceso de recuperación ambiental y de corte participativo con los ciudadanos u otros tomadores de decisión posiblemente afectados por las inundaciones.

• Maximizar —en toda la cuenca— el retardo del escurrimiento de aguas hacia cada arroyo y a Río Magdalena organizado por un programa de mejores prácticas hídricas el cual logre desde cada previo reducir la escorrentía en cada cuenca. Esta estrategia requerirá un programa de selección de parcelas las cuales estarán evaluadas desde su posibilidad de retención biológica (mediante áreas de retención vegetativa), barriles de agua en bajantes, permeabilización del suelo, etc. Esta estrategia aplica a toda la zona oriental de Barranquilla.

• Crear infraestructura de retención de aguas urbanas mediante la creación de cámaras subterráneas de retención bajo las calles que absorban o drenan parte del caudal pico del arroyo. Dichas cámaras deben de considerarse como una opción en aquellos arroyos de mayor peligrosidad como lo son el Arroyo el Country, el Rebolo/Alboraya y el de la 84, y principalmente en intersecciones críticas y de alta acumulación como en las zonas de Calle 37 con Carrera 21 o bien en las calles principales más amplias como lo son la Calle 30 con Carrera 21. Así mismo, se debe utilizar el gran espacio de parqueo de autos de las zonas comerciales aledañas como áreas de bio-retención y/o posibles cámaras de retención subterráneas en áreas críticas como lo son el parqueo de Carrefour La 30, o el parqueo al norte de la Fábrica de la Coca Cola (calle 30, carrera 21B). Así mismo, se debe aumentar la superficie absorbente adyacente a las calles de mejor tamaño, creando múltiples soluciones en espacios públicos que cumplan una función de adaptación y mitigación a los efectos de las fuertes lluvias a escala local incluyen plazas, plazoletas, áreas verdes, etc. En el caso de la Calle 30, debido a que la misma es de una calle de tipo comercial/industrial, las construcciones actuales presentan grandes áreas de cubiertas de techo, los cuales tratados adecuadamente, se pueden convertir en importantes captadores de agua, así como dirigir el agua de bajantes a sitios dentro de la propiedad que retengan el agua durante la duración de la precipitación y después la libere poco a poco o bien la infiltre al subsuelo.

• Prohibir la construcción en la ribera de los cauces de agua en los lotes que actualmente no estén construidos.



- *Establecer niveles de cobertura vegetal mínima para cada parcela en los arroyos prioritarios, para toda nueva construcción que mitigue las áreas de construcción y esté relacionado con el factor de escorrentía y lluvia local.*
- *En el caso del Arroyo de la 84, donde la inundación es más concentrada en la calle y no en zonas aledañas y donde dado el nivel de densidad urbana es alta, dada la escasa existencia de lotes sin construir, se deberá considerar intervenciones de obra civil de retención y canalización a fin de evitar impactos en las áreas aledañas. Existen una serie de lotes que pueden lograr minimizar el efecto adverso de la escorrentía. Intervenciones en dichas áreas requerirán el establecimiento de sociedades municipio-privadas. Este es el caso de iglesias (Las Tres Marías, y Nuestra Sra. de las Gracias Torcorona), e instituciones como, Bancolombia Olímpica, Colegio Marymount. Parques como el de Carrera 74 con la 84; o el de la 86B con la Carrera 75B, pueden, así mismo fungir un papel importante en el proceso de detención, retención e infiltración.*
- *Establecer un programa de renovación urbana en aquellas propiedades más afectadas en las zonas de inundación indicadas en el estudio de amenaza probabilística de arroyos, mediante la reconversión parcelaria (lotes y casas en zonas de alto riesgo) o usos no habitacionales. Esta estrategia se puede implementar mediante el establecimiento de un fondo de transferencia de derechos de construcción.*
- *Establecer un programa de arborización o bosque urbano a lo largo de los 13 arroyos del lado oriental de la ciudad, con metas de cobertura de copa arbórea clara y medible. Mediante el incremento de las áreas de copa arbórea se aumente la “infiltración por forestación” (la copa del árbol retiene agua y atenúa su caída, las raíces mejoran su distribución y estructuran el suelo);*
- *Implementar un programa de reconversión de veredas y banquetas con franjas y/o materiales absorbentes a lo largo de las calles donde se ubica los arroyos, así como en las dos cuadras aledañas.*
- *Implementar un programa de limpieza de canales, calles y otras obras de tipo pluvial en la cercanía de la calle 40, en la cual los canales de los arroyos están constantemente bloqueados por basura y otros objetos que son transportados por la escorrentía del agua.*
- *Iniciar un programa de re-conversión de centro de manzana donde los mismos no se hayan urbanizado o construido, donde áreas privadas puedan retener e infiltrar agua en zonas designadas. Los dueños de dichos centros de manzana deberán recibir un pago por servicios ambientales. Ejemplos de centros de*



manzana adecuados para este fin incluyen más manzanas de la calle 84 con carrera 80; o calle 84 con carrera 77.⁵⁴

En cuanto a las amenazas por inundaciones en la ribera del Magdalena, dicho estudio preparado para el Banco Interamericano de Desarrollo, recomienda:

“Áreas donde la inundación llega niveles de agua por encima de 50 cm y donde obras civiles no sean efectivas desde, la perspectiva del costo, se deben incluir en las regulaciones de construcción provisiones para la construcción se den en plataformas elevadas que permitan la inundación del terreno sin afectar los inmuebles. En zonas ya construidas, deben generar obras de ingeniería diseñadas para retornos de 25 años. Las áreas a considerar incluyen, a zona entre la K46/carrera 49, y la carrera 41N (zonas de tipo habitacional), entre la carrera 38 y la autopista (90) punto sobre el Magdalena (zona de tipo industrial y portuaria); entre la K46 y el borde sur de la isla de la Loma (nueva zona destinada a actividades gubernamentales y comerciales) entre la calle 69 y a la altura de la calle 94 (sector industrial).

- *Debido a la que margen occidental del río contiene una serie de instalaciones industriales y gubernamentales de importancia económica y administrativa de la ciudad, se recomienda trabajar en forma conjunta dichas autoridades a fin de establecer un programa de intervenciones que considere que incluya la provisión de infraestructura de ingeniería basada en un retorno de 25 años como mínimo.*

- *Necesariamente fin de poder generar intervenciones exitosas, se requiere implementar procesos sustentados en una práctica de planificación participativa y gestión asociada, que considere la articulación e intervención en diferentes escalas.*

- *Por último, El Plan de Ordenamiento Territorial debe ser planteado para aquellas zonas afectadas por las inundaciones de arroyos y del Río Magdalena, como plan de pre inversión de desastres y utilizar la potestad legal del POT para iniciar procesos de re-conversión urbana a fin de iniciar un proceso de retiro en las zonas de alto riesgo. Para el caso de los arroyos, el objetivo deberá ser re-convertir aquellos segmentos de mayor riesgo y peligrosidad en ríos naturales con sus respectivos retiros y consideraciones⁵⁵.*

⁵⁴ DESARROLLO URBANO Y CAMBIO CLIMÁTICO Barranquilla, Colombia. REPORTE 2, Análisis de Amenaza y Vulnerabilidad al Cambio Climático. Geoadaptive 2013

⁵⁵ IBID



5.4.5.1.4.3. DEFINICION DE LA VULNERABILIDAD Y EL RIESGO

a) Metodología para la definición de la vulnerabilidad y el riesgo

La Ley 1523 de 2012 propone algunos elementos para la definición de la vulnerabilidad y el riesgo, los cuales, complementado con el Acuerdo 003 de 2007, Acuerdo Distrital POT de Barranquilla, y las directrices del Gobierno Nacional consignados en la Guía Metodológica para Incorporar la Prevención y la Reducción de Riesgos en los Procesos de Ordenamiento Territorial elaborada por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial en el año 2005 dan origen a la definición de la metodología de evaluación de la vulnerabilidad y el aporte de ésta a la identificación del riesgo y sus niveles para el proceso de ajuste del POT de Barranquilla 2012.

Los procesos de la gestión del riesgo fueron establecidos por la Ley 1523 de 2012 (artículo 6), como objetivos específicos del Sistema Nacional; pero, es muy importante delimitar en este punto el alcance del presente capítulo, pues la Ley establece que se deben desarrollar, mantener y garantizar una serie de acciones que hacen parte del mismo proceso de Gestión del Riesgo, de los cuales en el presente capítulo solamente alcanza la acción b, la cual, valga la pena recordar, es el insumo requerido para las demás acciones que dan cumplimiento a los objetivos. Valga también precisar que, las competencias del Plan de Ordenamiento Municipal en asuntos de riesgo llegan hasta la clasificación del suelo, no llegan a la gestión ni la definición de planes.

Así, el alcance es ***“b) Identificación de los factores del riesgo, entiéndase: amenaza, exposición y vulnerabilidad, así como los factores subyacentes, sus orígenes, causas y transformación en el tiempo”***; pues, las acciones a y b, correspondientes a: ***“a) Identificación de escenarios de riesgo y su priorización para estudio con mayor detalle y generación de los recursos necesarios para su intervención; c) Análisis y evaluación del riesgo incluyendo la estimación y dimensionamiento de sus posibles consecuencias (...)”*** establece la misma ley que son producto esencialmente descriptivo de representación de los escenarios, que consolida la generalidad de las condiciones de riesgo del municipio y la identificación de las medidas de intervención: en conocimiento (estudios) y reducción, así como de preparación para la respuesta, incluso de preparación para la recuperación que, corresponde a un diagnóstico (qué está ocurriendo en el Distrito, más análisis prospectivo (pensar a futuro) y la visualización de medidas alternativas de intervención (alternativas, sin tomar decisiones aún); todo con base en información secundaria, es decir, en este punto no se requieren estudios específicos.

Estos componentes debe ser elaborado por los integrantes del Consejo Municipal para la Gestión del Riesgo de desastres - CMGRD. Esta labor garantiza el



reconocimiento homogéneo de las condiciones de riesgo, y facilita la discusión entre los diferentes integrantes del CMGRD con sus diversos puntos de vista. Es la forma de documentar el diálogo de saberes de los actores municipales. Igualmente facilita la reflexión y argumentación de las decisiones que se deban tomar. Todo esto es esencial para que el CMGRD sea realmente la instancia líder de la gestión del riesgo en el municipio.

Teniendo claro lo anterior, nos concentraremos entonces en definir la metodología específica para la identificación de la vulnerabilidad y su aporte a la identificación del riesgo en el marco del ajuste del POT.

b) Algunos modelos para la evaluación e identificación del riesgo

El concepto de vulnerabilidad viene siendo trabajado desde finales de los ochenta en nuestro país y en América Latina por diferentes investigadores como Gustavo Wilches Chaux, Omar Darío Cardona, Aysan, Lavell, Manuel-Navarrete et al, Blaike et al, la UNDRO, entre otros. Como resultados de los aportes anteriores, algunos investigadores proponen nuevos modelos conceptuales del riesgo.

→ **Modelo de “presión y liberación”.** Este modelo, propuesto por Blaikie et al. (1996) y precisado por Mansilla (2000), hace énfasis en las relaciones entre las estructuras sociales, económicas y políticas globales, llamadas "causas de fondo", con fenómenos como la urbanización, el deterioro ambiental y los problemas institucionales, considerados como "presiones dinámicas" que afectan a sociedades determinadas, y "condiciones inseguras" específicas que se manifiestan en un ambiente físico local, un entorno económico y una sociedad, todos frágiles y vulnerables, y, en el otro lado del modelo, las amenazas. Estas relaciones son dinámicas y dialécticas en la medida en que cambios en un elemento modifica las condiciones de los demás.

En la fórmula que establece que el riesgo es función de la amenaza y la vulnerabilidad, se supera la asimilación de la vulnerabilidad a una pérdida material, para introducir una llamada "*progresión de vulnerabilidades*", desde lo global hacia lo específico. (Maskrey, 1998, citando a Cannon, 1994; Blaikie et al., 1996), y además reconocer la complejidad de esta variable en la cual la pobreza juega un papel importante, pero no necesariamente dominante.

→ **Modelo de acceso.** Mientras que el modelo de "presión y liberación" tiene un enfoque estructuralista porque enfatiza en la vulnerabilidad como un resultado inevitable de "procesos dinámicos" y de "causas de fondo", el modelo de acceso (Sen, 1981; Chambers, 1989; Winchester, 1992) adopta



una visión de adentro hacia afuera, y explora las barreras y los canales que afectan el acceso de una unidad familiar a activos y recursos, a lo largo del tiempo, generando procesos de acumulación o desacumulación de bienes y reservas.

En este modelo, los activos son:

- Activos humanos que se refieren al número de miembros de la familia disponibles para el trabajo y a sus condiciones en educación y salud;
- Activos productivos familiares como la vivienda, las tierras, los equipos, los animales y los utensilios domésticos, entre otros;
- Activos productivos comunales entre los cuales se considera el acceso a la tierra, al agua y a otros recursos de propiedad comunal.
- Demandas que se plantean sobre otras familias, la comunidad, los patrones, el Estado, las organizaciones no gubernamentales, etc.; y
- Reservas en dinero, bienes o alimentos.

El modelo demuestra que es probable que hogares con pocos bienes y recursos disponibles o en reserva, y con escasas posibilidades de acceso a recursos colectivos o a procesos de redistribución o de reciprocidad, tengan una baja capacidad de absorber el impacto de una amenaza y de recuperarse de ella. Por lo tanto, señala niveles diferenciados de vulnerabilidad entre hogares en una población determinada, aun cuando la amenaza y la vulnerabilidad física son iguales. En efecto, las condiciones cambian en función de la capacidad de convertir reservas en activos (por ejemplo, vender una tierra para obtener dinero en efectivo), de la dependencia de un solo medio de vida como un negocio familiar, o del acceso a redes de apoyo social o familiar.

El modelo insiste finalmente en que la vulnerabilidad no puede considerarse como sinónimo de pobreza: en efecto, la pobreza se refiere a necesidades básicas insatisfechas, y la vulnerabilidad, a una falta de capacidad de defenderse y de superar una crisis (Chambers, 1989).

→ **Enfoque holístico.** Los modelos conceptuales desarrollados bajo el enfoque social enfatizan en las variables y procesos que configuran los patrones de vulnerabilidad. Pero subrayan tanto las causas sociales de los riesgos, que algunos tienden a perder de vista las amenazas y las interrelaciones entre amenaza y vulnerabilidad.

La investigación reciente ha vuelto a prestar mayor atención a las amenazas en una visión holística del riesgo (Winchester, 1992; Blaikie et



al., 1996; Lavell, 1996; Lavell, Franco, 1996; Mansilla, 1996; Maskrey, 1994, 1996, etc; Cardona. 2000).

Una investigación, utilizando el modelo de acceso (Winchester, 1992), definió el riesgo como una relación dinámica entre

- Amenazas,
- Vulnerabilidades,
- Pérdidas y daños, y
- Estrategias de adaptación, en el marco de una determinada unidad social como el hogar.

Esta definición empieza a cuestionar el concepto de riesgo como un valor objetivo y absoluto, porque incide en que la percepción y valoración del riesgo por la población, y las estrategias de gestión adoptadas determinen el valor social del riesgo.

A la vez, hace énfasis en el hecho de que las estrategias de gestión de la población están estrechamente relacionadas con la frecuencia, magnitud, predecibilidad y oportunidad de ocurrencia de las pérdidas o daños, como resultado de la interacción entre amenazas y vulnerabilidades. Así, una serie de pérdidas pequeñas sucesivas puede erosionar la capacidad de gestión de una población, hasta el punto de precipitar una crisis, de la misma manera que una pérdida eventual de gran magnitud. Además, una población podría adaptar sus estrategias de gestión para enfrentar pérdidas regulares y frecuentes, como una inundación anual, lo que sería imposible frente a una erupción volcánica con un periodo de recurrencia de quinientos años.

Es posible caracterizar las relaciones dinámicas entre vulnerabilidades y capacidades, amenazas y oportunidades, pérdidas y activos, mitigación y sobrevivencia como **escenarios de riesgo**, en el contexto de una determinada unidad social, que puede ser desde un hogar hasta toda una sociedad.

El concepto de escenarios de riesgo insiste en que la población no es sólo una víctima pasiva de amenazas naturales y de vulnerabilidades estructurales, sino que activamente desarrolla estrategias que, en el peor de los casos, son estrategias de sobrevivencia, para mitigar las pérdidas y los daños. Como tal, el riesgo se configura entonces en el encuentro de procesos, tanto naturales como sociales, con las unidades sociales y sus estrategias de gestión.



- Las estrategias de gestión de la población pueden ser de diferentes tipos y algunos autores las sintetizan en los siguientes términos:
- Mitigación de amenazas, con la construcción de obras de protección, la estabilización de laderas, el control de los cauces, etc.
- Reducción de la vulnerabilidad física o técnica o de la exposición, con reubicación de asentamientos en lugares seguros, reforzamiento de estructuras, etc., y con el desarrollo de planes de contingencia para emergencias.
- Reducción de la vulnerabilidad económica, facilitando el acceso a recursos o a la diversificación de los medios de trabajo, aumentando los activos y las reservas, diversificando las estrategias de producción o de ingreso, promoviendo la migración a zonas con mejores posibilidades económicas, etc.
- Reducción de la vulnerabilidad social; con intervenciones tendientes al mejoramiento de la salud o de la educación de los miembros de la familia, con el fortalecimiento de las redes de apoyo mutuo familiares o comunales, entre otras acciones.
- Reducción de la vulnerabilidad cultural, con una lectura de la amenaza, la vulnerabilidad y el riesgo que facilite la evolución de estrategias positivas de mitigación, en vez de generar fatalismo.
- Reducción de la vulnerabilidad política, con formas de organización social y política que mejoren la capacidad de negociación de la población para acceder a servicios, líneas de crédito, activos, etc. (Wilches- Chaux, 1989; Wíncester, 1992; Maskrey, 1994; Blaikie et al., 1996).

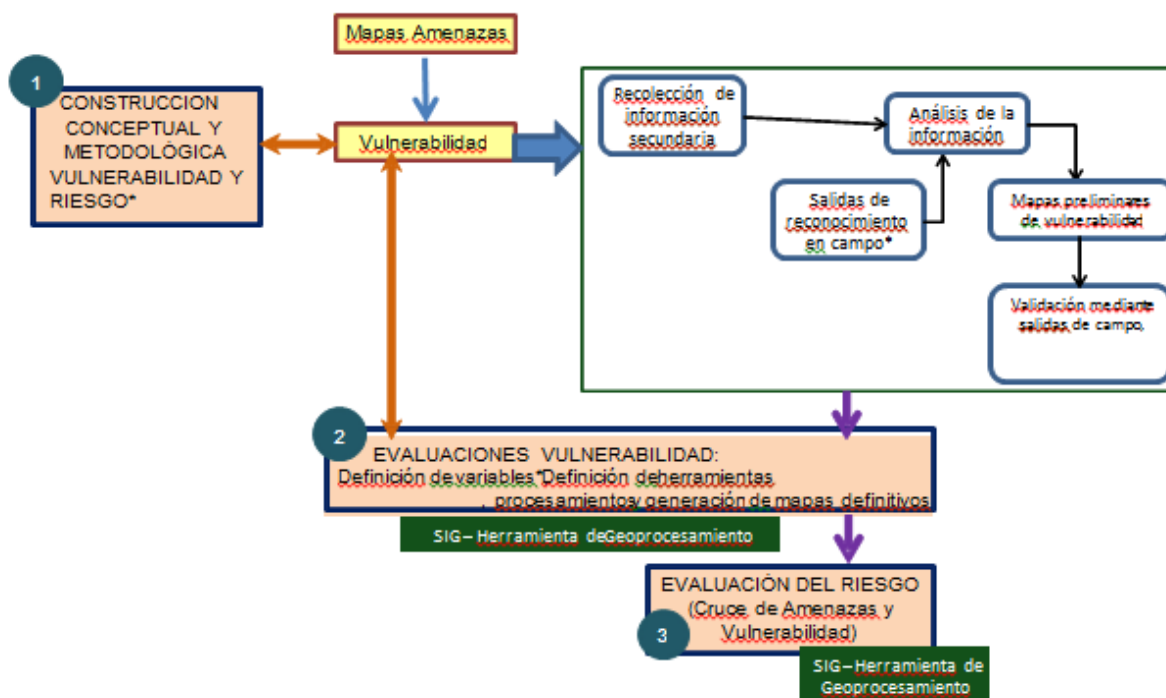
c) Metodología evaluación de la vulnerabilidad en Barranquilla

La metodología elegida entonces para el caso específico de Barranquilla, se enmarca en el enfoque holístico en la medida que pone en relación la amenaza y la vulnerabilidad en escenarios de riesgo diferenciados y diferenciables, en los cuales la población y la sociedad en general tienen un rol activo que aporta a cambios que se puedan dar. Desde este enfoque, se establece una relación con lo solicitado para el ordenamiento territorial, teniendo en cuenta que la vertiente conceptual es la misma.

→ La vulnerabilidad en el riesgo

- Momento 1. Se refiere a la primera fase del trabajo y, concretamente, a la reflexión conceptual y metodológica articulada y desarrollada. La reflexión conceptual se inicia con la revisión de la bibliografía existente a nivel internacional, nacional, regional y local y permite la formulación del marco teórico y conceptual en el cual se inscribe todo el proceso, con importancia central del marco normativo para las revisiones y ajuste del nuevo POT.

Gráfico 5. Esquema metodológico para la evaluación del riesgo en Barranquilla



Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

La reflexión metodológica, en estrecha relación con la reflexión conceptual, aborda los temas centrales de la identificación de la vulnerabilidad, y en las que se refieren a la exposición de los asentamientos y sus sistemas, a las condiciones de fragilidad de la población y a la capacidad de respuesta y recuperación.

Ambas reflexiones pasan por el análisis de la información disponible sobre el estado del arte, las dinámicas locales, los estudios realizados, las bases de datos existentes y la cartografía accesible.

- Momento 2. Corresponde a la evaluación de la vulnerabilidad, en un proceso interdisciplinario y a la elaboración del mapa de vulnerabilidad, como paso previo a la construcción del mapa de riesgo.
- Momento 3. Permite definir el riesgo y elaborar el mapa correspondiente. Para ello, es necesaria la articulación con las consultorías simultáneas que se desarrollan de vulnerabilidad física y amenazas.



→ La vulnerabilidad social, económica e institucional

En la Guía Metodológica para Incorporar la Prevención y la Reducción de Riesgos en los Procesos de Ordenamiento Territorial elaborada por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial en el año 2005 como aporte para la revisión de los Planes de Ordenamiento Territorial, se definen los factores de la vulnerabilidad, de esto retomaremos aquello que compete a esta consultoría en particular: En importante señalar que este capítulo se limita a la vulnerabilidad social y económica, y desde ahí se retoman los factores que permiten aportar a la vulnerabilidad global; es decir, aquella que incluye la vulnerabilidad física o de las viviendas y que es producto de una consultoría que se desarrolla en paralelo.

La Vulnerabilidad expresa qué tanta puede ser la afectación por un fenómeno, teniendo en cuenta aspectos como el grado de **exposición** de la población y de los asentamientos humanos, la **fragilidad social** frente a las amenazas, y la **capacidad de recuperación** de los impactos de un evento (Cardona, 2001), variables señaladas por la Guía Metodológica para Incorporar la Prevención y la Reducción de Riesgos en los Procesos de Ordenamiento Territorial elaborada por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial en el año 2005.

- Exposición: este factor es la condición o grado de susceptibilidad que tiene el asentamiento humano de ser afectado por estar en el área de influencia de los fenómenos peligrosos y por su falta de resistencia física ante los mismos.
- Fragilidad social: este factor se refiere a la predisposición que surge como resultado del nivel de marginalidad y discriminación social del asentamiento humano y sus condiciones de desventaja y debilidad relativa por factores socioeconómicos.
- Falta de resiliencia: factor que expresa las limitaciones de acceso y movilización de recursos del asentamiento humano, falta de preparativos para atender emergencias, su incapacidad de respuesta y sus deficiencias para absorber el impacto que producen los desastres y su rehabilitación o recuperación post-desastres.
Implica el cruce de la información de las diferentes amenazas con los elementos expuestos determinando los modos y niveles de afectación, con los otros determinantes del ordenamiento territorial. A partir de esta fase se procede a la cuantificación de las pérdidas que se pueden presentar, en caso de la materialización del fenómeno en un evento dañino (desastre).
- Escala de trabajo. Tal como lo plantean las normas reseñadas, la escala de trabajo busca diferentes niveles de detalle, según las decisiones y el costo de las mismas a las cuales se deba conducir. En el caso de POT, la escala es general y por ello se deja como compromiso en el mismo plan los



estudios de detalle posteriores para sectores específicos y según los grados de criticidad. En el caso de esta consultoría la escala del trabajo es 1:10.000, debido al objeto de la misma: la clasificación del suelo del Distrito, escala dada por la cartografía de amenazas; sin embargo, el Municipio de Barranquilla tiene un insumo muy importante elaborado desde la Oficina de Gestión del Riesgo que es un censo realizado en la mayoría de los barrios identificados en las zonas de amenaza, de ahí que se asuma en la vulnerabilidad social y económica una escala de mayor detalle.

- Unidad de análisis. La unidad de análisis, en términos generales es el barrio, pues, aunque en algunos análisis se podrá tener información para unidades de análisis distintas, la mayoría de la información con la que se cuenta y a la luz de la cual se puede hacer la evaluación y construcción de escenarios es barrial; sin embargo, como se cuenta con la información casa a casa para la mayoría de las zonas en amenaza, se entregará una información por manzanas para algunos casos.

d) Procedimiento e instrumentos

En el procedimiento se retoma la propuesta de la Guía Metodológica para Incorporar la Prevención y la Reducción de Riesgos en los Procesos de Ordenamiento Territorial elaborada por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial en el año 2005, aunque los elementos evaluados se definen para la especificidad de Barranquilla en reunión de trabajo con el equipo de formulación del POT.

Es importante señalar que si bien, la propuesta de la guía metodológica establece que se base en información secundaria, que por lo demás el Distrito posee y se utilizó para la elaboración de este estudio, el **trabajo de campo** se considera fundamental para tener capacidad de comprensión y lectura de los datos, sobre todo en términos de sistema urbano y a la luz de elementos cualitativos difícilmente medibles y que pueden aportar a la comprensión del contexto y por ende de la interpretación de los datos. Por ello se deben realizar diferentes salidas de campo de reconocimiento, verificación y contrastación de los datos cuantitativos.

Tal como lo plantean las normas reseñadas, la escala de trabajo busca diferentes niveles de detalle, según las decisiones y el costo de las mismas a las cuales se deba conducir. En el caso de POT, la escala es general y por ello se deja como compromiso en el mismo plan los estudios de detalle posteriores para sectores específicos y según los grados de criticidad. En el caso de este avance la escala del trabajo es 1:10.000, escala dada por la cartografía de amenazas; sin embargo, el Distrito de Barranquilla tiene un insumo muy importante elaborado desde la Oficina de Gestión del Riesgo: un censo realizado en la mayoría de los barrios



identificados en las zonas de amenaza, de ahí que se asuma en la vulnerabilidad social, económica y física una escala de mayor detalle.

→ **Unidad de análisis.** La unidad de análisis, en términos generales es la manzana, pues, aunque en algunos factores sólo se podrá tener información para unidades de análisis distintas, como el barrio, la mayoría de la información con la que se cuenta y a la luz de la cual se puede hacer la evaluación y construcción de escenarios es por manzana; aunque, la información se presente para diferentes unidades, tal como se expone a continuación.

Es fundamental tener en cuenta las diferentes escalas de análisis y como se hace el procedimiento para evaluar la vulnerabilidad en cada una de ellas, pues se califica primero la vivienda, de ahí la manzana y finalmente el barrio. Dejando claro que el mapa final, tanto de vulnerabilidad como de riesgo se entrega desde la unidad manzana por lo que representa para la toma de decisiones en el ordenamiento territorial, pues esta unidad permite identificar áreas con cierto tipo de homogeneidad que permite su tratamiento y gestión.

Para cada unidad de análisis y cada tema se establecerán pesos y cruces que posibilitarán el cálculo de los niveles de vulnerabilidad. En el siguiente apartado se explican los pesos y criterios técnicos para la calificación.

→ **Clasificación de elementos expuestos (factor de exposición).** Se identificarán los elementos que se encuentran dentro del área de influencia del fenómeno⁵⁶, aquellos que se encuentran expuestos según localización en la zona de amenaza. Para ello se realizará un inventarios de:

- Viviendas
- Población
- Equipamientos : salud, educación, recreación, social
- Vías
- Espacios verdes
- Espacio público: parques, plazas, plazoletas, bienes con declaratoria patrimonial.

⁵⁶Según la guía citada: “Para la formulación del plan de ordenamiento territorial se pueden hacer ejercicios a escala macro que permitan identificar los posibles zonas de conflicto de uso o zonas críticas y reglamentar la necesidad de realizar ejercicios a escalas más detalladas en los diferentes momentos e instancias de la planificación, por ejemplo, en la realización de los planes maestros de infraestructura, de servicios públicos, en la realización de los planes parciales, etc”.



- Alcantarillado
- Acueducto
- Inmuebles para aprovechamiento económico: comercio, industria, servicio

En el factor de exposición se evalúan los elementos, o atributos territoriales, que hacen parte de todos los sistemas estructurantes de ciudad, es decir, aquellos que garantizan los flujos urbanos y que en caso de afectarse, afectan todo el sistema de acceso a los servicios urbanos; de igual manera los elementos de los sistemas estructurados y cuya incidencia, sin decir que se valoren menos, son de menor impacto para la vida de la ciudad, pues son de un alcance más local y privado.

Tabla 8. Elementos para evaluar la exposición

Elemento	Medida	Fuente	Expresión en cartografía
Personas	Número	Censo-DANE	No
Vivienda	Número	Censo-DANE	No
Vías	Km lineal	BD POT	Línea
Patrimonio	Número y tipo	BD POT	Punto
Acueducto	Km lineal	BD POT	Línea
Alcantarillado	Km lineal	BD POT	Línea
Humedales	Área Km2	BD POT	Polígono
Quebradas	Área Km2	BD POT	Línea
Parques lineales	Km lineal	BD POT	Línea
Espacio público (parques, plazas, plazoletas)	Km2	BD POT	Polígono
Equipamientos (salud, educación, recreación, social)	Número y tipo	BD POT	Punto
Industrias	Número	BD Catastral	Punto
Comerciales	Número	BD Catastral	Punto

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Estos resultados se entregan en mapa por barrio, además de su base de dato y permiten un análisis del orden de inventario de pérdidas posibles y niveles de afectación; y estos, conducen a un análisis de priorización que se



entrega en un instrumento compartido que es la ficha de vulnerabilidad por barrios. Adelante se explicará la tabla de puntajes para la priorización.

- **Definición de prioridades por factor de exposición.** Aquí se busca establecer el nivel de relevancia, en este caso entre los barrios, dentro del contexto material. Esta relevancia se establece con base en el grado de vulnerabilidad (los más susceptibles a ser afectados), por la gran magnitud posible de víctimas y pérdidas económicas en caso de verse afectados, y por su importancia para garantizar la permanencia de las funciones vitales del municipio (separando entre líneas de vida y sistemas urbanos).

Para esta calificación se utilizará una formula muy sencilla que consiste en la multiplicación de la cantidad de elementos afectados (Km² ó Km lineales, números) por un valor que identifica la prioridad de dicho elemento para la vida y la vida del Distrito y que permitirán establecer una priorización entre barrios. Esta información se entregará en una matriz por barrios.

- **Cálculo de vulnerabilidad social y económica por factor de fragilidad.** A partir de los elementos mencionados se definen, en términos cualitativos de alto medio y bajo los niveles de vulnerabilidad. Esto se realiza a partir de la valoración de las características de la población, los hogares y las viviendas realizadas a partir de la información existente en el Distrito, en este caso proveniente de dos fuentes.

El primer caso, para algunos barrios que habían sido identificados en el estudio de INGEOMINAS y los de menor estrato socioeconómico, se cuenta con la encuesta de la Oficina de Gestión del riesgo, lo que permite un mayor nivel de detalle en los análisis, en ciertas variables:

- Ingresos
- Actividad económica
- Salud
- Desplazamiento
- Tenencia de la vivienda
- Número de miembros del hogar promedio
- Jefatura del hogar

En este caso es central recordar que la evaluación se realiza calificando primero la vivienda que es la unidad en la cual se realiza el censo y posteriormente se realiza otra evaluación que permite pasar a la manzana. Los barrios incluidos en el censo son:



Tabla 9. Barrios incluidos en el Censo

LOCALIDAD	BARRIO
Metropolitana	20 DE JULIO
Metropolitana	7 DE ABRIL
Metropolitana	CARRIZAL
Metropolitana	KENNEDY
Metropolitana	LAS AMERICAS
Metropolitana	SAN LUIS
Metropolitana	SANTA MARIA
Metropolitana	SANTO DOMINGO DE GUZMAN
Metropolitana	SANTUARIO
Metropolitana	SIERRITA
Metropolitana	VILLA SAN CARLOS
Metropolitana	VILLA SAN PEDRO - SAN PEDRO 2
Suroccidental	7 DE AGOSTO
Suroccidental	BUENA ESPERANZA
Suroccidental	CARLOS MEISEL
Suroccidental	CIUDAD MODESTO
Suroccidental	EL BOSQUE
Suroccidental	EL SILENCIO
Suroccidental	EL VALLE
Suroccidental	EVARISTO SOURDIS
Suroccidental	LA CUCHILLA DE VILLATE
Suroccidental	LA ESMERALDA
Suroccidental	LA FLORIDA
Suroccidental	LA MANGA
Suroccidental	LA PAZ
Suroccidental	LAS COLINAS
Suroccidental	LAS ESTRELLAS
Suroccidental	LAS MALVINAS
Suroccidental	LAS TERRAZAS
Suroccidental	LIPAYA
Suroccidental	LOS OLIVOS I
Suroccidental	LOS ROSALES
Suroccidental	ME QUEJO
Suroccidental	NUEVA COLOMBIA
Suroccidental	POR FIN
Suroccidental	SAN FELIPE
Suroccidental	VILLA DEL ROSARIO



Suroccidental	VILLATE
Suroriental	LA LUZ
Suroriental	SIMON BOLIVAR

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

En el segundo caso, existe otro grupo de barrios que tienen áreas en amenaza, en los cuales no se realizó el censo, y que se analizaron con información proveniente de otras variables como NBI (Distrito), Población (DANE), Estratificación socioeconómica (BD Catastral). Los pesos y porcentajes se especificarán más adelante. Dichos barrios son:

Tabla 10. Barrios en zonas de amenaza no incluidos en el censo

LOCALIDAD	BARRIO
Norte Centro Histórico	BATALLON DE INFANTERIA
Norte Centro Histórico	BETANIA
Norte Centro Histórico	CAMPO ALEGRE
Norte Centro Histórico	CIUDAD JARDIN
Norte Centro Histórico	EL RECREO
Norte Centro Histórico	EL TABOR
Norte Centro Histórico	LA CAMPIÑA
Norte Centro Histórico	LA CUMBRE
Norte Centro Histórico	LAS DELICIAS
Norte Centro Histórico	LAS MERCEDES
Norte Centro Histórico	LOS JOBOS
Norte Centro Histórico	LOS NOGALES
Norte Centro Histórico	MIRAMAR
Norte Centro Histórico	NUEVO HORIZONTE
Norte Centro Histórico	VILLA COUNTRY
Metropolitana	CIUDADELA 20 DE JULIO
Metropolitana	LA SIERRITA
Metropolitana	SAN CARLOS
Suroccidental	CORDIALIDAD
Suroccidental	EL ROMANCE
Suroccidental	LA CEIBA
Suroccidental	LA GLORIA
Suroccidental	LA LIBERTAD
Suroccidental	LUCERO
Suroccidental	MERCEDES SUR
Suroccidental	NUEVA GRANADA
Suroccidental	OLAYA
Suroccidental	SANTO DOMINGO



Suroccidental	VILLA FLOR
Riomar	EL LIMONCITO
Riomar	EL POBLADO
Riomar	URBANIZACION ALTOS DEL PARQUE
Riomar	VILLA SANTOS
Riomar	ZONA INDUSTRIAL

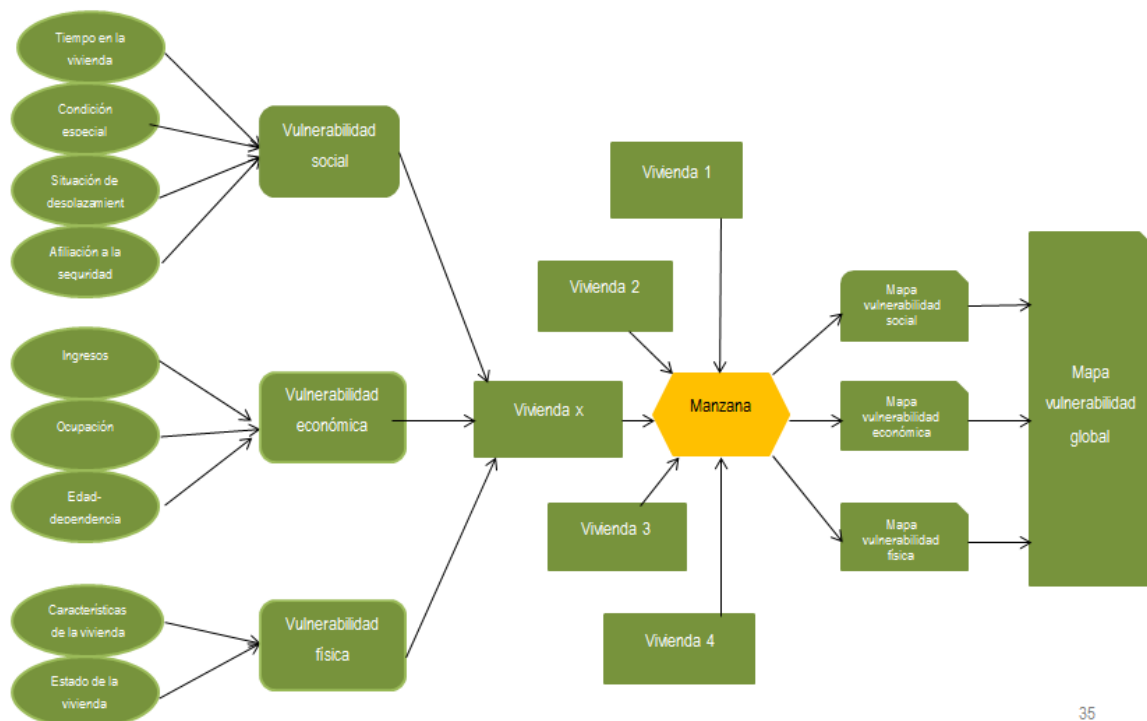
Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Es importante hacer explícito un punto de partida, y es que no se considera que el número de miembros por vivienda, el género, la edad o el tipo de familia, generen una mayor vulnerabilidad, de ahí que estos datos se establezcan para caracterizar y entender el contexto sociocultural de la vulnerabilidad; pero, no entran a calificarlo.

Del Censo proporcionado por la Oficina de Gestión del Riesgo, se retoman algunos datos (respuestas a las preguntas) que aportan, unos a la descripción y otros al cálculo de los niveles de vulnerabilidad. Los pesos, porcentajes con que se califican y participan cada una de las opciones en su totalidad, se establecen en el marco de este estudio en su totalidad, y validados con el equipo de la Administración del Distrito.

El método de calificación empieza entonces por cada una de las viviendas, tanto para las que tienen censo como para las que no, pues como las respuestas son excluyentes, de manera sencilla se acomodan en los rangos que se califican. El paso de vivienda a manzana se hace por porcentaje de viviendas de la manzana que cumplan con las situaciones previamente evaluadas. Hasta aquí se hace el análisis de vulnerabilidad que corresponde propiamente al método. El paso a barrio es más bien de presentación de la información, como ya se explicó a modo de síntesis, de ahí que se deban leer las tablas que hacen parte de este informe y las fichas síntesis como un aporte a la toma de decisiones para la gestión integral del riesgo; pero, en ningún caso puede dejar de consultarse el plano para ubicar concretamente las áreas por niveles de vulnerabilidad y riesgo.

Gráfico 6. Ruta del procedimiento para calcular la vulnerabilidad



Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

e) Indicadores y su valoración de la vulnerabilidad social por factor de fragilidad y resiliencia

La vulnerabilidad social por fragilidad busca evaluar las capacidades que tienen los habitantes de cada vivienda y manzana a través del goce pleno de los derechos básicos que debería acceder como: educación, organización, tejido social, conocimiento del territorio, seguridad, salud, entre otros.

→ **Indicador: Tiempo de vivir en la vivienda.** Este indicador es muy importante porque, desde el punto de vista de la fragilidad, implica un conocimiento del territorio y unos vínculos establecidos en él y a partir de él, que a la hora de tener que enfrentar un evento proporcionan mayores herramientas para enfrentarlo: redes sociales, conocimiento de rutas seguras, conocimiento de abastecimientos cercanos, conocimiento de instituciones y autoridades para apoyarse; inclusive, reconocimiento de señales que le permitan la temprana y más calificada reacción. De aquí que entre menos tiempo se lleve en el barrio, más alta es la fragilidad de los habitantes de la vivienda.



Tabla 11. Calificación de las opciones del indicador tiempo de vivir en la vivienda - para evaluar vivienda

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
Menos de un año	Muy alta
Entre 1 y 2 años	Alta
De 2 a 5 años	Media
Más de 5 años	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Tabla 12. Calificación de las opciones del indicador tiempo de vivir en la vivienda – para evaluar manzana

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
60% a 100% menos de un año	Muy alta
40% a 59% menos de un año	Alta
60% a 100% entre 1 y 2 años	Alta
20% a 39% menos de un año	Media
60% a 100% de 2 a 5 años	Media
1% a 19% menos de un año	Baja
60% a 100% de 5 años	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

→ **Indicador: Capacidades diferenciales de algún miembro de la familia.**

Sin ánimo discriminatorio, es posible que las capacidades diferenciales de algunos de los miembros de la familia, en un momento dado, aumenten la fragilidad de ésta en la medida que normalmente estas personas son objeto de discriminación y excluidas de los procesos sociales, educativos, de formación y de preparación; además, se hace más difícil la capacidad de respuesta, en la medida que las condiciones generales de las viviendas y su entorno, como generalidad, no están preparados para el desenvolvimiento de las personas con estas capacidades: movilidad, desplazamiento, llegada a un lugar seguro, entre otros.



Tabla 13. Calificación de las opciones del indicador capacidades diferenciales de algún miembro de la familia – para evaluar vivienda

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
En la vivienda más de dos miembros presentan algunas de las siguientes condiciones especiales: mayor de 65 años, es ciego, discapacidad física discapacidad cognitiva, la cabeza de hogar es mujer	Muy alta
En la vivienda un miembro presenta algunas de las siguientes condiciones especiales: mayor de 65 años, es ciego, discapacidad física discapacidad cognitiva, la cabeza de hogar es mujer	Media
Ninguno de los miembros presentan algún tipo de las situaciones especiales mencionadas	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Tabla 14. Calificación de las opciones del indicador capacidades diferenciales de algún miembro de la familia – para evaluar manzana

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
30% a 100% mayor de 65 años y/o ciego y/o física Y/o cognitiva	Muy alta
30% a 100% mayor de 65 años y/o ciego y/o física Y/o cognitiva	Muy alta
30% a 59% ninguna	Alta
30% a 100% mayor de 65 años y/o ciego y/o física Y/o cognitiva	Media
20% a 29% ninguna	Media
60% a 100% ninguna	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

→ **Indicador: Población en situación de desplazamiento.** La población en situación de desplazamiento, de por sí se considera como la población más vulnerable del país (Documentos CONPES), presenta mayores niveles de fragilidad y menor capacidad de respuesta en la medida que la movilidad, los cambios de residencia dificultan el conocimiento del territorio; pero también, y sobre todo, disminuyen la fortaleza de las relaciones sociales que están cargadas de temporalidad y estereotipos. Además de esto, la población en situación de desplazamiento, a pesar de ser objeto de



diversos subsidios y demás, su capacidad de vinculación con el mercado laboral, las oportunidades educativas y de accesos a los servicios urbanos es muy limitado y está más concentrado en su situación social y económica que en la de su vivienda, de ahí que, además de la exclusión y marginación propia del desplazamiento, no preste atención a la preparación y otras acciones que aumenten su capacidad de respuesta.

Tabla 15. Calificación de las opciones del indicador población en situación de desplazamiento - para evaluar vivienda

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
Todos los habitantes están en situación de desplazamiento	Muy alta
La mitad de los miembros están en situación de desplazamiento	Alta
Por lo menos un habitante está en situación de desplazamiento	Media
Ninguno de los habitantes están en situación de desplazamiento	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Tabla 16. Calificación de las opciones del indicador población en situación de desplazamiento – para evaluar manzana

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
60% a 100% desplazada	Muy alta
30% a 59% desplazada	Alta
10% a 29% desplazada	Media
1% a 9% desplazada	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

→ **Indicador: Afiliación al sistema general de seguridad social.** La afiliación al sistema general de seguridad social, expresa un nivel de inclusión y participación en la formalidad laboral y de la vida social en general; además que garantiza mayores niveles en la capacidad de respuesta, tanto por la posibilidad de acceder a los servicios de salud, como de tener ingresos fijos y no dependientes totalmente de la vivienda. En general quienes hacen parte de los canales formales de la vida social y económica tienen un empleo y hacen parte de procesos de pertenencia, formación y organización que disminuye la fragilidad y aumento las redes sociales a las cuales se pertenece; además, genera mayor disponibilidad de



ingresos para invertir en procesos que disminuyan la vulnerabilidad en general.

Tabla 17. Calificación de las opciones del indicador afiliación al sistema general de seguridad social – para evaluar vivienda

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
Ninguno de los habitantes de la vivienda están afiliados	Muy alta
Más de la mitad de los habitantes de la vivienda no están afiliados	Alta
Menos de la mitad de los habitantes de la vivienda no están afiliados	Media
Todos los habitantes de la vivienda están afiliados	Bajo

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Tabla 18. Calificación de las opciones del indicador afiliación al sistema general de seguridad social – para evaluar manzana

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
60 - 100% No afiliado	Muy alta
30 - 59% No afiliado	Alta
10 - 29% No afiliado	Media
1-9% No afiliado	Bajo

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

→ **Relación de los indicadores para la definición de la vulnerabilidad social.** Para definir los niveles de vulnerabilidad social es necesario establecer una relación, a partir de porcentajes, según la importancia al interior del mismo sistema, de cada uno de los indicadores sociales. A continuación la propuesta de la relación, tanto para la vivienda, como para la manzana es:

Tabla 19. Calificación de los indicadores en la evaluación – vulnerabilidad social

Indicador	% de peso en el total
Tiempo en la vivienda	25
Condición especial	25
Desplazado	25
Seguridad social	25

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos



f) Indicadores, y su valoración, de la vulnerabilidad económica por factor de fragilidad y resiliencia

La vulnerabilidad económica busca medir la capacidad de la familia en términos de recursos económicos que le permitan generar acciones para el aumento de las capacidades de relacionadas con los posibles eventos desastrosos.

→ **Indicador: total ingresos de la familia.** A mayor ingresos posea la familia, mayor capacidad tendrá esta de invertir en acciones que aumenten sus competencias para enfrentar un posible evento: formación, pertenencia a grupos, organización, desplazamiento, protección, medidas de mitigación; y, claramente, en caso de la ocurrencia del evento contará con mayores posibilidades de recuperación.

Tabla 20. Calificación de las opciones del indicador total ingresos de la familia - para evaluar vivienda

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
El ingreso de la vivienda es menor a \$567.000	Muy alta
Entre \$567.001 y \$1'133.000	Alta
Entre \$1'134.000 y \$1'700.000	Media
Más de \$1'701.000	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Tabla 21. Calificación de las opciones del indicador total ingresos de la familia - para evaluar manzana

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
60% menos de \$567.000	Muy alta
40% a 59%	Alta
60% entre \$567.000= A \$1'133.000=	Media
60% entre \$1'134.000= A \$1'700.000=	Baja
60% entre \$1'701.000= ó mas	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

→ **Indicador: ocupación de los habitantes de la vivienda.** La ocupación es fundamental, sobre todo si se relaciona con el indicador anterior: ingresos, en la medida que, sí se cuenta con un empleo no solamente se hace parte de una red social y de apoyo mayor a si se es ama de casa o si se está desempleado o si se es informal. De igual manera, un empleo estable vincula al aseguramiento y continúa generando ingresos aún después de los posibles eventos desastrosos. De ahí la siguiente propuesta de calificación.



Tabla 22. Calificación de las opciones del indicador ocupación de los habitantes de la vivienda - para evaluar vivienda

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
70% y más de los habitantes es desempleado y/o estudia y/o ama de casa	Muy alta
Entre el 50% y 69% de los habitantes es desempleado y/o estudia y/o ama de casa	Alta
30-49% y más de los habitantes es empleado y/o pensionado y/o estudia y trabaja	Media
0% - 29% y mas es desempleado y/o estudia y/o ama de casa	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Tabla 23. Calificación de las opciones del indicador ocupación de los habitantes de la vivienda - para evaluar manzana

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
70% y mas es desempleado y/o estudia y/o ama de casa	Muy alta
50 - 69% y más es empleado y/o pensionado y/o estudia y trabaja	Alta
60% y mas es desempleado y/o estudia y/o ama de casa	Alta
30-49% y más es empleado y/o pensionado y/o estudia y trabaja	Media
60% y más es empleado y/o pensionado y/o estudia y trabaja	Baja
1 - 29% y mas es desempleado y/o estudia y/o ama de casa	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

→ **Indicador: Menores de edad en la vivienda (dependencia económica).**

Los menores de edad en las familias aumentan su fragilidad en la medida que aumentan el número de personas con dependencia económica, pues al ser los adultos quienes por definición (Ley), generan los ingresos en la familia, los menores disminuyen la disponibilidad de estos, disminuyendo el acceso a ciertos bienes y servicios cualificados. De igual manera, las acciones que deben emprenderse para la recuperación requieren mayor calificación y por ende mayor inversión. A la vez, en sí mismos, los niños tienen menos herramientas para organizarse y enfrentar un posible evento.

Tabla 24. Calificación de las opciones del indicador menores de edad en la vivienda - para evaluar vivienda

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
60 a 100 % de los habitantes es menor de edad	Muy alta
50 a 59% de los habitantes es menor de edad	Alta
25% a 49% de los habitantes es menor de edad	Media
0% a 25% de los habitantes es menor de edad	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Tabla 25. Calificación de las opciones del indicador menores de edad en la vivienda - para evaluar manzana

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
60 A 100 % de los habitantes es menor de edad	Muy alta
50 a 59% de los habitantes es menor de edad	Alta
25% a 49% de los habitantes es menor de edad	Media
0% a 25% de los habitantes es menor de edad	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

→ **Relación de los indicadores para la definición de la vulnerabilidad económica.** Para definir los niveles de vulnerabilidad económica es necesario establecer una relación, a partir de porcentajes, según la importancia al interior del mismo sistema, de cada uno de los indicadores económicos, tanto para la evaluación por vivienda como para manzana. A continuación la propuesta de la relación es:

Tabla 26. Calificación de los indicadores en la evaluación – vulnerabilidad económica

Indicador	% de peso en el total
Ingreso	50%
Ocupación	30%
Edad	20%

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

g) Indicadores, y su valoración, de la vulnerabilidad física estructural de la vivienda por factor de fragilidad y resiliencia.

En el análisis de esta vulnerabilidad, se busca medir los niveles de fragilidad que presenta el hogar a partir de la fortaleza y resistencia que tenga su vivienda, entendida como lo físico, frente a un evento desastroso. En términos generales este indicador tiene una estrecha relación con la vulnerabilidad económica, pues



una familia con bajos ingresos y oportunidades de ocupación digna, difícilmente privilegiará otros gastos del hogar frente a una mejor calidad de la vivienda; es así que es importante tener esto en cuenta para el análisis. La primera de ellas permite cuantificar la vulnerabilidad en términos físicos y funcionales, como por ejemplo, en pérdidas potenciales referidas a los daños o la interrupción de los servicios.

Una vez revisada la estructura y contenido de la encuesta, se definió que para el caso particular del presente análisis, la sección II denominada “condición física de la vivienda afectada” brindaba información idónea para la valoración de la vulnerabilidad física de las edificaciones.

Para la determinación de la vulnerabilidad física de un bien frente a potenciales amenazas (movimientos en masa e inundaciones), es fundamental conocer características estructurales (físicas y constructivas) que lo pueden hacer más o menos vulnerable a este tipo de eventos.⁵⁷

→ **Indicador: Estado de la Edificación.** El estado que se mide de malo a bueno indica que si la vivienda se encuentra en un mal estado es mayor su fragilidad, o menor su resistencia frente a un evento, aumentando así la vulnerabilidad global de la vivienda.

Para determinar el estado de la vivienda en primer lugar se definió una escala de 1 a 4 siendo el primer valor relacionado con edificaciones con afectaciones menores y el segundo asociado a edificaciones en muy malas condiciones estructurales.

Tabla 27. Calificación del estado de la edificación

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
Malo	Muy alta
Regular	Alta
Aceptable	Media
Bueno	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Con base en la información de la encuesta se construyó una formula sencilla que permitiría asignar un valor para cada una de las edificaciones

⁵⁷ Para un mayor detalle de las preguntas incluidas en la encuesta tipo se puede consultar el informe final de la consultoría “Evaluación de la vulnerabilidad y riesgo plan de ordenamiento territorial distrito de Barranquilla revisión y ajuste del POT – 2012”



evaluadas dentro del rango anteriormente citado. Dicha fórmula se alimentó a partir de las calificaciones otorgadas por el encuestador a cada uno de los elementos estructurales revisados y se aplicó mediante un sistema de información SIG.

$$E.A.V = \frac{\sum c.i.e.}{m.p \times n.e}$$

Dónde:

c.i.e: calificación individual del elemento

m.p: máxima calificación probable

n.e= número de elementos presentes

→ **Indicador: Características particulares de la vivienda (niveles y materiales).** Se construyó una matriz compuesta con la que se determinó una calificación para cada edificación a partir de la información de las preguntas diseñadas en la encuesta y los criterios de los profesionales involucrados en esta etapa. Las preguntas describen el número de niveles de las edificaciones y el tipo de material con que fue construido, características que inciden directamente en el comportamiento de la estructura. A partir del cruce de estas dos propiedades se asignó un valor con la misma escala definida anteriormente (ente 1 y 4) el cual agrupa la influencia de las dos variables. La matriz se presenta a continuación.

Tabla 28. Matriz de evaluación de la característica de la vivienda

Opciones	C.R	Ac.	Mp	Md	B	MD	Calificación frente a la fragilidad
3 Nivel	1	2	1	2	3	4	Muy alta
2 Niveles	1	2	1	3	4	4	Alta
1 Niveles	1	2	1	4	4	4	Media

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Donde:

C.R: concreto reforzado

Ac.: Acero

Mp: Mampostería estructural

Md: Madera

B: Bahareque

MD: Materiales de desecho

El tipo de materiales de la vivienda, además de indicar una mayor fragilidad o capacidad de respuesta general frente a un evento desastroso, ratifica en el análisis global de la vulnerabilidad, la fragilidad económica de la familia y sus escasos recursos para la fase de preparación y más aún la de repuesta. Los materiales se convierten así en un indicador que no solamente expresa



aquella situación para la que se construye directamente, sino otras asociadas al desfase del modelo de Desarrollo.

Ahora, si bien es cierto que en algunos casos podría sostenerse que algunos materiales considerados transitorios son más livianos y por ende pueden representar inclusive una ventaja en relación a la remoción en masa, en términos generales no es cierto y más bien estos materiales no cumplen, no sólo con los estándares mínimos para la calidad de vida sino para resistir grandes movimientos e inundaciones.

→ **Relación de los indicadores para la definición de la vulnerabilidad física.** A partir de los dos componentes anteriormente descritos, se procedió a formular el criterio para valorar la vulnerabilidad física de las edificaciones en toda el área que la encuesta tenía influencia. Dicha calificación se realizó mediante una fórmula básica que agrupa los efectos de cada componente, afectado de manera individual por un factor de ponderación definido según la sensibilidad de cada uno de ellos sobre la capacidad final de la edificación frente al evento.

De manera general se consideró el componente más importante para la determinación de la vulnerabilidad física era el estado de la edificación. Por esta razón se asignó un factor de ponderación del 65% del valor total de la vulnerabilidad física. El segundo componente que describe características particulares de la edificación, se le asignó un factor de ponderación igual al 35%. En resumen se tiene que la fórmula para la determinación de la vulnerabilidad es:

$$V.F = 0.65 \times E.Ed + 0.35 \times C.P.E$$

Dónde:

E.Ed: Estado de la edificación

C.P.E: Características particulares de la edificación (matriz compuesta)

Al igual que en casos anteriores el factor de ponderación fue definido con base en los criterios de los profesionales involucrados en el proyecto.

Tabla 29. Calificación de los indicadores en la evaluación – vulnerabilidad física

Indicador	% de peso en el total
Estado de la edificación	65%
Características particulares de la edificación (materiales x niveles)	35%

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos



h) El procedimiento para analizar y evaluar la fragilidad en los barrios que tienen censo

Como se explicó al comienzo de este numeral, existe un grupo de barrios para los que no se tiene información a escala micro como en el caso de aquellos que hacen parte del censo. Para este caso se buscó información pertinente que cumpliera con dos condiciones: 1. Por lo menos a escala de manzana y 2. Que permitiera identificar, por lo menos, la tendencia socioeconómica y física como son algunos indicadores compuestos o complejos. Es decir, que para los barrios que no hicieron parte del censo, se calculó directamente la vulnerabilidad global.

Después de buscar en las diferentes fuentes de información, se definió trabajar con los siguientes indicadores:

→ Indicador: NBI

Fuente: Plan de Desarrollo. No está a escala de manzana sino de barrio. Esta información permite calificar el análisis general.

Tabla 30. Calificación del indicador NBI

Opciones	Calificación
70% - 100% con NBI	Muy alta
50% - 69% con NBI	Alta
20% - 49% con NBI	Media
0% -19% con NBI	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

→ Indicador: Estratificación socioeconómica

Fuente: Base de datos catastral. Este indicador complejo que incluye temas de las tres vulnerabilidades aporta en la comprensión de la vulnerabilidad global, al incluir análisis de la vivienda, los servicios públicos, los ingresos, el entorno, entre otros. Está a escala de manzana.

Tabla 31. Calificación del indicador estratificación socioeconómica

Opciones	Calificación
Estrato 0-1	Muy alta
Estrato 2	Alta
Estrato 3-4	Media
Estrato 5-6	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos



→ Indicador: Edad

Edad (dependencia económica) (fuente: DANE). Identifica el número de habitantes menores de edad y mayores de 65 años, conservando la lógica de un indicador que también se calculó para los barrios con censo. Con este indicador se mide la dependencia económica de los miembros y habitantes de las viviendas. Información a escala de manzana.

Tabla 32. Calificación del indicador edad

Opciones	Calificación frente a la fragilidad
60 A 100 % de los habitantes es menor de edad	Muy alta
50 a 59% de los habitantes es menor de edad	Alta
25% a 49% de los habitantes es menor de edad	Media
0% a 25% de los habitantes es menor de edad	Baja

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Los pesos con los cuales se valoró, directamente a escala de manzana, es la siguiente:

Tabla 33. Evaluación de indicadores de vulnerabilidad en los barrios sin censo

Indicador	% de peso en el total
Estratificación	50%
NBI	30%
Edad	20%

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

i) Fragilidad por vulnerabilidad institucional

La vulnerabilidad institucional, tal como se propone su análisis, consiste en evaluar la capacidad que tiene Distrito, y las redes sociales que por naturaleza coordina, para gestionar el riesgo en sus tres fases: prevención, atención y recuperación. Ante la poca información a la cual se pudo acceder, y la imposibilidad casi total de discriminar territorialmente la información existente, se acordó realizar un análisis de escala municipal a partir de la información secundaria constituida básicamente por los Planes y documentos oficiales del Gobierno.

Si bien este análisis no aporta a la evaluación de la vulnerabilidad global en términos de definición de niveles y priorización en la escala de barrio y sectores, si aporta al análisis general, lo cual como principio y por regla, se asumirá que cuando se busque establecer una calificación global a partir de calificaciones distintas, por ejemplo para la vulnerabilidad económica, social y física estructural



se asumirán los mayores niveles que de todos se presente pues la conclusión general es que el Distrito pocas herramientas tiene para ayudar a generar unas mejores condiciones de respuesta o de disminución de la fragilidad y la exposición. Afirmación, conclusión a la cual se llega a partir de los argumentos de los cuales daremos cuenta a continuación.

j) Vulnerabilidad global

En términos generales, puede definirse que la vulnerabilidad global de un sistema puede clasificarse como de carácter físico y de carácter social. La primera de ellas permite cuantificar la vulnerabilidad en términos físicos y funcionales, como por ejemplo, en pérdidas potenciales referidas a los daños o la interrupción de los servicios. La segunda prácticamente sólo puede valorarse cualitativamente y en forma relativa, debido a que está relacionada con aspectos económicos, educativos, culturales, ideológicos, etc; que a veces son de difícil evaluación. A continuación se expresa como cada una de las vulnerabilidades, que pudieron medirse en el marco de este estudio, participan en la definición de la vulnerabilidad global, tanto para la vivienda como para la manzana. En esta vulnerabilidad, cada una de las vulnerabilidades participa con el siguiente peso:

Tabla 34. Participación de las vulnerabilidades en la vulnerabilidad global

Vulnerabilidad	% de participación en lo global
Vulnerabilidad social	30%
Vulnerabilidad económica	30%
Vulnerabilidad física	40%
Vulnerabilidad institucional	No se valora

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Debe aclararse que al llegar a este punto cada vulnerabilidad estaría evaluada por niveles, de ahí que solamente se convierte este nivel que está nombrado para facilidad en su lectura, en un valor que permita cálculos cuantitativos, así:

Tabla 35. Niveles de vulnerabilidad para vivienda y manzana

Nivel de vulnerabilidad	Valor cuantitativo asignado
Muy alto	1
Alto	2
Medio	3
Bajo	4

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos



Y la evaluación final para la vulnerabilidad global se realiza así:

Tabla 36. Rangos de vulnerabilidad global

Vulnerabilidad	Rango para el cálculo final
Muy alto	0.0 – 1.5
Alto	1.6 – 2
Medio	2.1 – 3
Bajo	3.1 – 4

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Es importante señalar que no fue posible evaluar la vulnerabilidad en el **suelo rural**, pues no se encontró ninguna información que permitiera su especialización para identificar niveles.

k) Definición del grado de precisión y criterios de medición.

Otro de los asuntos que considera la metodología propuesta por la Guía Metodológica para Incorporar la Prevención y la Reducción de Riesgos en los Procesos de Ordenamiento Territorial es la **(4) definición del grado de precisión y criterios de medición**, el cual consiste en establecer el nivel de confiabilidad necesario y/o deseado en los resultados, se puede determinar con base en el tiempo, la información y los presupuestos disponibles. Los elementos sobre los cuales se puede tomar decisiones para controlar el nivel de incertidumbre de los resultados son los tamaños de las muestras estadísticas y la precisión de los métodos de análisis. Este será un análisis que se entregue como parte del producto final, y comprende los estudios de detalle que se deberían realizar para lograr mayor precisión.

Al momento de definir esta metodología, no se había podido conseguir una información que de las dependencias de desarrollo social y económico y de gestión dl riesgo, que pueden ayudar a identificar la capacidad de recuperación:

- Grupos ambientales o de emergencia
- Capacitaciones dictadas sobre el tema específico
- Organizaciones sociales de apoyo
- Reconocimiento del riesgo
- Medios de comunicación

I) Aportes de la vulnerabilidad al análisis del riesgo

El análisis que incorpora la relación de la vulnerabilidad física, la vulnerabilidad social y económica, en el marco de la vulnerabilidad institucional, permite generar una evaluación de vulnerabilidad global y a partir de ahí definir, en conjunto con la amenaza la evaluación del riesgo.

Es importante aclarar que el análisis del riesgo se realiza desde análisis particulares, que no solamente incluyen las variables cuantitativas sino también cualitativas; de ahí que, su resultado es producto del trabajo por reglas de decisión entre los diferentes profesionales de los contratos implicados. A continuación se presentan las tablas de decisión en las cuales desde la vulnerabilidad se integra la visión de las capacidades de los habitantes y sus recursos para responder ante un evento desastroso generado por los diferentes niveles y expresiones de la amenaza.

Tabla 37. Tablas de decisión para riesgo a partir de la información por censo - remoción

Remoción												
Vulnerabilidad	Física				Social				Económico			
Amenaza	MA	A	M	B	MA	A	M	B	MA	A	M	B
Muy Alta	MA	MA	A	A	MA	MA	A	M	MA	MA	A	M
Alta	MA	A	A	M	A	A	A	M	MA	A	A	M
Media	A	M	M	B	M	M	M	M	A	A	M	B
Baja	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Tabla 38. Tablas de decisión para riesgo a partir de la información por censo - inundación

Inundación												
Vulnerabilidad	Física				Social				Económico			
Amenaza	MA	A	M	B	MA	A	M	B	MA	A	M	B
Muy Alta	MA	MA	A	M	MA	MA	A	A	MA	MA	A	M
Alta	A	A	M	M	MA	A	A	A	A	A	M	M
Media	A	M	M	B	A	A	M	M	A	A	M	B
Baja	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Tabla 39. Tablas de decisión para riesgo para los sectores de la ciudad donde no se cuenta con información de censo - remoción

Remoción								
Vulnerabilidad	Vulnerabilidad macro				Estratificación			
Amenaza	MA	A	M	B	MA	A	M	B
Muy Alta	M	M	A	MA	MA	MA	A	M
Alta	M	M	M	A	A	A	A	M
Media	M	M	M	A	M	M	M	M
Baja	B	B	B	B	B	B	B	B

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

Tabla 40. Tablas de decisión para riesgo para los sectores de la ciudad donde no se cuenta con información de censo - inundación

Inundación								
Vulnerabilidad	Vulnerabilidad macro				Estratificación			
Amenaza	MA	A	M	B	MA	A	M	B
Muy Alta	B	M	M	A	MA	MA	A	A
Alta	B	M	M	A	MA	A	A	A
Media	B	B	M	M	A	A	M	M
Baja	B	B	B	B	B	B	B	B

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

m) Identificación de la vulnerabilidad en los barrios con amenaza por remoción en masa e inundación del distrito

El estudio de amenaza realizado para la totalidad del Distrito, es el punto de partida que identificar exactamente las áreas donde el suelo presenta algún tipo de amenaza, sea por inundación o por remoción en masa. Si bien la amenaza por tener criterios geológicos permite una localización y delimitación exacta de las áreas de amenaza, con la vulnerabilidad se deben hacer algunas aclaraciones. La primera es que si bien no existe vulnerabilidad donde no se defina el suelo como amenaza, algunos análisis debe realizarse a partir de información de la escala de barrio, pues es la unidad política administrativa con mayor nivel de detalle y que permite denominar y comparar para los análisis. En este caso, además se cuenta con un censo realizado por la Oficina de Gestión del riesgo, y de otra información que se puede referenciar geográficamente y esto permite un cruce perfecto con las áreas de amenaza, lo cual apunta a análisis de mayor pertinencia para establecer el riesgo. Sin embargo, consideramos que es posible definir los niveles de vulnerabilidad y riesgo de una manera confiable con la información que se



cuenta actualmente, en la medida que el instrumento POT, no sólo permite sino que por su escala implica estudios de detalle en las áreas afectadas, los cuales deberán realizarse posteriormente según se establezca.

En concordancia con lo anterior, en el numeral 5.4.5.1.10.1. se encuentra la información identificada por barrios, su localización exacta se encuentra en los Planos U10 Áreas de amenaza: remoción en masa y U11 Áreas de amenaza: inundaciones.

Por efectos del trabajo, y teniendo en cuenta la información, tanto el análisis de amenazas entregado como los resultados del censo aplicado en las áreas identificadas previamente por el distrito como de mayor vulnerabilidad por la estratificación socioeconómica, se tomó la decisión metodológica de abordar solamente aquellas áreas definidas como de niveles de amenaza muy alta y alta, que serían aquellos susceptibles de ser definidos como de riesgo en el POT, y que son los que se requiere definir como de mitigación o no. Sin embargo, donde sea posible realizar el análisis para la totalidad de los barrios con amenaza, es decir, incluyendo los de amenaza media (excluyendo los de baja por las razones ya explicadas), se hará.

A partir de esta identificación de los barrios con amenaza, valga aclarar que no es la totalidad de barrio sino algunas áreas (identificadas en los planos) se elaboró la caracterización básica de la población en vulnerabilidad de cada uno de los barrios.

En términos generales, estudios realizados como “De los sures de Barranquilla”, se puede establecer con información primaria la apuesta conceptual de como el riesgo es un asunto del Desarrollo, pues como generalidad, con excepciones como Campo Alegre, El Recreo, hay una relación directa entre la pobreza concentrada en las localidades Metropolitanas, Suroriente y Suroccidente con las zonas de mayor vulnerabilidad, lo cual se caracteriza básicamente por:

- Analfabetismo y bajos niveles educativos en general, con un promedio de 5 años de escolaridad; es decir, si acaso la primaria
- Deficiente prestación de servicios
- Bajos ingresos y 75% de la población bajo la línea de pobreza
- Desocupación y trabajo informal

“Los barrios Me Quejo y Lipaya de la localidad Suroccidente son los más pobres de la ciudad, alcanzando niveles del 79% y 78%, respectivamente. De la Localidad Suroriente el barrio El Ferry, con 69% de su población por debajo de la línea de pobreza, es el más pobre¹⁴. En la localidad Riomar, el barrio del mismo nombre



escasamente alcanza el 1% y lo mismo ocurre con el barrio El Golf de la localidad Norte Centro Histórico”.

En términos de la población, afirma el estudio:

“Asimismo, se observa que las zonas de concentración de población afro son las mismas donde los años de escolaridad promedio son más bajos y donde los porcentajes de analfabetismo y de trabajadores informales son más altos. Los barrios con mayor porcentaje de población afro son Veinte de Julio (47%), California (37%) y Kennedy (35%), El Bosque (32%) y Santo Domingo de Guzmán (29%). En particular, los barrios más pobres Lipaya y Me Quejo, tienen 31% y 19% de habitantes de raza afro”

Sobre las situaciones socioculturales:

Garza, Nieto y Gutiérrez (2009), encontraron que entre los barrios con mayor número de homicidios están Rebolo, San Roque, Centro, El Bosque, Chiquinquirá, Las Nieves y Santo Domingo de Guzmán. También encuentran un cluster de alta violencia en los siguientes barrios Los Olivos, La Pradera, Las Estrellas y Las Terrazas de la localidad Suroccidente. En esta zona, donde los asentamientos en muchos casos son invasiones y de carácter espontáneo, Los barrios mencionados están entre los más pobres de la ciudad. Rebolo, El Bosque y Santo Domingo de Guzmán presentan indicadores altos de pobreza, con niveles de 50%, 66% y 67%, respectivamente.

n) Vidas y bienes expuestos

El mayor y primer nivel de consideración que se busca identificar para la protección es la vida y los bienes de los habitantes de las ciudades. En este aspecto tenemos entonces los habitantes, viviendas y potencial económico del territorio como el primer aspecto a identificar.

→ **Personas y viviendas expuestas.** El total de población expuesta a la amenaza, análisis basado en el censo adelantado por la Oficina de gestión del riesgo en el año 2012 (2011), es de aproximadamente **94.949**, que representa un **7.92% (7.95)** del total de la población del Distrito: 1.200.513, según las proyecciones del DANE para tal año.

La participación por número de personas y vivienda expuestas en cada barrio, en el total de la población expuesta, teniendo claro que es del 7.9 del total de la población del municipio, es sobresaliente en los barrios El Bosque, La Esmeralda, Villa del Rosario, 7 de abril, Carrizal, Campo Alegre, El Tabor en nivel de amenaza alta; y, los barrios Las Delicias y El Recreo en nivel de amenaza media.



En este sentido, la Localidad con mayor población y número de viviendas expuestas es la Suroccidental, en la cual se encuentra un poco más de la mitad, el 55.32% y 53.92% respectivamente del total de personas y bienes expuestos a las amenazas en cuestión.

Tabla 41. Participación de la población y viviendas expuestas según localidad en el total de la ciudad

PARTICIPACION DE LA POBLACIÓN Y VIVIENDAS EXPUESTAS SEGÚN LOCALIDAD EN EL TOTAL DE LA CIUDAD				
LOCALIDAD	PERSONAS VULNERABLES POR LOCALIDAD	VIVIENDA VULNERABLES POR LOCALIDAD	% DE POBLACIÓN DE LA LOCALIDAD EXPUESTA EN EL TOTAL DE LA CIUDAD	% DE VIVIENDAS DE LA LOCALIDAD EXPUESTA EN EL TOTAL DE LA CIUDAD
SUROCCIDENTAL	52522	11022	55,32	53,92
METROPOLITANA	19111	3541	20,13	17,32
NORTE CENTRO HISTORICO	23316	5877	24,56	28,75
TOTAL	94949	20440	100	100

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

- **Unidades económicas locales, comercio e industria de los barrios, expuesta.** Si bien, las unidades económicas, independiente de su tamaño y capacidad de generar empleo e ingresos es un bien privado, su importancia para la subsistencia de los habitantes, no solamente por la generación de ingresos sino porque son ellos los que garantizan los productos como alimentos y otros de importancia para la vida, es determinante, tanto en la evaluación de lo expuesto como en la identificación de aspectos de los circuitos y la capacidad (fragilidad) socioeconómica de los barrios y sus habitantes.
- **Atributos territoriales expuestos a la amenaza.** A partir de su localización en el territorio, se identificaron los atributos territoriales expuestos a la amenaza y la magnitud de tal afectación según las dimensiones de lo implicado. Esta exposición es muy importante porque son estos atributos los que garantizan no solamente los procesos urbanos, sino los servicios básicos para la subsistencia de las personas. De ahí que se dividan estas infraestructuras en dos, priorizando la primera: líneas vitales e infraestructuras de apoyo a los procesos urbanos.
 - Líneas vitales expuestas. Por líneas vitales se entienden aquellas que conectan la ciudad y se requieren para garantizar la sobrevivencia de los habitantes en caso de la ocurrencia de un



evento desastroso; de ahí, que sea fundamental su identificación y localización para la posterior elaboración de planes de protección e inclusión en la gestión integral del riesgo.

En el caso de las vías, la ciudad tiene un total de 95.583,95 Mt lineales de vías expuestas, donde sobresalen barrios como El Bosque, La Esmeralda, Villa de Rosario y Carrizal, no sólo por las dimensiones de lo expuesto, sino por el nivel de amenaza al que se encuentran expuestos que aumenta la vulnerabilidad del atributo.

Otro de los elementos de estas líneas vitales corresponden al acueducto y alcantarillado, con un total de 10.8278,73mt y 93.969,94mt respectivamente. Donde los barrios más afectados, según la magnitud del atributo expuesto y del nivel de vulnerabilidad al que se exponen son El Bosque, La Esmeralda, Villa de Rosario y Carrizal, Me Quejo, Nueva Colombia y Campo Alegre.

En el Plan Departamental de Desarrollo 2012-2015 se plantea un déficit en el cubrimiento del alcantarillado (41pag) que se concentra en ciertas localidades, precisamente las señaladas en el estudio “El sur de Barranquilla” como aquellos de concentración de la pobreza, precisamente en las zonas de amenaza.

- Infraestructuras de apoyo a los procesos urbanos expuestas. Como infraestructuras de apoyo a los procesos urbanos, se clasifica al sistema de equipamientos y espacio público que son centrales en el desarrollo de la vida de las ciudades porque son precisamente los que garantizan la prestación de servicios sociales que redundan en el goce de los Derechos, permiten la vida social, el encuentro ciudadano; apoyan la prevención y, en caso de la ocurrencia de un evento desastroso son fundamentales en la atención y apoyo a los afectados.

En espacio público, el Distrito tiene expuesto un total de **83.52 hectáreas en 212 elementos** urbanos que corresponden a parques, plazas y plazoletas tanto naturales como contruidos. La afectación está distribuida en toda la ciudad y casi que de manera proporcional para todas las localidades y barrios con amenaza.

En el sistema de espacio público se encuentran 10 bienes de interés cultural –BIC- expuestos, y si bien la mayoría de ellos son monumentos y no edificaciones, la relevancia del patrimonio para las sociedades en términos de la formación de la ciudadanía desde del fortalecimiento de vínculos a partir de elementos de cohesión e



identificación colectiva, amerita que este elemento sea tenido en cuenta para futuros planes de protección de infraestructura.

En cuanto a la salud se tiene un total de 82 equipamientos expuestos a algún nivel de amenaza, de los cuales 27 se localizan en suelo calificado como de amenaza alta. De los equipamientos, la mayoría, 50, son privados. De la totalidad 47 son de niveles 2 y 3. De los 27 en amenaza alta 10 son de nivel 1 y 2, y de estos solamente 1 es público. Claro que, el resto de los equipamientos de nivel 1; es decir 15 entre pasos y centros de salud son públicos.

Todo lo anterior muestra que hay un importante compromiso para el sistema hospitalario del Distrito, pues entre estas se cuentan clínicas y centros de atención de importancia y relevancia para el Municipio, lo cual muestra la necesidad de generar acciones decididas en la protección definitiva de estos equipamientos y de la incorporación de mecanismos como la transferencia de riesgo en aquellos que no se encuentran en amenaza alta y cuyo suelo puede ser calificado como mitigable.

En el sector educativo, en total 106 equipamientos están localizados en suelo calificado en algún nivel de amenaza, de los cuales 20 están en suelo de amenaza alta y muy alta. De éstos, 94 son colegios y los 12 restantes hogares infantiles y jardines sociales públicos. En su totalidad los colegios son de nivel 1 y 2, ninguno dedicado a la educación superior.

Este resultado nos muestra la alta vulnerabilidad de la red de equipamientos educativos, lo cual se agrava con los niveles de pobreza y de bajo acceso de la población a oportunidades educativas superiores y laborales de mayor cualificación.

De estos equipamientos expuestos, la mayoría son públicos, lo cual le implica al Distrito la toma de medidas urgente, tanto para la protección de su patrimonio, como para prevenir tragedias como para disminuir los costos financieros y sociales que la posibilidad de un evento conlleva.

El Plan de Desarrollo Departamental 2012-2015 (página 42), afirma que la infraestructura cultural es escasa, así que si a esta escasez se suma el hecho que esté expuesta en una zona de amenaza, amerita que se tomen las medidas necesarias para protegerla. De todos modos es importante aclarar que los 6 equipamientos en total que se



encuentran expuestos, ninguno de ellos lo está en amenaza alta o muy alta, es decir que todos están expuestos donde la amenaza es de media a baja y sobre todo que se puede mitigar con medidas que tendrán que ser evaluadas para cada caso particular.

o) Análisis de los niveles de fragilidad de la población expuesta

La fragilidad, por el nivel de detalle que se requiere para su análisis, se analizó para los barrios en amenaza muy alta y alta sobre los datos del censo adelantado por la Oficina de Gestión del Riesgo durante el año 2012.

→ **Fragilidad por vulnerabilidad sociocultural.** En el Plan Departamental de Desarrollo 2012-2015 existe un análisis general de la vulnerabilidad sociocultural en la región metropolitana, especialmente para Barranquilla (página 336-337), la cual se caracteriza básicamente por:

- Poca capacidad organizativa (JAC, ASOCOMUNAL, Asociaciones, Cooperativas, Comités. Esto se expresa en un desconocimiento de la temática, poca credibilidad en las instituciones gubernamentales, estructura local deficiente para la GIR, no existen sistemas de alerta preventiva y poca capacidad de convocatoria.
- Poca capacitación frente al tema GIR. Está presente el desinterés de los habitantes, poco conocimiento en el tema, falta de estrategias educativas en el mismo y falta de programas para mejorar las capacidades.
- Falta de sensibilización, percepción y comportamiento frente a las condiciones de amenaza y vulnerabilidad, lo cual redundará en naturalización del riesgo, indiferencia frente a las condiciones de la amenaza, comportamientos inapropiados frente al riesgo.
- Bajas condiciones de vida de las comunidades (NBI, IDH, índice de marginalidad, indicadores ODM, otros). Se expresa en situación de pobreza y marginalidad, inadecuada prestación de servicio de salud. Falta de oportunidades para la generación de ingresos y evidentes condiciones de degradación social (inseguridad)

Hablar de vulnerabilidad por la presencia de población menor de edad y mayores de 65 años, es inadecuado si se hacen lecturas de carácter “moral” en la línea de la incapacidad de estas personas para responder ante ciertas situaciones. En este caso, la vulnerabilidad generada por estos grupos de edad se relaciona con la dependencia económica que genera y la



continuidad de lo que algunos denominan la principal trampa de la pobreza que es la transmisión intergeneracional de la misma.

De ahí se califique como de mayor vulnerabilidad aquellos barrios donde más de un 40% de la población pertenezca a estos grupos poblacionales, considerados por fuera de la población económicamente activa y con una alta demanda en el territorio por servicios y equipamientos para la prestación de los mismos.

En términos generales, el promedio de menores de edad de 22.42% y de mayores de 65 años de 2.2% en el total de la población vulnerable por barrio, muestra que de cada 4 personas 1 está dentro de esta clasificación, lo cual muestra una relación positiva desde el punto de vista de la vulnerabilidad.

Entre las situaciones de mayor alerta se encuentran los barrios Santa María y Nueva Colombia, donde de cada 3 habitantes 2 son menores de edad; es decir, una alta carga económica y de atención en el territorio. Le siguen La Esmeralda, Lipaya, La Sierrita y Las Américas donde la alta presencia de población mayor de 65 años sumada a los menores de edad, da como resultado que la mitad de la población está por fuera de la posibilidad de generación de ingresos vinculado a empleo formal y digno, siendo entonces población dependiente y de igual manera, es población con una alta demanda de servicios en la escala local y distrital, aumentando los niveles de vulnerabilidad de los barrios.

En la Agenda del Atlántico, Plan Estratégico (página 80) se afirma que entre Soledad y Barranquilla se concentra el 82% de la población total del Departamento, y Barranquilla recibe el 50% de la población migrante que llega al Departamento, y si bien, no se puede decir que el Distrito es receptora o expulsora de población, se presentan algunas situaciones de personas que llegan buscando un nuevo lugar para vivir por causas bien del conflicto o en búsqueda de oportunidades económicas.

Es posible que debido a esto, contrario a otras ciudades del país, en Barranquilla no encontremos asentamientos o sectores completos de población en situación de desplazamiento; sin embargo no se puede desestimar el 4.24%, que estas **2.085** personas representan en el total de la población vulnerable, en la medida que generalmente esta población ya tare una situación de vulnerabilidad y vulneración de sus derechos que obliga a los gobiernos locales y nacionales a generar acciones concretas y urgentes dirigidas.



En el caso de la población en situación de desplazamiento, los barrios de mayor criticidad, proporcionalmente, y sin decir que es su características, son: Las Colina, 7 de Abril y Santa María. Ahora, en otros como El Bosque, Evaristo Sourdis, La Esmeralda, Nueva Colombia, Villa del Rosario y Carrizal, el número de personas en situación de desplazamiento es muy alto, así no tenga una participación determinante en el global.

De igual manera que se aclaró para los grupos de edad, no se busca decir que aquellos que tienen una capacidad diferencial aumentan por si mismo el riesgo; pero, si sus necesidades diferentes a la hora de la totalidad del ciclo de la gestión del riesgo y la poca capacidad que la institucionalidad y las localidades tienen para satisfacerlas si generan un aumento en la vulnerabilidad, tanto de las personas como de los hogares. Este entonces, debe tomarse como un llamado más para la institucionalidad Distrital y Local para generar acciones que sean diferenciales para el acceso a la población, sobre todo cuando el número no es menor, pues el total de 131 personas con ceguera, 573 con alguna capacidad diferencial física y 493 cognitiva, para un total general de 1.197, aproximadamente el 2.5% del total de la población expuesta, muestran la magnitud de la situación en los barrios.

En este sentido sobresalen El Bosque, Nueva Colombia, La Sierrita, Carrizal, La Esmeralda y 7 de Abril.

En la Agenda del Atlántico, Plan Estratégico se sostiene que para Barranquilla, en promedio, el 83% de la población está cubierto por algún sistema de salud, una cobertura inferior a la del departamento por que el SISBEN tiene mayor cobertura en los municipios pequeños y las áreas rurales.

En este sentido, puede decirse entonces que, el 77.4% de cobertura que tienen los habitantes expuestos están dentro del promedio del Distrito, señalando que de éste porcentaje, casi un 60% corresponden al régimen subsidiado SISBEN, lo cual reafirma no sólo la pobreza sino la alta dependencia que tienen, en términos de todas las dimensiones del Desarrollo y de aquello asociado a la GIS del Estado, en este caso del Gobierno Local.

Otra mirada a estas cifras puede ser la importancia en la disminución de la vulnerabilidad, por lo menos en la salud y en relación a la atención y la recuperación en caso de presentarse un evento. En este sentido, es muy importante tener presente que en La Cuchilla de Villate, Villate, Por Fin y



San Carlo, casi la totalidad de los habitantes no tienen cobertura en ningún sistema de salud.

El hecho que las personas sean cotizantes, muestra que se encuentran inmersos en circuitos formales de empleo y de ello se deriva la protección en ahorro para su pensión; pero, sobre todo que tiene unos ingresos asegurados y dependiendo de la ocurrencia de un evento, seguramente contará con el trabajo, los ingresos e inclusive redes de apoyo que a partir de este se generan y le facilitan su recuperación; pero, también pueden aportar en la prevención y preparación. Por eso es crítica que la situación de esta población es que solamente el 7% de las personas expuesta se encuentra como cotizante, haciendo general la situación de vulnerabilidad para todos los barrios.

El tiempo en el barrio es una variable de la vulnerabilidad de gran importancia, pues expresa el conocimiento del territorio y de allí se relaciona la memoria del riesgo y la percepción sobre la existencia del mismo, los lazos y el tejido social que pudo construirse y que es muy positivo en todas las etapas de la gestión, tanto de la preparación con acciones como sistemas de alerta temprana, convites para mejoramiento de las viviendas e infraestructuras, como para la atención y recuperación en caso de ser necesario. De ahí que, el promedio de más de un 70% de la población que lleva más de 5 años en el barrio es bastante positivo desde el punto de vista de la vulnerabilidad.

En los barrios de mayor criticidad en este aspecto como son: La Cuchilla de Villate y Las Colina, es importante generar acciones concretas que fortalezcan el conocimiento del territorio, aumenten la percepción frente al riesgo y fortalezcan los lazos y redes sociales.

→ **Fragilidad por vulnerabilidad económica.** En el Plan de Desarrollo Departamental 2012-2015 se caracteriza a modo general la vulnerabilidad económica como:

- **Baja capacidad de autogestión de recursos financieros, técnicos y humanos.** Poca, limitada y lenta y con falta de políticas.
- **Poca disponibilidad y voluntad de recursos económicos para trabajar en tema de riesgo con enfoque sectorial.** Insuficiente con relación a las necesidades de requerimiento.
- **Dependencia de la actividad económica principal y alterna de los habitantes** (medios de vida, subsistencia, soberanía y seguridad alimentaria).



Los ingresos son un importante factor de disminución de la vulnerabilidad pues hace posible el acceso a una serie de bienes y servicios que aportan a la disminución de la vulnerabilidad; de hecho, con contadas excepciones, unos buenos ingresos permiten que no se dé la localización en zona de riesgo, que como se ha explicado, generalmente está asociada a los suelos más baratos pues precisamente su condición de amenaza hace que pierdan valor. En este sentido los bajos ingresos son determinantes en el establecimiento de la vulnerabilidad, en este caso, se reafirma lo ya encontrado en fuentes secundarias, donde se ha planteado que los barrios con mayor pobreza son: Las Américas, Villate, El Santuario, Las Terrazas, donde en promedio más de la mitad de los hogares no obtienen ni un salario mínimo para vivir y si en promedio los hogares los conforma 5 personas, estamos hablando de que se localizan bajo la línea de miseria. Esto aumenta de manera crítica la vulnerabilidad

Los ingresos se relacionan directamente con la ocupación de los habitantes, quienes, por lo menos aquellos que están en edad de trabajar, son en su mayoría independientes, en relación de 4 de cada 5 personas que trabajan. Esto, como se ha dicho anteriormente, refuerza la vulnerabilidad en sentido global, pues no sólo genera inestabilidad sino bajos ingresos que repercuten en la poca capacidad de adquirir bienes y servicios que aporten a la disminución de la vulnerabilidad; pero, sobre todo, refuerza el ciclo de localización del mismo hogar y de los nuevos hogares creados por los miembros jóvenes de la familia en zonas de amenaza donde el bajo costo del suelo se vuelve la única posibilidad de acceder a una casa propia.

En esta variable, la vulnerabilidad es generalizada a todos los barrios.

En cuanto a las viviendas aseguradas, no se consideró oportuno establecer promedios por barrio debido a que en general todos los barrios están en un 0 porcentual en este aspecto.

En cuanto a los subsidios, son realmente pocos los hogares que cuentan con este apoyo por parte de las entidades estatales, lo cual aumenta la vulnerabilidad. De igual manera no se puede establecer porcentajes o promedios por barrio, pues la situación es tan crítica que no alcanza un porcentaje relevante.

→ **Fragilidad por vulnerabilidad física y estructural de las viviendas.** El Plan Departamental de Desarrollo 2012-2015 diagnóstica a partir de una serie de factores la vulnerabilidad física como (página 334-336):



- **Exposición de asentamientos humanos.** Construcción sobre fallas geológicas, viviendas en ladera de arroyo, levantamiento de viviendas por vendavales, invasiones
- **Tipologías constructivas (materiales, diseños)** en tablas, cartones, plástico. Diseños inadecuados y sin normas sismoresistentes
- **Exposición de líneas vitales e instalaciones esenciales.** Acueducto, alcantarillado, vías de comunicación, redes eléctricas, salud, educación, gas

En este indicador es importante señalar que ninguno de los barrios tuvo un número de viviendas importante que pudiera calificarse como en estado bueno, la mitad de ellas, un 45% aproximadamente se califica como en estado aceptable, el 35% regular y el 24.4% malo. Esto muestra una altísima fragilidad de las viviendas y un alto nivel de vulnerabilidad física que es coherente con los demás aspectos analizados. En este sentido Se llama la atención sobre Las Terrazas, barrio en el que el 100% de las viviendas se encuentra en mal estado, lo cual puede generar un evento desastroso independiente inclusive de la amenaza pues las averías de las viviendas por si mismas pueden hacer que estas causen daños al colapsar.

Asociado al regular estado de las viviendas está el indicador de material de las viviendas. Si bien, el material deseable es concreto, es comprensible culturalmente que la mayoría de las viviendas esté construida en mampostería, lo cual en términos de construcción no es una situación tan crítica si se construyen adecuadamente, siendo este otro de los problemas, pues como se verificó en campo la mayoría de las viviendas no está construida adecuadamente, de ahí los niveles de daños.

La situación de mayor criticidad es el barrio Las Terrazas, pues mientras la mayoría de los barrios se ubica en el promedio de un 10% aproximadamente construidas en bahareque o madera y un 1% en materiales desechables, lo que representa los perores materiales, este barrio se encuentra en un 100% construido en madera o bahareque.

En este tema conviene tener mucho cuidado, pues en las zonas de amenaza alta y muy alta, definidas como no mitigables se deben tomar medidas profundas de gestión y no de mitigación que ayuden a consolidar los barrios en zonas inadecuadas como sería por ejemplo programas de mejoramiento de vivienda. Esto pone al Distrito en una situación compleja, pues debe buscar dar solución al derecho a la vivienda digna sin hacer que sus acciones ayuden a la consolidación de los asentamientos precarios con riesgo para la vida y el patrimonio.



Los niveles pueden dar cuenta del nivel de consolidación del asentamiento o barrio, lo cual desde cierto punto de vista es positivo, en el mismo sentido que se plantea como positivo para la disminución de la vulnerabilidad el tiempo en el barrio; sin embargo, desde la vulnerabilidad física entre más pisos tenga la vivienda mayor es su vulnerabilidad; sobre todo, que cuando se pone esta variable en relación con los materiales que muestran la poca capacidad de resistencia. Así, tener más de un piso aumenta la vulnerabilidad. En este sentido, la mayoría de los barrios tienen en promedio, en un 90% de las viviendas 1 piso, lo cual es lo más adecuado reconociendo de pro si la vulnerabilidad presente; pero, los barrios El Bosque y Carrizal tienen la situación contraria, pues el 88.88% en el primer caso y el 94% en el segundo tienen dos pisos las viviendas, inclusive en El Bosque hay un 6.2% de viviendas expuestas con 3 pisos.

→ **Fragilidad por vulnerabilidad institucional.** La vulnerabilidad institucional, tal como se propone su análisis, consiste en evaluar la capacidad que tiene Distrito, y las redes sociales que por naturaleza coordina, para gestionar el riesgo en sus tres fases: prevención, atención y recuperación. Ante la poca información a la cual se pudo acceder, y la imposibilidad casi total de discriminar territorialmente la información existente, se acordó realizar un análisis de escala municipal a partir de la información secundaria constituida básicamente por los Planes y documentos oficiales del Gobierno.

Si bien este análisis no aporta a la evaluación de la vulnerabilidad global en términos de definición de niveles y priorización en la escala de barrio y sectores, si aporta al análisis general, lo cual como principio y por regla, se asumirá que cuando se busque establecer una calificación global a partir de calificaciones distintas, por ejemplo para la vulnerabilidad económica, social y física estructural se asumirán los mayores niveles que de todos se presente pues la conclusión general es que el Distrito pocas herramientas tiene para ayudar a generar unas mejores condiciones de respuesta o de disminución de la fragilidad y la exposición. Afirmación, conclusión a la cual se llega a partir de los argumentos de los cuales daremos cuenta a continuación.

En la *Agenda del Atlántico. Plan estratégico departamental*, en la cual se plantea la primacía de Barranquilla en la región debido a sus ventajas comparativas: localización estratégica y competitivas: puerto; además de los mejores indicadores del desarrollo humano y la calidad de vida; se afirma que las inundaciones de 2010 marcaron de manera definitiva los procesos productivos y de Desarrollo, y si bien Barranquilla de alguna manera salió bien librada, las preguntas por el riesgo se vuelven centrales.



En el diagnóstico que La Agenda hace (síntesis en las páginas 46 a 48), se plantean como las principales debilidades:

- Las prácticas culturales
- El desconocimiento de la legislación, las normas y los impactos y
- La implementación de los programas y los mecanismos de vigilancia y control;

Pues, aunque entre las fortalezas, la mayoría de ellas, es la existencia de planes y programas, decretos entre otros, a la hora de la implementación es escaso lo que se hace como por ejemplo lo que califican en la Agenda como la “escasa implementación del POT” (lo cual se reafirma en la página 50). Como resultado de esto estaría el rápido aumento de la desertización, el mal manejo de los cuerpos de agua, la construcción informal en áreas no adecuadas; es decir, el aumento del riesgo a partir de la potenciación de las amenazas y la falta de gestión de las vulnerabilidades.

Finalmente entre las amenazas se califica la corrupción como un problema para el riesgo.

El diagnóstico anterior es validado en el Plan Departamental de Desarrollo 2012-2015, el cual a partir de un análisis de tensiones (página 40) se dicen que tanto la cultura ambiental como la debilidad en la incorporación del tema en el POT, como la desarticulación de instrumentos de planeación y otros asuntos como el de respuesta, es crítica en el distrito. Esta se reitera en páginas posteriores (página 47) donde se miden los indicadores de desarrollo comunitario, y fortalecimiento institucional como crítico. Y concretamente se afirma:

“En cuanto al manejo de la gestión de riesgo y desastres, no son implementadas bajo ningún aspecto medidas que garanticen el adecuado manejo de factores generadores, como tampoco existe por parte de la comunidad una verdadera conciencia ambiental que coadyuve a la preservación y conservación del medio ambiente. Existe una desarticulación de los Planes de Ordenamiento Territorial y los Esquemas de Ordenamiento con los Planes de Ordenamiento de las Cuencas Hidrográficas de la Ciénaga de Mallorquín y del río Magdalena (pag 67)”

En el mismo Plan se identifican los principales elementos de la vulnerabilidad político administrativa e institucional como (página 303):

- Incumplimiento de la normativa
- Desactualización de las instituciones de planificación



- Falta de proyectos articulados
- Carencia de las políticas, planes y programas
- Las políticas funcionan a nivel nacional pero no regional
- Desarticulación entre organismos para desarrollar trabajo en GIR
- Debilidad de los CLOPAD's
- Falta de coordinación y poca experiencia en acciones de prevención, atención y recuperación
- Falta de seguimiento por medio de bases de datos
- Poca capacidad técnica, humana y operativa

El Plan de Desarrollo de Barranquilla 2012-2015 en su artículo Artículo 24. Referido todo al tema de riesgo, afirma que “La problemática del riesgo en Barranquilla requiere coordinación entre las instituciones científico técnicas que producen información sobre amenazas y vulnerabilidades, y entre ellas las entidades promotoras de proyectos”. Lo cual, en la actualidad no tiene un desarrollo decidido.

Toda la información anterior es similar a la que reporta el Plan de Emergencias del Distrito de Barranquilla, elaborado a partir de un trabajo con los actores de mayor pertinencia para evaluar los factores de vulnerabilidad por su conocimiento del distrito y su capacidad de incidencia en la recuperación (2010).

p) Aporte desde la vulnerabilidad al análisis de riesgo

El riesgo, al igual que la vulnerabilidad, como lo sostiene Omar Dario Cardona, es *un concepto extraño* en la medida que está relacionado con algo que aún no ha sucedido y por ende implica el *azar* y una multiplicidad de *posibilidades y realidades*; que si bien, son indeseables también hacen parte de la existencia misma del hombre y sus mismas acciones pueden modificarlas. La anterior reflexión de Cardona, es la propuesta subyacente de vulnerabilidad, concepto y metodología que se desarrolla en el capítulo anterior; que se retoma en este informe de resultados por considerar importante señalar, a modo de énfasis la importancia de la vulnerabilidad en el análisis de riesgo, pues si bien, las condiciones del suelo son tan importantes como que son estas precisamente las que define en principio el riesgo, las características que favorece, facilitan o lo contrario son aquellas que se definen como vulnerabilidad de la población.

De allí la importancia de hacer, una descripción *comprehensiva o integral de la vulnerabilidad* (Cardona), que se apoya en indicadores de manera y datos como una manera de control de la dinámica de la realidad; pero, que cada vez más por la naturaleza del fenómenos mismo, reconoce la importancia de análisis y la



información cualitativa que conduce a una mirada integral que es por principio cuanti-cualitativa.

De la misma manera esta integralidad no solamente remite a un análisis desde las diferentes dimensiones: social, económica, ambiental, institucional y física; sino, a realizar este análisis desde las diferentes escalas: vivienda, barrio, localidad y ciudad, en la medida que lo que está en peligro supera lo individual de los hogares hasta llegar a los sistemas urbanos pasando por aquellos elementos que contribuyen a la vida cotidiana de los habitantes en el Sistema Ciudad.

Lo anterior es la lógica en la que se presentan los resultados, cruzando las diferentes dimensiones, escalas y complementando lo cualitativo y lo cuantitativo buscando llegar a una mirada más generosa de la realidad de la vulnerabilidad para el Distrito de Barranquilla.

5.4.5.1.5. ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO A PARTIR DE LA ESTRUCTURA AMBIENTAL

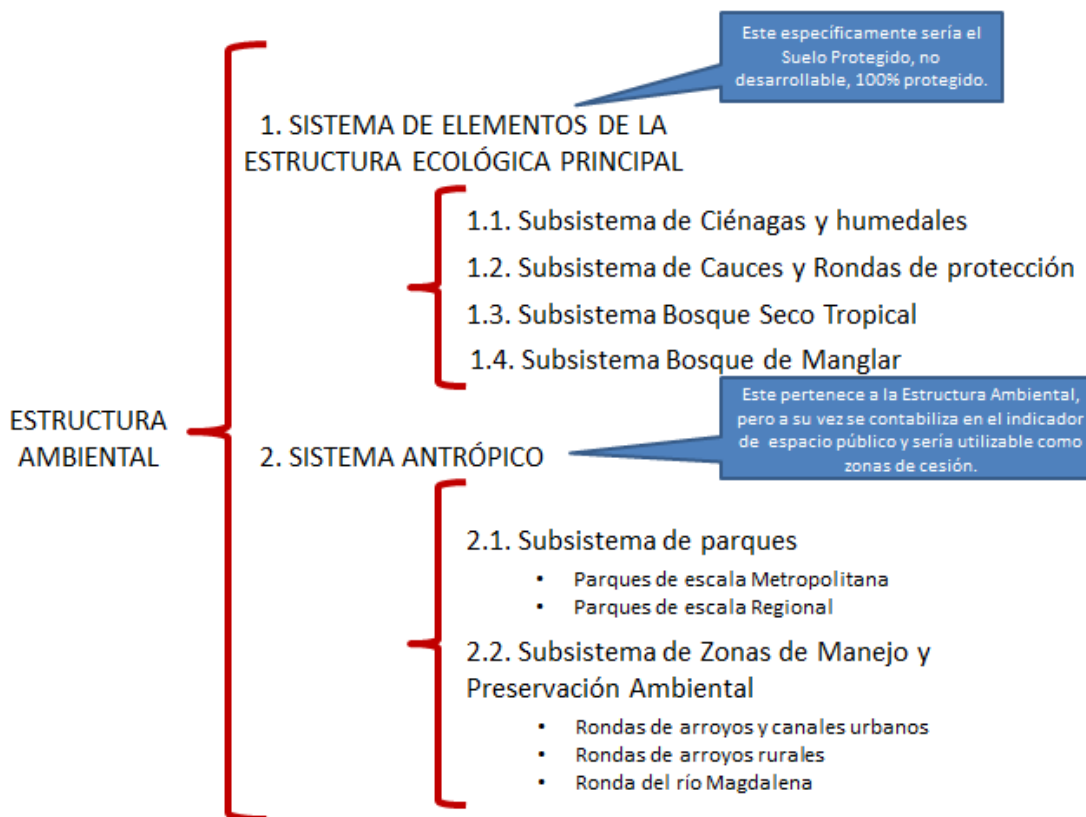
La estrategia se encamina en elevar la calidad de la Estructura ambiental del Distrito a través de lineamientos de ordenación, protección y mantenimiento de áreas estratégicas y cuerpos de agua existentes que aseguren espacios de oferta ambiental para el disfrute público, integración y coexistencia de la población con el ecosistema y su paisaje.

5.4.5.1.6. PROPUESTA GENERAL PARA LA ESTRUCTURA AMBIENTAL

La Estructura Ambiental se encuentra conformada por dos sistemas principales, a saber:

- Sistema de elementos de la Estructura Ecológica Principal
- Sistema Antrópico

Gráfico 7. Esquema de la propuesta general para la estructura ambiental



Fuente: elaboración equipo POT

5.4.5.1.7. SISTEMA DE ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

Ante todo se entiende la Estructura Ecológica Principal (EEP) como el conjunto de elementos bióticos y abióticos que aseguran en el tiempo la conservación de la biodiversidad, su funcionalidad y la prestación de servicios ecosistémicos que sustentan el bienestar de la población humana y dan sustento a los procesos ecológicos esenciales del territorio, cuya finalidad principal es la preservación, conservación, restauración, uso y manejo sostenible de los recursos naturales renovables.

Para el caso del Distrito de Barranquilla se identifican como elementos estructurantes y prioritarios que dan sustento a los servicios ecosistémicos base que buscan satisfacer las necesidades humanas. Dichos elementos hacen parte del Suelo de Protección no urbanizable ni desarrollable y se encuentran conformados por los siguientes subsistemas:



- Subsistema de cauces y rondas de protección.
- Subsistema de bosque seco tropical.
- Subsistema bosque de manglar.

En la Cuenca Ciénaga Mallorquín los elementos de la Estructura Ecológica Principal son categorizados en Zonas respetando los límites mínimos, definición y usos establecidos en la zonificación ambiental vigente, los cuales corresponden a los siguientes dos tipos:

- **Zona de Ecosistemas Estratégicos (ZEE):** Esta categoría está encaminada a garantizar permanentemente la oferta de bienes y servicios ambientales y la biodiversidad de sus ecosistemas.
- **Zona de Recuperación Ambiental (ZRA):** Son espacios que buscan asegurar la incorporación priorizada de bienes y servicios ambientales que han sido fuertemente afectados y que permitirán escenarios de conectividad entre las áreas de los ecosistemas estratégicos, además, de cumplir con su papel amortiguador frente al resto de las áreas.

En la siguiente tabla, se mencionan las acciones a seguir para los elementos que hacen parte de la EEP, en aras de maximizar y proteger su funcionalidad dentro del sistema, así:

Tabla 42. Acciones recomendadas para los elementos de la EEP

ELEMENTO DE LA EEP	ACCION RECOMENDADA
De Restauración Ambiental	Restablecer un área degradada, dañada o destruida como reforestación, adecuación del suelo, introducción de especies nativas entre otras
De Preservación ambiental	Protección y construcción de infraestructuras de apoyo de bajo impacto que permitan el mantenimiento y vigilancia de estas áreas.

Fuente: Equipo POT

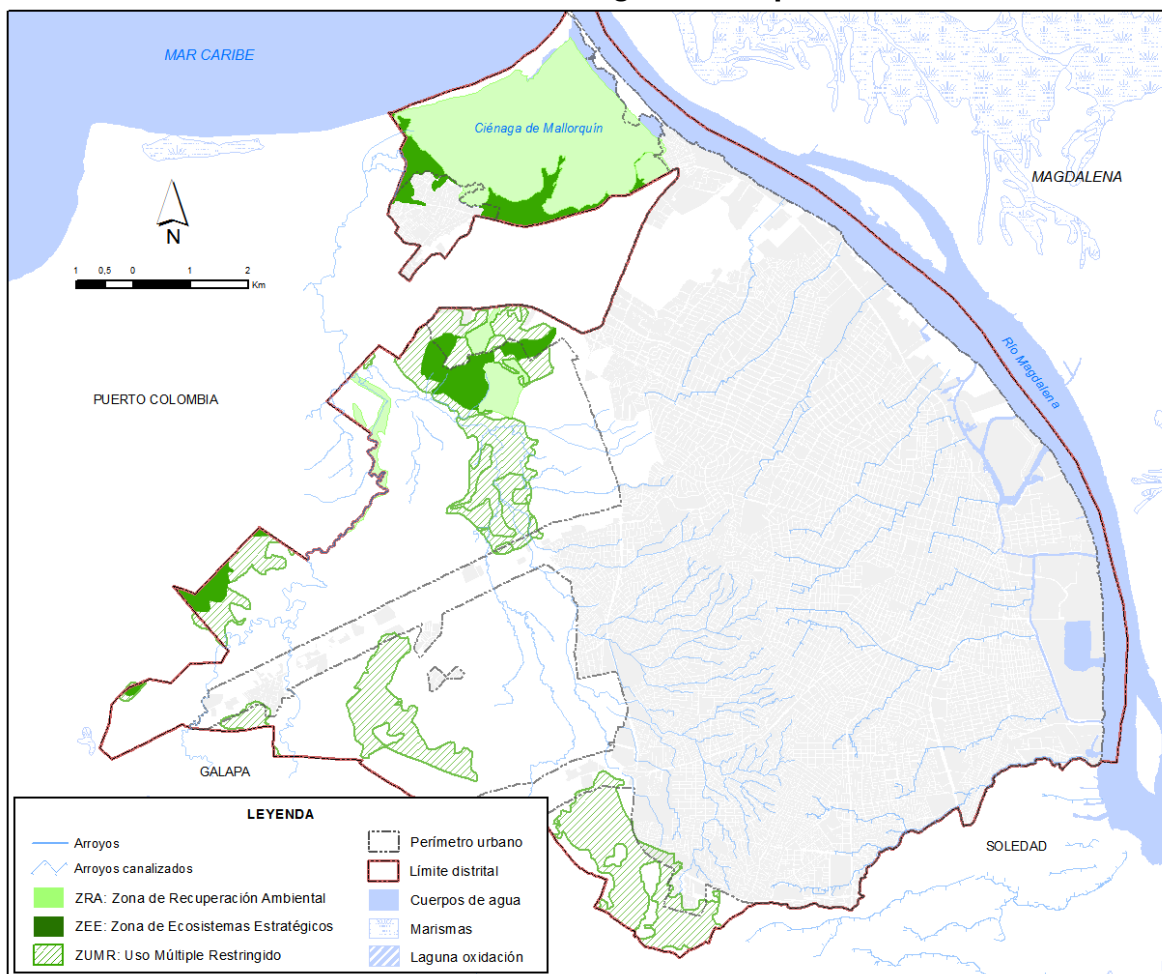
Para la asignación de los usos de los elementos de la Estructura Ecológica Principal (EEP) de la Ciénaga de Mallorquín se deberá tener en cuenta los siguientes criterios:

- Las categorías de zonificación ambiental de la Cuenca ordenada Ciénaga de Mallorquín y la clasificación de usos allí definida,
- La previa autorización de la entidad ambiental competente para el desarrollo de cualquier actividad.

→ La definición de usos permitidos no pueden alterar de manera negativa la funcionalidad de los servicios ecosistémicos o su recuperación del área dentro de la EEP.

Para la asignación del manejo de las distintas zonas y los usos permitidos, se tendrá en cuenta el subsistema al que pertenece el elemento, la zonificación ambiental ZEE o ZRA y, a partir de estos, las acciones de preservación o restauración ambiental y los usos permitidos, correspondiente a los principales, compatibles y restringidos, y, los prohibidos, los cuales no son permitidos.

Ilustración 21. Clasificación POMCA de los suelos de protección de la Estructura Ecológica Principal



Fuente: Equipo POT



5.4.5.1.7.1. SUBSISTEMA DE CAUCES Y SUS RONDAS DE PROTECCIÓN.

Los cauces dentro de la EEP hacen referencia a los depósitos naturales las corrientes de agua del Arroyo León y Grande y sus afluentes, al alcanzar sus niveles máximos promedio por efecto de las crecientes ordinarias, y no incluyen las zonas de retiro producto del desborde de las aguas en el cauce.

La ronda de protección hace referencia al área de terreno contigua a la zona del cauce que provee de amortiguación, protección y equilibrio ecológico. Esta ronda tiene 35 metros de ancho paralelos y a lo largo del límite del cauce.

Los subsistemas de cauces y rondas de protección son zonas de recuperación ambiental y las acciones y usos a desarrollar son de restauración. Se podrán hacer captación de aguas o incorporación de vertimientos, siempre y cuando no afecten negativamente el cuerpo de agua.

→ **Condiciones de manejo.** La zonificación POMCA para estos cauces y rondas y sus condiciones de manejo son las siguientes:

Tabla 43. Condiciones de manejo para el subsistema de cauces y sus rondas de protección

ZONIFICACION	ACCIONES	USOS	
Zona de Recuperación ambiental (ZRA).	Se realizarán acciones concernientes a la recuperación natural del cauce y rondas a través de siembra de vegetación riparia en la ronda de protección y eliminación de las fuentes de contaminación y sedimentación de los cauces. Se podrán hacer captación de aguas o incorporación de vertimientos, siempre y cuando no afecten negativamente el cuerpo de agua	Principal	Protección
		Compatible	Turístico, Institucional
		Restringido	Forestal, Flora y Fauna
		Prohibido	Industrial, Comercial, Agropecuario, Residencia, Minero, Portuario

Fuente: POMCA Mallorquín. Elaboración: Equipo POT

En el caso de los afluentes de los Arroyos Grande y León que se localicen en suelo urbano o suelo de expansión, que sean canalizados, la ronda hidráulica deberá tener un ancho mínimo de 15 metros paralelos y a lo largo del límite del cauce, contados desde el borde exterior de dicho cauce. En este caso, los estudios hidráulicos e hidrológicos se realizarán con períodos de retorno no inferiores a 100 años, para la determinación del tipo y características de la



canalización. Para este caso, serán el Departamento Administrativo de Medio Ambiente de Barranquilla, el Foro Hídrico o la autoridad ambiental competente la responsable de realizar la evaluación y dar el visto bueno de los estudios de dicha canalización.

5.4.5.1.7.2. SUBSISTEMA DE BOSQUE SECO TROPICAL.

El Bosque seco es un ecosistema característico de esta región, se define por tener una vegetación decidua. En Barranquilla se encuentran localizados en la zona Rural occidental, en sectores donde la alta pendiente y difícil accesibilidad han dificultado su intervención para usos agrícolas o urbanos. Su única representación se encuentra localizada en el cerro Santa Isabel, con una extensión de 6922.3 hectáreas.

Este ecosistema es de gran importancia debido a su alto grado de deterioro en la región Caribe. Sus servicios ecosistémicos son la regulación y oferta hídrica, el control de la erosión la cual perjudica al Arroyo León y Grande, control climático, hábitat para especies silvestres y belleza escénica.

- **Condiciones de manejo.** En el subsistema Bosque seco tropical, se determinan dos (2) zonas ambientales de acuerdo con lo señalado por el POMCA y su estado de conservación, así:
- *Zona de ecosistema estratégico (ZEE):* Hace referencia a la cobertura boscosa que se encuentran en el Cerro Santa Isabel por encima de la Cota de los 90 metros sobre el nivel del Mar.

Tabla 44. Condiciones de manejo para el subsistema de cauces y sus rondas de protección - ZEE

ZONIFICACION	ACCIONES	USOS	
Zona de ecosistema estratégico (ZEE)	Comprende de actividades de protección, mantenimiento y vigilancia de estas áreas.	Principal	Protección
		Compatible	Turístico, Institucional
		Restringido	Forestal, Flora y Fauna
		Prohibido	Industrial, Comercial, Agropecuario, Residencia, Minero, Portuario

Fuente: POMCA Mallorquín. Elaboración: Equipo POT



- *Zona de recuperación ambiental (ZRA)*: Son las zonas localizadas en el antiguo botadero de residuos del Cerro Santa Isabel y Zonas degradadas del Cerro Pan de Azúcar por encima de la Cota de los 90 metros sobre el nivel del mar.

Tabla 45. Condiciones de manejo para el subsistema de cauces y sus rondas de protección - ZRA

ZONIFICACION	ACCIONES	USOS	
		Principal	Protección
Zona de Recuperación ambiental (ZRA).	Comprende actividades para restablecer el área degradada a través de la reforestación con especies nativas, recuperación del suelo, entre otras.	Compatible	Turístico, Institucional
		Restringido	Forestal, Flora y Fauna
		Prohibido	Industrial, Comercial, Agropecuario, Residencia, Minero, Portuario

Fuente: POMCA Mallorquín. Elaboración: Equipo POT

5.4.5.1.7.3. SUBSISTEMA DE BOSQUE DE MANGLAR.

Es un bosque compuesto por especies arbóreas adaptadas a suelos con elevadas concentraciones de salinidad. Se localiza en la ronda de la Ciénaga Mallorquín. Su importancia radica en prestar servicios ecosistémicos como el de regulación y oferta hídrica, control climático y como hábitat y salacuna a especies de interés económico para la comunidad pesquera. Adicionalmente tiene un valor como elemento ambiental porque brinda una barrera de protección contra la erosión costera y depurador de contaminantes en el agua.

→ **Condiciones de manejo.** El Bosque Manglar presenta dos tipos de zonificación ZEE y ZRA:

- *Zona de Ecosistema estratégico (ZEE)*: Hace referencia al bosque de manglar actual en la ronda de la ciénaga Mallorquín, localizada en el mapa de EEP. Su importancia radica en servir como hábitat y salacuna a especies de interés económico para la comunidad pesquera. Adicionalmente tiene un valor como elemento ambiental porque brinda una barrera de protección contra la erosión costera, y depurador de contaminantes en el agua.



Tabla 46. Condiciones de manejo para el subsistema de bosque de manglar - ZEE

ZONIFICACION	ACCIONES	USOS	
Zona de ecosistema estratégico (ZEE)	Comprende de actividades de protección y construcción de infraestructuras de apoyo de bajo impacto que permitan el mantenimiento y vigilancia de estas áreas	Principal	Protección
		Compatible	Turístico, Institucional
		Restringido	Forestal, Flora y Fauna
		Prohibido	Industrial, Comercial, Agropecuario, Residencia, Minero, Portuario

Fuente: POMCA Mallorquín. Elaboración: Equipo POT

- *Zona de Recuperación Ambiental (ZRA)*: Hace referencia a una franja de 100 metros de ancho perpendicular a la ronda Ciénaga Mallorquín que no tiene manglar. Es indispensable su recuperación dada su importancia ambiental.

Tabla 47. Condiciones de manejo para el subsistema de bosque de manglar - ZRA

ZONIFICACION	ACCIONES	USOS	
Zona de Recuperación ambiental (ZRA).	Comprende actividades para restablecer el área degradada a través de la reforestación, adecuación del suelo, introducción de especies nativas entre otras	Principal	Protección
		Compatible	Turístico, Institucional
		Restringido	Forestal, Flora y Fauna
		Prohibido	Industrial, Comercial, Agropecuario, Residencia, Minero, Portuario

Fuente: POMCA Mallorquín. Elaboración: Equipo POT

5.4.5.1.8. SISTEMA ANTRÓPICO

Hace referencia al sistema de elementos dentro de la estructura ambiental, cuyos valores han sido transformados y aprovechados por la población para darle



soporte a las diversas actividades de un territorio. Se encuentra conformado por los siguientes subsistemas:

- *Subsistema de parques:* integrado por los parques de escala metropolitana y parques de escala regional que constituyen la base de producción de carbono y oxígenos limpios de la ciudad, que hacen parte del sistema general de espacio público y se explican mejor en el Libro II: Componente Urbano, en su numeral 2.2.2.3.2.1.
- *Subsistema de rondas de preservación:* integrado por las rondas de arroyos y canales urbanos, rondas de arroyos rurales y la ronda del Río Magdalena que deben abrirse como escenario natural para el disfrute colectivo y hacen parte del Sistema de elementos de elementos de la estructura ecológica principal y se explica en el Numeral 5.5.5.1.8.

5.4.5.1.9. ÁREAS DE CONSIDERACIÓN AMBIENTAL ESPECIAL

También existen áreas que por sus características son reconocidas como de especial cuidado, manejo y atención, ya que presentan una sensibilidad ambiental es alta.

Tabla 48. Áreas de consideración especial en el tratamiento de la zonificación.

Nº	Nombre del Área	Ubicación	Acceso	Característica o Atributos	Estado	Destino
1	Cantera La Playa	Corregimiento de la Playa. Justo en la margen del Arroyo León, cercano a su desembocadura en la Ciénaga de Mallorquín	Carrera 51B	Climas de la colina, cambios geomorfológicos	En explotación	
2	Cantera Sierra Vieja	Sur Ciénaga de Mallorquín y Las Flores	Avenida Circunvalar		En explotación	Recuperación del espejo de agua e integración con el área urbanizable
3	Cantera Pajonal	Sur Ciénaga de Mallorquín y Las Flores	Sur Ciénaga de Mallorquín	Bosques de Dunas, único en el Departamento	Futura explotación	Ubicación de una franja protectora de la Ciénaga de Mallorquín de cien (100) metros desde la línea que marca la diferencia de relieve ente el plano costero y las dunas del sector. Posterior a la explotación minera se recuperará una franja adicional de cien (100) metros para contar con una ronda de doscientos (200) metros para la Ciénaga de



						mallorquín
4	Cantera Buenavista	Oriente Circunvalar - Norte de Villa Santos	Avenida Circunvalar		En explotación	Podrá destinarse a la urbanización en su plan de cierre
5	Relleno Henequén	Cerro Santa Isabel	Avenida Circunvalar		Clausurado	Actividades recreativas para la ciudad de Barranquilla con una fuerte recuperación ambiental
6	Puertos	Margen Izquierda Río Magdalena	Río Magdalena	Zona limítrofe con la Ciénaga de Mallorquín		
7	Tajamar					

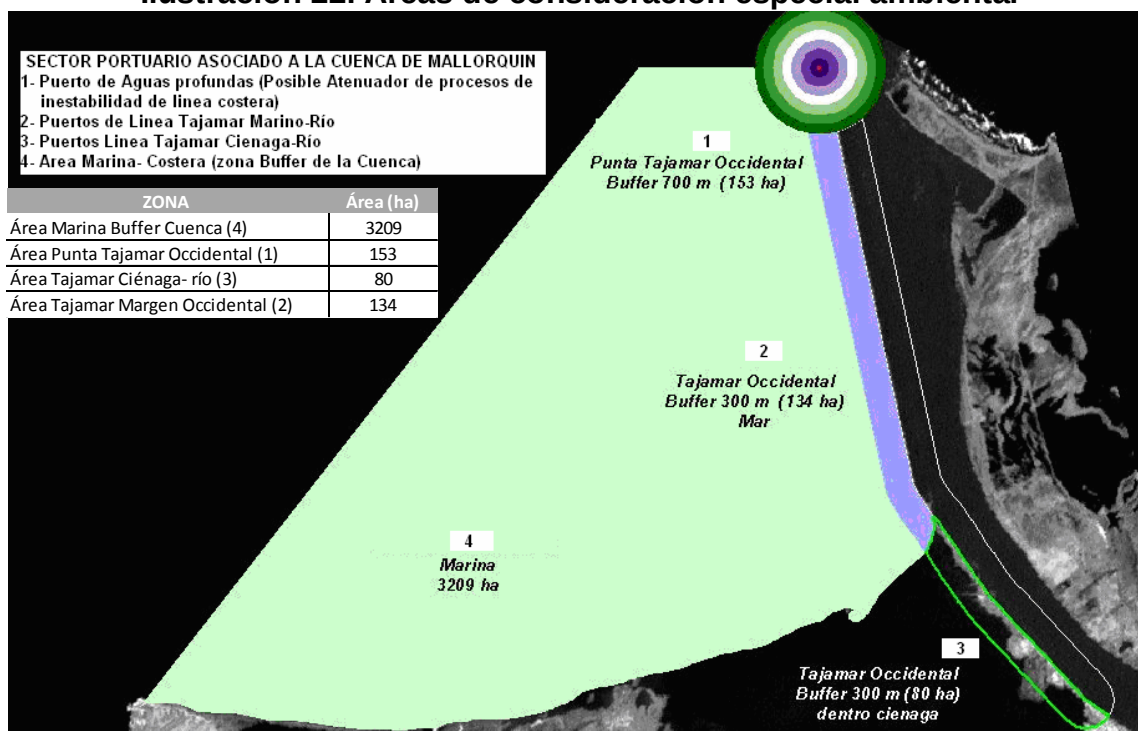
Fuente: Elaboración Propia, basados en la Resolución No. 000257 de 2010 expedida por la CRA

Dentro de estas zonas de espacial manejo, se encuentra la clasificación de los usos portuarios que están localizados sobre la margen izquierda del Río Magdalena y que para el Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín y los Arroyos Grande y León establece fue importante establecer unos lineamientos de manejo especial marino, puesto que no solo representa un activo muy importante para del Distrito de Barranquilla sino para toda la región, en cuanto a las exportaciones e importaciones comerciales, favoreciendo principalmente el sector minero, naviero, pesquero, agrícola y turístico, que entran en conflictos ambientales (por los cambios en la utilización de los ecosistemas y recursos marinos y costeros debido a la pérdida de calidad en las aguas y cambios en las potencialidades del recurso hídrico) por la proximidad que se tienen la ubicación de estos puertos con la Ciénaga de Mallorquín, que buscan alternativas para el desarrollo portuario con una visión integral técnico-económica, soportada en una evaluación ambiental estratégica.

Se distinguen cuatro áreas que por sus características y su especificidad deberán ser tenidas en cuenta de una forma distintiva. El área Marina (4) deberá ser considerada la zona Buffer de la cuenca, al ser una unidad que está en permanente interacción con la cuenca y con flujos de entrada y salida a la misma. Esta zona se ve ampliamente influida por las descargas permanentes del río Magdalena y es la zona que se ha visto altamente modificada, como anterior zona deltaica del río, desde la construcción del Tajamar. La área Punta del Tajamar Occidental (1), ha sido señalada como el sitio más estratégico para la construcción de un Puerto de Aguas Profundas (proyecto cuya concesión se encuentra aprobada y ha recibido el respaldo del gobierno nacional). Con el diseño final de este puerto se podrían adelantar esquemas muy adecuados de rompiente y contención de la dinámica de las aguas marinas, a fin de lograr optimizar su papel protector sobre la línea de costa que hoy pone en franca inestabilidad la barra de la Ciénaga de Mallorquín. La construcción de obras adecuadas de contención incluso podrían generar –a partir de este mismo proyecto- las condiciones de

resguardo tipo bahía, y con ello facilitar incluso la ampliación del espejo de agua de la ciénaga de Mallorquín y Manatíes. Como sea, el Puerto de Aguas Profundas podrá ser con sus medidas compensatorias, un elemento clave de la supervivencia de Mallorquín. Para el Área de Tajamar marino-río (2) al igual que para el área Tajamar Ciénaga-Río (3), se tendrán que definir a través de los planes de manejo portuarios correspondientes, esquemas puntuales y específicos de aptitud portuaria y ambiental con los correspondientes elementos de integración de los actores (participación) y la definición de estrategias y acciones por parte de la autoridad ambiental nacional y regional, tal como lo sugiere el CONPES 3164 de 2002⁵⁸.

Ilustración 22. Áreas de consideración especial ambiental



Fuente: Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín

⁵⁸Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín. Programa Cooperativo Interinstitucional Para el Ordenamiento, Manejo y Administración de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín. Barranquilla. Noviembre de 2006. Pág. 468.



5.4.5.1.10. SUELOS DE PROTECCIÓN

A continuación se describe la propuesta de ordenamiento territorial para los suelos de protección en sus dos (2) categorías:

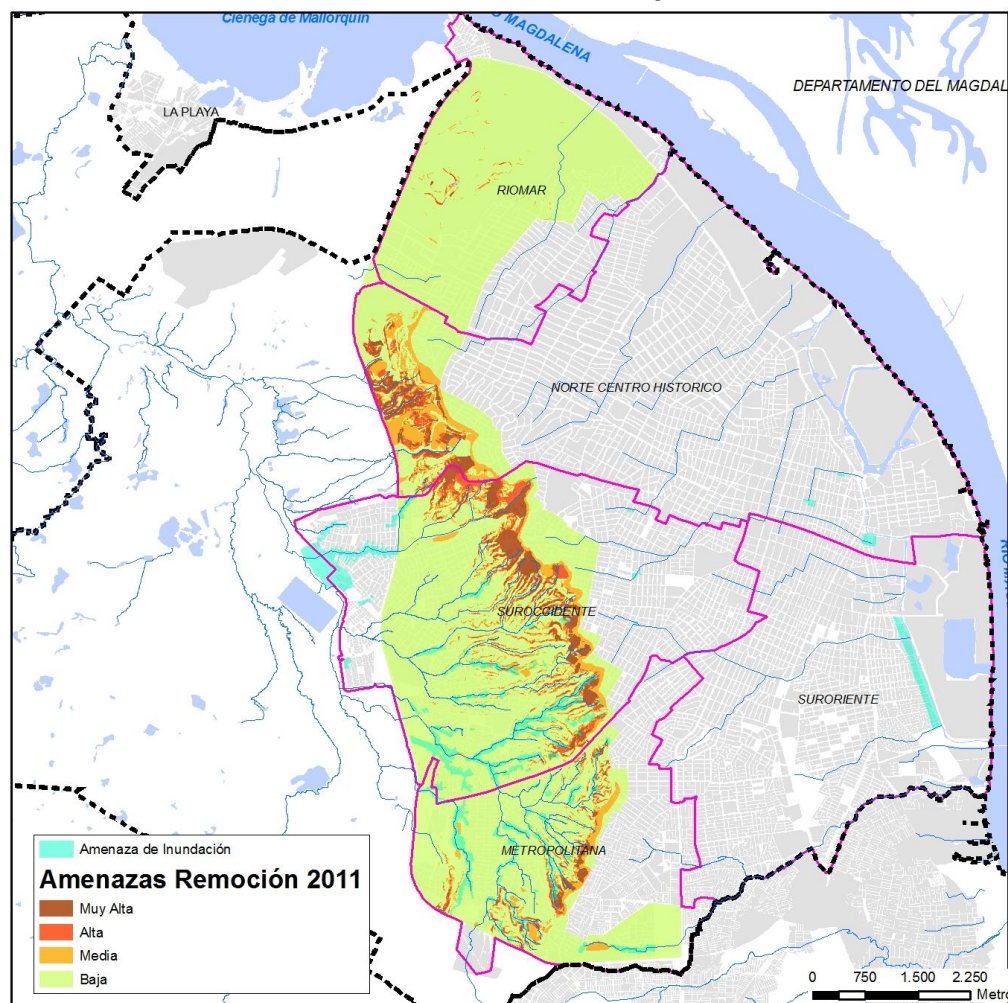
- Los subsistemas de la estructura ecológica principal, que hacen parte de la Estructura Ambiental y se explicaron previamente
- Zonas de riesgo no mitigable

5.4.5.1.10.1. ÁREAS DE AMENAZA

Las amenazas que se presentan en el Distrito de Barranquilla se clasifican en:

- Amenazas naturales, las cuales se subdividen en :
 - Amenaza por movimientos de masa
 - Amenaza por inundación
 - Amenaza por fenómenos hidrometeorológicos
- Amenaza por actividades antrópicas, las cuales se subdividen en :
 - Amenaza por factores tecnológicos.
 - Amenaza por factores químicos

Ilustración 23. Zonas con amenazas de remoción en masa y de inundación en el Distrito de Barranquilla



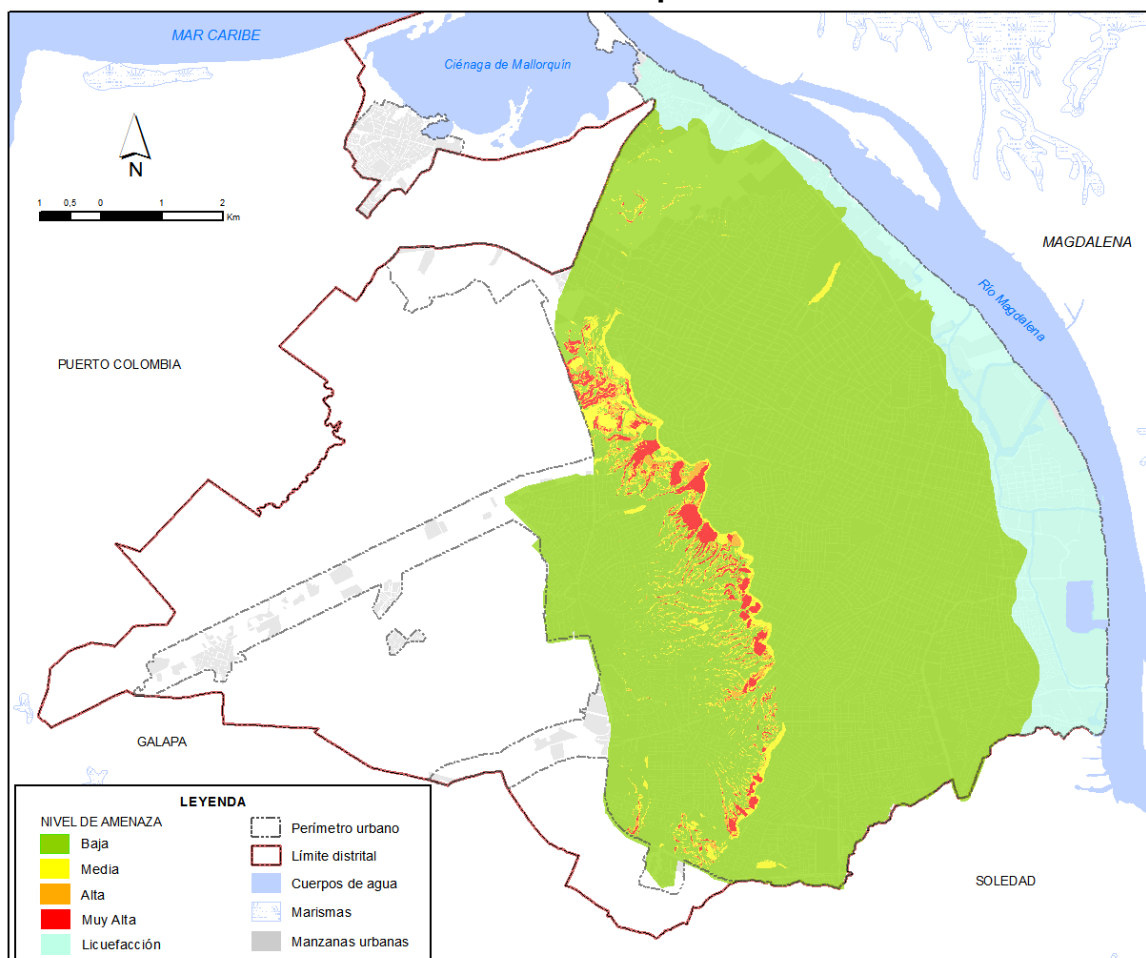
Fuente: Informe INGEOMINAS, Elaboración Equipo POT

a) Amenazas Naturales:

Corresponden a todos los fenómenos atmosféricos, hidrológicos, geológicos, que por su ubicación, severidad y frecuencia, tienen el potencial de afectar adversamente al ser humano, a sus estructuras y a sus actividades. Las amenazas naturales identificadas y analizadas para el Distrito de Barranquilla son:

→ **Amenaza por movimientos de masa:** las zonas de amenaza definidas para el Distrito de Barranquilla se clasifican así:

Ilustración 24. Zonas con amenaza por movimientos en masa



Fuente: Cartografía Zonificación de la amenaza por movimientos en masa e inundaciones en el Distrito de Barranquilla – Fase 1. Elaboración equipo POT

- *Zonas de Amenaza Muy Alta (ZAMA).* Las áreas denominadas de amenaza muy alta por movimientos en masa corresponden a deslizamientos activos, que en las épocas de lluvias presentan grandes desplazamientos. Se encuentran ubicados hacia la parte central y sur de las laderas occidentales de la ciudad. Estos deslizamientos se caracterizan por su carácter retrogresivo, es decir, que de no intervenir el área afectada, esta se incrementará durante las épocas de lluvia. A continuación se mencionan los barrios al interior de los cuales se presentan zonas de amenaza muy alta:



Tabla 49. Barrios con presencia de zonas de amenaza muy alta por movimientos en masa

Barrio
Miramar
Campoalegre
Me quejo
La Esmeralda
Cuchilla de Villate
Bajo Valle
El Bosque
Siete de Abril
Las Américas
El Silencio
Nueva Colombia
El Rubí
La Sierrita
Carrizal

Fuente: Estudio INGEOMINAS. Elaboración: Equipo POT

Las ZAMA son zonas con muy alto grado de meteorización y fracturamiento, por lo general con pendientes entre 5° a 20° con dirección predominante NW a SW, conformando por lo general laderas de morfologías convexas a escalonadas. Los materiales presentes están conformados predominantemente por depósitos recientes de movimientos en masa, constituidos por bloques y suelo fino, conformando estructuras matriz soportadas de compacidad media a suelta y de permeabilidad alta, igualmente se encuentran arcillolitas limosas laminadas de la Formación Las Perdices, las cuales desarrollan suelos residuales arcillosos de poco espesor, altamente plásticos y con alto potencial de expansividad (Barro Gallego), de igual manera se observan llenos antrópicos de escombros de construcción y basuras, en su mayoría cubiertas de arbustos, herbazales, árboles y vegetación herbácea incluidos los pastos, así como en menor proporción por construcciones urbanas especialmente residenciales. En algunos lugares los cambios de uso del suelo a través del tiempo han generado la modificación de geoformas, afectando nacederos y drenajes.

La Tabla 50 presenta un listado de sitios específicos que presentan amenaza muy alta por movimientos en masa y que se encuentran detallados en el Plano U10 – Áreas de amenazas: Remoción en Masa.



Tabla 50. Zonas con presencia de amenaza muy alta por movimientos en masa

CODIGO	BARRIO O SECTOR	TIPO DE MOVIMIENTO
MM3B	Campo Alegre	Rotacional
MM7B.	Los Nogales, Campo Alegre, Ciudad Jardín, Urb.Carson, Urb.Ptas del Caribe	Rotacional– Flujo
MM8B.	Las Terrazas, Villa del Rosario	Rotacional– Flujo
MM12B.	Me Quejo, Loma Roja, El Silencio	Rotacional – Flujo
MM13B	Carlos Meisel	Rotacional –Flujo
MM14B.	Carlos Meisel, Nueva Colombia	Rotacional
MM16B.	La Esmeralda	Rotacional
MM17B	Bajo Valle	Rotacional
MM18B	Bajo Valle	Rotacional – Flujo
MM19B	Bajo Valle	Rotacional – Flujo
MM20B	Cuchilla de Villate	Rotacional
MM21B.	Cuchilla de Villate	Rotacional – Reptación
MM23B	El Bosque	Rotacional
MM24B	El Bosque (Parque Ecologico)	Rotacional – Flujo
MM25B	El Bosque sector Calzada	Rotacional – Flujo
MM26B	El Bosque sector Jagüey	Rotacional
MM27B	El Bosque Parte Alta, Villa Tablita	Rotacional – Flujo
MM28B	El Bosque Parte Alta	Rotacional
MM29B	7 de Abril	Rotacional
MM30B	7 de Abril	Rotacional – Reptación
MM31B	7 de Abril	Rotacional- Reptación
MM32B.	Las Américas	Rotacional
MM33B	Campo Alegre	Rotacional
MM39B	El Rubí	Rotacional – Flujo
MM43B	Bajo Valle	Rotacional
MM44B.	Bajo Valle	Rotacional
MM45B	Bajo Valle	Rotacional
MM46B	Cuchilla de Villate	Rotacional
MM47B	El Bosque Parte Alta	Caída
MM49B	El Bosque Parte Alta	Caída
MM51B	Santo Domingo sector Bajo Carrizal	Rotacional
MM52B	7 de Abril	Rotacional.– Flujo
MM54B	Santa Maria	Reptación



MM57B	7 de Abril	Rotacional
MM60	Sector Miramar	Caída – Flujo
MM64	Sector Miramar	Rotacional

Fuente: Estudio INGEOMINAS. Elaboración: Equipo POT

Tabla 51. Porcentaje de áreas de amenaza en zonas con presencia de amenaza muy alta por movimientos en masa

N o	NIVEL AMENA ZA	BARRIO	AREA EN AMENAZA (HA)	AREA BARRIO (HA)	(%) AREA AMENAZA
1	Muy Alta	20 DE JULIO	0,81	32,36	2,50%
2	Muy Alta	7 DE ABRIL	4,25	114,19	3,72%
3	Muy Alta	CAMPO ALEGRE	9,89	93,31	10,60%
4	Muy Alta	CARLOS MEISEL	6,87	29,72	23,12%
5	Muy Alta	CARRIZAL	4,38	88,11	4,97%
6	Muy Alta	CIUDAD JARDIN	4,39	129,89	3,38%
7	Muy Alta	CIUDAD MODESTO	0,04	31,06	0,13%
8	Muy Alta	CUCHILLA DE VILLATE	5,59	15,9	35,16%
9	Muy Alta	EL BOSQUE	11,25	206,28	5,45%
10	Muy Alta	EL EDEN	0,16	6,29	2,54%
11	Muy Alta	EL VALLE	0,93	28,13	3,31%
12	Muy Alta	EVARISTO SOURDIS	0,11	99,47	0,11%
13	Muy Alta	INDUSTRIAL NORTE	0,61	512,57	0,12%
14	Muy Alta	KENNEDY	0,03	22,02	0,14%
15	Muy Alta	LA ESMERLDA	9,3	81,1	11,47%
16	Muy Alta	LA GLORIA	0,02	5,71	0,35%
17	Muy Alta	LA MANGA	2,83	38,25	7,40%
18	Muy Alta	LA SIERRITA	1,98	65,51	3,02%
19	Muy Alta	LAS AMERICAS	2,28	69,22	3,29%
20	Muy Alta	LAS COLINAS	0,28	7,62	3,67%
21	Muy Alta	LAS ESTRELLAS	1,41	20,02	7,04%
22	Muy Alta	LAS GARDENIAS	0,1	55,06	0,18%
23	Muy Alta	LAS MALVINAS	0,01	65,3	0,02%
24	Muy Alta	LAS TERRAZAS	7,57	19,35	39,12%
25	Muy Alta	LIPAYA	0,03	19,16	0,16%



26	Muy Alta	LOS NOGALES	0,04	24,51	0,16%
27	Muy Alta	ME QUEJO	14,52	45	32,27%
28	Muy Alta	MIRAMAR	1,06	70,23	1,51%
29	Muy Alta	NUEVA COLOMBIA	7,07	36,7	19,26%
30	Muy Alta	PASTORAL SOCIAL	7,29	50,61	14,40%
31	Muy Alta	POR FIN	0,1	45,39	0,22%
32	Muy Alta	SANTA MARIA	0,53	77,28	0,69%
33	Muy Alta	SANTO DOMINGO DE GUZMAN	1,46	111,61	1,31%
34	Muy Alta	VILLA DEL ROSARIO	5,42	20,79	26,07%
35	Muy Alta	VILLA SANTOS	0,01	65,7	0,02%
36	Muy Alta	Zona Inestable	22,86	112,15	20,38%

Fuente: Estudio INGEOMINAS. Elaboración: Equipo POT

- *Zonas de amenaza alta (ZAA).* En este tipo de áreas se han presentado algunos de los eventos con actividad reciente (del orden del 25%), lo que la hace calificar con un alto potencial a la ocurrencia de movimientos en masa. Esta zona está localizada por lo general en las partes altas a medias de las laderas occidentales, en donde predominan los flujos, deslizamientos traslacionales y rotacionales, que implicarían en términos generales, daños severos en las zonas involucradas.

Son zonas con alto grado de meteorización y fracturamiento, por lo general con pendientes entre 5° a 15° con dirección predominante NW a SW, conformando por lo general laderas de morfologías convexas a rectilíneas. Los materiales presentes están conformados principalmente por arcillolitas limosas laminadas de la Formación Las Perdices, las cuales desarrollan suelos residuales arcillosos de poco espesor, altamente plásticos y con alto potencial de expansividad (Barro Gallego); sin embargo se encuentran algunos depósitos recientes de movimientos en masa sueltos y altamente permeables, así como algunos llenos antrópicos de escombros de construcción y basuras, por lo general cubiertas por construcciones urbanas, especialmente residenciales antiguas, y por vegetación secundaria de tipo arbustos y herbazales, la cual en buena parte es el resultado de cambios de uso del suelo que han afectado las geoformas naturales y los drenajes de la zona. Además se observan efectos negativos por la explotación minera y de



construcciones, que hoy se expresan negativamente sobre los terrenos, la población y los recursos naturales del área.

Tabla 52. Porcentaje de áreas de amenaza en zonas con presencia de amenaza alta por movimientos en masa

N o	NIVEL AMENAZ A	BARRIO	AREA EN AMENAZA (HA)	AREA BARRIO (HA)	(%) AREA AMENAZA
1	Alta	20 DE JULIO	1,9	32,36	5,87%
2	Alta	7 DE ABRIL	11,68	114,19	10,23%
3	Alta	7 DE AGOSTO	0,12	14,96	0,80%
4	Alta	BAPOM 2	4,08	45,14	9,04%
5	Alta	BETANIA	14,46	22,1	65,43%
6	Alta	CAMPO ALEGRE	33,91	93,31	36,34%
7	Alta	CARLOS MEISEL	5,8	29,72	19,52%
8	Alta	CARRIZAL	6,33	88,11	7,18%
9	Alta	CIUDAD JARDIN	40,07	129,89	30,85%
10	Alta	CIUDAD MODESTO	1,52	31,06	4,89%
11	Alta	CIUDADELA 20 DE JULIO	3,67	189,46	1,94%
12	Alta	CORDIALIDAD	0,04	23,81	0,17%
13	Alta	CUCHILLA DE VILLATE	3,84	15,9	24,15%
14	Alta	EL BOSQUE	24,95	206,28	12,10%
15	Alta	EL EDEN	0,73	6,29	11,61%
16	Alta	EL POBLADO	0,03	36,48	0,08%
17	Alta	EL RECREO	25,56	112,52	22,72%
19	Alta	EL SANTUARIO	2,75	71,58	3,84%
20	Alta	EL SILENCIO	0,65	35,4	1,84%
21	Alta	EL TABOR	7,35	26,48	27,76%
22	Alta	EL VALLE	1,41	28,13	5,01%
23	Alta	EVARISTO SOURDIS	11,38	99,47	11,44%
24	Alta	INDUSTRIAL NORTE	5,69	512,57	1,11%
25	Alta	KALAMARY	2,62	17,27	15,17%
26	Alta	KENNEDY	0,03	22,02	0,14%
27	Alta	LA CAMPIÑA	0,31	23,15	1,34%
28	Alta	LA CEIBA	0,03	28,9	0,10%



29	Alta	LA CONCEPCION	2,49	74,05	3,36%
30	Alta	LA CUMBRE	5,39	22,17	24,31%
31	Alta	LA ESMERLDA	14,77	81,1	18,21%
32	Alta	LA FLORIDA	0,73	6,37	11,46%
33	Alta	LA GLORIA	0,04	5,71	0,70%
34	Alta	LA MANGA	1,92	38,25	5,02%
35	Alta	LA PAZ	0,06	66,97	0,09%
36	Alta	LA SIERRITA	5,78	65,51	8,82%
37	Alta	LAS AMERICAS	10,35	69,22	14,95%
38	Alta	LAS COLINAS	1	7,62	13,12%
39	Alta	LAS DELICIAS	42,79	65,73	65,10%
40	Alta	LAS ESTRELLAS	2,07	20,02	10,34%
41	Alta	LAS GARDENIAS	3,21	55,06	5,83%
42	Alta	LAS MALVINAS	0,71	65,3	1,09%
43	Alta	LAS MERCEDES	6,97	9,1	76,59%
44	Alta	LAS TERRAZAS	2,83	19,35	14,63%
45	Alta	LIPAYA	2,39	19,16	12,47%
46	Alta	LOS ALPES	11,67	26,38	44,24%
48	Alta	LOS JOBOS	6,17	9,96	61,95%
49	Alta	LOS NOGALES	4,48	24,51	18,28%
50	Alta	LOS ROSALES	0,05	39,09	0,13%
51	Alta	LUCERO	3,76	52,37	7,18%
52	Alta	ME QUEJO	6,66	45	14,80%
53	Alta	MIRAMAR	19,42	70,23	27,65%
54	Alta	MIRAMAR II	0,06	112,15	0,05%
55	Alta	NUEVA COLOMBIA	8,17	36,7	22,26%
56	Alta	NUEVA GRANADA	0,77	24,45	3,15%
57	Alta	NUEVO HORIZONTE	13,77	28,03	49,13%
58	Alta	OLAYA	14,37	95,71	15,01%
59	Alta	OLIVOS	0,02	75,94	0,03%
61	Alta	PASTORAL SOCIAL	4,82	50,61	9,52%
62	Alta	POR FIN	1,29	45,39	2,84%
63	Alta	PORTAL DE ALEJANDRIA	0,26	11,57	2,25%
64	Alta	SAN FELIPE	1,15	71,12	1,62%



65	Alta	SAN LUIS	0,02	29,38	0,07%
67	Alta	SANTA MARIA	2,91	77,28	3,77%
68	Alta	SANTO DOMINGO DE GUZMAN	5,12	111,61	4,59%
69	Alta	SANTODOMINGO	1,95	16,43	11,87%
70	Alta	VILLA CAROLINA	0,4	80,94	0,49%
71	Alta	VILLA COUNTRY	0,31	25,03	1,24%
72	Alta	VILLA DEL ROSARIO	3,5	20,79	16,84%
73	Alta	VILLA FLOR	0,13	7,48	1,74%
74	Alta	VILLA SAN CARLOS	0,1	10,33	0,97%
75	Alta	VILLA SAN PEDRO	0,01	8,96	0,11%
76	Alta	VILLA SANTOS	0,17	65,7	0,26%
77	Alta	VILLATE	2,03	17,38	11,68%
78	Alta	Zona Inestable	21	112,15	18,72%

Fuente: Estudio INGEOMINAS. Elaboración: Equipo POT

- *Zonas de amenaza media (ZAM).* En esta zona se han presentado pocos eventos con actividad reciente (del orden de 10%), lo que la hace calificar con un moderado potencial a la ocurrencia de movimientos en masa. Esta zona se encuentra por lo general en sectores de morfología ondulada, en donde se presentan flujos, deslizamientos rotacionales y reptaciones. Se esperaría que la severidad de los daños sea de moderada a leve con base en la frecuencia de los procesos. La zona no presenta gran número de procesos denudativos; sin embargo es necesario mantener el equilibrio, preservando la cobertura vegetal nativa, emprendiendo campañas de protección ambiental.

Son zonas con moderado grado de meteorización y fracturamiento, por lo general con pendientes menores a 15°, conformando por lo general laderas y colinas de morfologías cóncavas. Los materiales presentes están conformados predominantemente por arcillolitas limosas laminadas de la Formación Las Perdices, las cuales desarrollan suelos residuales arcillosos de poco espesor, altamente plásticos y con alto potencial de expansividad (Barro Gallego), en menor proporción se encuentran afloramientos de arcillolitas calcáreas (margas) y calizas arrecifales de la Formación La Popa, así como arenas gravosas deleznales de la Formación Las Perdices, en buena parte cubierta por



construcciones urbanas, especialmente residenciales antiguas, y por vegetación principalmente de arbustales y herbazales, en menor proporción se observan sectores con deterioro de los suelos y de los recursos naturales.

Tabla 53. Porcentaje de áreas de amenaza en zonas con presencia de amenaza media por movimientos en masa

N O	NIVEL AMENAZA	BARRIO	AREA EN AMENAZA (HA)	AREA BARRIO (HA)	(%) AREA AMENAZA
1	Media	20 DE JULIO	1,9	32,36	5,87%
2	Media	7 DE ABRIL	11,68	114,19	10,23%
3	Media	7 DE AGOSTO	0,12	14,96	0,80%
4	Media	BAPOM 2	4,08	45,14	9,04%
5	Media	BETANIA	14,46	22,1	65,43%
6	Media	CAMPO ALEGRE	33,91	93,31	36,34%
7	Media	CARLOS MEISEL	5,8	29,72	19,52%
8	Media	CARRIZAL	6,33	88,11	7,18%
9	Media	CIUDAD JARDIN	40,07	129,89	30,85%
10	Media	CIUDAD MODESTO	1,52	31,06	4,89%
11	Media	CIUDADELA 20 DE JULIO	3,67	189,46	1,94%
12	Media	CORDIALIDAD	0,04	23,81	0,17%
13	Media	CUCHILLA DE VILLATE	3,84	15,9	24,15%
14	Media	EL BOSQUE	24,95	206,28	12,10%
15	Media	EL EDEN	0,73	6,29	11,61%
16	Media	EL POBLADO	0,03	36,48	0,08%
17	Media	EL RECREO	25,56	112,52	22,72%
18	Media	EL SANTUARIO	2,75	71,58	3,84%
19	Media	EL SILENCIO	0,65	35,4	1,84%
20	Media	EL TABOR	7,35	26,48	27,76%
21	Media	EL VALLE	1,41	28,13	5,01%
22	Media	EVARISTO SOURDIS	11,38	99,47	11,44%
23	Media	INDUSTRIAL NORTE	5,69	512,57	1,11%
24	Media	KALAMARY	2,62	17,27	15,17%
25	Media	KENNEDY	0,03	22,02	0,14%



26	Media	LA CAMPIÑA	0,31	23,15	1,34%
27	Media	LA CEIBA	0,03	28,9	0,10%
28	Media	LA CONCEPCION	2,49	74,05	3,36%
29	Media	LA CUMBRE	5,39	22,17	24,31%
30	Media	LA ESMERLDA	14,77	81,1	18,21%
31	Media	LA FLORIDA	0,73	6,37	11,46%
32	Media	LA GLORIA	0,04	5,71	0,70%
33	Media	LA MANGA	1,92	38,25	5,02%
34	Media	LA PAZ	0,06	66,97	0,09%
35	Media	LA SIERRITA	5,78	65,51	8,82%
36	Media	LAS AMERICAS	10,35	69,22	14,95%
37	Media	LAS COLINAS	1	7,62	13,12%
38	Media	LAS DELICIAS	42,79	65,73	65,10%
39	Media	LAS ESTRELLAS	2,07	20,02	10,34%
40	Media	LAS GARDENIAS	3,21	55,06	5,83%
41	Media	LAS MALVINAS	0,71	65,3	1,09%
42	Media	LAS MERCEDES	6,97	9,1	76,59%
43	Media	LAS TERRAZAS	2,83	19,35	14,63%
44	Media	LIPAYA	2,39	19,16	12,47%
45	Media	LOS ALPES	11,67	26,38	44,24%
46	Media	LOS JOBOS	6,17	9,96	61,95%
47	Media	LOS NOGALES	4,48	24,51	18,28%
48	Media	LOS ROSALES	0,05	39,09	0,13%
49	Media	LUCERO	3,76	52,37	7,18%
50	Media	ME QUEJO	6,66	45	14,80%
51	Media	MIRAMAR	19,42	70,23	27,65%
52	Media	MIRAMAR II	0,06	112,15	0,05%
53	Media	NUEVA COLOMBIA	8,17	36,7	22,26%
54	Media	NUEVA GRANADA	0,77	24,45	3,15%
55	Media	NUEVO HORIZONTE	13,77	28,03	49,13%
56	Media	OLAYA	14,37	95,71	15,01%
57	Media	OLIVOS	0,02	75,94	0,03%
58	Media	PASTORAL SOCIAL	4,82	50,61	9,52%
59	Media	POR FIN	1,29	45,39	2,84%
60	Media	PORTAL DE	0,26	11,57	2,25%



		ALEJANDRIA			
61	Media	SAN FELIPE	1,15	71,12	1,62%
62	Media	SAN LUIS	0,02	29,38	0,07%
63	Media	SANTA MARIA	2,91	77,28	3,77%
64	Media	SANTO DOMINGO DE GUZMAN	5,12	111,61	4,59%
65	Media	SANTODOMINGO	1,95	16,43	11,87%
66	Media	VILLA CAROLINA	0,4	80,94	0,49%
67	Media	VILLA COUNTRY	0,31	25,03	1,24%
68	Media	VILLA DEL ROSARIO	3,5	20,79	16,84%
69	Media	VILLA FLOR	0,13	7,48	1,74%
70	Media	VILLA SAN CARLOS	0,1	10,33	0,97%
71	Media	VILLA SAN PEDRO	0,01	8,96	0,11%
72	Media	VILLA SANTOS	0,17	65,7	0,26%
73	Media	VILLATE	2,03	17,38	11,68%
74	Media	Zona Inestable	21	112,15	18,72%

Fuente: Estudio INGEOMINAS. Elaboración: Equipo POT

- *Zonas de amenaza baja (ZAB).* En esta zona se han presentado pocos eventos con actividad reciente (del orden de 10%), lo que la hace calificar con un moderado potencial a la ocurrencia de movimientos en masa. Esta zona se encuentra por lo general en sectores de morfología ondulada, en donde se presentan flujos, deslizamientos rotacionales y reptaciones. Se esperaría que la severidad de los daños sea de moderada a leve con base en la frecuencia de los procesos. La zona no presenta gran número de procesos denudativos; sin embargo es necesario mantener el equilibrio, preservando la cobertura vegetal nativa, emprendiendo campañas de protección ambiental.

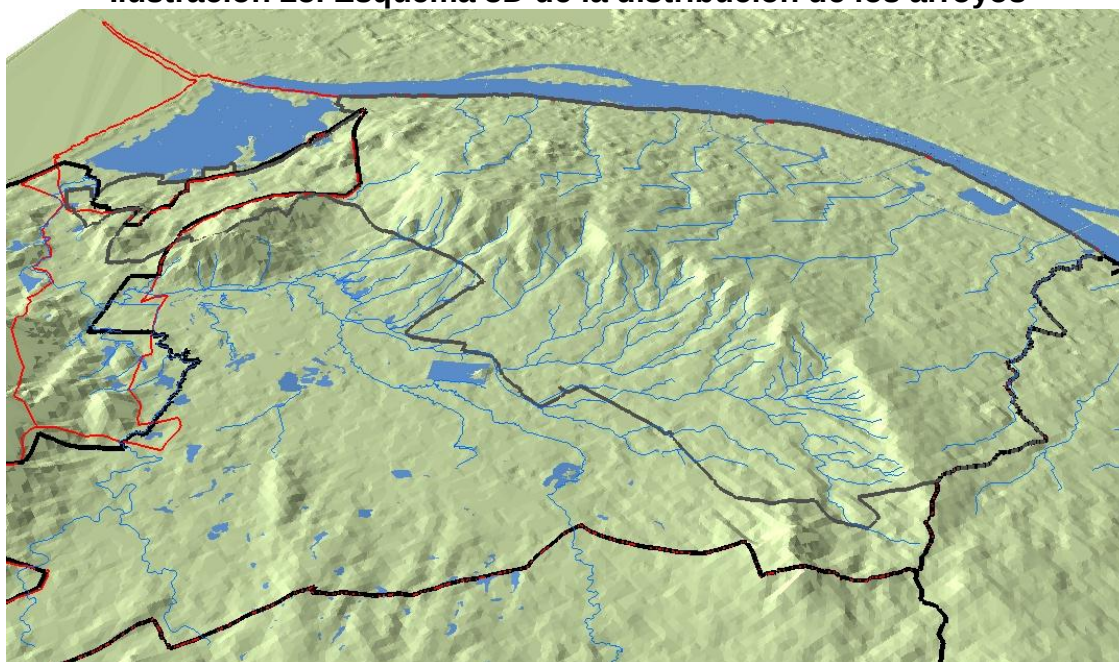
Son Zonas con moderado a bajo grado de meteorización y fracturamiento, por lo general con pendientes menores a 10°, conformando por lo general zonas planas a levemente inclinadas. Los materiales presentes están conformados principalmente por arcillolitas limosas laminadas de la Formación Las Perdices, arenas de la Formación Las Perdices y calizas arrecifales de la Formación La Popa. En menor proporción se encuentran depósitos de arena fina muy sueltas

(medanos) y llenos antrópicos de escombros de construcción y estériles de minería provenientes de canteras activas.

Aunque esta zona clasifica como de amenaza baja, pueden presentar problemáticas como presencia de arcillas expansivas, zonas de rellenos y fenómenos de licuefacción.

→ **Amenaza por inundación:** las zonas de amenaza inundaciones definidas para el Distrito de Barranquilla se clasifican, así:

Ilustración 25. Esquema 3D de la distribución de los arroyos



Fuente: Equipo POT

- *Zona Inundable de amenaza alta (ZIAA).* Las zonas determinadas como de amenaza alta por inundaciones en la zona urbana del municipio de Barranquilla se encuentran al interior de los siguientes barrios. En estos se concentran los principales eventos de inundación.

Tabla 54. Barrios con presencia de amenaza alta por inundación

7 De Abril	Simón Bolívar
El Bosque	Bendición De Dios
La Chinita	Brisas Del Rio
La Esmeralda	La Cangrejera



Las Malvinas	El Ferri
La Luz	Carrizal
Los Ángeles	La Estrella
Nueva Colombia	Loma Roja
San Luis	Me Quejo
Santa María	Villa Del Rosario
Santo Domingo	San Roque

Fuente: Equipo POT

Tabla 55. Sectores específicos con amenaza alta por inundación

Barrio	Sector	Arroyo o Caño	Criticidad
La Chinita	Calle 16C a Calle 7A	La Chinita	Alta
	Calle 6 entre carreras 12 y 15	La Ahuyama y La Chinita	Alta
La Luz	Calle 6 entre carreras 15 y 25	La Ahuyama	Alta
Las Malvinas	Entre Carreras 9C y 9G	Malvinas II	Alta
Nueva Colombia	Entre Carreras 15B y 21B	Nueva Colombia - Esmeralda	Alta
	Entre Carreras 14B y 21B	Nueva Colombia II	Alta
Las Américas	Sector entre carreras 3F y 4A y calle 55B	La Sierrita	Media
Por Fin	Carrera 21G y Calle 83	Por Fin	Media
7 de Agosto	Entre calles 94 y 99B	7 de Agosto	Media
Los Olivos	Entre Calles 87 y 106	Sin Nombre	Media
La Manga	Entre Carreras 21 y 21G	Manga	Media
	Recorrido del arroyo entre la carrera 21 y la calle 85B	Por Fin - Manga	Media
Alboraya	Zona entre Carreras 8C y 8H con Calles 44 y 45.	Afluente Alboraya	Media

Fuente: Equipo POT

- *Zona Inundable de amenaza media (ZIAM).* Estas zonas corresponden a los sitios aledaños de los canales y vías canal que no presentan una gran recurrencia de eventos de inundación, pero que sin embargo pueden afectar a corto o mediano plazo la infraestructura del distrito si se permite su evolución, correspondientes a:



Tabla 56. Sectores específicos con amenaza media por inundación

Barrio	Sector	Arroyo o Caño	Criticidad
Evaristo Sourdis	Carreras 9c y 9D con Calles 98 y 98D – Confluencia Arroyos.	Sourdis I y II	Baja
	Carreras 9C y 9J con Diagonales 69C y 69D– Confluencia Arroyos.	Villate y Cuchilla de Villate	Baja
	Recorrido del arroyo entre Calle 77 y 85B.	Lipaya	Baja
Santo Domingo	Recorrido del arroyo entre Calle 79 y Calle 53A.	Santo Domingo	Ninguna
	Zona entre las Calles 88 y 89 con las Calles 6 y 5C.	Confluencia Las Américas y Santa María –Santo Domingo -Malvinas	Ninguna
	Carrera 3A con Calles 55B y 55D	Confluencia América y América II	Ninguna
Ciudad Modesto	Recorrido del arroyo entre la Calle 100 y la transversal 12B	La Paz-Ciudad Modesto-La Esmeralda	Ninguna
Los Olivos II	Entre Carreras 13 y 16	Los Ángeles	Ninguna

Fuente: Equipo POT

De igual modo se mencionan como sitios de amenaza moderada por inundaciones los siguientes sitios que corresponden a cruces importantes de la ciudad que se ven afectados desde punto de vista de la movilidad.

Tabla 57. Principales puntos de movilidad afectados por los arroyos

Puntos de movilidad afectados por los arroyos
Carrera 15 con Calle 17
Carrera 8 con Calle 30
Calle 30 con Carrera 25
Calle 30 con Carrera 35
Vía 40 con Carrera 51
Vía 40 con Calle 58
Vía 40 con Calle 66
Vía 40 con Calle 72
Vía 40 con Calle 75
Vía 40 con Calle 76
Calle 45 Carrera 21
Calle 53D Carrera 19

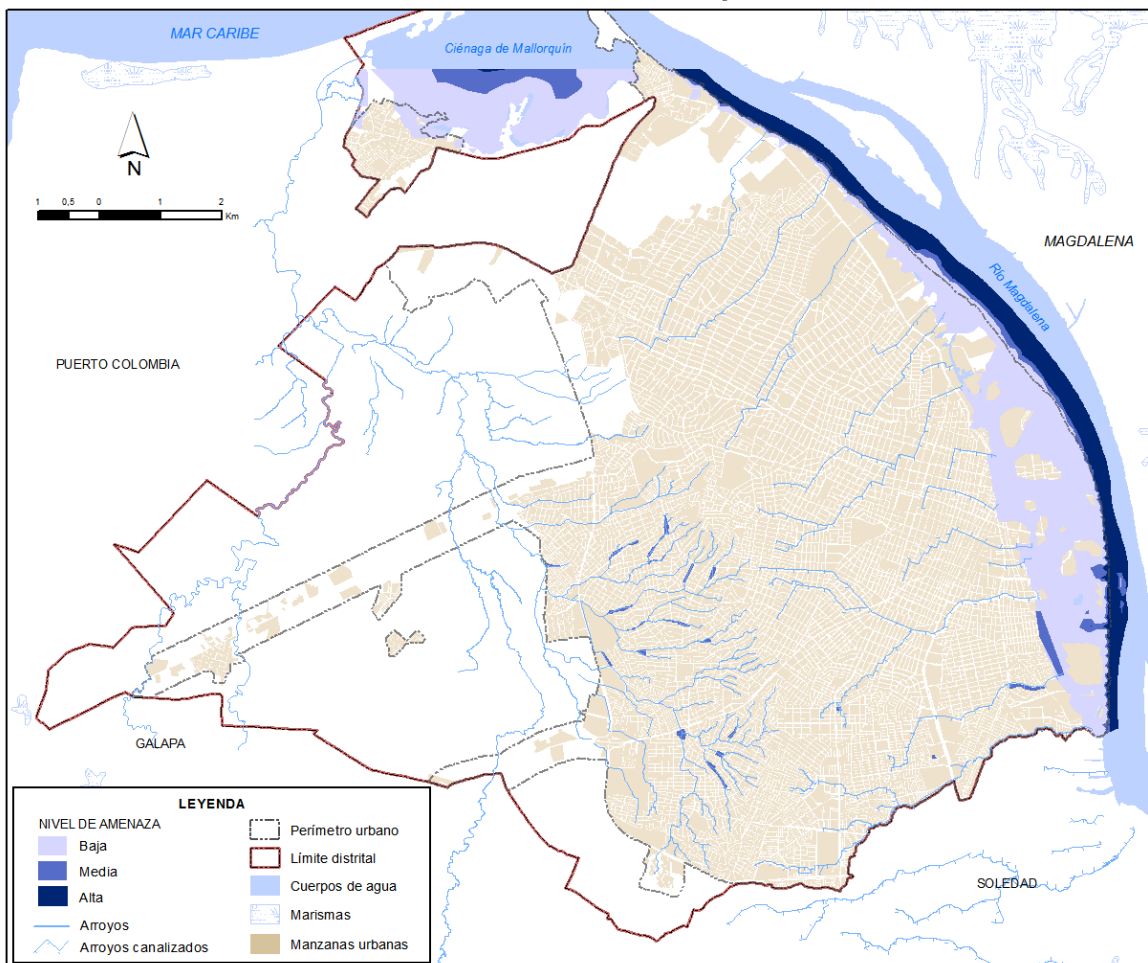


Paseo Bolívar con Carrera 38
Paseo Bolívar con Carrera 40
Paseo Bolívar con Carrera 43
Paseo Bolívar con Carrera 44
Paseo Bolívar con Carrera 45
Paseo Bolívar con Carrera 45B
Calle 84 con Carrera 52
Calle 76 con Carrera 53
Carrera 51B con Calle 92
Calle 75 con Carrera 47
Carrera 38 con Calle 76
Calle 30 con Carrera 21
Calle 37 con Carrera 21

Fuente: Equipo POT

- *Zona Inundable de Amenaza baja (ZIAB)*. Las zonas de amenaza baja corresponden a todas las áreas de la zona urbana del distrito que no han presentado eventos de inundación importantes o los eventos han sido inexistentes.

Ilustración 26. Zonas con amenaza por inundaciones



Fuente: Cartografía Análisis al Cambio Climático en el Distrito de Barranquilla – Geoadaptive 2013

→ **Amenaza por fenómenos hidrometeorológicos:** corresponde a las amenazas referentes a fenómenos hidrometeorológicos que pueden provocar la pérdida de vidas humanas o daños materiales de importancia. Principalmente está expuesto a la acción violenta de algunos agentes atmosféricos como huracanes, vendavales, tormentas tropicales y eléctricas, tornados y trombas, granizadas, fenómenos como El Niño y La Niña, temperaturas extremas, incendios espontáneos, entre otros



b) Amenaza por actividades antrópicas

Es aquel peligro latente generado por la actividad humana en la producción, distribución, transporte y consumo de bienes y servicios y la construcción y uso de infraestructura y edificios.

Las amenazas antrópicas identificadas y analizadas para el Distrito de Barranquilla son:

- **Amenaza por factores tecnológicos:** las amenazas por factores tecnológicos se identifican por la presencia de un agente que pone en peligro al hombre, sus obras y su medio ambiente, dada la posibilidad que se generen accidentes tecnológicos, se caracterizan por la presencia en el ambiente de efectos físicos tales como: Ruido, temperaturas extremas (altas o bajas), producto de fallas en el funcionamiento de equipos, sobre-exposición a radiaciones electromagnéticas del tipo ionizante (rayos X, radiación gamma, radiaciones cósmicas, partículas alfa, partículas beta), entre otros, los cuales estarán determinados por la caracterización establecida en el estudio correspondiente.
- **Amenaza por factores químicos:** corresponden a aquellas amenazas determinadas por la presencia de materiales y productos tóxicos o peligrosos, o bien equipos peligrosos cuyo principio de funcionamiento esté basado en el uso de sustancias tóxicas o peligrosas o la presencia de microorganismos patógenos tales como: Virus, bacterias, o bien cualquier sustancia clasificada o relacionada con elementos químicos, nucleares, biológicos y radiológicos.

5.4.5.1.10.2. ÁREAS DE RIESGO

Los riesgos que se presentan en el Distrito de Barranquilla se clasifican en:

a) Riesgo por movimientos en masa

Las zonas urbanas de riesgo por movimientos en masa se encuentran definidas así:

- **Zona de alto riesgo (ZAR):** las zonas de alto riesgo pueden ser mitigables o no mitigables:
- *Las zonas de alto riesgo no mitigable:* son aquellos sectores en los cuales, en razón de sus características de amenaza y vulnerabilidad, la mitigación no es viable por condiciones técnico-económicas y existe una alta probabilidad de que se presente pérdida de vidas humanas, bienes e



infraestructura. En razón de esta clasificación, dichas zonas se incluyen dentro del programa integral de mitigación del riesgo natural y el subprograma de reasentamiento del programa integral de vivienda.

- **Las zonas de alto riesgo mitigable:** son aquellas donde la presencia de una específica amenaza puede generar altas pérdidas, pero, es técnica, social y económicamente viable realizar obras de protección para evitarlas. Estas zonas se constituyen en zonas de tratamiento especial por riesgo y estarán determinadas por índices bajos de densidad ocupacional y viviendas livianas para que no se aumente su vulnerabilidad

Zona de riesgo medio (ZRM): estas zonas requieren el diseño y ejecución de medidas estructurales, complementarias y de mantenimiento, y el establecimiento de sistemas de alerta temprana y capacidad de reacción, así como la normalización de los asentamientos humanos y la optimización de las redes de servicios públicos en el sector declarado, las cuales estarán definidas en el marco del Programa de Mitigación del Riesgo.

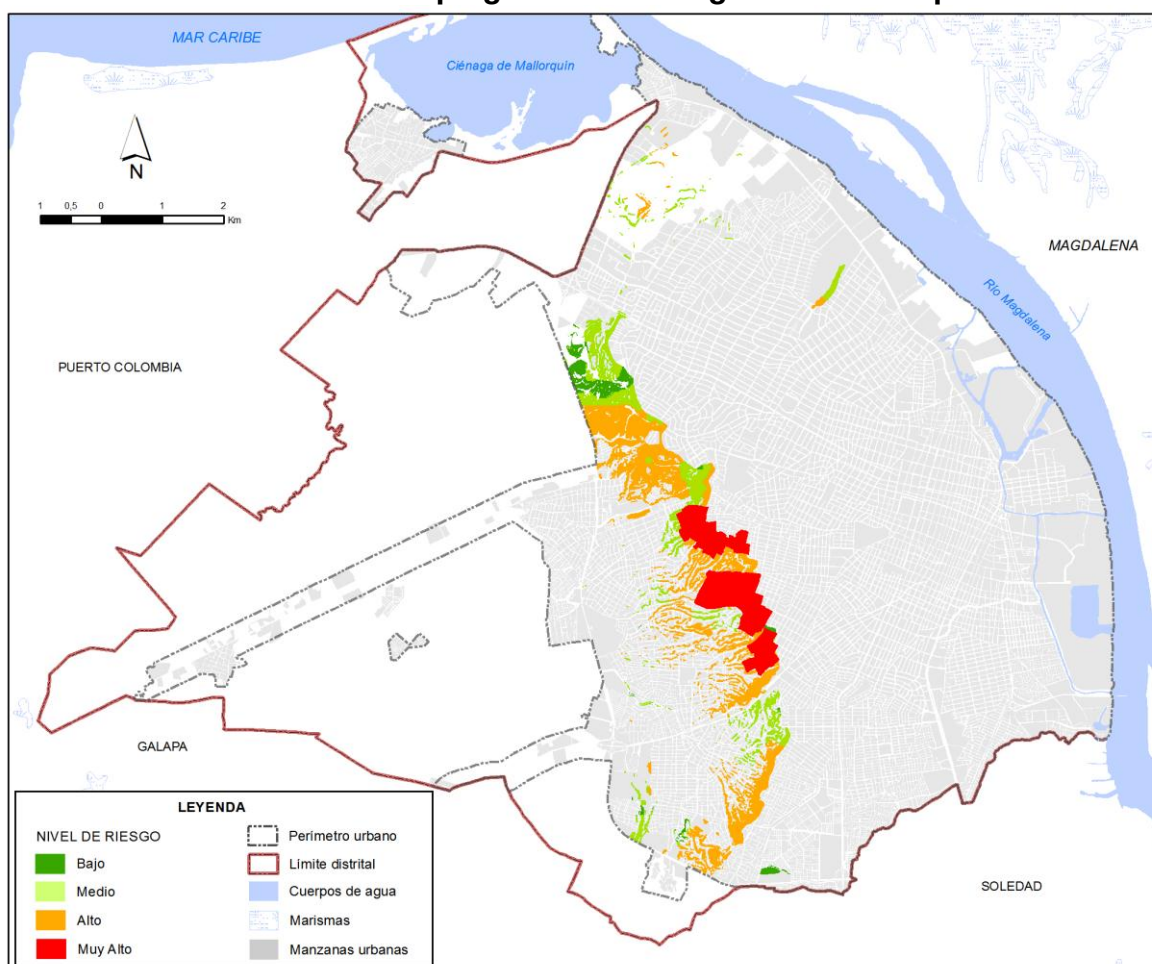
- **Zona de riesgo bajo (ZRB):** en estas zonas los mapas de riesgo y los análisis de vulnerabilidad permiten definir el desarrollo urbanístico, siempre definiendo la ubicación de las viviendas, institucionales educativos y de salud, y centros de afluencia masiva en zonas de bajo riesgo en las cuales, además, coexistan con programas de vivienda de interés social, las medidas de mitigación estarán definidas en el marco del Programa de Mitigación del Riesgo

b) Riesgo por inundaciones.

Las zonas de riesgo por inundaciones que se encuentren definidas así:

- Zona de alto riesgo (ZAR)
- Zona de riesgo medio (ZRM)
- Zona de riesgo bajo (ZRB)

Ilustración 27. Mapa general de riesgos en Barranquilla



Fuente: Informe preliminar de riesgos en el Distrito de Barranquilla

c) Priorización de las zonas de riesgo según la exposición

La importancia de la priorización es que permite al Distrito evidenciar los barrios con mayor exposición de sus infraestructuras y tomar decisiones para su protección; comenzando por aquellas que son de alcance del POT. Esta priorización tiene en cuenta la amenaza en tanto sus niveles y los escenarios en los cuales se puede presentar.



Tabla 58. Prioridad de barrios según el nivel de vulnerabilidad por factor de exposición

Localidad	Nombre Barrio	Nivel de amenaza	Nivel de vulnerabilidad	Prioridad
Suroccidental	EL BOSQUE	Alta - Muy Alta	Muy Alta	1
Metropolitana	CIUDADELA 20 DE JULIO	Media	Muy Alta	2
Metropolitana	7 DE ABRIL	Alta - Muy Alta	Muy Alta	3
Norte Centro Histórico	EL RECREO	Media	Muy Alta	4
Metropolitana	CARRIZAL	Alta - Muy Alta	Muy Alta	5
Norte Centro Histórico	CIUDAD JARDIN	Media	Muy Alta	6
Norte Centro Histórico	LAS DELICIAS	Media	Muy Alta	7
Riomar	URBANIZACION ALTOS DEL PARQUE	Alta - Muy Alta	Alta	8
Riomar	ZONA INDUSTRIAL	Media	Alta	9
Metropolitana	SANTO DOMINGO DE GUZMAN	Alta - Muy Alta	Alta	10
Norte Centro Histórico	CAMPO ALEGRE	Alta - Muy Alta	Alta	11
Suroccidental	EVARISTO SOURDIS	Alta - Muy Alta	Alta	12
Suroccidental	VILLA DEL ROSARIO	Alta - Muy Alta	Alta	13
Suroccidental	OLAYA	Media	Alta	14
Suroccidental	LA ESMERALDA	Alta - Muy Alta	Alta	15
Suroccidental	SAN FELIPE	Alta - Muy Alta	Alta	16
Riomar	VILLA SANTOS	Alta - Muy Alta	Alta	17
Suroccidental	LUCERO	Media	Alta	18
Norte Centro Histórico	LA CAMPIÑA	Media	Alta	19
Suroccidental	LA MANGA	Alta - Muy Alta	Alta	20
Suroccidental	NUEVA COLOMBIA	Alta - Muy Alta	Alta	21
Suroccidental	EL SILENCIO	Alta - Muy Alta	Alta	22
Suroccidental	CARLOS MEISEL	Alta - Muy Alta	Alta	23



Norte Centro Histórico	VILLA COUNTRY	Media	Alta	24
Norte Centro Histórico	BETANIA	Media	Alta	25
Suroccidental	LAS ESTRELLAS	Alta - Muy Alta	Alta	26
Suroccidental	LAS COLINAS	Alta - Muy Alta	Alta	27
Norte Centro Histórico	BATALLON DE INFANTERIA	Media	Media EQ	28
Riomar	EL LIMONCITO	Alta - Muy Alta	Media LV	29
Norte Centro Histórico	MIRAMAR	Alta - Muy Alta	Media LV	30
Suroccidental	LAS MALVINAS	Alta - Muy Alta	Media LV	31
Metropolitana	EL SANTUARIO	Alta - Muy Alta	Media	32
Metropolitana	LA SIERRITA	Alta - Muy Alta	Media EQ	33
Suroccidental	LA PAZ	Alta - Muy Alta	Media EQ	34
Metropolitana	VILLA SAN PEDRO 2	Alta - Muy Alta	Media EQ	35
Suroccidental	POR FIN	Alta - Muy Alta	Media	36
Suroccidental	LOS OLIVOS	Alta - Muy Alta	Media EQ	37
Riomar	EL POBLADO	Media	Media EQ	38
Suroccidental	ME QUEJO	Alta - Muy Alta	Media LV	39
Metropolitana	LAS AMERICAS	Alta - Muy Alta	Media	40
Norte Centro Histórico	NUEVO HORIZONTE	Media	Media LV	41
Metropolitana	SAN LUIS	Media	Media	42
Suroccidental	CIUDAD MODESTO	Alta - Muy Alta	Media EQ	43
Suroccidental	LA CEIBA	Media	Media EQ	44
Suroccidental	EL VALLE	Alta - Muy Alta	Media	45
Norte Centro Histórico	LA CUMBRE	Media	Media LV	46
Metropolitana	20 DE JULIO	Alta - Muy Alta	Media LV	47
Suroccidental	LIPAYA	Alta - Muy Alta	Media LV	48
Suroccidental	LA CUCHILLA DE VILLATE	Alta - Muy Alta	Media LV	49
Norte Centro Histórico	LOS NOGALES	Alta - Muy Alta	Media LV	50
Suroccidental	LAS TERRAZAS	Alta - Muy Alta	Media LV	51
Suroccidental	CORDIALIDAD	Media	Media EQ	52
Suroccidental	LOS ROSALES	Media	Media EQ	53



Norte Centro Histórico	LOS JOBOS	Media	Media LV	54
Norte Centro Histórico	LAS MERCEDES	Media	Media LV	55
Norte Centro Histórico	EL TABOR	Alta - Muy Alta	Baja	56
Metropolitana	SANTA MARIA	Alta - Muy Alta	Baja	57
Suroccidental	NUEVA GRANADA	Media	Baja	58
Metropolitana	KENNEDY	Alta - Muy Alta	Baja	59
Suroccidental	VILLATE	Media	Baja	60
Suroccidental	7 DE AGOSTO	Media	Baja	61
Suroccidental	SANTO DOMINGO	Media	Baja	62
Suroccidental	MERCEDES SUR	Media	Baja	63
Metropolitana	SAN CARLOS	Alta - Muy Alta	Baja	64
Suroccidental	VILLA FLOR	Alta - Muy Alta	Baja	65
Suroccidental	LA FLORIDA	Alta - Muy Alta	Baja	66
Suroccidental	LA LIBERTAD	Media	Baja	67
Suroccidental	LA GLORIA	Alta - Muy Alta	Baja	68

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

d) Priorización de las zonas de riesgo según la fragilidad

Después de realizar la priorización por exposición, el análisis se complementa con la fragilidad, permitiendo así establecer una priorización según las posibles afectaciones que puedan presentarse en los barrios y sectores del mismo. En estos análisis entonces se tiene en cuenta la amenaza según los niveles y condiciones en las cuales se puede presentar.

Tabla 59. Prioridad de barrios según el nivel de vulnerabilidad por factor de fragilidad

Localidad	Barrio	Amenaza	Vuln. económica	Vuln social	Vuln física	Prioridad
Norte Centro Histórico	EL TABOR	Alta - Muy Alta	Muy alta	Muy alta	Muy alta	1
Suroccidental	NUEVA GRANADA	Media	Muy alta	Muy alta	Muy alta	2
Suroccidental	SANTO DOMINGO	Media	Muy alta	Muy alta	Muy alta	3
Suroccidental	MERCEDE	Media	Muy alta	Muy alta	Muy alta	4



	S SUR					
Suroccidental	VILLA FLOR	Alta - Muy Alta	Muy alta	Muy alta	Muy alta	5
Suroccidental	LA FLORIDA	Alta - Muy Alta	Muy alta	Muy alta	Muy alta	6
Suroccidental	LA LIBERTAD	Media	Muy alta	Muy alta	Muy alta	7
Suroccidental	LA GLORIA	Alta - Muy Alta	Muy alta	Muy alta	Muy alta	8
Suroccidental	LA CUCHILLA DE VILLATE	Alta - Muy Alta	Muy alta	Media	Muy alta	9
Suroccidental	EL BOSQUE	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Alta	10
Metropolitana	SANTO DOMINGO DE GUZMAN	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Alta	11
Suroccidental	LA ESMERALDA	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Alta	12
Suroccidental	LA MANGA	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Alta	13
Suroccidental	NUEVA COLOMBIA	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Alta	14
Metropolitana	LA SIERRITA	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Alta	15
Metropolitana	VILLA SAN PEDRO 2	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Alta	16
Metropolitana	20 DE JULIO	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Alta	17
Metropolitana	SANTA MARIA	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Alta	18
Suroccidental	7 DE AGOSTO	Media	Muy alta	Baja	Alta	19
Metropolitana	7 DE ABRIL	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	20
Metropolitana	CARRIZAL	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	21
Suroccidental	EVARISTO SOURDIS	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	22



Suroccidental	VILLA DEL ROSARIO	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	23
Suroccidental	EL SILENCIO	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	24
Suroccidental	CARLOS MEISEL	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	25
Suroccidental	LAS COLINAS	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	26
Metropolitana	EL SANTUARIO	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	27
Suroccidental	POR FIN	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	28
Suroccidental	ME QUEJO	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	29
Metropolitana	LAS AMERICAS	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	30
Suroccidental	LIPAYA	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	31
Suroccidental	LAS TERRAZAS	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	32
Metropolitana	KENNEDY	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	33
Suroccidental	VILLATE	Media	Muy alta	Baja	Media	34
Metropolitana	SAN CARLOS	Alta - Muy Alta	Muy alta	Baja	Media	35
Suroccidental	LAS ESTRELLAS	Alta - Muy Alta	Alta	Baja	Alta	36
Metropolitana	CIUDADELA 20 DE JULIO	Media	Media	Media	Media	37
Norte Centro Histórico	BATALLON DE INFANTERIA	Media	Media	Media	Media	38
Riomar	EL LIMONCITO	Alta - Muy Alta	Media	Media	Media	39
Norte Centro Histórico	MIRAMAR	Alta - Muy Alta	Media	Media	Media	40
Suroccidental	LAS MALVINAS	Alta - Muy Alta	Media	Media	Media	41



Suroccidental	LA PAZ	Alta - Muy Alta	Media	Media	Media	41
Suroccidental	LOS OLIVOS	Alta - Muy Alta	Media	Media	Media	42
Riomar	EL POBLADO	Media	Media	Media	Media	43
Norte Centro Histórico	NUEVO HORIZONTE	Media	Media	Media	Media	44
Metropolitana	SAN LUIS	Media	Media	Media	Media	45
Suroccidental	CIUDAD MODESTO	Alta - Muy Alta	Media	Media	Media	46
Suroccidental	LA CEIBA	Media	Media	Media	Media	47
Norte Centro Histórico	LA CUMBRE	Media	Media	Media	Media	48
Norte Centro Histórico	LOS NOGALES	Alta - Muy Alta	Media	Media	Media	49
Suroccidental	CORDIALIDAD	Media	Media	Media	Media	50
Suroccidental	LOS ROSALES	Media	Media	Media	Media	51
Norte Centro Histórico	LOS JOBOS	Media	Media	Media	Media	52
Norte Centro Histórico	LAS MERCEDES	Media	Media	Media	Media	53
Norte Centro Histórico	EL RECREO	Media	Baja	Baja	Baja	54
Norte Centro Histórico	CIUDAD JARDIN	Media	Baja	Baja	Baja	55
Norte Centro Histórico	LAS DELICIAS	Media	Baja	Baja	Baja	56
Norte Centro Histórico	CAMPO ALEGRE	Alta - Muy Alta	SD	SD	SD	
Riomar	URBANIZACION ALTOS DEL PARQUE	Alta - Muy Alta	SD	SD	SD	
Riomar	ZONA INDUSTRIAL	Media	SD	SD	SD	



Suroccidental	OLAYA	Media	SD	SD	SD	
Suroccidental	SAN FELIPE	Alta - Muy Alta	SD	SD	SD	
Riomar	VILLA SANTOS	Alta - Muy Alta	SD	SD	SD	
Suroccidental	LUCERO	Media	SD	SD	SD	
Norte Centro Histórico	LA CAMPIÑA	Media	SD	SD	SD	
Norte Centro Histórico	VILLA COUNTRY	Media	SD	SD	SD	
Norte Centro Histórico	BETANIA	Media	SD	SD	SD	
Suroccidental	EL VALLE	Alta - Muy Alta	SD	SD	SD	

Fuente: Equipo consultoría vulnerabilidad y riesgos

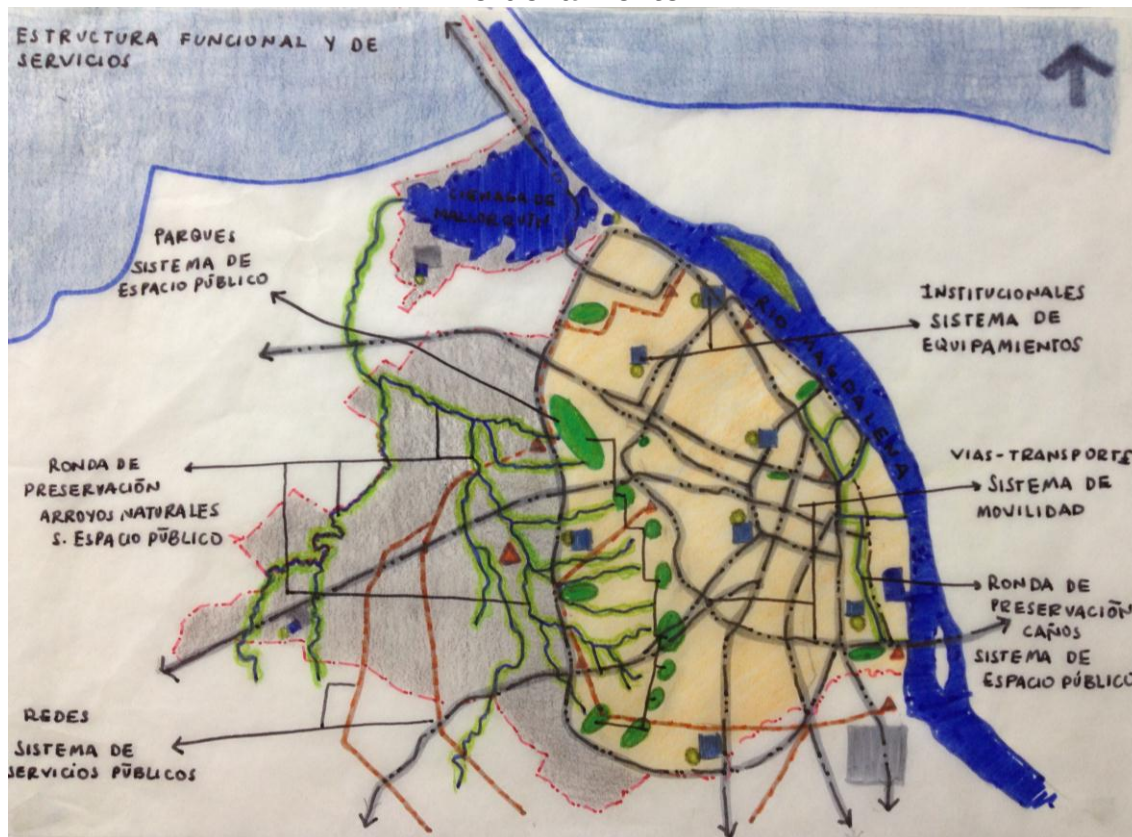
5.4.5.2. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

La Estructura Funcional y de Servicios contiene los sistemas generales sobre los que se soporta la vida de la comunidad en la dinámica constante del territorio que ocupamos. Esta estructura responde principalmente a las necesidades del desplazamiento, abastecimiento de los servicios públicos y servicios sociales o colectivos.

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

Ilustración 28. Estructura funcional y de servicios del modelo de ordenamiento



Fuente: equipo POT

5.4.5.2.1. ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO A PARTIR DE LA ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

Para esta estructura la estrategia se concentra en constituir un sistema de espacio público estructurante, armónico y equilibrado que aproveche las ventajas ambientales del territorio, a su vez que rehabilite, restituya y recupere los existentes o invadidos, bajo unos lineamientos normativos que fomenten y gestionen la creación de estos espacios juntos con sus dotaciones y amoblamiento.

Así mismo, dentro de la estructura funcional y de servicios se involucra la integración del Distrito con su área metropolitana y la región a través de proyectos de movilidad y de transporte multimodal integrado público que implican la optimización de la infraestructura existente y el desarrollo de un trazado vial



acorde a la perspectiva del nuevo modelo de ordenamiento territorial desconcentrado de las actividades urbanas.

Dicha desconcentración se genera mediante la generación de una infraestructura dotacional estratégica que amplíe la prestación de servicios públicos y privados y salud, educación, cultura, bienestar social, seguridad ciudadana, administración, abastecimiento, culto, servicios funerarios y cementerios, recreación y deporte que facilite el acercamiento de la población donde los desplazamientos se vería reducidos y se aumentaría la capacidad de atención del estado en el territorio.

5.4.5.2.2. SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

El sistema de espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por lo tanto, los límites de los intereses privados de los habitantes.

Los elementos del sistema de espacio público corresponden a bienes de uso público referentes a inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes de un territorio, como el de calles, plazas, fuentes y caminos y en general todos los inmuebles públicos destinados al uso o disfrute colectivo.

5.4.5.2.2.1. OBJETIVO DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

Son objetivos del sistema:

- Constituir un sistema estructurante de espacio público que vinculen los suelos urbanos, de expansión y rurales a través de una red de espacio público como elemento articulador entre los municipios que conforman el área metropolitana, la región y el Distrito.
- Impulsar un diseño de espacio público incluyente que permita la continuidad, conectividad, accesibilidad para todos, integrándolo al sistema de movilidad, en especial, el subsistema de ciclovías y ciclorutas, el cual se complementa con actividades de recreación, juegos, áreas peatonales con fines recreativos y eco-turísticos.
- Fortalecer y mejorar las condiciones de parques y zonas verdes existentes y revitalizarlos para su mejor aprovechamiento y usufructo.
- Generar una base normativa que permita el aprovechamiento económico del espacio público como un mecanismo de gestión y financiación para su administración, mantenimiento y generación.



- Definir los parámetros técnicos y las directrices específicas para el diseño sobre el manejo del espacio público, que permitan establecer y precisar instrumentos que correspondan con su escala y condiciones particulares que le permita regularse de manera articulada con los demás sistemas.

5.4.5.2.2. SITUACIÓN ACTUAL

Barranquilla es considerada una ciudad verde, por su clima tropical, por su sistema hídrico conformado por mar, río, ciénaga, arroyos naturales, caños, y otros elementos naturales de gran valor; sin embargo, el descuido y la eliminación progresiva de la vegetación nativa, la conversión de jardines y antejardines en zonas duras para estacionamientos, la ocupación de las rondas ambientales y el déficit, escasez y abandono del espacio público para el encuentro, la reunión y el disfrute colectivo que presentan sus parques, plazas, zonas verdes y áreas recreativas, evidencian lo contrario cuando se realiza una evaluación en términos de indicadores cuantitativos y cualitativos.

Este déficit y escasez de espacio público para el encuentro, la reunión y el disfrute colectivo se reconoció en las mesas de trabajo desarrolladas, por lo que surgió la necesidad de rescatar la visión de ciudad verde para Barranquilla, por lo que la relación de M^2 por número de habitantes es una herramienta técnica que ayuda a determinar el escenario del espacio público en la ciudad.

Dicho escenario resultó en términos técnicos demasiado bajo con relación al promedio nacional y a otras ciudades de menor jerarquía que Barranquilla. Si bien en la actualidad el incremento de ese índice ha mejorado un poco, se hace necesario fomentar a través de acciones precisas y por norma dicho incremento.

Fotografía 13. Invasión de andenes



Fuente: Elaboración Propia.

Para el cálculo del indicador, Barranquilla había ocupado diferentes posiciones a nivel nacional, pues no se había establecido con claridad los criterios y variables que definieron el indicador de espacio público efectivo por habitante en periodos



anteriores. En el Decreto 0154 del 06 de Septiembre de 2000 se estableció que el índice de espacio público por habitante era 0,93 m²/hab.; para 2001, en el marco del “V Seminario Internacional SIRCHAL sobre la Revitalización de Centros Históricos de Ciudades de América Latina y el Caribe”, realizado en Barranquilla, se señaló que el índice de espacio público por habitante en el Distrito de Barranquilla era de 0,87 m²/hab. Asimismo, según la investigación “Ordenamiento Territorial en el Departamento del Atlántico: Estado del arte”, elaborado por el ingeniero Javier Rodolfo Quitian Quintero, el índice de espacio público para Barranquilla se establecía en 0,77 m²/hab. En el estudio realizado en el 2010 por el entonces Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial para establecer la condición, problemáticas y forma de manejo del espacio público en las ciudades colombianas y la aplicación del Decreto 1504 de 1998⁵⁹, el indicador de Barranquilla se presentó en 1,00 m²/hab.; y en el marco del Seminario Internacional “Construyendo Ciudades Amables desde el Espacio Público”, el Departamento de Planeación Nacional presentó el indicador en 2,30 m²/hab. Para ninguno de los casos, se señaló claramente la metodología implementada o los componentes tenidos en cuenta para el cálculo de dicho índice.

Debido a lo problemático que resultó la cuantificación del Espacio Público en cuanto al déficit, basados en las proyecciones poblacionales y en los esfuerzos por el cumplimiento de las metas referentes al incremento o generación de los índices de espacio público por habitante, es necesario clarificar el concepto de Espacio Público Efectivo con el fin de determinar e incluir dentro de la cuantificación las áreas evidentemente efectivas y establecer dentro de las políticas una red de zonas verdes y parques como elementos estructurantes del territorio estableciendo las estrategias de recuperación e incremento de los índices efectivos de espacio público.

La medición de la cobertura de espacio público se hace por medio de dos condiciones, la primera que hace referencia al área con relación al número de habitantes que se refiere al espacio público efectivo, y la segunda hace referencia a la calidad del mismo.

⁵⁹Se presentó un balance de la situación actual a nivel nacional, de acuerdo con las metas propuestas por cada ciudad para el espacio público por habitante propuestas en dicho decreto (15 metros cuadrados de espacio público efectivo por habitante). Mesa de trabajo. Oscar Acosta, Consultor; y se complementa con el Documento Visión Colombia 2019 que establece una meta de 10 M²/hab. para el año 2019.



5.4.5.2.2.3. DÉFICIT DE ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO

Inicialmente debemos entender el Espacio Público Efectivo como aquellas áreas destinadas a la generación de espacios públicos de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas⁶⁰.

Ahora bien, el déficit de espacio público hace referencia a la carencia de elementos del espacio público efectivo, que lo vinculan en relación a los habitantes permanentes del territorio, representado en metros cuadrados por habitante (m²/hab.). La definición del índice mínimo de espacio público efectivo, se basa en las metas establecidas por el Decreto 1504 de 1998, considerando que las zonas verdes o espacios verdes todas aquellas superficies de uso público, excluyendo de éstas las áreas destinadas al sistema vial.

Aun cuando se hace referencia al uso del territorio urbano, los requerimientos de áreas para zonas verdes, parques, plazas y plazoletas deben ser valorados en proporción al área total de la ciudad, para así poder determinar los porcentajes de zonas verdes y fomento de vías peatonales que mejoran la calidad del aire y estimulan la actividad física, al mismo tiempo que ayudan a reducir los efectos de la isla de calor urbana⁶¹, como una función de amortiguamiento dentro del perímetro urbano.

Tabla 60. Inventario de Espacio Público Efectivo actual por Localidades

LOCALIDAD	Parque		Zona Verde		Plaza		Plazoleta		Total		Población 2011	INDICE ESPACIO PUBLICO 2011	Area Localidad (m ²)	%EP x Area Localidad
	Cant.	Área (m ²)	Cant.	Área (m ²)	Cant.	Área (m ²)	Cant.	Área (m ²)	Cant.	Área (m ²)				
METROPOLITANA	31	124.557	13	55.029	0	0	5	2.044	49	181.630	277.096	0,66	11.232.229	1,62
NORTE CENTRO HISTÓRICO	40	193.162	8	24.144	7	36.786	9	18.124	64	272.215	191.655	1,42	26.160.876	1,04
RIOMAR	23	157.316	24	57.134	0	0	1	270	48	214.720	77.495	2,77	11.106.683	1,93
SUROCCIDENTE	43	110.455	10	16.367	0	0	7	7.487	60	134.308	347.755	0,39	19.550.280	0,69
SURORIENTE	45	204.481	8	14.093	0	0	8	8.433	61	227.007	295.567	0,77	17.473.701	1,30
Total	182	789.971	63	166.766	7	36.786	30	36.357	282	1.029.880	1.193.667	0,86	85.523.769	1,20

Fuente: Elaboración Propia.

A partir de la información base existente del inventario general de parques y zonas verdes del Distrito en la Secretaría de Planeación Distrital actualizado a 2008 y complementada por la Secretaría de Control Urbano y Espacio Público, y con base en el levantamiento y actualización realizada por el equipo técnico del POT y de

⁶⁰ Decreto 1504 de 1998. Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial. Artículo 12.

⁶¹ Organización Mundial de la Salud. "La salud en la economía verde. Los co-beneficios de la mitigación al cambio climático para la salud. Sector de la Vivienda."



acuerdo con lo señalado por el documento Conpes 3718⁶², se hizo una evaluación que combinada con los cálculos de población DANE 2005 y proyecciones de población 2011 a 2020 de proyecciones (información oficial) se pudo establecer los índices del déficit cuantitativo para la ciudad en cuanto al espacio público efectivo y los retos a los cuales nos debemos enfrentar.

Tabla 61. Proyecciones Poblacionales 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: Información DANE. Elaboración Propia.

Este análisis, señaló que “El indicador en cuanto metros cuadrados por habitante ($m^2/hab.$) para parques (zonales y de barrios, infantiles y zonas verdes)” en la ciudad es realmente crítico, pues alcanza sólo **0,86 $m^2/hab.$** (Espacio Público Efectivo) lo cual representa un déficit de 14,14 m^2 por habitante⁶³ con las proyecciones de población a 2011, situación que cada día se deteriora más, por los procesos de densificación que no cuentan con la correspondiente generación y compensación de espacio público, conllevando a tener uno de los índices más bajos a nivel nacional (aun cuando las estadísticas proyectaron un incremento con relación 2007 y 2010).⁶⁴

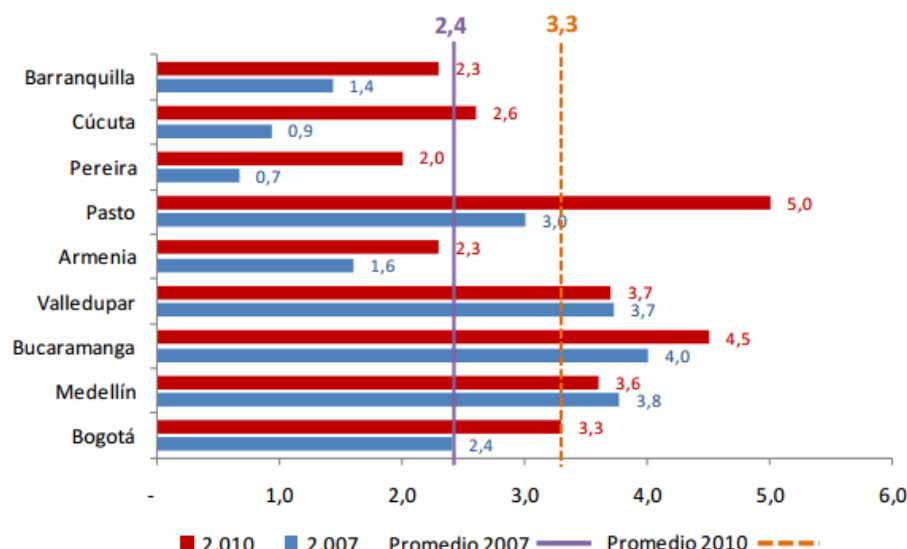
⁶² Política Nacional de Espacio Público. Enero 31 de 2102. Mediante el cual se establecieron los lineamientos y orientación para el cálculo de este indicador.

⁶³ Si tomamos como referencia lo reglamentado en el artículo 14 del Decreto 1504 de 1998, que establece que el índice mínimo por habitante sea de 15 m^2 para ser alcanzado durante la vigencia del respectivo plan de ordenamiento territorial.

⁶⁴ Departamento Nacional de Planeación, Dirección de desarrollo Territorial. 2010



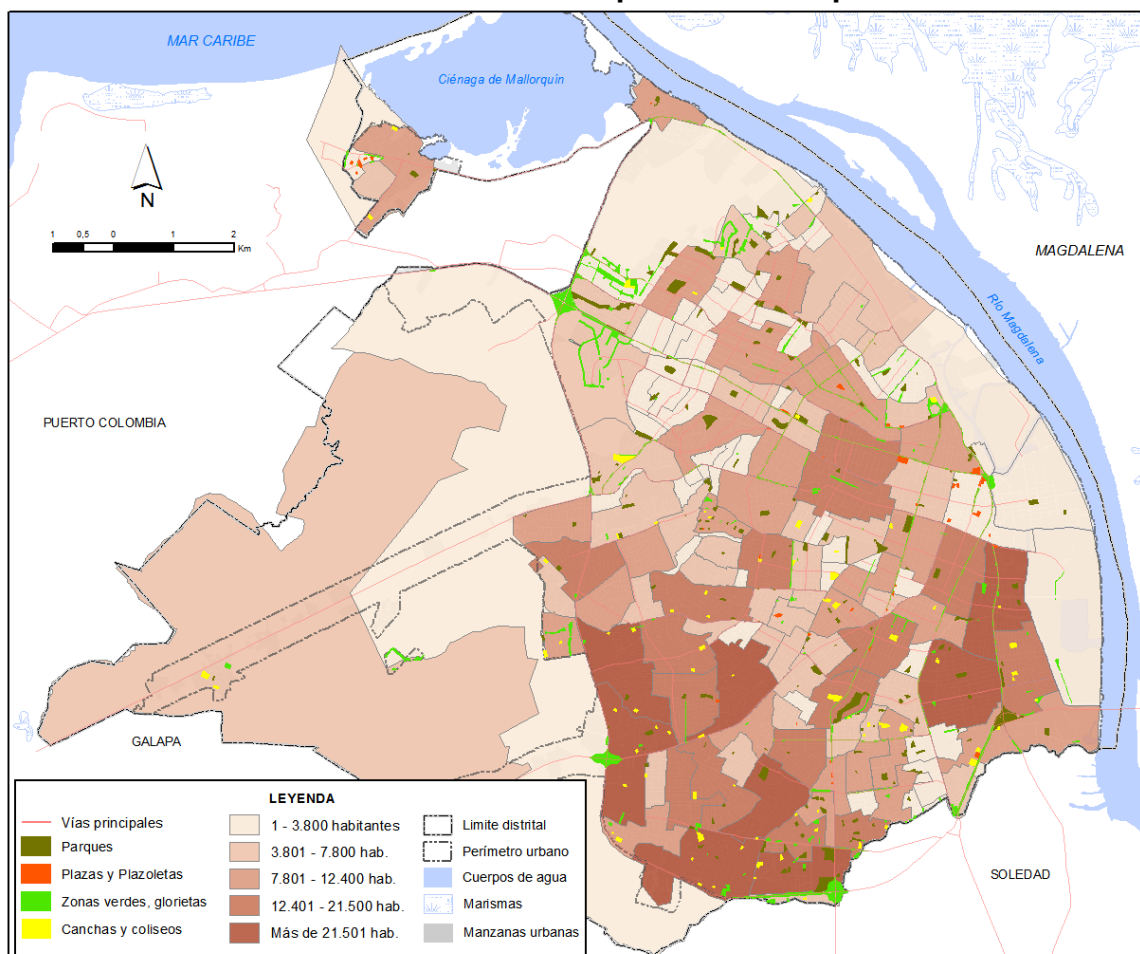
Gráfico 8. Indicadores de Espacio Público Nacional – Índice Cuantitativo



Fuente: Municipios y Distritos. Elaboró DNP –DDU 2010.

El déficit cuantitativo es alto, si tenemos en cuenta que para el acuerdo adoptado en el año 2000, las estrategias apuntaron a buscar un incremento en el índice efectivo de 2,50 m²/hab., para el corto plazo y en el largo plazo a 15 M²/hab., estándar establecido en el Decreto 1504 de 1998. Sin embargo, varía significativamente en las cinco localidades del Distrito y también entre los barrios de ingresos medios y altos y los de ingresos bajos; así, por ejemplo, mientras en la Localidad Riomar, barrios de estratificación alta, con nuevos desarrollos como Miramar, Buenavista, Villa Santos, Villa Carolina, Paseo de la Castellana, superan tímidamente la relación de espacio público por habitante promedio distrital con un indicador de 2,77 m²/hab.; en la Localidad Sur-Occidente es de 0,39 m²/hab. y en la Localidad Norte Centro Histórico 1,42 m²/hab., aun cuando se ha llevado a cabo un conjunto de 10 espacios urbanos por medio de unidades de actuación urbanística en el marco de la implementación del Plan Parcial del Centro y del Plan de Protección y Manejo del Centro Histórico que han permitido la transformación del Paseo de Bolívar, la Plaza de San Nicolás, Parque Cultural del Caribe, y áreas cercanas, no se han generado metros cuadrados adicionales que sean significativos para el aumento del indicador general, aun cuando ha sido importante la recuperación efectuada sobre el espacio público.

Ilustración 29. Distribución de Espacio Público por habitantes



Fuente: DANE – Secretaría de Gestión Social. Elaboración: Grupo POT 2012

Tabla 62. Espacios Urbanos Centro Tradicional de Barranquilla Dic-2011

Código	Plaza o Parque	Área (m2)	Estado	Ubicación
2/163	Parque Aduana Elbers	3.174		Calle 39 entre Carreras 50 y 50B
2/142	Parque de los Locutores	1.800		Carrera 41 entre Calles 44 y 45.
2/048 2/058 2/059 2/031	Plaza de la Concordia o Gran Plaza Bolívar	9.057	Intervenido	Calle 34 – Calle 30 entre Carreras 46 y 45B.
2/083	Parque Santander	482		Carrera 50 entre Calles 37 y 36.



2/093	Parque San José	2.100		Carrera 39 entre Calles 38 y 39.
2/114	Parque del Rosario	642		Carrera 46 con Calle 41 esquina.
2/056	Paseo Bolívar (plaza y boulevard)	4.050	Intervenido	Calle 34 entre Carreras 43 y 45.
2/049	Plaza de San Nicolás	5.753	Intervenido	Calle 34 entre Carreras 41 y 42.
2/098	Plaza del Centro Cívico	3.800		Calle 40 entre Carreras 44 y 45.
1/125	Plaza San Mateo	478		Carrera 36 entre Calles 37 y 38.
2/162	Parque Cultural del Caribe	9.360	Intervenido	Carrera 46 entre Calle 34 y Calle 36
TOTALES		40.696		

Fuente: EDUBAR S.A., Datos de áreas de Espacio Público P.O.T. 2012.

Con las intervenciones realizadas por el Distrito y el Ministerio de Cultura a través de los proyectos: Parque Cultural del Caribe, Paseo de Bolívar, Plaza de la Concordia o Gran Plaza de Bolívar y Plaza de San Nicolás, el espacio Público en el Centro Histórico de carácter permanente, es decir, plazas, parques y plazoletas pasó de 27.595 m² a 40.696 m² que corresponde a un 6.45 % del área total del sector. De acuerdo con esto, el promedio de m² de espacio público por habitante aumentó a 0.40 m², tomando como referencia la población flotante (150.000 habitantes aproximadamente día)⁶⁵.

De otra parte, las zonas verdes o parques de uso público en Barranquilla están altamente fragmentadas; existen solamente dos grandes áreas verdes, el Jardín Botánico y el parque del Sagrado Corazón y solo este último de uso público permanente; el resto de parques son pequeñas áreas verdes, que se encuentran mal mantenidas y son de una escala barrial y/o local. Este fraccionamiento es producto de la forma como se desarrolló la ciudad, por iniciativa de los urbanizadores propietarios de la tierra sin un plan general para las áreas verdes y recreativas de distintas jerarquías.

El mayor vacío frente al manejo y gestión de los parques y zonas verdes de Barranquilla es, sin duda, la ausencia, dentro de la estructura de la administración local, de un organismo encargado del seguimiento, inventario, actualización, administración y mantenimiento. Hasta mediados del siglo pasado, la Sociedad de

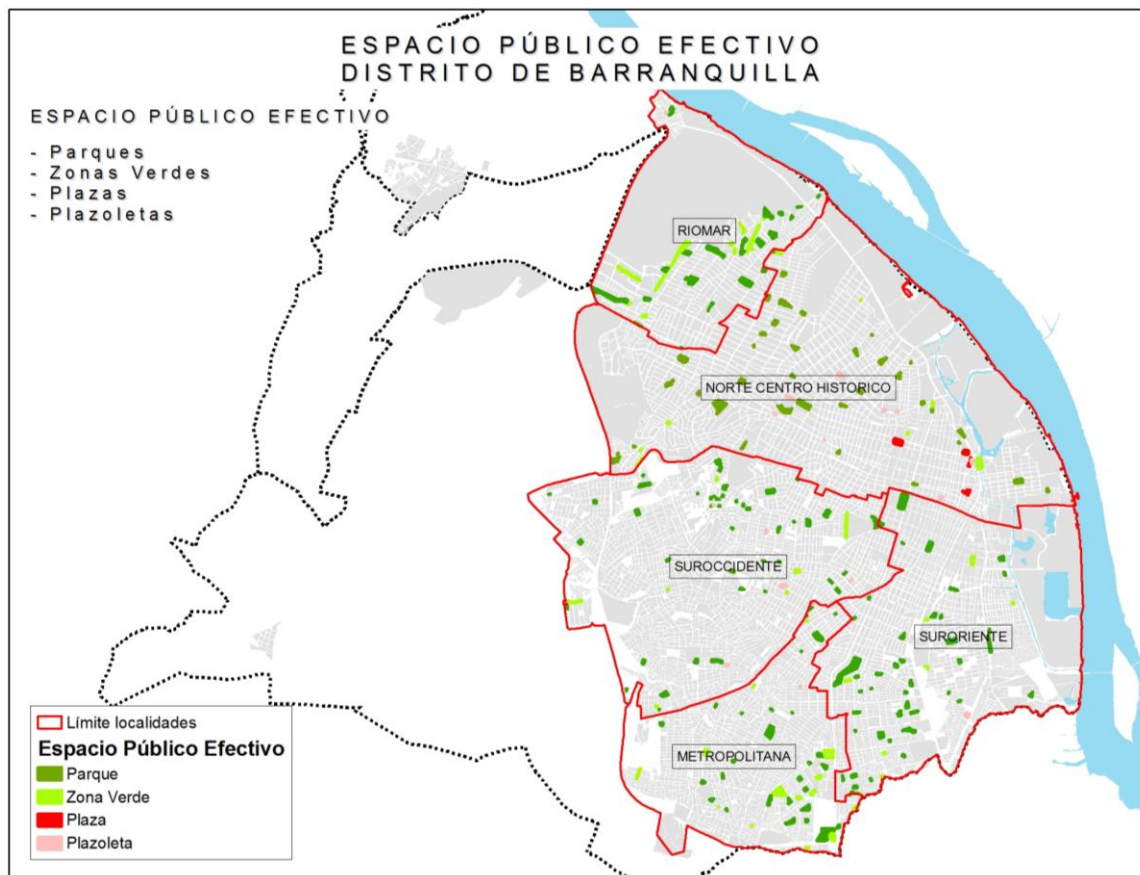
⁶⁵ Se toma como referencia el área de ocupación del sector, correspondiente a 932.500 m², sin incluir el área de vías y andenes.



Mejoras Públicas tuvo a su cargo esta función, posteriormente pasó a manos de las Empresas Públicas Municipales, pero luego de su privatización, los parques de Barranquilla quedaron sin ninguna entidad responsable. De manera temporal, algunas empresas privadas toman bajo su responsabilidad el mantenimiento de algunos parques, pero no se trata de una responsabilidad permanente que garantice su sostenibilidad a largo plazo.

Ahora bien, a pesar de la situación descrita, la impresión que se tiene al recorrer las calles de la ciudad o mirarla desde lo alto, es que Barranquilla cuenta con un patrimonio verde significativo. El modelo de urbanismo aplicado en el proceso de expansión de la ciudad a finales del siglo XIX, fue el de "Ciudad Jardín" con bajos índices de ocupación y amplias zonas verdes: jardines y antejardines, en los frentes de las viviendas, hacia el espacio público y patios muy arborizados en la parte trasera como espacio privado. Este modelo, seguido posteriormente por otras ciudades del país, se replicó extensivamente en toda la ciudad, aun en sectores de ingresos medios y bajos, dando como resultado una ciudad con abundante vegetación en las áreas privadas y semipúblicas de todos los predios, una imagen marcadamente "verde."

Ilustración 30. Distribución de Espacio Público Efectivo por Localidades situación actual



Fuente: Elaboración propia

Sin embargo, con el crecimiento de la ciudad, el incremento del parque automotor y el traslado de actividades comerciales y de servicio a sectores residenciales ubicados en el norte de la ciudad, se ha remplazado el uso de los antejardines como áreas verdes por estacionamientos y/o zonas duras utilizadas para el disfrute de sus residentes o en actividades comerciales, generando un impacto negativo en la calidad del espacio urbano, entre otros, la reducción de áreas de absorción de las aguas lluvias que va a alimentar el mayor caudal de los arroyos, la eliminación de árboles y espacios de sombra con el consecuente incremento de la temperatura ambiente, etc.

En conclusión, podemos decir que a partir de este análisis cuantitativo, en el Distrito de Barranquilla el porcentaje de área destinada al espacio público efectivo es de los **85.523.769 m²** es de 1.20% conformado por las áreas libres de carácter permanente.



5.4.5.2.2.4. DÉFICIT CUALITATIVO DEL ESPACIO PÚBLICO

En cuanto a la cualificación del espacio público, no se ha tenido en cuenta un diagnóstico que permita establecer la situación actual. El balance es perceptivo y se mide desde la carencia de mobiliario urbano, deterioro y abandono, señalización, iluminación y zonas verdes, inactividad, inseguridad, desarticulación, inaccesibilidad o imposibilidad física de acceso, sin embargo, no se determinan criterios claros que valoren o den lineamientos para la intervención de los bienes inmuebles constitutivos del espacio público construido.

Es evidente la falta de políticas que permitan trazar metas puntuales frente al tema de la recuperación, mantenimiento y sostenimiento del espacio público. Por este motivo, desde el Plan de Ordenamiento Territorial se promueve la recuperación de estos espacios para el incremento de los índices referentes al desarrollo urbano, que están directamente relacionados a la calidad de vida elevada, partir de la ampliación de la oferta de lugares para la recreación, la contemplación, el ocio y el encuentro e interacción con los demás ciudadanos.

En consecuencia, para poder determinar el déficit cualitativo de espacio público del Distrito de Barranquilla, se proponen siete (7) lineamientos para cualificar estos espacios, y a su vez se determinar las condiciones que deben cumplir integralmente.

Tabla 63. Criterios para determinar Déficit Cualitativo

CRITERIO	DESCRIPCIÓN
Accesibilidad	Ejecutar obras de mejoramiento especialmente para que las personas con movilidad reducida puedan acceder, ya que la construcción de estos espacios no cuentan con la totalidad de los requerimientos en cuanto a continuidad, rampas peatonales, señalización y la disposición de materiales idóneos para el desplazamiento seguro de los peatones. Además de la cercanía a zonas residenciales y alternativas de acceso por medio de diferentes medios de transporte (transporte masivo, ciclorutas, peatonal y vehicular).
Identidad	Establecer estos espacios como íconos urbanos que resalten la imagen de la ciudad, que representen el carácter de encuentro dejando de ser áreas residuales insostenibles. Diversidad de actividades a realizar que permitan crear escenarios de aprovechamiento tanto diurno como nocturnos.
Mobiliario	Selección de elementos o materiales del mobiliario que obedezcan a las condiciones climáticas del Distrito, sobretodo, en los temas relacionados con el sol. En cuanto al mobiliario de aseo, promover contenedores con separación



	en la fuente para incentivar a la ciudadanía en los procesos de reciclaje. Así como elementos que permitan la permeancia confortable.
Aspectos Climáticos	Para ayudar con la mitigación del cambio climático es importante promover la plantación de vegetación nativa, que combinadas con áreas blandas permiten la permeabilidad del suelo, a diferencia de lo que sucede con grandes zonas duras. También adecuado a la posibilidad de nuevos usos que ayudan a la integración.
Seguridad	Es uno de los temas más importantes a la hora de cualificar el espacio público, pues si se garantiza la seguridad, se puede empezar a conseguir la apropiación del espacio público por parte de los ciudadanos como espacios de encuentro, goce y disfrute colectivo.
Administración y Mantenimiento	La Secretaria de Planeación deberá establecer en cabeza de la Secretaria de Espacio Público el sustento y mantenimiento de esas áreas. No obstante, se podrán establecer lineamientos a través del Plan Maestro de Espacio Público para que el sector privado y la ciudadanía en general puedan vincularse dentro de estos procesos de sostenimiento.
Financiamiento	Promover programas a través de la publicidad visual exterior expuesta por medio del mobiliario urbano para el aprovechamiento económico del espacio público, que ayudan a la sostenibilidad del mismo.

Fuente: Elaboración propia

Con la aplicación estos siete (7) ejes se logra concretar la conformación de espacios públicos relevantes, a la vez que se contribuye al mejoramiento de la calidad de vida del territorio, generando espacios que despliegan funciones fundamentales para el ordenamiento territorial, ya que se constituye en el sistema integrador y articulador que facilita la construcción de escenarios colectivos que trascienden los intereses particulares, articulando diferentes dimensiones que complementan el sistema de ordenamiento territorial.

5.4.5.2.2.5. PROPUESTA GENERAL DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que



trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes⁶⁶. Así mismo, teniendo en cuenta los principios fundamentales de la Ley 388 de 1997, sobre la gestión y el ordenamiento (función social y ecológica de la propiedad, la prevalencia del interés general sobre el particular y la distribución equitativa de cargas y beneficios) la propuesta de espacio público se encamina hacia un sistema más incluyente, socialmente participativo, económico y ambientalmente sostenible, a través de operaciones orientadas al aumento de los índices de espacio público, el mejoramiento, mantenimiento y recuperación de los espacios existentes, la administración, aprovechamiento económico y protección de forma permanente de los elementos constitutivos y complementarios naturales y contruidos del espacio público de forma articulada.

La propuesta está orientada a buscar que el espacio público se convierta en el sistema integral y estructurante que articule los demás sistemas del territorio, en especial, el sistema de movilidad, de equipamientos y de servicios públicos. Igualmente, la iniciativa de planificar el espacio público de una forma sistémica, con el manejo diferenciado de cada uno de los componentes dentro de los programas de recuperación, generación, mantenimiento y sostenibilidad; propende porque la estructura definida a partir de elementos tanto metropolitanos, como distritales, urbanos y locales, responda al nuevo ordenamiento del territorio y a la restauración de los elementos constitutivos y complementarios, naturales o contruidos del espacio público y establezcan normas técnicas que faciliten el diseño y construcción de los elementos de cada uno de los componentes del espacio público.

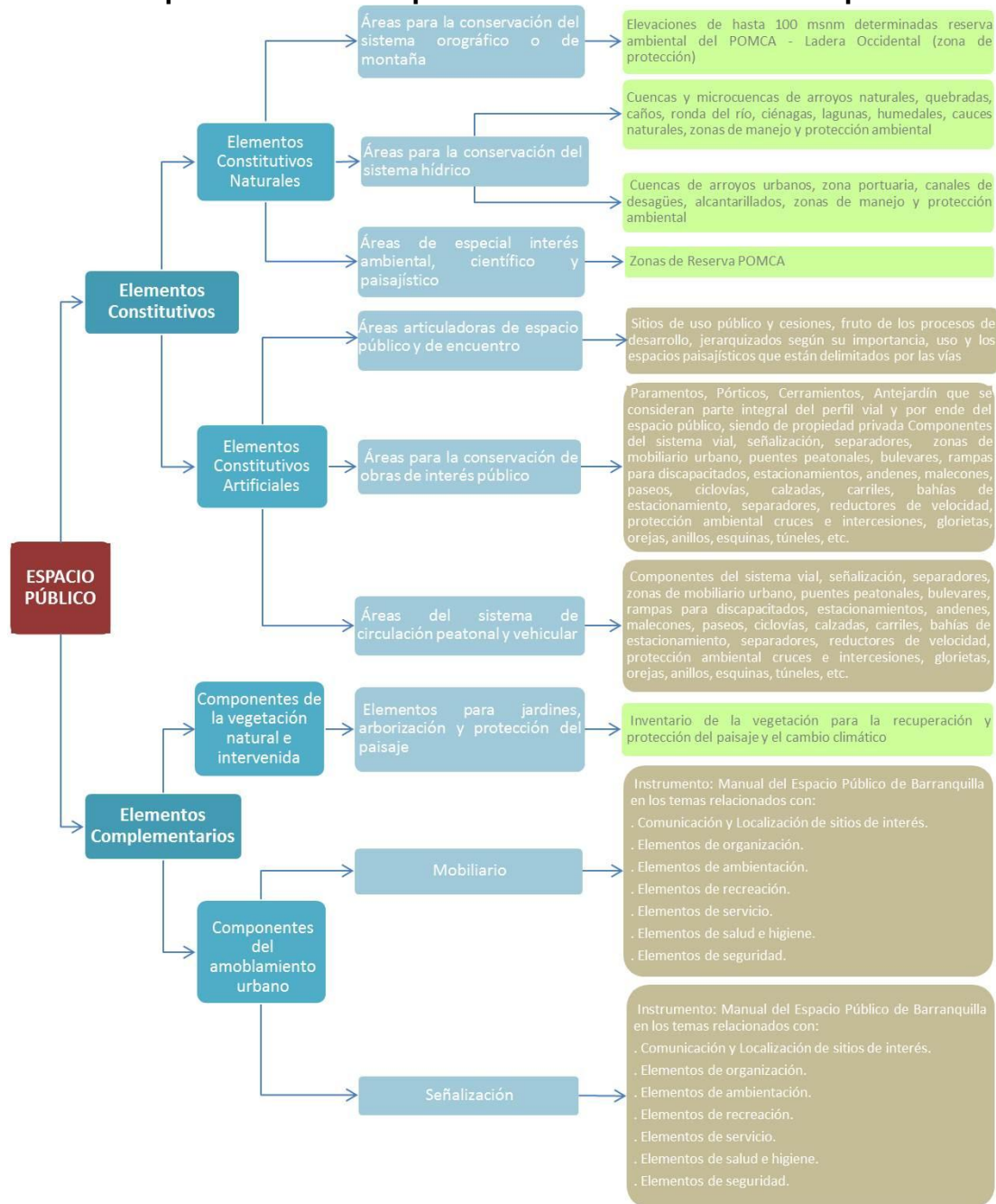
En conclusión, el sistema de espacio público se constituye como sistema articulador del territorio que define, jerarquiza y ordena dentro del territorio los bienes de uso público y los elementos arquitectónicos y naturales de propiedad privada destinados a la satisfacción de necesidades colectivas, con los componentes de la estructura ecológica principal y los demás sistemas.

a) Clasificación:

Se clasifica, según lo señalado en el artículo 5 del Decreto 1504 de 1998, en *Elementos Constitutivos*, los cuales corresponden a aquellos elementos que hacen parte integral de los espacios del territorio del Distrito destinados a los intereses generales de la población de Barranquilla (Se dividen en: Naturales y Artificiales) y *Elementos Complementarios* (Se dividen en: Vegetación natural intervenida y amoblamiento urbano).

⁶⁶Ley 9ª de 1989 artículo 5, Decreto 1504 de 1998 artículo 2.

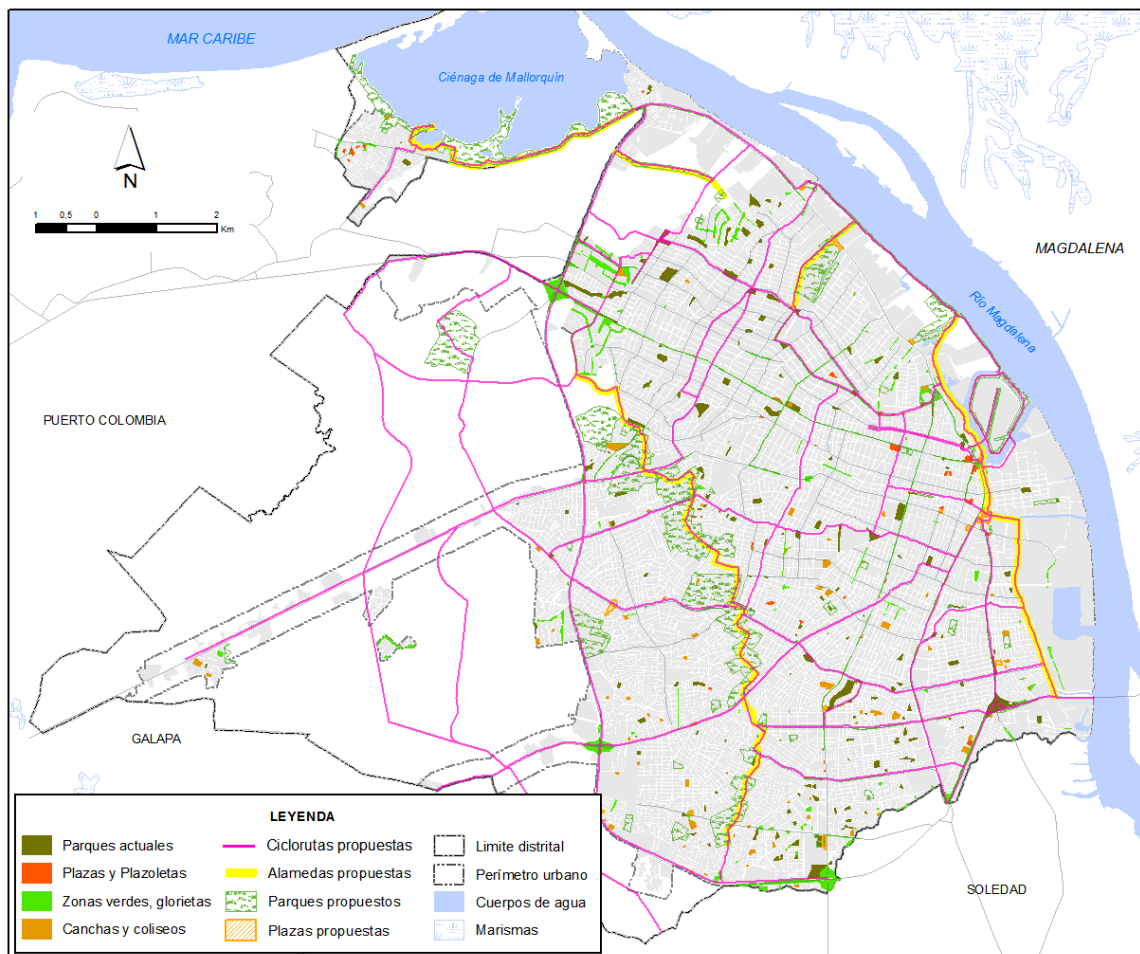
Gráfico 9. Esquema de los Componentes Estructurantes del Espacio Público



Fuente: Equipo POT

Al respecto, es importante señalar que los elementos constitutivos naturales⁶⁷, por cuanto hacen parte de la Estructura Ambiental, se definieron, clasificaron y reglamentaron en el Numeral 5.4.5.1.7.

Ilustración 31. Sistema de Espacio Público del Distrito de Barranquilla



Fuente: Elaboración propia

⁶⁷ Los elementos constitutivos naturales del espacio público se clasifican en la Estructura Ambiental y corresponden a tres tipos, a saber: 1) Áreas para la conservación y preservación del sistema orográfico o de montañas correspondientes a elevaciones sobre 100 msnm determinadas por el POMCA como áreas de protección y reserva ambiental, tales como Cerro Pan de Azúcar, Cerro Santa Isabel y la Ladera Occidental de la localidad Suroccidental. 2) Áreas para la conservación del sistema hídrico, correspondientes a las cuencas y microcuencas de los arroyos naturales (fundamentalmente en suelo rural), quebradas, caños, ronda del río, ciénagas, lagunas, humedales, cauces naturales y zonas de manejo y protección ambiental. 3) Áreas de especial interés ambiental, científico y paisajístico, como son las cuencas de los arroyos urbanos y parques naturales y de escala metropolitana y distrital especificados al final de este documento.



5.4.5.2.3. SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

Comprende el conjunto de espacios y edificios públicos y privados que proporcionan servicios sociales, culturales, de seguridad y justicia, de bienestar social y salud, de educación, de culto, deportivos y recreativos, de administración pública y de servicios administrativos, que se distribuyen de manera sistémica en todo el territorio del Distrito y que de acuerdo a su cobertura e impacto urbanístico poseen diversas escalas de servicio.

5.4.5.2.3.1. POLÍTICA GENERAL DEL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

La política de equipamientos sociales contempla las acciones necesarias en materia de dotación, implementación y cobertura de equipamientos comunitarios buscando mejorar los niveles de estructuración del territorio a partir del sistema de instalaciones públicas y privadas principalmente en los siguientes aspectos:

- Cobertura integral a las diferentes comunidades asentadas en el suelo urbano del Distrito de Barranquilla.
- Adecuada accesibilidad a los equipamientos colectivos como está establecido en la Ley 388, que abarcan en primera instancia los sectores de la Educación, la Salud, el Deporte y Recreación y los equipamientos culturales y
- La adecuada distribución equitativa que contemple los resultados emanados con el examen a las instituciones distritales y otros actores que tienen competencia con este asunto, en el análisis que se hizo de los sectores, de Salud, Cultura y Educación.

5.4.5.2.3.2. OBJETIVOS DEL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.

Son objetivos del Sistema de Equipamientos, los siguientes:

- Elevar los niveles de vida, seguridad humana y calidad ambiental, en concordancia con la diversidad cultural y las distintas necesidades de los ciudadanos del Distrito.
- Contribuir a mejorar la convivencia ciudadana y los usos residenciales, comerciales, productivos, administrativos y rurales en el Distrito, así como promover una oferta de servicios, en función de las coberturas, los tipos de demanda y las economías de escala, en un contexto regional.
- Proveer los espacios y los equipamientos necesarios que sirvan como estructuradores de la comunidad y como ordenadores de los espacios vecinales, zonales, urbanos y regionales.



- Preservar los valores arquitectónicos, urbanísticos, históricos y culturales de los bienes de interés cultural en los que se localicen.
- Consolidar una red de servicios dotacionales a nivel regional, bajo los principios de equidad, eficiencia, calidad y equilibrio territorial.

5.5.5.2.3.3. ESTRATEGIAS PARA EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

En término de lineamientos y acciones territoriales prioritarias, las acciones para el desarrollo del sistema de equipamientos distritales se enfocaran prioritariamente a planificar de una forma integral *LA AMPLIACIÓN DE LA COBERTURA Y LA OFERTA DE EQUIPAMIENTOS SECTORIALES DE EDUCACIÓN, SALUD, RECREACIÓN Y DEPORTES Y CULTURA*, de manera que la comunidad disponga de servicios sociales descentralizados al alcance de todos. En ese orden de ideas se procura desarrollar las siguientes estrategias:

- Fomentar, integrar e incrementar el sistema de equipamientos conjuntamente con el sistema estructural del espacio público, como parte de la propuesta de hacer de Barranquilla una ciudad verde, ambientalmente sostenible y protegida al cambio climático. En el sector recreativo y turístico, las acciones apuntan al logro de dotar a todos los barrios de parques vecinales para la recreación y el disfrute de la cultura y el deporte comunitarios a través del programa *Parques para los Barrios*, que contemplará como mínimo superficies de 1.000 mts² mínimo para estos equipamientos.
- Plantear un parque de cobertura metropolitana, cuya localización se haga en alguno de los municipios conurbados, en cuya dotación deben incluirse los aspectos concernientes a la recreación de dicha escala en lo deportivo, cultural y recreacional. La estrategia a lograr en la escala metropolitana debe ser con una superficie mínima de 600 Hás.
- Adoptar los parques de escala zonal necesarios como el llamado parque Bicentenario ubicado en la pieza urbana Sur-Occidental 2, con un área bruta de 24 Has en el actual barrio La Paz que contendrá los siguientes equipamientos: Centro Interactivo, parque Biblioteca, Coliseo, Centro de Conciliación, CAI, etc.
- Adoptar el futuro Plan de Desarrollo Cultural que se encuentra en su etapa de formulación por parte de la Secretaria de Cultura Distrital. Los resultados de este Plan se incorporarán a los contenidos del Componente Urbano del POT 2012.
- Mitigar mediante el fortalecimiento de los equipamientos de seguridad y el sistema de justicia y el mejoramiento de la infraestructura de las comisarías, inspecciones, estaciones de policía, casi y casas de justicia. Adicionalmente se hace necesaria la creación e implementación de los ESUS (Espacios



Socio Urbano Seguros) en algunas comunidades, trabajo conjunto entre autoridades y comunidades en los entornos más inseguros.

5.4.5.2.3.4. ESTADO ACTUAL DE LOS EQUIPAMIENTOS EN EL DISTRITO

El diagnóstico arrojado en materia de equipamientos a través de las distintas secretarías Distritales en búsqueda de la información competente, arrojó el siguiente panorama resumido en la tabla a continuación:

Tabla 64. Tipos de Equipamiento, Institucionalidad y Normatividad

Tipo de equipamiento	Niveles de Atención	INSTITUCIONALIDAD		
		Administrativa	Operativa	Ejecución proyectos
Centros Educativos³	Pre-escolar, Básica, primaria, Educación media	Secretaría de Educación	N.A.	EDUBAR S.A.
Centro de Salud	I, II y III	Secretaría de Salud	Caprecon hasta Enero 2012	U.T. Edisa
Centros de Vida	60 años o más	Sec. Gestión Social	Fundaciones	Omega Alpha
Jardines Sociales	0 – 5 años	Sec. Gestión Social	Cajas de Compensación familiar	Por definir
Hogar de Paso	Habitantes de la calle	Sec. Gestión Social	N.A.	N.A.
Casas de Juventud	14 – 26 años	Sec. Gestión Social	N.A.	N.A.
Espacios Recreativos y Deportivos.	General	Sec. Recreación y Deportes	N.A.	Foro Hídrico
Escenarios Culturales: Museos, Plazas, Etc.	General	Secretaría de Cultura	N.A.	EDUBAR S.A.

Fuente: Secretarías Administración.
Elaboración Propia. Grupo POT 2012.



5.4.5.2.3.5. COMPONENTES DEL SISTEMA:

El sistema de equipamientos está compuesto por los siguientes grupos:

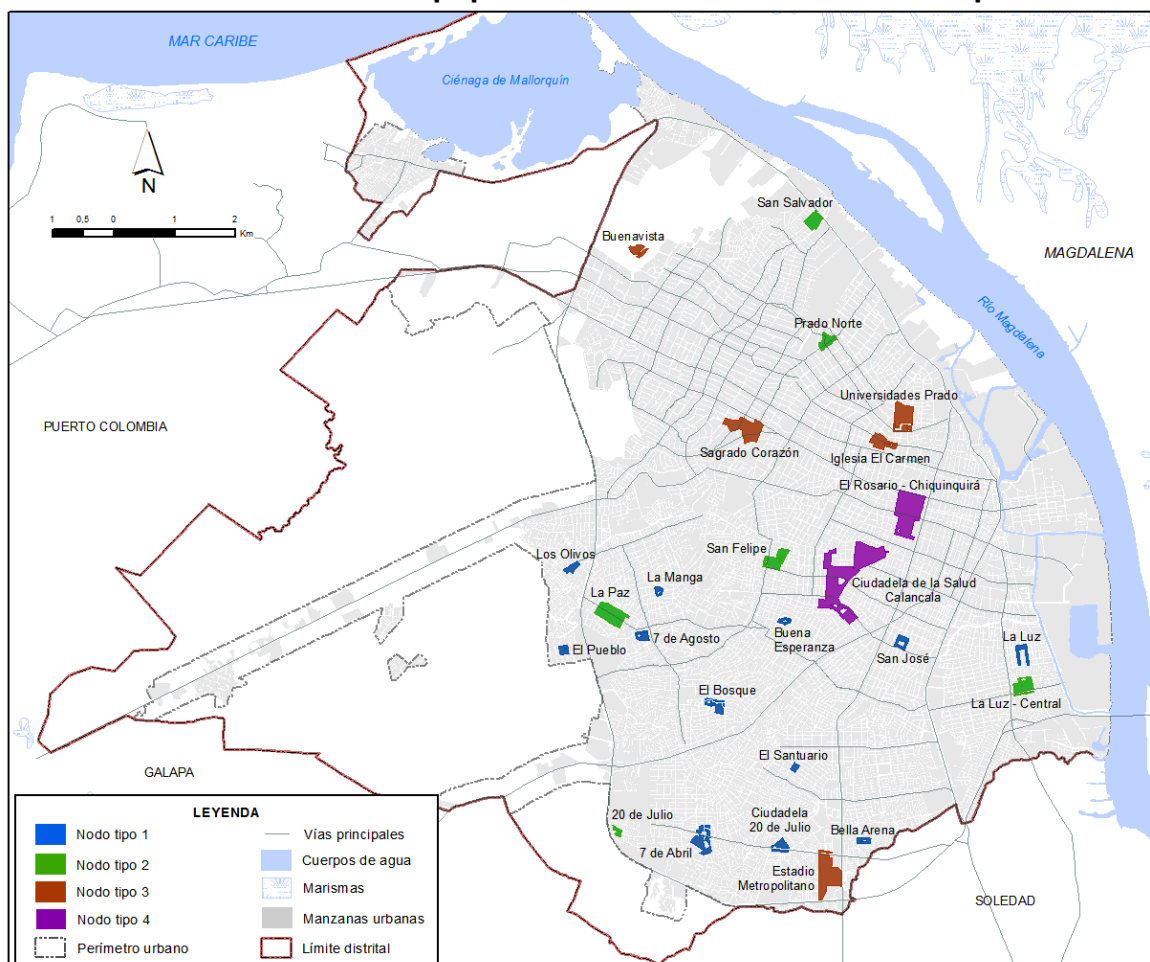
- Administración.
- Educación.
- Salud.
- Bienestar social.
- Cultura.
- Recreación.
- Culto.
- Cementerio y servicios funerarios.
- Abastecimiento de alimentos.
- Seguridad y defensa.

5.4.5.2.3.6. COBERTURA DE LOS EQUIPAMIENTOS:

El sistema de equipamientos puede presentar diversas escalas de acuerdo a su tamaño, cantidad de población atendida, intensidad del servicio prestado, ubicación, impacto urbanístico y social, entre otros aspectos. Es así que se puede determinar la cobertura de los equipamientos existentes y propuestos en:

- **Metropolitano.** Son aquellos de gran área, con un alto impacto urbanístico, que prestan un servicio en toda el Área Metropolitana de Barranquilla y por lo general se ubican sobre vías de alta jerarquía, tales como: Jardín Zoológico de Barranquilla, Estadio Metropolitano Roberto Meléndez, Parque Cultural del Caribe, Teatro Amira de la Rosa, Piscina Olímpica, entre otros.
- **Urbano.** Son aquellos cuyo impacto urbanístico y servicio se limita a la población de Barranquilla independientemente de su área, tales como: Estadio de Basquetbol Elías Chewing, Plaza de San Nicolás, Camino de Nivel III, Bibliotecas, Hogares de Paso, Estación de Bomberos, entre otros.
- **Zonal.** Son aquellos de menor tamaño que prestan servicios principalmente a la población de la localidad en la que se encuentran ubicados, tales como: Sedes Administrativas, Caminos de Nivel II, Megacolegios, Polideportivos, entre otros.
- **Local.** Son aquellos con un radio de influencia de aproximadamente 1000 metros, con capacidad para atender la población del mismo sector o barrio, tales como: Colegios Distritales, Jardines Infantiles, PASOS Tipo A y C, entre otros

Ilustración 32. Sistema de Equipamientos del Distrito de Barranquilla - Nodos



Fuente: Elaboración propia

5.4.5.2.3.7. NODOS DE EQUIPAMIENTOS.

Son concentraciones de equipamientos urbanos de carácter colectivo con el propósito de generar eficiencias en la utilización de las infraestructuras en la administración y operación de los equipamientos. El propósito es lograr inversiones diseñadas y concertadas entre los distintos sectores de la Administración, optimizando los recursos; reestructurando los territorios desde el espacio público y los servicios urbanos, generando sinergias positivas en sus alrededores llegando a la población más vulnerable.

Realizados los respectivos análisis se proponen 4 tipos de nodos en función de la escala de influencia y de los servicios sociales que prestan a la ciudad, de la siguiente manera:



- Nodos Tipo 1
- Nodos Tipo 2
- Nodos Tipo 3
- Nodos Tipo 4

5.4.5.2.3.8. PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

Tabla 65. Programas y proyectos del Sistema de Equipamientos

SISTEMA	PROYECTOS
Sistema de Equipamientos	Construcción de 7 Pasos, Puesto de Atención en Salud Oportuna, y 2 Caminos, Centro de Atención Médica Integral
	Mejoramiento y Reconstrucción de las Instituciones Educativas Distritales
	Construcción de 25 Centros de Desarrollo Infantil
	Construcción de 5 Centros Culturales Con biblioteca
	Construcción y Recuperación de Espacios deportivos y recreativos
	Construcción de equipamientos de Bienestar Social: Casa de Convivencia, Casa de Justicia, Casa de la Mujer, Centro del Menor Infractor, Centro de Vida
	Construcción del Centro Cultural y Deportivo del Bosque, junto con sus espacio público y deportivo
	Construcción de 5 mercados públicos al Suroccidente de Barranquilla

Fuente: Elaboración Propia

5.4.5.2.4. SISTEMA DE MOVILIDAD

5.4.5.2.4.1. MARCO JURÍDICO

El componente legal de referencia para el componente de movilidad y el sistema de transporte abarca una amplia cantidad de leyes decretos y acuerdos de orden nacional y distrital que encaminan a la formulación de la propuesta vial, la cual adicionalmente retoma criterios y conceptos establecidos en el Plan de Ordenamiento vigente.



a) Ley 105 de 1993 - Disposiciones básicas sobre el transporte

Dicta los principios referentes al sector transporte terrestre, aéreo y marítimo, junto con sus objetivos, políticas y sanciones. Integra el concepto de infraestructura del transporte y lo define como aquel que *“cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del País, y de éste con los demás países”*⁶⁸, el cual se encuentra integrado por los siguientes elementos⁶⁹:

- *La red nacional de carreteras*
- *Ríos, canales de agua navegables y puertos públicos fluviales de interés nacional*
- *Puertos públicos marítimos propiedad de la Nación*
- *Líneas férreas propiedad de la Nación*
- *La red de ayudas, comunicaciones y meteorología del transporte aéreo*
- *Faros y boyas*
- *Puentes construidos en zonas de frontera*
- *Viaductos, túneles, puentes y accesos a capitales, distritos y municipios*

Para el caso de la Red Nacional de Carreteras se instauran las siguientes especificaciones mínimas de diseño⁷⁰:

- *Ancho de carril: 3.65 metros.*
- *Ancho de berma: 1.80 metros.*
- *Máximo porcentaje de zonas restringidas para adelantar: 40 por ciento.*
- *Rugosidad máxima de pavimentos 2.5 IRI (Índice de Rugosidad Internacional).*

b) Ley 388 de 1997 – Ley de Desarrollo Territorial y Urbano

Esta ley establece a los Planes de Ordenamiento Territorial como los instrumentos encargados del ordenamiento físico del territorio, los cuales dentro de su contenido estructural deben señalar y localizar *“las infraestructuras básicas relativas a la red vial nacional y regional, puertos y aeropuertos, sistemas de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía, así como las directrices de ordenamiento para sus áreas de influencia”*⁷¹, con lo que se integra una escala superior al ordenamiento de la ciudad, buscando garantizar una integración e interconexión del sector urbano con lo rural, metropolitano, regional y nacional, por lo que dentro del Contenido Estructural del Plan de Ordenamiento se

⁶⁸ Ley 105 de 1993. Art 12

⁶⁹ Ley 105 de 1993. Art 12

⁷⁰ Ley 105 de 1993. Art 13

⁷¹ Ley 388. Art 10, Num. 3



debe especificar “los sistemas de comunicación entre el área urbana y el área rural y su articulación con los respectivos sistemas regionales”⁷²

c) Decreto 0154 del 2000 – POT Barranquilla

Correspondiente al Plan de Ordenamiento Territorial, aboga por una integración físico-espacial del Distrito de Barranquilla con los municipios que conforman el Área Metropolitana, por lo cual dentro de sus directrices establece “obtener un Plan Vial apropiado para el desarrollo y características de la ciudad y su región Metropolitana”⁷³.

En este decreto se incluye el concepto de Reserva vial, las cuales se definen como “las franjas de terreno no edificables, ni urbanizables, ni explotables, necesarias para la futura construcción o ampliación de vías y que serán tenidas en cuenta para definir afectaciones en predios que soliciten licencia de urbanismo, demolición o construcción.”⁷⁴ Es así como le compete a la Secretaría de Planeación Distrital definir y demarcar las franjas de Reserva Vial en concordancia con el Área Metropolitana, los municipios limítrofes y el sistema nacional de carreteras, de manera tal que al momento de solicitar licencias de urbanización, construcción y demolición, se tenga previsto las áreas requeridas para los proyectos de infraestructura vial. Según lo señaló este Decreto, las reservas viales tendrían una vigencia igual a seis (6) años.⁷⁵

d) Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito.

Instaura el código que regula la circulación vehicular de los usuarios sobre la infraestructura vial de todo el territorio nacional, así como de los procedimientos de acción de las autoridades de tránsito del país. Define las autoridades de tránsito nacionales, las condiciones de tránsito para los vehículos particulares, de transporte público y colectivo, de carga, motociclistas y ciclistas.

Con esta ley para determinar su prelación, las vías se clasifican en:

Tabla 66. Clasificación de vías - Ley 769 de 2002

Dentro del perímetro urbano	Vía de Metro o Metrovía
	Vía Troncal
	Férreas
	Autopistas

⁷² Ley 388. Art 12, Num. 2.1

⁷³ POT 2000. Art 7

⁷⁴ POT 2000. Art 29

⁷⁵ POT 2000. Art 30



	Arterias
	Principales
	Secundarias
	Colectoras
	Ordinarias
	Locales
	Privadas
	Ciclorrutas
	Peatonales
En las zonas rurales	Férreas
	Autopistas
	Carreteras Principales
	Carreteras Secundarias
	Carreteables
	Privadas
	Peatonales

Fuente: Ley 762 de 2002. Elaboración: Equipo POT

Así mismo, en el Artículo 2, establece un glosario de definiciones para efectos de aplicación e interpretación del código, las cuales se encuentran en el Anexo N° 3 Glosario de Términos del Plan de Ordenamiento Territorial.

e) Decreto 2181 de 2006, reglamentario de los Planes Parciales.

Define una clasificación para el sistema vial, el cual debe ser tenido en cuenta especialmente para el desarrollo adecuado de los Planes Parciales que se presenten en el Distrito. Según este decreto, la infraestructura vial se clasifica en:

“9. Infraestructura o red vial principal. Es la conformada por la malla vial principal, arterial y demás vías de mayor jerarquía que hacen parte de los sistemas generales o estructurantes del plan de ordenamiento territorial y que soportan los desplazamientos de larga distancia, permitiendo la movilidad dentro del respectivo municipio o distrito a escala regional, metropolitana y/o urbana.

10. Infraestructura o red vial secundaria. Es la conformada por el conjunto de vías que permiten la

movilidad y articulación entre la malla vial arterial o principal y la red vial local.

11. Infraestructura o red vial local. Es la conformada por el conjunto de vías que permiten la comunicación entre las urbanizaciones y la red vial secundaria, garantizando la accesibilidad interna a cada una de las unidades prediales de la urbanización.”⁷⁶

⁷⁶ Decreto 2181 de 2006, Artículo 2.



Esta estructura vial se encuentra relacionada con el reparto de cargas y beneficios de un Plan Parcial, puesto que el mismo decreto define que:

“Las cargas correspondientes al costo de la 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 y que cumpla con lo dispuesto en el artículo 338 de la Constitución Política. En todo caso, serán a cargo de sus propietarios las cesiones gratuitas y los gastos de urbanización previstos en el artículo anterior”.⁷⁷

Por consiguiente las vías que comprenden la infraestructura vial secundaria y local hacen parte de las cargas locales del plan y deben repartirse acorde a lo establecido en este decreto.

f) Decreto 3600 de 2007, ordenamiento del Suelo Rural

Establece disposiciones para el desarrollo de acciones de parcelación y edificación en el suelo rural, por lo cual se tiene en cuenta la estructura vial bajo las siguientes definiciones:

“10. Vías Arteriales o de Primer Orden. Vías constituidas por las troncales, transversales y accesos a capitales de departamento que cumplen con la función básica de integrar las principales zonas de producción y consumo del país y de este con los demás países.

11. Vías Intermunicipales o de Segundo Orden. Vías que unen las cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una vía arterial o de primer orden.

12. Vías Veredales o de Tercer Orden. Vías de acceso que unen las cabeceras municipales con sus veredas o que unen veredas entre sí.”⁷⁸

g) Acuerdo 003 de 2007, revisión POT Barranquilla

Esta revisión del Decreto 0154 del 2000, apunta a una Barranquilla más vinculada a su Área Metropolitana, el Departamento y la Región, donde su posición estratégica como eje de servicios regionales debe garantizar accesibilidad, crecimiento y consolidación en la Costa Atlántica.

⁷⁷ Decreto 2181 de 2006, Artículo 28

⁷⁸ Decreto 3600 de 2007. Art 1



Con esta política presente se trazan unos objetivos de conectividad intraurbana e interurbana del territorio, para lo cual se necesita ejecutar un corredor urbano continuo con Cartagena y Santa Marta, donde cada ciudad presente una especialización que ayude a generar desarrollo socio-económico en el Caribe Colombiano, a la vez que se promueve una red vial integradora metropolitana que impulse el desarrollo de los diversos municipios del Departamento.

Es aquí donde se nombra un Plan Maestro de conectividad, movilidad y transporte, donde el Sistema Integral de Transporte Masivo (SITM) se integra con el transporte colectivo, para maximizar el uso del SITM en el Distrito y el Área Metropolitana, a su vez que incentiva el desarrollo de nuevas infraestructuras asociadas a medios de transporte alternativo (bicicleta, transporte fluvial, etc) que amplíen las opciones de transporte y mejoren la integración espacial y funcional de todas las áreas de la ciudad.

Se especifica que la primera fase del SITM se desarrolla sobre las troncales de Murillo y Olaya Herrera, fase en funcionamiento a falta de la entrega de los portales de Soledad y Barranquillita. Mientras que las fases por ejecutar en el sistema, son las Calle 30, Cordialidad y Av. Circunvalar.

Por otra parte, las reservas viales continúan como herramienta de ordenamiento del territorio, la generación de áreas para estacionamiento y parqueaderos públicos dentro del perímetro urbano se incentiva y el espacio público peatonal (andenes, plazas, plazoletas, etc) como elementos de conectividad y disfrute colectivo se procura recuperar dentro de este acuerdo.

En lo referente al Sistema de Movilidad, sus componentes son:

Tabla 67. Sistema de Movilidad – Acuerdo 003 de 2007

SISTEMA DE MOVILIDAD	
Sistema Vial	Infraestructura vial principal: vías Arterias e Interregionales
	Infraestructura vial secundaria: vías semi-arterias
	Infraestructura vial local: vías colectoras, locales, peatonales, de servicios, ciclorutas
	Intersecciones
	Malla vial rural
Sistema de Transporte	Red de transporte masivo Transmetro.
	Red de transporte público colectivo.
	Transporte individual público y privado.
	Red de estacionamientos públicos de propiedad pública, privada o mixta.



	Terminales de pasajeros de transporte urbano e Interegional.
	Terminales de carga.
	Red vial peatonal
	Red fluvial
	Red de ciclo rutas.

Fuente: Acuerdo 003 de 2007-Art 12 y 13. Elaboración: Equipo POT

h) Ley 1228 de 2008

Esta ley nacional establece las fajas mínimas de retiro obligatorio para las carreteras del sistema vial nacional, así:

*“Carreteras de primer orden sesenta (60) metros
Carreteras de segundo orden cuarenta y cinco (45) metros
Carreteras de tercer orden treinta (30) metros”⁷⁹*

Estas medidas se toman la mitad a cada lado del eje de la vía. Cuando la vía es doble calzada se debe garantizar una franja de exclusión de veinte (20) metros a cada lado de la vía, contado a partir del eje de la calzada exterior.

i) Decreto 0949 de 2013, clasificación de las vías del Distrito de Barranquilla

El Distrito de Barranquilla mediante este decreto, con fundamento en el estudio técnico realizado por la Secretaría Distrital de Movilidad, clasifica las vías de la ciudad con base en la funcionalidad de cada una de ellas, por lo que establece cuatro (4) categorías:

“Categoría I: son las vías que comunican al Distrito de Barranquilla con otros centros urbanos, caracterizadas por la circulación del alto volumen vehicular, tráfico pesado y altas velocidades.

Categoría II: grupo de vías que comunican sectores importantes de la ciudad con prelación de circulación de tránsito sobre las vías de las Categorías III y IV. Pueden tener continuidad dentro del Área Metropolitana y su función principal es la movilidad de larga distancia con altos volúmenes.

Categoría III: son vías cuya función principal es la distribución vehicular entre las zonas residenciales y las vías de la Categoría II y entre éstas y las zonas de actividad urbana, caracterizadas por presentar volúmenes moderados.

⁷⁹ Ley 1228 de 2008, Artículo 2. Zonas de reserva para carreteras de la red vial



Categoría IV: conjunto de vías que permiten la movilidad interna de los barrios y urbanizaciones y el acceso a cada uno de los predios. Se caracterizan por presentar bajos volúmenes vehiculares⁸⁰

5.4.5.2.4.2. POLÍTICA DE MOVILIDAD

El desarrollo de los proyectos viales estará orientado a una adecuada integración interna del Distrito y el refuerzo de las relaciones de éste con el contexto metropolitano, regional y nacional, por lo que se debe fortalecer en primera medida el sistema vial interno, para luego enfocar las intervenciones en el ámbito regional y nacional. Esto incluye la culminación de obras de ampliación, extensión y/o recuperación planificadas en la malla vial, así como la proyección de las reservas viales requeridas para proyectos de un perfil vial más generoso y que buscan reforzar las relaciones internas, fomentar y/o complementar proyectos urbanos de gran impacto en la ciudad y mejorar sectores deprimidos.

Las intervenciones de ámbito regional y nacional deben considerar la interconexión del Distrito con el sistema férreo nacional, por lo que debe contemplarse la elaboración de los estudios previos requeridos para que la ciudad logre una integración adecuada a este sistema.

Otro campo de interés es el fortalecimiento de la Ribera del Río Magdalena como elemento vinculante de carácter distrital, regional y nacional a través del impulso de proyectos recreativos, turísticos, culturales, industriales, comerciales y de transporte público.

Para el óptimo desempeño del Sistema Integrado de Transporte Masivo se debe propender por la apropiada articulación de éste con el sistema de transporte público complementario de escala distrital y metropolitana y con las alternativas de transporte departamental y regional, con el fin de unificar un modelo adecuado y funcional de transporte. Esto implica la generación de nodos de transporte periféricos, a través de los cuales se filtraría y encauzaría dentro del sistema al usuario final.

⁸⁰ Artículo 1 del Decreto Número 0949 de 1 de Noviembre de 2013. Por medio del cual se clasifican las vías en el Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla.



5.4.5.2.4.3. OBJETIVOS DE LA POLÍTICA DE MOVILIDAD

a) Nacional, Regional y Metropolitano

- Obtener una efectiva interconexión intraurbana e interurbana del Distrito con los corredores regionales, nacionales e internacionales, todo bajo la directriz de respeto y disfrute colectivo del espacio público.
- Instaurar el corredor urbano del norte del país junto con las ciudades de Cartagena y Santa Marta que propenda por la generación de un núcleo urbano regional donde cada ciudad sea especializada en un sector específico (económico, cultural, turístico, comercial, industrial) y se pueda impulsar el desarrollo socio-económico de la Costa Caribe colombiana.
- Conformar una red vial integradora del territorio metropolitano, donde se promueva el ordenamiento y desarrollo del Distrito y de los municipios diferentes a éste.

b) Distrital

- Definir las reservas de áreas para las proyecciones viales propuestas, conforme a los diseños geométricos propuestos y los criterios funcionales y ambientales establecidos para su adecuada implantación, así como adoptar los mecanismos de gestión y financiamiento para su efectivo cumplimiento, entre otros la inscripción de las afectaciones en la Oficina de Instrumentos Públicos y controles posteriores.
- Promover la planificación adecuada de los nuevos desarrollos urbanísticos, sustentado en la proyección de las nuevas vías o extensión de las existentes, especialmente en el suelo de expansión y rural.
- Optimizar y aprovechar la capacidad de la malla vial Distrital, donde se propicie un desarrollo equilibrado del sistema de transporte y de las actividades económicas asociadas a ella.
- Estimular y garantizar el uso de otras alternativas de transporte como la bicicleta y el transporte fluvial de pasajeros.
- Desarrollar la infraestructura requerida para la implementación y utilización de medios alternativos de transporte, incluido el SITM.
- Posibilitar la integración espacial y funcional ordenada entre todas las áreas de la ciudad y del Distrito con el Área Metropolitana.



- Incentivar la rehabilitación de sectores de la ciudad cuya problemática y/o potencialidad así lo requieran.
- Impulsar la generación de áreas para el estacionamiento y parqueo público en zonas urbanas consolidadas.
- Propender por la articulación del Sistema Integral de Transporte Masivo con el sistema de transporte público colectivo que permita cobertura en el territorio distrital y su integración con el contexto metropolitano, todo bajo los lineamientos establecidos en el Plan Maestro de Movilidad y Transporte.
- Establecer corredores especializados de transporte y carga que disminuyan el impacto que genera en el Distrito la distribución de productos y servicios.
- Facilitar la participación de la comunidad en la plusvalía generada por las diferentes actuaciones urbanísticas.

5.4.5.2.4.4. ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD

- Integrar adecuadamente el espacio urbano a través de una eficiente estructura vial las áreas que actualmente se encuentren desagregadas del sistema urbano distrital.
- Garantizar la adecuada integración de los nuevos espacios urbanos, acorde a la proyección de la malla vial del Distrito.
- Asegurar la accesibilidad de la población a los centros de producción y consumo, a través de una eficiente infraestructura vial que soporte la demanda de movilización de personas y bienes.
- Propender por el mejoramiento de la red vial a través de proyectos de construcción y reconstrucción de vías y de acuerdo a la tipología de estas, permitir la movilización del transporte público que le permita a la población el acceso a este servicio con la calidad y oportunidad requerida.
- Promover el uso del transporte público de pasajeros y la movilidad peatonal a través de la utilización masiva de estos servicios bajo la directriz del crecimiento controlado del parque automotor
- Aplicar la construcción de puentes y/o cruces peatonales en aquellas zonas de difícil movilidad peatonal debido a la presencia de vías de alto flujo



vehicular, arroyos u otros accidentes topográficos que limiten el libre tránsito y acceso de la población.

- Impulsar la formulación de proyectos de ordenamiento territorial que integren sistemas de transporte multimodal, incluyendo transporte público urbano por el Río Magdalena
- Estimular la elaboración de los estudios requeridos para la implementación de la bicicleta como medio alternativo de transporte, de bajo costo y exento de contaminación.
- Incentivar la constitución de consorcios operacionales de las grandes propuestas viales de la ciudad, en especial aquellos que permitan acceso a la misma y a sectores estratégicos, productivos, asistenciales, educativos y de servicios.
- Mantener una base actualizada del estado de las vías, obras ejecutadas y proyectadas, así como del sistema de transporte de la ciudad.
- Fortalecer las relaciones interinstitucionales de las entidades vinculadas con el sistema vial y de transporte de la ciudad, necesarios para el diseño e implantación de las políticas, estrategias, programas y proyectos de este sector.
- Implementar un sistema público de estacionamiento, a través de la habilitación y promoción de parqueaderos en espacios fuera del perfil vial.

5.4.5.2.4.5. SITUACIÓN ACTUAL DE LAS REDES DE COMUNICACIÓN Y SU ARTICULACIÓN REGIONAL

Históricamente la red vial del Distrito de Barranquilla ha evolucionado en forma brusca, pero acentuada ante todo con una dinámica centrípeta-centrífuga partiendo desde y hacia el centro de la ciudad sobre los principales ejes regionales que constituyen las antiguas conexiones a Cartagena, Santa Marta y Soledad. Esa es la génesis de la estructura actual que se ha conservado y evolucionado de acuerdo con dichos contactos municipales.

El Plan Vial General, como lo explica el POT 2000⁸¹, está conformado por el sistema vial arterial o conjunto de vías jerarquizadas como vías interregionales,

⁸¹ Artículo 29 del Compilado POT. Título IV, Capítulo 1. Del Sistema Vial. Consideraciones para la movilidad urbana, rural y metropolitana de la Clasificación Vial, según su función.



vías arterias, vías semi-arterias, vías colectoras, vías secundarias, vías peatonales, ciclo-rutas, vías veredales, ciclo-vías, vía férrea, Río Magdalena y sistema de caños y canales la red de vías locales públicas y privadas, el sistema integral de transporte múltiple (SITM) de carácter metropolitano y el conjunto de vías interregionales que comunican la ciudad con la región que cumplen sus funciones dentro de la dinámica territorial.

La circulación peatonal, por su parte, fundamenta los espacios que hay que tener en cuenta para la libre, cómoda y eficiente locomoción de los ciudadanos y debe estar íntimamente ligado con el Plan Maestro de Espacio Público⁸² para lograr una coherencia con el ordenamiento del territorio.

El crecimiento del Área Metropolitana se ha incrementado y con ello los problemas relacionados con la movilidad en su espacio de influencia, especialmente se relaciona con las afectaciones generadas por el aumento del volumen vehicular, el cual asciende a 112.386 vehículos solo en la ciudad de Barranquilla. De este parque automotor, el 52% corresponde a vehículos particulares, el 11% a taxis, el 26% a motos, el 5% a buses, el 4% a transporte de carga y el 2% a otros⁸³. Un factor para resaltar es la notoria disminución en el movimiento de pasajeros transportados en Barranquilla, ya que en el año 2005 era 1.185.000 y en el año 2011 es de 855.000⁸⁴.

Teniendo en cuenta lo anterior, la clasificación y jerarquía vial propuesta en la presente formulación responde a un planteamiento basado en las necesidades de la población, los factores socio-económicos, los medios de transporte y conectividad del Distrito, y podrán ser consideradas como parte del sistema integral metropolitano y regional propuesto por la empresa Área Metropolitana – RITMO⁸⁵. En este sentido, estos sistemas de comunicación permitirán que la movilidad urbano-regional, metropolitana e intraurbana, en su conjunto, estructuren el sistema total.

5.4.5.2.4.6. INTEGRACION CON EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

El POT 2012 plantea la idea de adecuar, dotar y fortalecer a la ciudad de un sistema vial y de transportes coherente y moderno afianzando los programas con

⁸² El artículo 421 del Decreto 0154 de 2000 autoriza a la Secretaría Distrital de Planeación a formular el Plan Maestro de Espacio Público, sin embargo, a la fecha no ha sido elaborado.

⁸³ Formulación del Plan Maestro de Movilidad del Distrito de Barranquilla: Documento Diagnóstico. 2012

⁸⁴ DANE-ETUP.

⁸⁵ Red Integrada de Transporte Metropolitano, en proceso de estudio.



otros sistemas que permitan avanzar en ese aspecto, como el Sistema Integral de Transporte Masivo (SITM), cuya fase I se encuentra en operación parcial actualmente y que con el desarrollo de las fases II y III se constituirá en el macroproyecto detonante de la movilidad ciudadana.

Aunado a esa concepción, el POT 2012 plantea un modelo vial moderno y de alta inclusión y coherente articulación de las diferentes áreas de la ciudad. Por ello se propone formular un sistema vial jerarquizado integrado a las vías regionales, arterias, semi-arterias, colectoras, locales, peatonales y ciclo-rutas.

Dicha política se encuentra reforzada con la formulación en curso del Plan Maestro de Movilidad - PMM, dentro del cual se sintetizan a nivel de criterios lo expuesto por la formulación del POT 2012 y sirve como sustento de la política de dicho plan de movilidad, lo cual se integra adecuadamente dentro la concepción del espacio intraurbano y su entorno metropolitano. A continuación se resumen esos criterios asumidos en el PMM y que son expuestos por la propuesta de formulación del POT 2012:

- **Integración regional competitiva y sostenible**, a través de la infraestructura de movilidad: Llamado desde las políticas del POT y desde el Plan estratégico de desarrollo del Área Metropolitana
- **Construir sobre lo construido**, Obedece a la necesidad de mantener en buen estado la red vial, aprovechar las organizaciones existentes, reforzar los programas que han dado resultados, etc.
- **Gestionar soluciones urbanas integrales**, Aprovechar la sinergia entre proyectos del sector de movilidad y otras áreas para generar obras de infraestructura que tengan beneficios en varios aspectos. (ej. Control de arroyos).
- **Mejorar la accesibilidad y la conectividad de la población**, Ampliar las opciones de movilidad de los usuarios a través de la creación de nuevas vías circunvalares al centro, ampliando la cobertura del sistema de transporte público del área urbana y rural de Barranquilla, y su área metropolitana. Es una forma de cerrar la brecha de la desigualdad mejorando la calidad de vida de los habitantes de zonas mal llamadas marginales
- **Fomentar la intermodalidad y la multimodalidad**, Haciendo referencia a la conexión con intermunicipales, intercambiadores modales y en general a la movilidad concebida en la necesidad de la intermodalidad y la multimodalidad.
- **Fomentar el transporte público**, Con el fin de aumentar la tasa de participación del transporte público, y fomentar su uso a través de la



- prestación de un servicio con niveles adecuados. Accesibilidad, calidad, cobertura y dignidad.
- **Fomentar el uso de los modos alternativos ambientalmente más sostenibles**, Recuperar el espacio público para el peatón, modos de baja emisión, mitigar los impactos ambientales del transporte con tecnologías más limpias y modos colectivos y/o no motorizados (bicicleta y ejes peatonales).
 - **Racionalizar el uso de los modos motorizados de transporte privado**, (automóvil, motocicleta). Asociado a políticas de manejo de oferta de estacionamientos y gestión de la demanda.
 - **Incrementar la seguridad en la vía**, disminuir accidentalidad, incorporar soluciones de movilidad segura en los proyectos, reforzar las políticas que han logrado buenos indicadores, fomentar cátedras de movilidad y programas de caminos seguros en instituciones educativas, realizar operativos de control, etc.
 - **Utilización de tecnologías de punta para la gestión de la movilidad**, para garantizar el buen funcionamiento del tráfico y del transporte público en todas sus modalidades, individual, colectivo y masivo.
 - **Fortalecimiento de la institucionalidad**, Establecer una entidad líder del sector con las capacidades técnicas adecuadas para la planificación de la movilidad metropolitana, capaz de adecuarse a los permanentes cambios del sector mediante la concentración de las competencias necesarias para ejercer como autoridad única del transporte metropolitano. Consolidación de procesos de gestión interinstitucional transversal, para la administración de los vínculos entre movilidad y modelo de ocupación territorial.
 - **Sostenibilidad financiera del PMM**, Garantizar las fuentes de financiamiento y la sostenibilidad económica de los proyectos propuestos, mediante uso de las herramientas de ley como la de Asociaciones Público Privadas de reciente expedición, y las herramientas consagradas en la ley 388 como el cobro de plusvalías y valorización en sus diferentes modalidades. Establecer mecanismos de financiación que aseguren la sostenibilidad de la entidad líder del sector de la movilidad metropolitana.

5.4.5.2.4.7. CRITERIOS DE FORMULACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

Para realizar la formulación del sistema de movilidad propuesto, se asumieron los siguientes criterios:

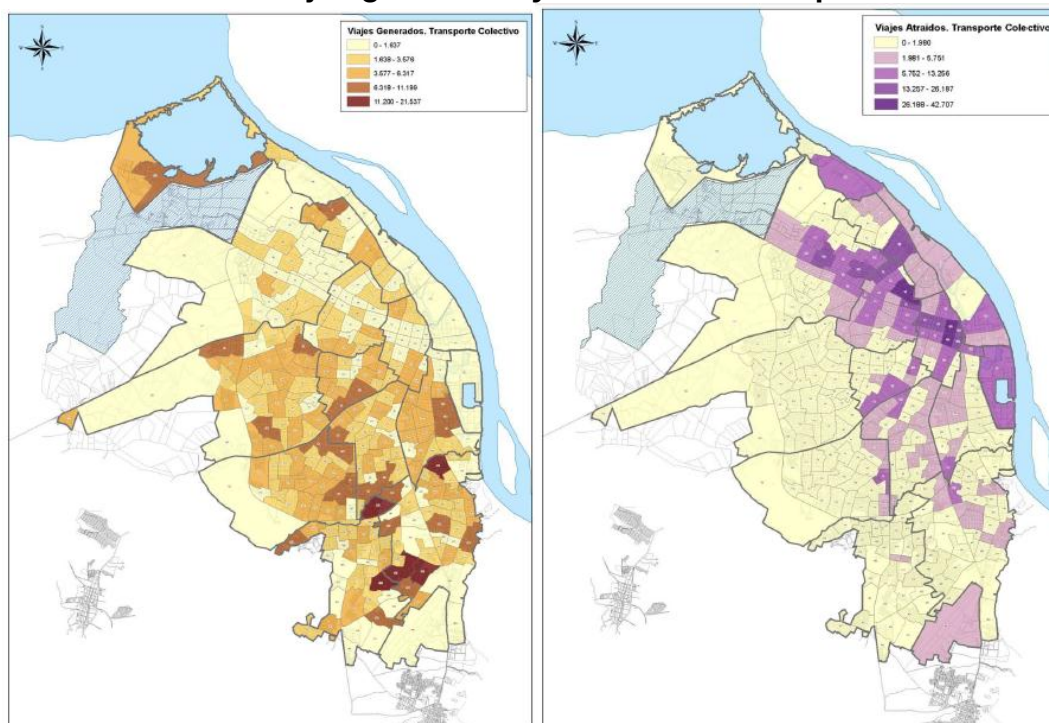
- **La actual Capacidad Vial del sistema**: el crecimiento vertiginoso de la ciudad no ha sido planificado de una manera adecuada, por lo que las especificaciones y diseño geométrico de las vías no es capaz de soportar el alto flujo vehicular que demanda actualmente el Distrito. No se han definido



reservas viales para la construcción de proyectos con amplias secciones transversales que permitan expansión futura de la red vial y peatonal. En estos momentos la capacidad del sistema en el distrito de Barranquilla se encuentra completamente saturada.

- **Las posibilidades de aprovechamiento para ampliar y modificar el diseño geométrico existente en la malla vial actual.** Este criterio permitió establecer reales posibilidades de establecer trayectorias coherentes ante todo en los sentidos norte –sur que es el menos eficiente en la estructura vial actual de la ciudad.
- **Los usos del suelo y estados de las construcciones** alrededor de las vías que se visionaron podrán posibilitar las transformaciones deseadas.
- **Las encuestas y cifras Origen y Destino del movimiento de la población:** Estos sistemas de comunicación urbano-regional, metropolitana e intraurbana que en su conjunto relacionan la demanda de pasajeros y el volumen de vehículos con las zonas de residencia y/o producción, estructuran el sistema total. Las zonas de atracción se encuentran opuestas a las zonas de generación de viajes, donde la atracción de viajes se da principalmente por índole laboral e intercambio comercial y se concentran en el centro metropolitano y en el norte de la ciudad, mientras que la generación de viajes nace en la zona suroccidental y oriental del territorio
- **Oportunidades de Desarrollo:** con el nuevo modelo de ordenamiento propuesto que propende por descentralizar el territorio y generar puntos de desarrollo, posibilita el desarrollo de nuevas tendencias urbanas o nodos en los puntos estratégicos, facilitando la movilidad del ciudadano hacia ellos disminuyendo los tiempos de desplazamiento del usuario como salud, educación, de recreación y de servicios. Así mismo, implica desarrollos inmobiliarios de alta densidad sobre los corredores de conexión de los nodos, con lo que aparecen ejes de interés para la inversión privada.

Ilustración 33. Viajes generados y atraídos en transporte colectivo



Fuente: Formulación del plan maestro de movilidad del distrito de barranquilla.
Capítulo 14

5.4.5.2.4.8. REDES DE COMUNICACIÓN Y SU ARTICULACIÓN URBANO-REGIONAL.

Históricamente la red vial del Distrito de Barranquilla ha evolucionado en forma brusca, sin planeación alguna, más bien impulsada por la lógica racional de la ocupación del entramado urbano de carácter ortogonal, acentuada ante todo por una dinámica centrípeta-centrífuga partiendo desde y hacia el centro de la ciudad sobre los principales ejes regionales que conectaban el asentamiento inicial con las ciudades de Cartagena y Santa Marta y los poblados de Soledad y Puerto Colombia. Esa fue la génesis de la estructura actual que se ha conservado y evolucionado de acuerdo con esos contactos locales.

El Plan Vial General propuesto sigue conservando este esquema radial y está conformado por el sistema vial arterial o conjunto de vías jerarquizadas como primarias, o vías de tráfico mayor como lo explica el POT 2000, la red de vías locales públicas y privadas, el sistema integral de transporte múltiple (SITM) de



carácter metropolitano y el conjunto de vías interregionales que comunican la ciudad con la región que cumplen sus funciones dentro de la dinámica territorial.

Es necesario recalcar que, la clasificación y tipología vial que se propone en el POT 2012 del Distrito de Barranquilla corresponde a un planteamiento esquemático establecido de acuerdo con las necesidades de movilidad, transporte y conectividad del Distrito el Área Metropolitana y las relaciones de articulación básica que entroncan con las principales vías de carácter regional que permiten unirnos con las regiones colombianas y continentales.

El Plan Vial intenta asimismo, ser el acicate de transformación de la mayor parte de las áreas urbanas de la ciudad y su área metropolitana.

5.4.5.2.4.9. SISTEMA DE MOVILIDAD PROPUESTO

El sistema de movilidad propuesto consiste en la serie de elementos necesarios para atender los requerimientos de transporte de pasajeros y de carga en las zonas urbanas, de expansión y rural del territorio, así mismo se encargan de conectar el Distrito de Barranquilla con su área metropolitana, la región, el resto del país y el exterior

El sistema de movilidad de encuentra compuesto por:

- Sistema Vial
- Sistema de Transporte

a) El sistema vial general

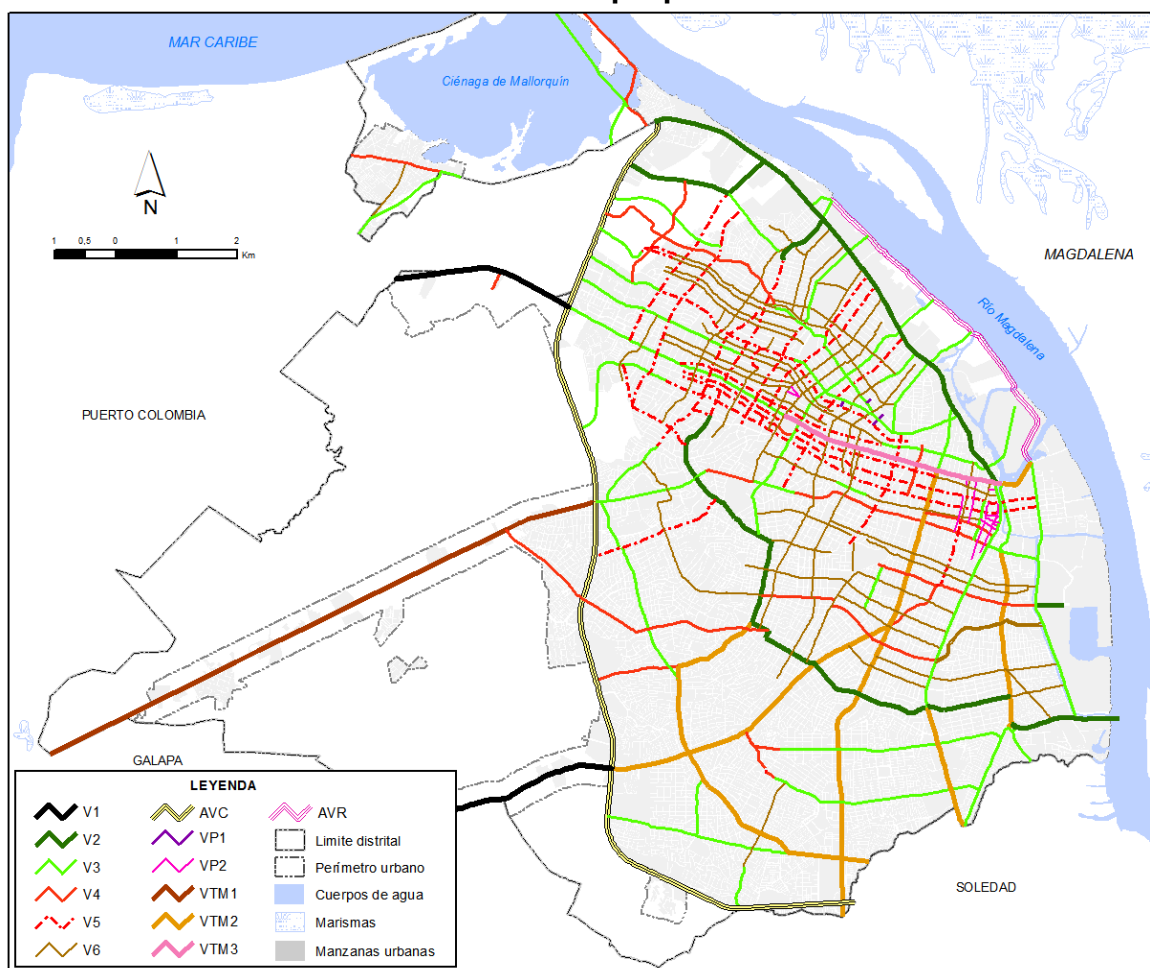
Enmarca el sistema de comunicación entre las áreas urbanas y rurales del municipio y a partir de éste se estructura con sistemas regionales y nacionales. En el sistema vial general se clasifican las vías de acuerdo a su papel en la dinámica territorial, es decir, su funcionalidad y localización además de sus características técnicas (diseño geométrico, trayectorias, y características espaciales urbanas). Dicha clasificación corresponde a un sistema regional y a otro distrital, así:

- *Vías Regionales o de Accesos principales (V1)*: Hacen parte los corredores viales que conforman la red vial regional y nacional y que permiten la accesibilidad y conexión funcional interurbana del Área Metropolitana y del Distrito de Barranquilla. Este conjunto de vías está conformado por el acceso al Puente Pumarejo, la carretera Troncal de Occidente que también conduce al aeropuerto, la antigua carretera de la Cordialidad que lleva a Cartagena y al conjunto de municipios ubicados en sus cercanías y la nueva Vía al Mar o Autopista a Puerto Colombia que también tiene su

culminación con Cartagena y articula con los municipios costeros del departamento del Atlántico.

- *Vías urbanas V2 (2 calzadas y 3 carriles)*: Compuesto por el sistema vial arterial que da soporte al flujo vehicular y la red vial local. Son las encargadas de dar soporte al flujo vehicular dentro del perímetro urbano: Calle 30 que empalma con la Carretera Oriental, Vía la Cordialidad que entronca con la carretera del mismo nombre, Cra 51B y su empalme con la Autopista a Puerto Colombia, así como la Vía de Inclusión Social que empalma con el puente sobre el Río Magdalena. Son anillos de dos (2) calzadas y 3 carriles

Ilustración 34. Red Vial propuesta POT 2012



Fuente: Equipo POT

- *Vías Urbanas Radiales y Anulares V3*, que interconectan como las anteriores los flujos vehiculares en sentido norte-sur y oriente poniente en



- todas las localidades. Son vías de dos (2) calzadas y dos (2) carriles por calzada
- *Vías Urbanas V4*, de una (1) calzada y cuatro (4) carriles.
 - *Vías Urbanas V5*, de carácter zonal y/o local con una (1) calzada y tres (3) carriles.
 - *Vías Urbanas V6*, de carácter local con una (1) calzada y dos (2) carriles
 - *Vías Rurales*: Compuesto por las vías integradoras del sector rural y que en el caso del Distrito y su ámbito tiene el soporte principal en la Carrera 38 que pone en contacto al corregimiento de Juan Mina y de allí también se interconectan algunas vías veredales.
 - La *Avenida del Río* se integrará con la red urbana con las calles 84, 78, 72, y 58. Los accesos desde la carrera 50 y desde la carrera 46 están planteados mediante la utilización de glorietas que actuarán como espacio público y ordenadores del tránsito.

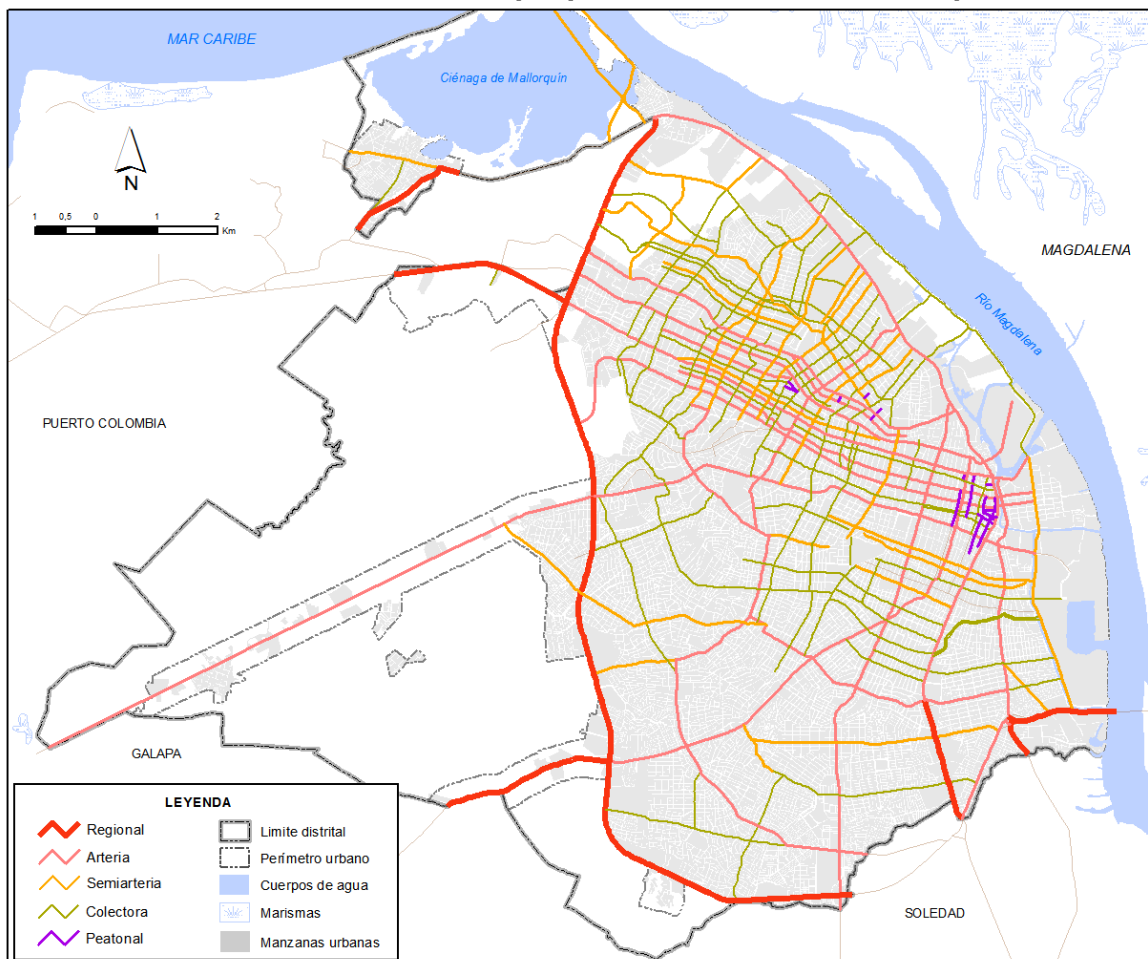
b) Proyectos del sistema de movilidad

→ Sistema Vial Distrital

Corresponde al conjunto de vías arteriales actuales y proyectadas, secundarias y locales que conforman la malla vial principal de la ciudad y que sirven de corredores de articulación para la movilidad vehicular, peatonal y de mercancías. Este sistema aparece definido en el Plano U1 “Sistema Vial”

El diseño vial que se plantea se basa en la morfología radial de la ciudad y consiste en el fortalecimiento de sus tres vías de acceso regional, carrera 46, carrera 6 (Cordialidad), y calle 30, las cuales actúan como espinas dorsales que distribuyen los flujos vehiculares, que se incorporan a un nuevo anillo vial interno (Vía de la Inclusión Social), el cual une las vías periféricas y atraviesa las tres vías principales posibilitando un flujo transversal que agiliza la movilidad en toda la ciudad. Este tejido vial se completa con la continuidad de las vías de dos calzadas de dos carriles que actualmente están sueltas en la ciudad formando una malla vial de mayor capacidad, más eficiente y coherente.

Ilustración 35. Sistema vial propuesto POT 2012 - Jerarquía Vial



Fuente: Equipo POT

Esto se complementa con las vías del sistema de transporte masivo TRANSMETRO, para el que se propone una segunda y tercera fase que tiene como fin integrar los municipios de Malambo y Soledad por la Calle 17 hasta la Carrera 1 – Av. Torres y de allí buscará la zona suroccidental en forma perpendicular procurando la integración de un alto volumen poblacional del sistema haciéndolo más eficiente.

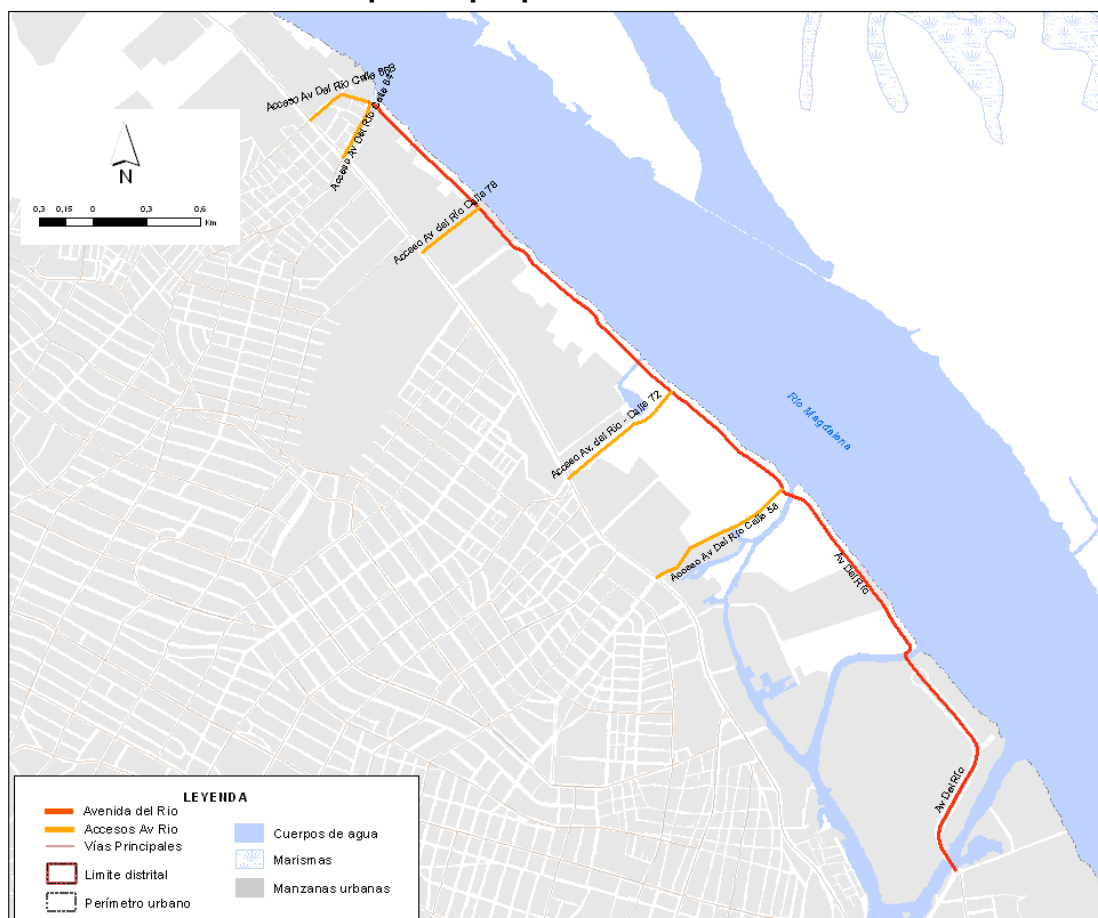
→ Avenida del Río

Como una alternativa especial y apoyados en los anhelos discutidos del acercamiento o apertura de la ciudad al río, dentro de las visiones que se propuso

atender está considerada la propuesta de la Avenida del Río, consistente en el desarrollo de una vía escénica de cinco y medio (5,5) kilómetros, la cual se inicia en La Loma I y describe una trayectoria hasta el umbral de la actual calle 84, sitio en donde, se planea construir el Centro de Eventos y Espectáculos del Caribe – CEEC.

Esta avenida escénica brindará al ciudadano la oportunidad de entrar en contacto con ese valor paisajístico que ha sido tan ajeno a la ciudad desde hace muchos años, permitiendo así el disfrute colectivo que será reforzado con un diseño de espacio público adecuado y complementado con el mobiliario y otros aspectos urbanos paisajísticos, recreativos y lúdicos que cambiarán la faz definitiva a la ciudad.

Ilustración 36. Esquema propuesta POT 2012 Avenida del Río



Fuente: Equipo POT



La Avenida del Río como vía panorámica se deberá articular con la red vial urbana en algunos nodos vehiculares importantes como son los entronques con las calles 58, 84 72 y 78. Los accesos desde la carrera 50 y desde la carrera 46 deberán considerarse mediante la utilización de glorietas que actuarán como espacio público y ordenadores del tránsito.

Es válido señalar las iniciativas existentes para la financiación y otras propuestas que han surgido de entes internacionales para la financiación de este proyecto como las del Banco Mundial a modo de programa piloto y como instrumento de gestión pública-privada para dar la posibilidad concreta de la realización de esta importante propuesta para el desarrollo de la ciudad y facilitar así la estrategia de acercar la ciudad al río Magdalena y plantear y abrir los nuevos espacios públicos articulados a esta propuesta.

→ Sistema de Transporte

El sistema de Transporte que actualmente opera parcialmente en la ciudad, toda vez que no se ha completado en su totalidad, seguirá siendo al futuro la columna vertebral del sistema de movilidad y transporte para la estructura intra-urbana y metropolitana del Distrito de Barranquilla.

Esta política⁸⁶ y la operatividad del sistema deben considerarse de prioridad fundamental bajo las consideraciones emanadas de los estudios hechos con ocasión de la implementación de la política pública nacional que sobre los sistemas integrados de transportes masivos implementó el estado colombiano en administraciones pasadas y que poseen el aval de la nación.

Entre estos se señalan los estudios de diseño del sistema hechos por Pablo Bocarejo entre los años 2001 y 2003 avalados por la administración distrital y con el apoyo del gobierno nacional.

De igual forma es necesario considerar el documento CONPES que en su momento avaló el sistema Integral de transporte masivo, toda vez que el sistema no se ha completado en su totalidad. Esta política⁸⁷ y la operatividad del sistema deben considerarse de prioridad fundamental bajo las consideraciones emanadas de los estudios hechos con ocasión de la implementación de la política pública nacional que sobre los sistemas integrados de transportes masivos implementó el estado colombiano en administraciones pasadas y que poseen el aval de la nación.

⁸⁶ DOC. TECNICO DE SOPORTE. REVISIÓN POT 2007. Capítulo 7º. Item 7.3.1. pps 206 a 211.

⁸⁷ DOC. TECNICO DE SOPORTE. REVISIÓN POT 2007. Capítulo 7º. Item 7.3.1. pps 206 a 211.



→ La Red Integral de Transporte Masivo (RITMO)

La Red Integrada de Transporte Metropolitano “RITMO” se plantea y constituirá a partir de un proceso de integración operacional tarifaria e institucional en una unidad física para los usuarios del transporte metropolitano, urbano e intermunicipal que les garantice el acceso al servicio en condiciones de óptima calidad, economía y eficiencia. Este es un programa de transportación masiva que promueve el Área Metropolitana de Barranquilla y que el POT 2012 acoge como parte de las alternativas estratégicas destinadas a conformar una red multimodal de transporte (SITM, urbano, intermunicipal, y demás transportes alternativos) en el área metropolitana y los municipios costeros ribereños ubicados sobre las márgenes oriental y occidental del río Magdalena.

RITMO abarcará las diferentes modalidades de transporte público de pasajeros y de servicios como:

- Transporte de desechos Hospitalarios.
- Transporte de mensajerías.
- Ambulancias
- Transporte de materiales de construcción y agregados.
- Transporte de escombros.
- Transporte escolar.
- Transporte por el río Magdalena.

El RITMO tiene un Objetivo programático que apunta a garantizar cobertura 100% de los viajes de Transporte Público en el AMB y su zona de influencia, y prestar un servicio eficiente y de alta calidad, definiendo una tarifa integrada costeable para los usuarios y que les garantice la calidad del servicio.

→ Transporte público e intermunicipal.

Independientemente del Sistema de Transporte Masivo que ya cuenta con su Plan Maestro definido, otro asunto importante en la definición de las políticas y acciones y programas a tener en cuenta dentro del proceso de formulación del POT 2012 es sin duda alguna el escenario específico relacionado con el servicio público de transporte tanto urbano, metropolitano como intermunicipal para el cual es Plan Maestro de Movilidad plantea una serie de medidas que en la formulación toma en cuenta y adopta como necesarias y definitivas para la re-organización y eficacia de este sistema:

- Reorganizar las rutas de transporte público colectivo incluido el sistema de transporte masivo, para lograr un sistema integrado.



- Impulsar la reorganización empresarial de los prestadores de servicios de transporte público, tendiente a mejorar la calidad del servicio.
- Integrar en la estructura de transporte de la ciudad el sistema de transporte masivo-TransMetro- mediante la reorganización de rutas y medidas de reposición por desintegración-chatarrización.
- Regular los modos de transporte ilegales con medidas como ampliación de cobertura de rutas de transporte público, legislación y control y vigilancia.

→ **Intermodalidad del transporte y el manejo adecuado del espacio público asociado y los procesos de transformación urbana.**

La propuesta en materia de movilidad y su articulación entre los diferentes modos de transportación pública requiere de otro lado de la potenciación y realización de un planteamiento adecuado de espacios públicos abiertos bien relacionados con esos sistemas que deben proveer las posibilidades de crear, facilitar y plantear las distintas modalidades de espacios públicos diseñados a las funciones de receptor, distribuir y articular los diferentes sistemas para la ciudad existente y la proyectada. Dicha inter-modalidad debe hacerse recursiva en su planteamiento por lo cual es conveniente materializar un sistema de plazoletas, plazas, zócalos con el adecuado mobiliario y señalización que permita la fácil orientación y accesibilidad a los diferentes sistemas, dando al espacio público la transformación necesaria.

5.4.5.2.5. SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS

El Sistema de Servicios Públicos es toda infraestructura organizada junto con sus demás componentes requeridos para satisfacer las necesidades esenciales del interés general de una forma regular y continua de acuerdo con un régimen jurídico especial, bien que se realice por el Estado o persona privada, directa o indirectamente, mediante concesionario o a través de cualquier otro medio legal con sujeción a un régimen de Derecho Público.

Los servicios públicos pueden ser prestados por las empresas de servicios públicos o por personas naturales o jurídicas que produzcan para ellas mismas, como complemento de su actividad principal.⁸⁸

⁸⁸ Artículo 15 de la Ley 142 de 1994



5.4.5.2.5.1. POLÍTICA PARA EL SISTEMA GENERAL DE SERVICIOS PÚBLICOS

Se deberán tomar en cuenta y la coordinación de las realidades y posibilidades existentes entre entes prestadores de servicios y la viabilidad que arranca de los programas y planes directores que estas empresas implementarán en el mediano y largo plazo. En tal sentido, las redes de los sistemas de servicios públicos se deben ordenar e implementar de manera jerarquizada previendo su integración e interdependencia entre ellas de tal manera que no se presenten dificultades que impliquen cambios de localización, u otro tipo de inconvenientes que afecten su eficiencia durante la prestación a las comunidades urbanas. En este sentido, la integración e interdependencia entre los diferentes sistemas será el resultado de superponer e integrar los planes maestros o directores de cada uno de los diferentes sistemas. El ordenamiento y regulación se establecerá en los respectivos planes directores, y los términos fijados en ellos se ajustarán a lo establecido en el POT.

Las mesas de trabajo que fueron hechas con anterioridad en lo referente a este asunto⁸⁹ arrojaron resultados positivos en la prestación de los servicios en general de la ciudad de Barranquilla, por lo que esta política debe considerar el desarrollo de las coberturas no logradas hasta ahora en aquellas áreas que la necesiten para lograr la totalidad del servicio.

5.4.5.2.5.2. ESTRATEGIA PARA EL SISTEMA GENERAL DE SERVICIOS PÚBLICOS

De igual manera y con el fin de garantizar el acceso a todos los habitantes a los servicios públicos domiciliarios, se adoptan las siguientes estrategias:

- Establecer el perímetro de servicios de infraestructura subterránea solo hasta el perímetro del área urbana y de expansión, de acuerdo como lo plantea la ley y con el fin de evitar las conexiones ilegales.
- Vincular la gestión de las empresas de servicios públicos domiciliarios a los objetivos de aumento de la competitividad mediante la eliminación de trámites innecesarios, la coordinación de las obras sobre espacio público y la búsqueda de economías de escala en la expansión de redes y equipamientos de atención a usuarios.

⁸⁹ Ver Documentos VISION DE CIUDAD “Primer y Segundo Informe de Avances”



En ese sentido, una rápida mirada a los asuntos prioritarios en materia de prestación nos señalaría el siguiente panorama a tener en cuenta en cada uno de los elementos de este sistema.

5.4.5.2.5.3. MARCO JURÍDICO

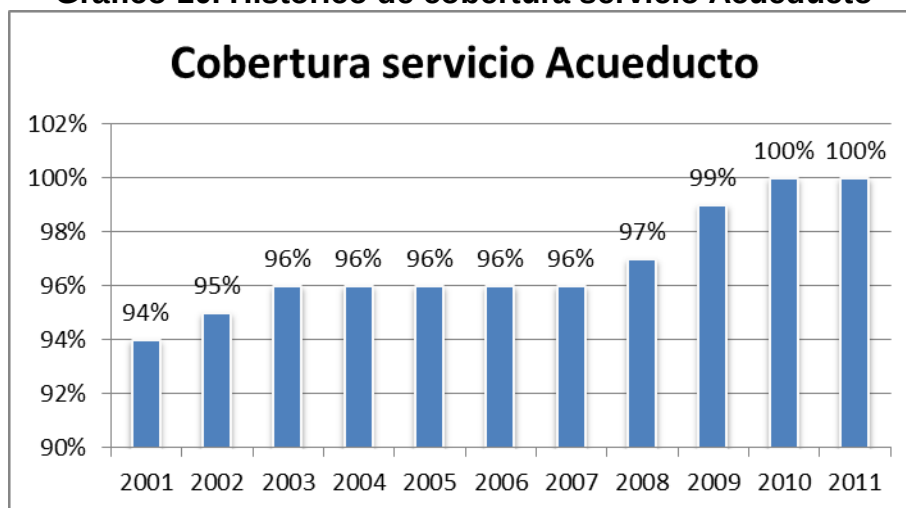
- Constitución Política de Colombia 1991: en su artículo 365 superior en su inciso 2°, delimita el régimen jurídico para los servicios públicos, que será fijado por la ley, así como las competencias por parte del Estado directa o indirectamente, comunidades organizadas o por los particulares, a nivel centralizado o descentralizado y el 367 ibídem, señaló que los servicios públicos domiciliarios serán a cargo de los municipios y los departamentos cumplen funciones de apoyo.
- Ley 142 de 1994: determina que el estado tiene la función de velar por la buena, eficiente y acorde prestación de estos servicios. Establece la desmonopolización en la prestación de los servicios públicos domiciliarios por lo que consagra el régimen de Derecho privado para la constitución, actos y contratos de las empresas de servicios públicos domiciliarios.
- Ley 143 de 1994: establece el régimen para la generación, interconexión, transmisión, distribución y comercialización de electricidad en el territorio nacional
- Ley 286 de 1996: modifica algunos aspectos relacionados con los regímenes de contribuciones, tarifas y subsidios de las leyes 142 y 143 de 1994.
- Ley 632 de 2000: modifica las leyes 142, 143 de 1994 y 286 de 1996 en algunos aspectos relacionados con el régimen de subsidios.
- Ley 689 de 2001: modifica parcialmente la Ley 142 de 1994, en lo relacionado con el régimen de contratación de las empresas de servicios públicos, el control fiscal y de auditoría de las E.S.P.

5.4.5.2.5.4. DOTACIÓN DE AGUA POTABLE

El servicio de acueducto del Distrito se encuentra bajo el sistema de concesión asignado a la empresa Triple A S.A. E.S.P. desde el año de 1993, con una vigencia inicial de 20 años, y una posterior renovación hasta el año 2033. El sistema de acueducto cuenta con una cobertura de prestación del servicio del 100% y con una comprobada excelente calidad del suministro. Las interrupciones en el servicio obedecen principalmente a obras de mantenimiento correctivo o preventivo en las redes de distribución.



Gráfico 10. Histórico de cobertura servicio Acueducto



Fuente: Triple A. Elaboración equipo POT

La red matriz de acueducto y alcantarillado cuenta con la capacidad necesaria para abastecer la población actual y futura producto de los procesos de densificación que se den dentro del perímetro sanitario. Sin embargo, la capacidad instalada es insuficiente para garantizar el servicio en las zonas de expansión urbana.

La empresa operadora está en capacidad de extender las redes matrices de distribución e interconexiones complementarias hacia donde se proyecte el crecimiento de la ciudad así como para reforzar el sistema en las áreas en donde haya un crecimiento vertical. Sin embargo, se registran algunos problemas que el operador llama la atención y que están relacionados con la extensión de la ciudad, por lo cual hay que buscar las adecuadas soluciones a los mismos, así:

- Insuficiente capacidad de almacenamiento. Se requiere de la construcción de un tanque de almacenamiento con capacidad de 5000 M3.
- Capacidad insuficiente en conducciones para satisfacer la demanda futura de nuevas urbanizaciones en el norte de la ciudad en un corto plazo.
- Las acciones requeridas según la Sección de Planeación de la Triple AAA considera los siguientes programas para optimizar los servicios de agua potable:
- Proyecto de construcción del Tanque de almacenamiento Siete de Abril, y
- Construcción del Acueducto del Norte con recursos de la ESP Triple AAA.



- Construcción del tanque 7 de Abril para dar abastecimiento a los suelos de expansión urbana y parte del área rural al corto, mediano y largo plazo como alcances de acciones integrales para la futura ciudad.
- Construcción de un sistema de conducción de 16" del acueducto de la zona sur-occidental hacia el área de expansión donde se planean los nuevos planes parciales (sea vía tarifas o vía institucional que está en estudio de la administración distrital). De igual forma se debe proceder con el sistema de alcantarillado como red estructurante para esa zona de la ciudad.
- Eliminación del sistema de tratamientos de aguas negras por laguna de oxidación, llevando las aguas al río Magdalena.
- *Acueducto de Puerto Colombia* : contempla las siguientes acciones para liberar al de Barranquilla y optimizarlo:
 - Reubicación y ampliación Bocatoma Puerto Colombia.
 - Ampliación de Planta Puerto Colombia, etapas de 500 lps
 - Conducción Planta a tanque de almacenamiento Argos.
 - Ampliación almacenamiento Argos, Etapas de 5000 m3
 - Ampliación tanque de Juan Mina etapas de 5000 m3.

a) Programas para el sistema de acueducto

La prestación del servicio de acueducto en el Distrito de Barranquilla se desarrolla en el marco del contrato el cual exige al Concesionario, entre otros, el siguiente programa, que permite garantizar la sostenibilidad de los recursos:

- **Programa de ahorro y uso eficiente del agua**, aprobado por la autoridad ambiental pertinente (DAMAB). Este programa busca lograr un equilibrio hidrológico que asegure el abastecimiento suficiente de agua a la población atendida por los sistemas y con la finalidad de generar acciones que permitan la conservación y manejo integral del recurso hídrico, en especial lo referido al uso y manejo del agua. Aprobado por la respectiva autoridad ambiental según Resolución 663 de 2011. Este programa se encuentra orientado hacia las siguientes actividades:
 - Monitorear, medir, registrar y analizar la cantidad de agua que captan y suministran los sistemas, identificando parques y zonas verdes, áreas comunes de los edificios, m3 por fugas imperceptibles, m3 dejadas de facturar por fallas en el cumplimiento al debido proceso de altos consumos, etc.
 - Realizar mantenimiento de macromedidores existentes, con el fin de generar datos confiables y definir estrategias sectorizadas.

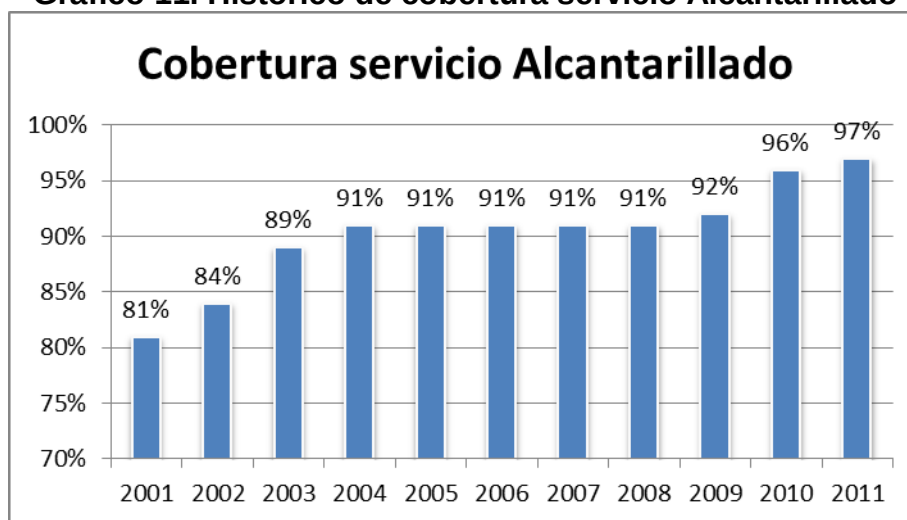


- Analizar los consumos de los usuarios para identificar aparatos dañados y realizar pruebas de calibración y precisión en la lectura. Continuar con la micromedición y cumplir con el programa de garantía de la calidad, el cual consiste en la calibración de instrumentos retenidos en el laboratorio de medidores el cual está certificado.
- Establecer una metodología para realizar auditorías a los grandes consumidores y plantear estrategias para disminuir consumos.
- Realizar informes periódicos de inversión, lo facturado y lo recaudado. Costos del Proyecto versus beneficio

5.4.5.2.5.5. DOTACIÓN DEL SANEAMIENTO AMBIENTAL.

El servicio de Saneamiento básico (alcantarillado) del Distrito se encuentra bajo el sistema de concesión asignado a la empresa Triple A S.A. E.S.P. desde el año de 1993, con una vigencia inicial de 20 años, y una posterior renovación hasta el año 2033. El sistema de Saneamiento básico cuenta actualmente con una cobertura de prestación del servicio del 97%.

Gráfico 11. Histórico de cobertura servicio Alcantarillado



Fuente: Triple A. Elaboración equipo POT

El sistema de redes de alcantarillado del Distrito de Barranquilla, es de tipo separativo, es decir, el alcantarillado atiende únicamente a las aguas servidas. Las aguas servidas son conducidas casi en su totalidad por gravedad hasta su disposición final, utilizando en algunos casos el sistema de estaciones de bombeo, bien sea del tipo convencional o de elevadoras, en los sectores en los que por gravedad es imposible acceder a la disposición final.



a) Programas para el sistema de saneamiento ambiental

Las políticas representadas en acciones, debe ser congruentes con la realidad del sistema para lo cual se proyectarán para el corto plazo, de acuerdo con la información obtenida por la empresa prestadora de servicios públicos los siguientes programas:

→ En suelos urbanos.

De acuerdo al Plan de saneamiento y manejo de vertimiento (PSMV), se están terminando las obras de saneamiento de la zona suroriental de Barranquilla que comprende el colector de La Chinita, la estación Rebolo, la Edar Barranquillita, el emisario sub-fluvial de Barranquillita, la estación Montoya y la estación Felicidad.

En la segunda fase del PSMV se iniciaran las obras de saneamiento de la cuenca nororiental de Barranquilla que comprende la construcción de la EDAR Calle 79 donde se hará un tratamiento preliminar de las aguas residuales, provenientes de la estación de bombeo Felicidad, estación de Bombeo calle 85 y el colector calle 79 y colector calle 76. Las aguas tratadas serán vertidas al río Magdalena mediante un segundo emisario subfluvial. Esto requiere coordinar los trazados de tuberías de impulsión, con el plan vial Avenida del Río y los proyectos de urbanismo del sector y el proyecto del River Park.

En cuanto a la zona suroccidental de Barranquilla, el sistema de alcantarillado cuenta con un sistema de tratamiento conformado por la EDAR del Pueblo. El efluente de esta EDAR es afluente a la ciénaga de Mallorquín.

Teniendo en cuenta las nuevas zonas de expansión urbana en la zona suroccidental, la capacidad de depuración de la EDAR el Pueblo y la capacidad de asimilación de la ciénaga de Mallorquín, se requiere adelantar un estudio de factibilidad para llevar las aguas tratadas de la EDAR el Pueblo al Río Magdalena. Lo anterior para contribuir al saneamiento de la ciénaga de mallorquín y bajar el nivel de tratamiento requerido en la EDAR el Pueblo. Los resultados del estudio se traducirán en la nueva formulación del PSMV de Barranquilla.

→ En suelos de expansión urbana.

Las obras de saneamiento en suelos de expansión urbana, deberán ser proyectadas en la formulación de los planes parciales aprobados por planeación distrital.

Los proyectos u obras necesarias por zonas se enlistan a continuación:



- **ZONA SUR.ORIENTAL**
Culminar las obras de saneamiento de los caños de la cuenca sur-oriental del Distrito que comprende: el colector de La Chinita, la estación Rebolo, la EDAR Barranquillita, el emisario sub-fluvial de Barranquillita, la estación Montoya y la estación Felicidad.
- **ZONA SUR-OCCIDENTAL**
Construcción de un colector en dos etapas: La primera etapa contempla un colector de 36" con capacidad para recibir las aguas residuales de la zona oriental del colector hasta la Vía Circunvalar. Una segunda etapa comprende la construcción de un colector paralelo.

Estas obras se deben proyectar junto con el Plan Vial y el sistema de canalización del Arroyo León.

- **ZONA NOR-OCCIDENTAL**
Construcción de un colector en dos (2) etapas, desde la Estación Arroyo León e impulsión hacia el río Magdalena

La ETAPA I contempla la construcción de un colector de 72" con capacidad para recibir las aguas residuales de la zona oriental del colector y la construcción de una impulsión de 1.500 y 1.000 mm de diámetro, desde la estación de bombeo Arroyo león hasta el Río Magdalena. La ETAPA II comprende la construcción de un colector paralelo. Estas obras se deben proyectar junto con el Plan Vial y el sistema de canalización del Arroyo León.

→ **Saneamiento cuenca Nor-oriental**

El Plan de Saneamiento y Manejo de Vertimientos (PSMV) del distrito de Barranquilla contemplará las obras de saneamiento de esta zona y comprende:

- La construcción de la EDAR Calle 79 donde se hará un tratamiento preliminar de las aguas residuales
- Provenientes de la estación de bombeo Felicidad, estación de Bombeo calle 85 y el colector calle 79 y colector calle 76. Las aguas tratadas deberán tener como deposición final el río Magdalena mediante un segundo emisario subfluvial. Esto requiere coordinar los trazados de tuberías de impulsión, con el plan vial Avenida del Río y los proyectos de urbanismo del sector y el proyecto del River Park.



5.4.5.2.5.6. GAS NATURAL

Aunque el sistema de gas natural no presenta ningún problema y las redes cubren el 99% del territorio, esa pequeña diferencia existente en la cobertura se debe a otros asuntos que presentan algunos problemas casi siempre relacionado con áreas de alto riesgo, nomenclatura y/o estratificación socio-económica. La empresa prestadora del servicio maneja su plan quinquenal de desarrollo y muchas veces pasa a 20 años, cuyo objetivo es dotar todos los rincones de la ciudad y de los municipios conurbados del Área Metropolitana.

En este sentido los parámetros exigidos por la ley son cumplidos a cabalidad en la construcción de redes a través del modelo implementado y que no ha representado grandes problemas en el paso del tiempo.

La política de la prestación de los servicios de gas domiciliario debe propender por llegar a una cobertura del 100% en toda el área urbana para gozar de una cobertura total y en ese sentido la estrategia para el POT 2012 es estimular tal propuesta.

Un asunto de vital importancia en los suelos urbanos es que no existen peligros de los tendidos que representen o potencien problemas de alto riesgo para asentamientos humanos, existiendo solo algunos problemas en las interrelaciones entre las mismas empresas por asuntos relacionados con los momentos de instalación y construcción de redes afectándose unos con otros.

5.4.5.2.5.7. LA ENERGÍA ELÉCTRICA

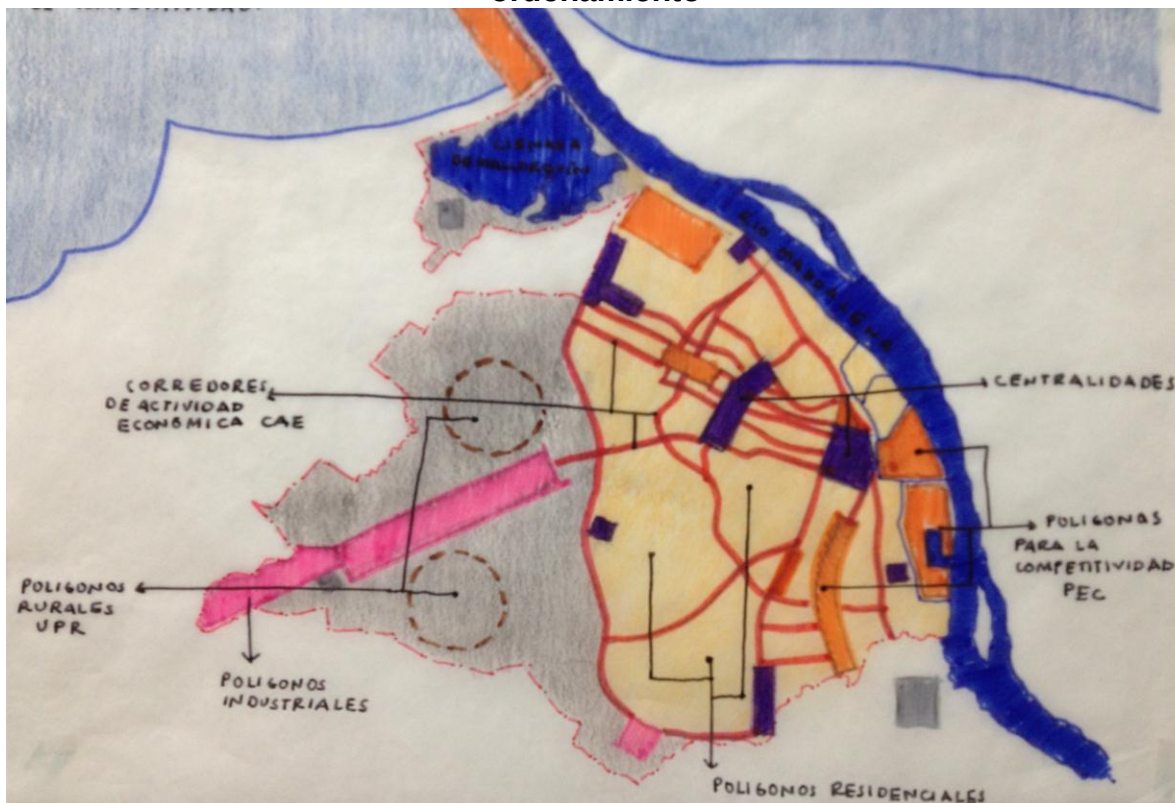
Aunque el sistema no presenta problemas de generación si presenta inconvenientes de prestación del servicio por el estado de las redes, aunque estas cubren el 100% del territorio. En ese sentido, es necesario que la empresa formule su plan director que contemple de manera prioritaria el plan de sustitución o reposición de redes así como la extensión de las mismas hacia las áreas de expansión urbana consideradas dentro de la formulación. Se considera que formulando el Plan Director, la empresa podrá detallar los proyectos de ampliación de la infraestructura para la prestación del servicio tanto en el mediano como en el largo plazo así como determinar las zonas de reserva para la construcción de las redes y demás componentes del sistema. La formulación incorpora de manera prioritaria determinar cómo áreas de protección por riesgo y amenaza las áreas de protección y reserva para las redes matrices del sistema.

5.4.5.3. ESTRUCTURA ECONOMICA Y DE COMPETITIVIDAD

Esta estructura es la encargada de establecer la disposición de las diversas áreas que concentran y ofertan servicios mixtos como el centro, los sub-centros, nodos de diferentes escalas y las áreas donde se generan los empleos y atraen gran parte de la población para intercambiar y adquirir bienes de consumo desde donde habitamos.

La Estructura Económica y de Competitividad se compone a gran escala de Áreas de actividad encargadas de caracterizar los suelos de acuerdo a sus vocaciones económicas y urbanísticas en función del modelo de ordenamiento propuesto. Estas áreas a su vez se organizan a través de polígonos normativos que le dan lineamientos específicos una escala más detallada. En el desarrollo del presente capítulo se explica a mayor detalle estos componentes.

Ilustración 37. Estructura económica y de competitividad del modelo de ordenamiento



Fuente: equipo POT



5.4.5.3.1. ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO A PARTIR DE LA ESTRUCTURA ECONOMICA Y DE COMPETITIVIDAD

La estrategia general de la Estructura Económica y de competitividad, apunta a una ciudad compacta y concentrada que promueve la densificación, donde las áreas de renovación y redensificación en zonas centrales de la ciudad y de estratos medios y bajos se estimulan para impulsar en estas la implementación de proyectos dinamizadores que puedan integrar proyectos de VIS y VIP junto con otros usos, desestimulando los desarrollos predio a predio y garantizando la provisión de servicios y el suelo adecuados, todo bajo un marco normativo que lo facilite, a su vez que determine los instrumentos de planificación, gestión y financiación que permitan implementar el desarrollo de un modelo de ocupación del territorio equilibrado, ambientalmente sostenible e incluyente.

Se integra el fortalecimiento de las centralidades principales y la creación de centralidades menores que concentren actividades múltiples que se conviertan en pequeños centros densificados de servicios que complementado con un sistema de movilidad e infraestructura vial ayuda a disminuir los desplazamientos entre las zonas de habitación y las zonas de producción y servicios, aumentando la productividad de la ciudad y mejorando la calidad de vida, al mismo tiempo que se armoniza con la nueva disposición de ocupación del territorio.

5.4.5.3.2. AREAS DE ACTIVIDAD

5.4.5.3.2.1. MARCO INICIAL DE LOS USOS DEL SUELO

Haciendo mirada a la evolución del modelo de ordenamiento, partimos del año 1993 con el Estatuto Urbanístico y de Usos del Suelo y Normas Arquitectónica, un instrumento diseñado que consistía en un grupo de normas (urbanístico-arquitectónicas) que recopiló y adoptó el nombre de Estatuto y un plano de la ciudad de Barranquilla. En ese plano se mostraba a la ciudad seccionada en espacios que conceptualmente agrupaba (intuitivamente o en base a la realidad o por lo menos a la concepción de núcleos múltiples) las diferentes áreas de actividades con que la ciudad se organizaba en ese momento.

En este Estatuto se establecen las áreas de actividades **(residenciales, comerciales, industriales, recreacionales, otras)** que crean inconformismos en una ciudad donde antes la norma no prevalecía y entra a contradecir la espontaneidad del desarrollo urbano. Aparecen los primeros problemas referentes a los temas en el control y la operatividad de la norma.

Este instrumento condujo a generar las discrepancias sobre la norma a la que no se estaba acostumbrado, puesto que se generó:



- Reticencias elementales sobre la propiedad.
- Restricciones a las alturas y el deseo demás aprovechamiento predial.
- Rechazo a adaptarse a la norma y el mezclar pasado y presente normativo.
- Falta de socialización de la norma.
- Estatuto único y exclusivo para el uso del suelo, y no para la mirada de la planeación de la ciudad hasta 2000.

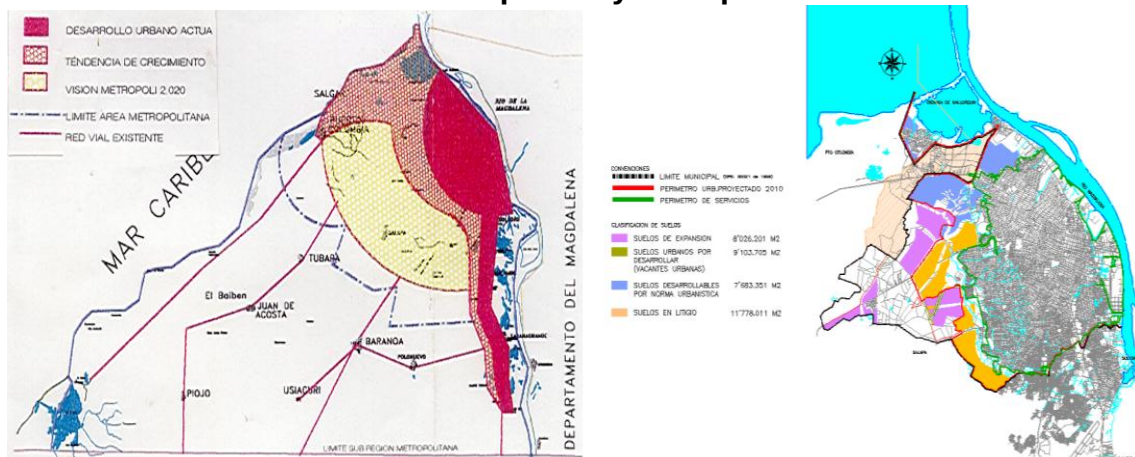
5.4.5.3.2.2. MODELO DE OCUPACIÓN Y DISPOSICIÓN DE LOS USOS DEL SUELO

La expansión semicircular de la ciudad es apoyada por la disposición radial de las principales vías de acceso, tales como las calles 30, 45, 47 (Cordialidad), y las carreras 38, 46 y 51B, a través de las cuales se comunica con el entorno regional.

En este proceso, los usos del suelo comercial e industrial adoptaron características de localización muy particulares, por cuanto el carácter marcadamente mercantil de la ciudad impulsó la rápida ocupación de zonas estratégicas adyacentes al sistema de caños y al río Magdalena, cuyos motivos están asociados con sus especiales condiciones para el transporte marítimo y fluvial. A partir de allí se expandieron, la primera hacia el noroccidente, y la segunda hacia el norte siguiendo el eje de la actual Vía 40. Tal localización resultó ambientalmente inapropiada para la ciudad puesto que los vientos alisios, que soplan del nor-este al sur-este, arrastran los elementos vertidos al aire por las industrias, afectando grandes sectores residenciales.

El uso residencial se expande hacia el occidente, mostrando marcadas diferenciaciones sociales entre clases altas, que toman rumbo hacia el nor-occidente y, en sentido sur, las clases medias y baja, distribución socioeconómica que se mantiene hasta el presente.

Ilustración 38. Modelo de ocupación y la disposición de Usos de Suelo



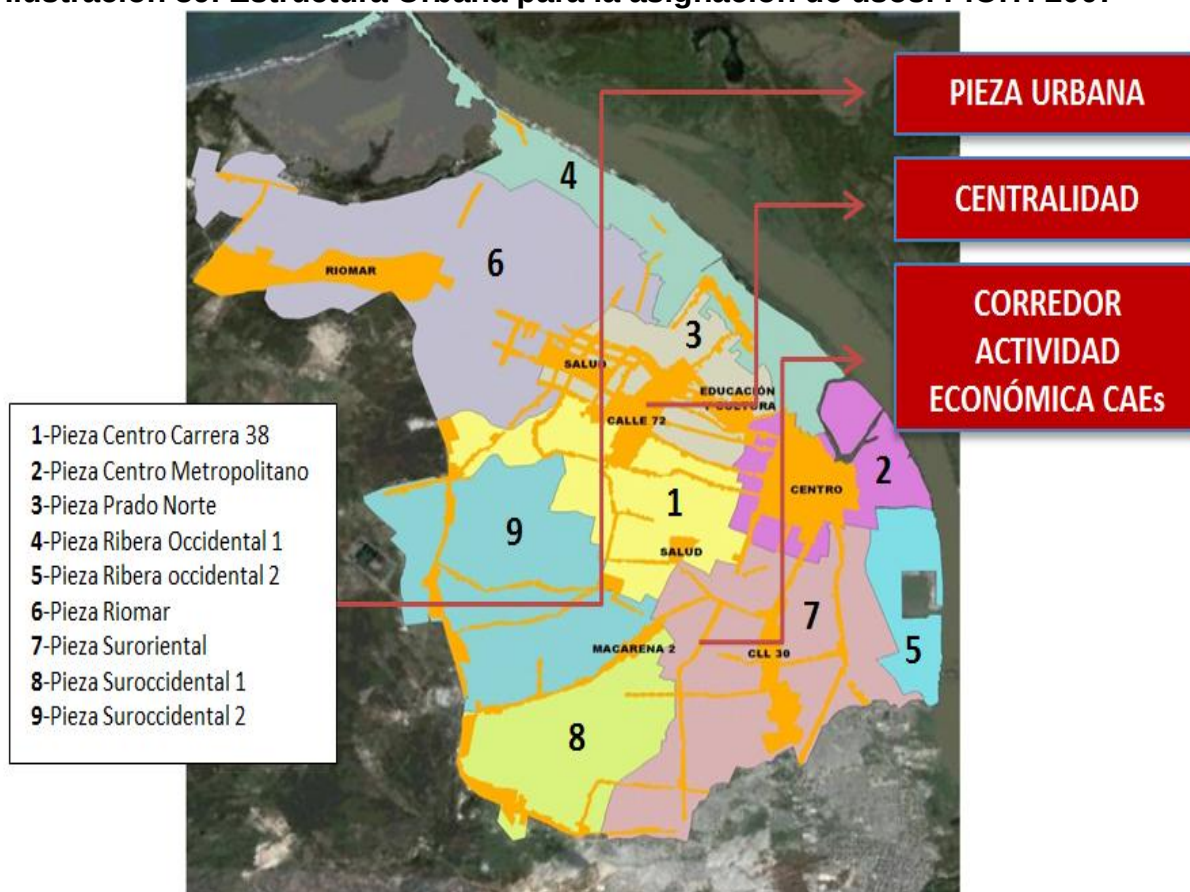
Fuente: Elaboración Propia, con base en documentación existente.

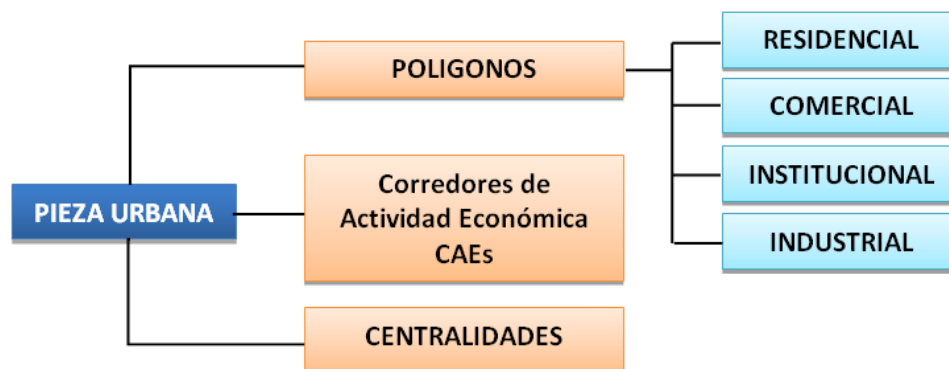
Dentro de los factores que caracterizan el patrón descrito anteriormente se cuentan las siguientes dificultades:

- Problemas ambientales ocasionados por la acelerada ocupación de ecosistemas locales frágiles y vulnerables en el área del Distrito de Barranquilla.
- Disposición territorial muy concentrada de las actividades económicas de la ciudad, especialmente hacia el norte, con escasas ramificaciones hacia el sur.
- Dispersión territorial de las zonas residenciales, generando una ciudad extendida que ocasiona grandes inversiones en vías y servicios públicos.
- Disposición vial desarticulada entre el norte y el sur.
- Privilegio del automotor sobre el peatón.
- Escaso sentido de pertenencia del ciudadano frente a la ciudad.
- Baja cultura de participación ciudadana.
- Espacio público caótico y usado intensivamente.
- Acentuada centralización de la administración local, lo que ocasiona escasa presencia del Estado en áreas periféricas de la ciudad.
- El uso intensivo del suelo urbano derivado de las actividades comerciales, industriales y residenciales ha restringido la disposición de zonas verdes, espacios abiertos y áreas recreativas, los que en conjunto presentan indicadores muy por debajo de los establecidos por entidades del gobierno e internacionales.
- Profundas diferencias sociales entre el norte y el sur de la ciudad.
- Invasión de actividades comerciales en zonas residenciales.

Ahora bien, dentro de la actual estructura concebida en la revisión que tuvo el Plan de ordenamiento Territorial en el 2007, en lo referente a la asignación de usos, el modelo se conforma a partir de un sistema de piezas urbanas que contienen centralidades, corredores de actividad económica CAEs y polígonos de diferentes características, en donde se sectorizan las diferentes asignaciones de usos de suelo determinadas.

Ilustración 39. Estructura Urbana para la asignación de usos. P.O.T. 2007





Fuente: Elaboración Propia

En la siguiente tabla, se presenta el conjunto de variables utilizadas para la definición de las acciones estratégicas en las piezas urbanas adoptadas.

Tabla 68. Variables para la definición de acciones estratégicas en las piezas urbanas

N°	PIEZA URBANA	EXISTENCIA DE CENTRALIDAD		USO DEL SUELO ACTUAL	FUNCIÓN PRINCIPAL EN LA ESTRATEGIA	POTENCIACIÓN PARA EL DESARROLLO
		SI	NO			
1	CENTRO METROPOLITANO	X		Comercial Institucional Administrativo. Industrial Residencial	Integración internacional, nacional y regional	Proteger el patrimonio cultural. Promover la renovación urbana. (Aplicabilidad) Desarrollar Planes Parciales con énfasis en lo ambiental y el espacio público. Promover la concentración de Instituciones publicas
2	CARRERA 38 – CENTRO	X		Residencial. Comercial Institucional de Servicios	Integración urbana y regional	Mejoramiento integral de la pieza. Generación de espacio público



						y equipamientos locales. Mejoramiento (de la red vial.) de la conectividad en función de la integración norte - sur
3	SUR-ORIENTAL	X		Residencial Comercial	Integración regional y urbana	Mejoramiento integral de la pieza. (Generación) Cualificación del espacio público y equipamientos zonales.(Estadio Metropolitano, Jardín Botánico y Estadio Moderno) Promover y regular el desarrollo de la nueva centralidad
4	RIOMAR	X		Residencial Comercial Institucional educativo	Integración, nacional y regional	Proyectar turismo comercial. Promover el desarrollo residencial y comercial de gran categoría. Atraer inversión extranjera. Generación de espacio publico Desarrollo urbano integral
5	PRADO NORTE	X		Residencial Comercial	Integración nacional e	Proteger el patrimonio

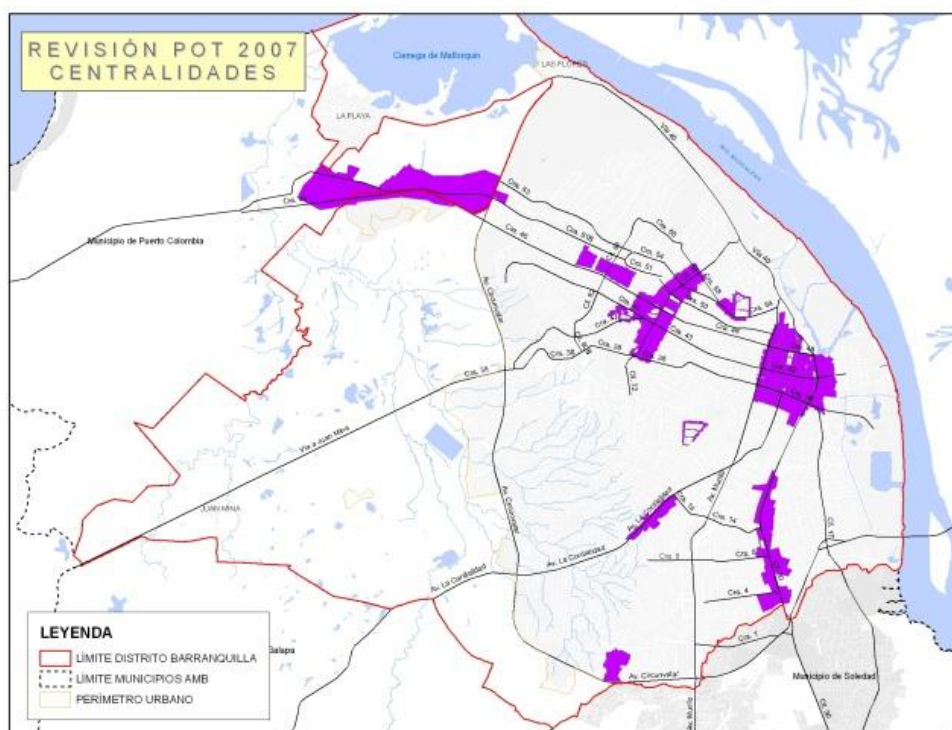
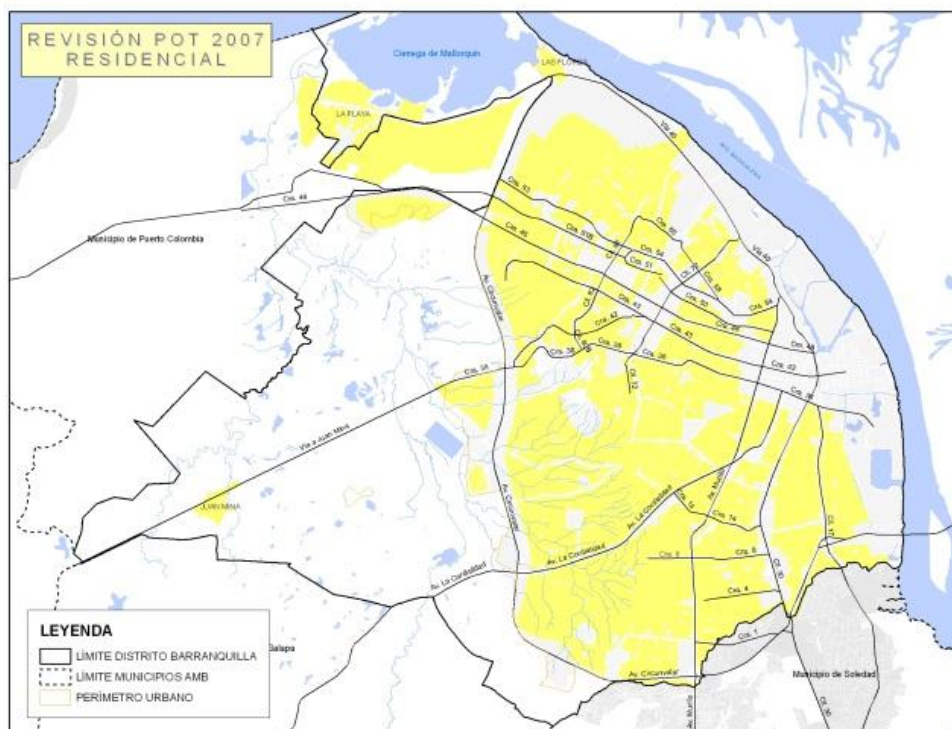


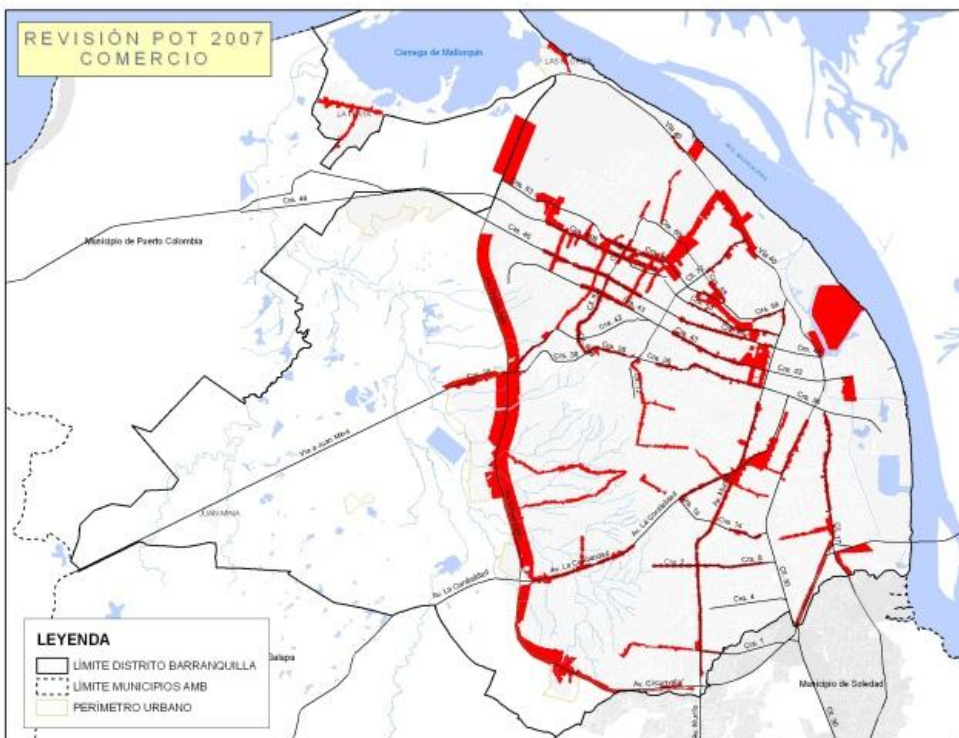
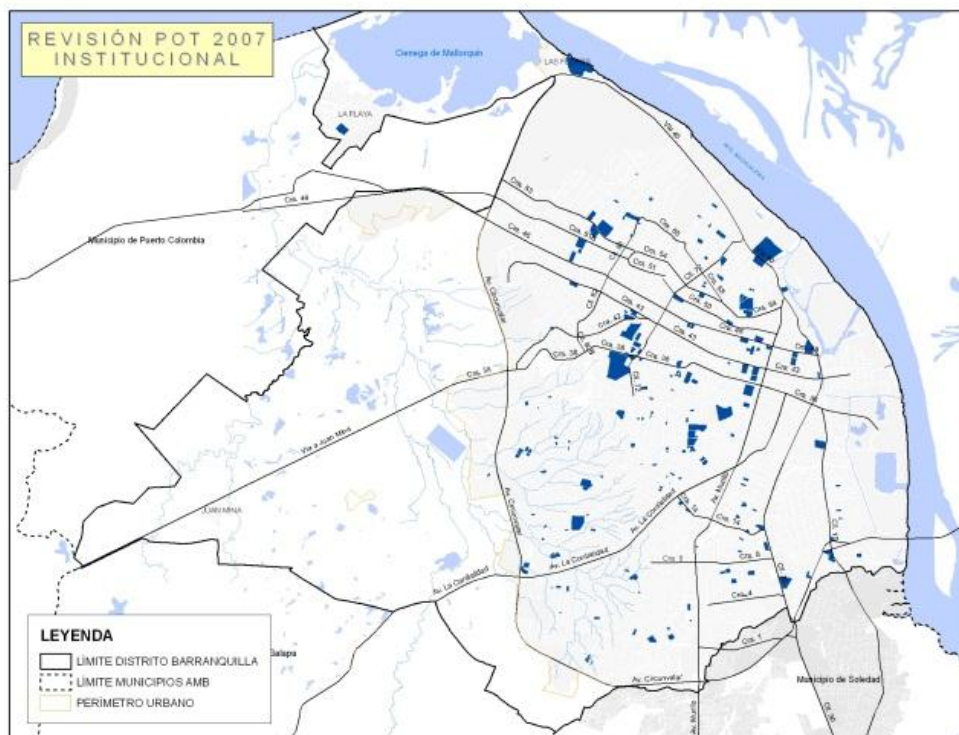
				Institucional	INTERNACIONAL	cultural. Consolidación y conservación urbana. Cualificar el espacio urbano.
6	RIBERA OCCIDENTAL RÍO MAGDALENA I Y II		X	Industrial. Portuario e Institucional	Integración nacional e INTERNACIONAL	Consolidar servicios portuarios. Atraer inversión extranjera. Apertura de la ciudad al río en lo turístico, recreativo y cultural.
7	SUR- OCCIDENTAL I Y SUR- OCCIDENTAL II	X		Residencial, Comercial e Industrial	Integración regional y urbana	Promoción del re-desarrollo de la pieza. Fortalecer el arraigo cultural para la defensa del territorio. Integración urbana a partir del desarrollo de proyectos de conectividad vial Promoción de acciones de re- habilitación y renovación urbana a través del Plan Parcia.

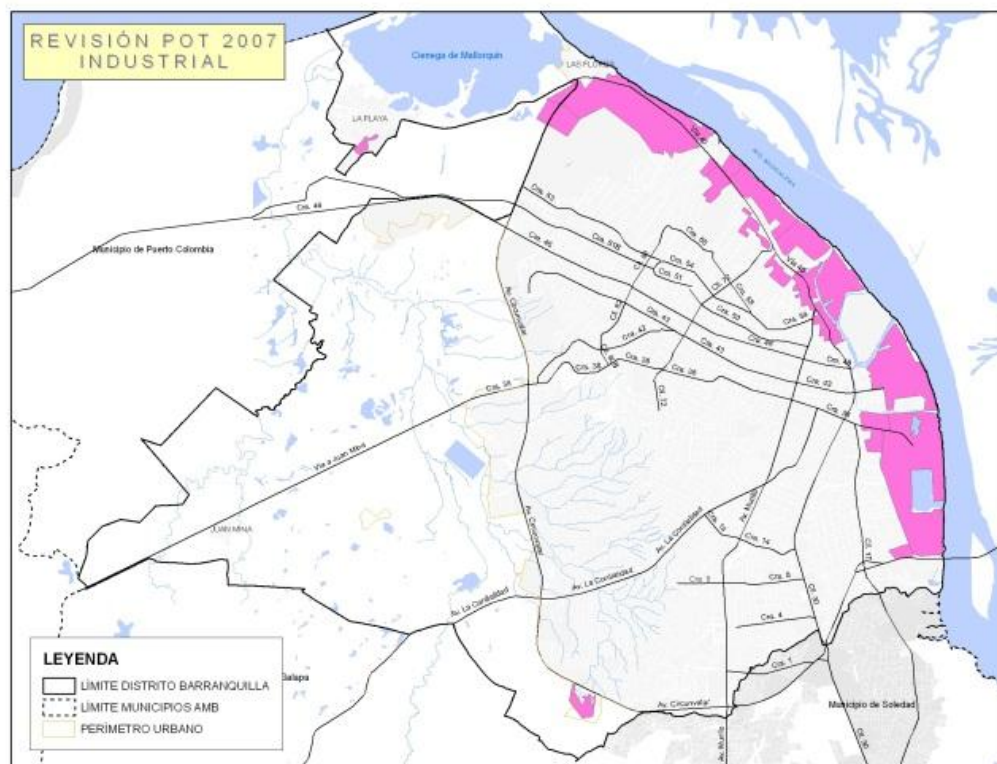
Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial 2007



Ilustración 40. Asignación de Usos en el Distrito de Barranquilla. P.O.T. 2007







Fuente: Elaboración propia con base en el Plan de Ordenamiento Territorial 2007.

En cuando a la aplicabilidad del uso, cada pieza tiene una ficha técnica que al ubicar el predio se pueden evidenciar claramente las especificidades de acuerdo a la actividad principal, sus restricciones, prohibiciones y disposiciones de tipo constructivo y urbanístico.

Tabla 69. Cuadro Normativo Polígono Residencial R3 como uso principal.

Identificación	Límites de Polígonos	Límites de Segmentos		Actividades Permitidas	Restringidas	Prohibiciones	Tratamiento	Tipo de edificación	Altura máxima en pisos	Frente Mínimo en metros	Área mínima del lote en metros cuadrados (M2)	Retiros Mínimos		Índice de habitabilidad (mts 2)
		Desde	Hasta									Retiro lateral en metros	Retiro de fondo en metros	
POLIGONO 1 Residencial R3	OCCIDENTE: Limita con Área Municipal de Soledad	No aplica	No aplica	Comercio 1		5232	Consolidación	Unifamiliar	3,0	7,0	70,00	1,00	2,50	20,0



SUR: Limita con Área Municipal de Soledad Perímetro Urbano ORIENTE: Intersección Circunvalar con Murillo y Límite de Pieza NORTE: CAE Circunvalar S-1 y 2	Servicios Mercantiles 1			Bifamiliar	3,0	8,0	70,00	1,00	2,50
	Industria 5	1521, 1582, 1741, 1750, 1810, 2090, 2211, 2212, 2219, 3691, 3692, 1922	1743, 192, 1,20, 40, 2230, 3611, 3612, 3613, 3619	Trifamiliar	3,0	8,0	70,00	1,00	2,50
	Institucional 1		9111, 9112, 9192, 9199	Conjunto Residencial	3,0	10,0	140,00	1,50	2,50
	Recreativo 1	924100*		Multifamiliar Tipo 1	5,0	12,0	140,00	3,00	3,00

Fuente: Elaboración propia con base en el Plan de Ordenamiento Territorial 2007.

La revisión del POT 2007 apuntó a la adecuación de una estructura urbana basada en un modelo “multi-nodal” en donde la ciudad se planifica a partir de la concepción de piezas urbanas anteriormente descritas y la presencia de centralidades en aquellos sitios de la ciudad que adolecen de ellas y respetando el esquema de usos del suelo planteados en el Acuerdo 0154 del 2000, con unas especificidades acopladas al sistema de Homologación de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas, revisión 3.0 adoptada por el Departamento Administrativo Nacional de estadística DANE.

Tratando de consolidar la actual estructura urbana, garantizando su organización y a partir de dinámicas alternativas en la disponibilidad de los usos del suelo para el desarrollo de las diferentes actividades, el aprovechando de la infraestructura existente y la disponibilidad de servicios públicos instalados, para optimizar el suelo con gestiones de carácter económico, físico, normativo y de gestión aplicable a las diferentes áreas de la ciudad, se buscan generar operaciones donde se puedan dar acciones de re-densificación y de renovación urbana, en las áreas cercanas al centro de la ciudad y espacios adyacentes, por las condiciones de protagonismo urbano, por ejemplo.



Ahora bien, a pesar que la vocación de la ciudad ha sido encaminada a Distrito Especial Industrial y Portuario, estos dos últimos, presentan falencias en la proporción y claridad de su distribución, reglamentación y adaptación en el territorio. Así mismo, la oferta de usos comerciales y de servicio, salud, educación, cultura, turismo y recreación han abierto una nueva ventana, para el desarrollo de una ciudad competitiva abierta al mundo.

Dentro de la formulación del Plan de Ordenamiento territorial 2012, se realizó un reconocimiento del territorio que permitió dar cuenta de las tendencias, desarrollos y transformaciones de cada uno de los sectores, de los impactos urbanísticos, estructurales, ambientales y sociales, que enmarca un modelo de ordenamiento inconcluso, pero estructurado. Por tal motivo, la propuesta parte de la estructura de áreas de actividades existente, recopilando los elementos organizadores y articuladores y complementando las necesidades, solucionando las falencias, encaminado todo, al nuevo modelo de ordenamiento propuesto.

A partir de lo anteriormente expresado se propone para las áreas de actividad las siguientes estrategias:

- Redefinir los polígonos de las áreas de actividad, con el objetivo de crear articulaciones armónicas entre las actividades y la intervención en las edificaciones, fortaleciendo la vocación de sectores específicos y preservando sectores residenciales.
- Sectorizar la ciudad por los grandes polígonos de actividad, reconociendo la vocación de cada uno de los sectores, incluyendo conceptos y categorías específicas para cada uno.
- Incluir dentro de las áreas de actividad los suelos rurales, con cada una de sus vocaciones, como parte integral del modelo de ordenamiento territorial.
- Introducir dentro de la clasificación de las áreas de actividad las zonas destinadas a las actividades portuarias como actividades estratégicas y complementarias dentro del Distrito.

5.4.5.3.2.3. DEFINICIÓN DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD

A partir del análisis de la situación actual, y del modelo de ordenamiento territorial propuesto por el equipo P.O.T. 2012, la estructura funcional de la ciudad se enfoca en la articulación de las diferentes áreas de actividades que permita distribuir equitativamente las actividades de servicio, producción, exploración, explotación, comercio y la vivienda, garantizando un desarrollo sostenible, organizado con el espacio público como eje estructurante, respondiendo a las dinámicas económicas y los procesos de transformación.



Las áreas de actividad se entienden como cada una de las divisiones superficiarias en que se subdividen los suelos urbanos y rurales, fortaleciendo la vocación del sector y proporcionando relaciones armónicas, con el fin de orientar y reglamentar los usos permitidos en función del modelo de ordenamiento territorial.

Cada una de las áreas de actividad concentra diferentes usos de los suelos urbanos y rurales, los cuales se permiten o prohíben según la dinámica del desarrollo. Los suelos de expansión, por el contrario, establecen sus áreas de actividad según la propuesta dada dentro de los planes parciales propuestos.

De acuerdo a la especialización de los usos y en concordancia con la estructura urbana propuesta las áreas de actividad se clasifican en:

Tabla 70. Clasificación de las Áreas de actividad POT 2012

ÁREA DE ACTIVIDAD	DIVISIÓN DE USOS
RESIDENCIAL	Vivienda
COMERCIAL	Bienes y Servicios
INSTITUCIONAL	Dotacional Público y Privado
INDUSTRIAL	Transformación, Producción, Almacenamiento
PORTUARIO	Logística, Cargue y Descargue, Mantenimiento y Reparación
CENTRAL	Centralidades
RURAL	Forestal y Turístico, Agropecuaria, Pesquero, Zoo cría, Minero

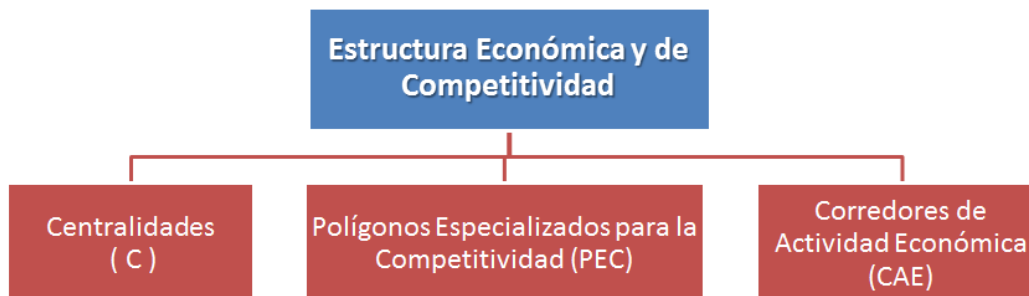
Fuente: Equipo POT 2012

5.4.5.3.3. ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA ECONÓMICA Y DE COMPETITIVIDAD

La presente estructura se encuentra conformada por los siguientes elementos:

- Centralidades
- Polígonos Especiales para la Competitividad (PEC)
- Corredores de Actividad Económica (CAE)

Gráfico 12. Elementos de la Estructura económica y de competitividad



Fuente: Equipo POT 2012

5.4.5.3.3.1. CENTRALIDADES URBANAS

Se definen como aquellas áreas o sitios dentro de la estructura urbana que por lo general presentan altos niveles de densidad y ocupación de los suelos, donde se aglomera la mayor parte de los bienes y servicios que requiere la comunidad y que impulsan el desarrollo y la generación de empleo en las ciudades.

Surgen con la intención de concebir una estructura espacial más ordenada y coherente con la disposición de un modelo compacto y policéntrico, interconectado con las distintas áreas de la ciudad, que reduzcan la presión sobre el centro principal y al mismo tiempo integre a las comunidades con zonas productivas cercanas, posibilitando la reducción de los desplazamientos, la descongestión vial y el ahorro de tiempo y economía en la búsqueda de los bienes y servicios.

La intención, es entonces, consolidar una red de centralidades para una ciudad equilibrada.

a) Objetivos de las Centralidades

La finalidad de las centralidades consiste en brindar un equilibrio territorial y lugares de convocatoria ciudadana a través un sistema de espacios donde se logren concentrar y ofrecer instalaciones, servicios y actividades económicas en el ámbito general de la estructura urbana, al mismo tiempo que se promueve y apoya el desarrollo de programas de renovación urbana, donde se mejora y adecúa la infraestructura de servicios de estos sectores.

b) Antecedentes

La revisión del POT 2007 introdujo el concepto de las centralidades a la estructura urbana del Distrito de Barranquilla con fundamento en un análisis que se enfocó por un lado bajo la concepción de la ciudad como un todo coherente en



su realidad socio-espacial basada en la dinámica y localización de las actividades económicas y por el otro, en lo que representa el sector de servicios como motor que impulsa la dinámica de concentración y desplazamiento en la búsqueda permanente de servicios secundarios y terciarios en función de una economía de escala.

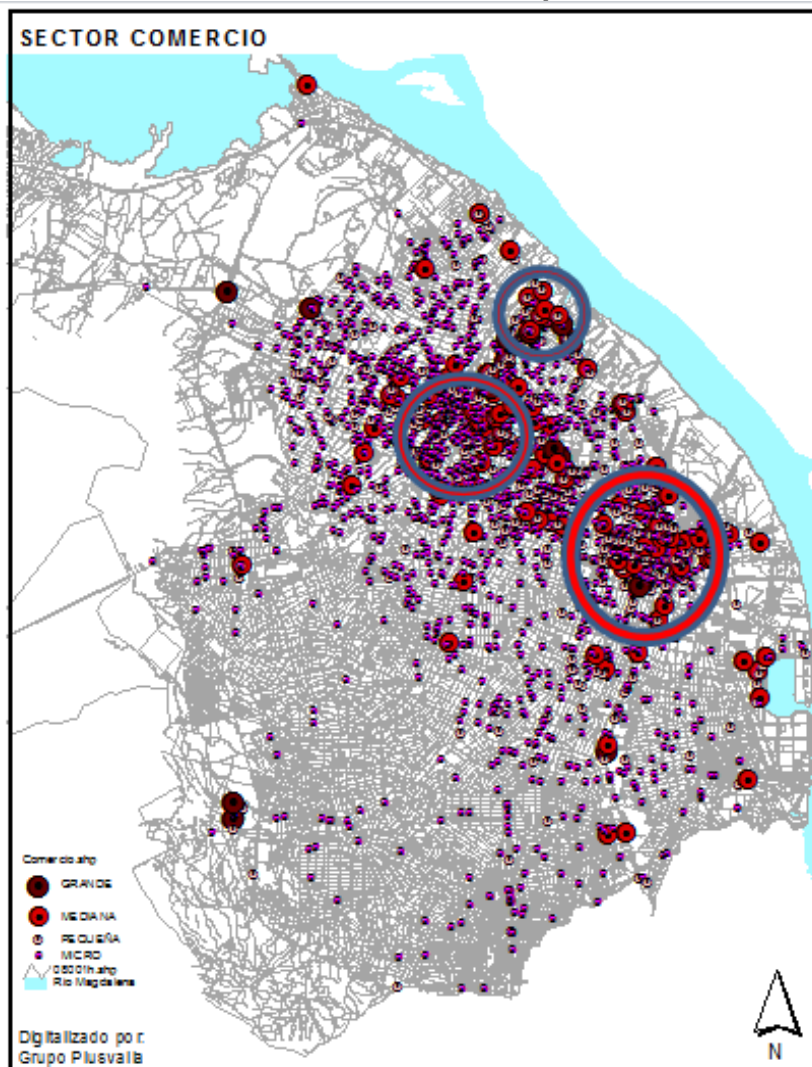
Sumado a esto, el análisis también involucró las variables de los precios del suelo y la presencia de los equipamientos metropolitanos y de escala urbana que posee el territorio actualmente y que son también factores relevantes en la concentración o nodos de actividades que permiten tener un acercamiento tangible con la realidad. Este enfoque permitió captar y definir los sitios con más dinamismo entre las diferentes áreas especializadas que conforman el plano general de la ciudad.

Así pues, el procedimiento que conllevó a la localización de estas centralidades vinculó en términos generales las siguientes variables:

- Los precios del suelo en el Distrito.
- La localización de Activos y Empleos
- Los viajes o desplazamientos de origen-destino en relación a la consecución de bienes y servicios.
- La localización de equipamientos metropolitanos y de carácter urbano.

Una vez ponderadas dichas variables en el territorio se demostró como la concentración espacial de las actividades y sus principales localizaciones se focalizan ante todo en el Centro de la ciudad y sobre el subcentro de la calle 72 y su área de influencia.

Ilustración 41. Sectores detectados para Centralidades



Fuente: DTS Revisión POT 2007

Ante la concentración que se manifestó más que todo sobre el umbral de la carrera 38 hacia el norte y nor-occidente se entendió un enorme desequilibrio que ha subsistido en la ciudad en torno a la posibilidad de acceder a diversos centros productivos desde todos los sectores de la ciudad y por ello surge la necesidad de proponer otra serie de áreas de concentración y aglomeración de usos múltiples en la ciudad que rompieran estas barreras y que contribuyeran a descargar la presión que existe sobre estos sectores hoy colapsados. La revisión del POT 2007 adoptó las siguientes:

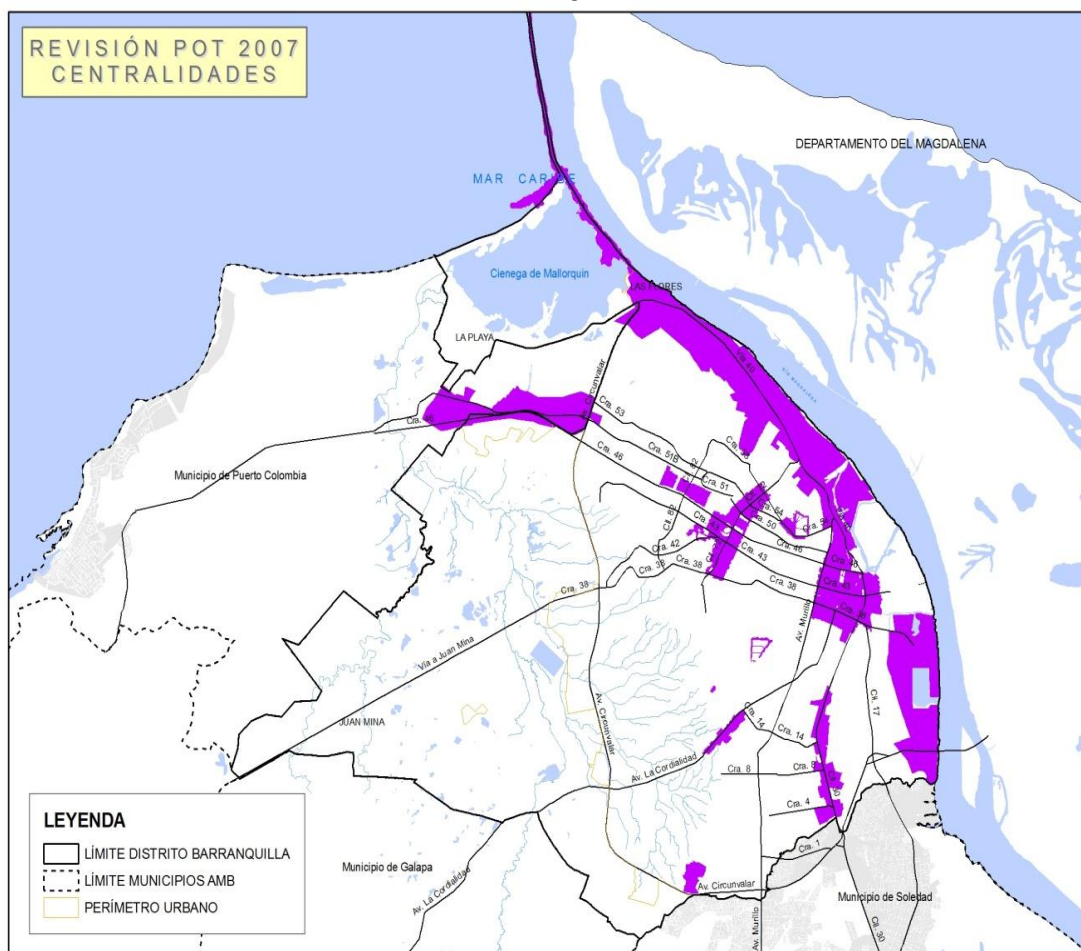


Tabla 71. Centralidades adoptadas en el POT 2007

PIEZA URBANA POT 2007	CENTRALIDADES
Centro Metropolitano	1- Centro historico de Barranquilla junto con la zona del Boliche y el extremo occidental de Barranquilla.
Centro – Carrera 38	2- Centralidad Norte De La Salud Z-1: Ciudadela de la Salud en el barrio de Los Andes. Alrededores de la calles 53 a 57 entre carreras 23 a 25.
	3- Centralidad La 14: Alrededores de las Carreras 14 y 15 con calles 64B y 65.
Sur - Oriental	4- Centralidad Calle 30: Alrededores de la Calle 30 desde la vía Circunvalar hasta la Carrera 23.
Riomar	5- Centralidad Institucional-Comercial: Alrededores de la Carrera 46 desde la Calle 106 hasta el límite con Puerto Colombia.
Prado Norte	6- Centralidad Calle 72: Alrededores de las carreras 43 a 58 entre calles 70 y 74
	7- Centralidad Institucional De La Educación Y El Deporte: Alrededores de las carreras 52 y 62 entre calles 52 y 64
	8- Centralidad Norte De La Salud Z-2: Alrededores de la carreras 47 y 50 entre calles 79 y 84.
Ribera Occidental Río Magdalena 1	9- Centralidad General. Por su carácter especializado, corresponde con el área de la Pieza.
Ribera Occidental Río Magdalena 2	10- Centralidad General. Por su carácter especializado, corresponde con el área de la Pieza.
Sur-Occidente I	11- Centralidad La Macarena: Alrededores de la carretera Cordialidad (calle 47) con carrera 10. Z-1
	12- Centralidad Siete De Abril: Alrededores de la Avenida Circunvalar (carrera 15 Sur) y calle 51B
Sur-Occidente II	13- Centralidad La Macarena: Alrededores de la Cordialidad con carrera 10. Z-2

Fuente: DTS Revisión POT 2007

Ilustración 42. Centralidades definidas por la revisión del POT 2007 para Barranquilla



Fuente: Revisión POT 2007 – Elaboración Equipo POT 2012

c) Redefinición de las Centralidades

Si bien es cierto que el POT 2007 propuso un buen planteamiento de organización del modelo de ordenamiento a partir de piezas y centralidades que permitiera a través de una estructura poli nucleada generar un equilibrio en la ciudad⁹⁰, también es cierto que se generaron algunas falencias y confusiones que fueron detectadas durante el proceso de seguimiento y evaluación puesto que de las trece (13) centralidades planteadas, cinco (5) no responden a la verdadera función de un área de actividad central caracterizada por su condición múltiple de usos concentrados, estas fueron:

⁹⁰ Documento Técnico de Soporte revisión POT 2007.



- **Centralidad Norte De La Salud Z-1**, cuya vocación es el uso institucional, específicamente del sector salud.
- **Centralidad Calle 30**, No tiene características de área de actividad central, existe una aglomeración de usos industriales principalmente.
- **Centralidad Institucional de La Educación Y El Deporte**, concebida para la concentración de equipamientos educativos e infraestructuras deportivas.
- **Centralidad General 1**, que corresponde al área total de la pieza “Ribera Occidental 1” en donde existen edificaciones de uso industrial en su mayoría
- **Centralidad General 2**, que corresponde al área total de la pieza “Ribera Occidental 2” en donde existen edificaciones de uso industrial en su mayoría.

Como puede apreciarse, ninguna de las anteriores posee realmente las características evocadas a cumplir las verdaderas intenciones de las centralidades dentro del modelo propuesto, lo cual constituye uno de los aspectos a tener en cuenta por la formulación de POT 2012.

Otra de los grandes inconvenientes con los que se enfrentó el desarrollo de las centralidades en el territorio encuentra su asidero en la escasa gestión por parte del ente encargado de la planificación en la ciudad que durante estos 5 años no llevó a cabo los respectivos procesos para la reglamentación y diseño de cada pieza urbana (incluidas las centralidades), lo que significó que su planteamiento quedara reducido a la definición de un sector normativo más en la ciudad.

Adicionalmente, otro de los aspectos que motivan la nueva formulación del POT 2012 respecto a este tema, son las nuevas tendencias de crecimiento y desarrollo que se vienen generando hoy día en la ciudad a las que el nuevo modelo de ordenamiento propuesto debe integrar.

d) Criterios de formulación de las Centralidades

Basados en lo anterior, la propuesta POT 2012 retoma el esquema de centralidades generada por la revisión de POT 2007 y se replantea bajo los siguientes aspectos:

- Se suprimen las 5 centralidades deficientemente planteadas (antes descritas), toda vez que no responden a la verdadera función de un área de actividad central caracterizada por su condición múltiple de usos concentrados.



- Se revaloran las existentes y se actualizan sus límites teniendo en cuenta las nuevas dinámicas y tendencias urbanas.
- Se proponen nuevas centralidades con fundamento en:
 - Nuevas dinámicas de crecimiento de la ciudad
 - El modelo de ordenamiento propuesto por la formulación POT 2012
 - Los precios del suelo en el Distrito.
 - La localización de Activos y Empleos
 - Los viajes o desplazamientos de origen-destino en relación a la consecución de bienes y servicios.
 - La localización de equipamientos metropolitanos y de carácter urbano.

e) Centralidades propuestas

La formulación del POT 2012 propone las siguientes centralidades:

- **Centralidad Histórica (se retoma)**, *“El Centro Histórico como nodo comercial por excelencia para actividades de intercambio de diferentes giros, especialmente los de la industria manufacturera seguirá siendo el principal espacio concentrador de servicios y se constituye sin duda alguna en la centralidad más importante dentro de la estructura urbana”⁹¹*. Ver detalles de delimitación en el Plano U14 – Áreas de Actividad.
- **Centralidad Calle 72 (se retoma)**, *“como representativo sector económico-financiero, hotelero y de negocios profesionales y residenciales, así como de giros comerciales de cierta categoría intercambiados con actividades residenciales Alrededores de las carreras 43 a 58 entre calles 70 y 74”⁹²*, Ver detalles de delimitación en el Plano U14 – Áreas de Actividad.
- **Centralidad Norte**, antes llamada por POT 2007 como *“Centralidad Institucional-Comercial”* se encontraba delimitada por los alrededores de la Carrera 46 desde la Calle 106 hasta el límite con Puerto Colombia, es un sector con presencia de variadas actividades de comercio, servicios, financieras, hoteles y con presencia de viviendas, se replantean sus límites puesto que abarcaba áreas de litigio con el municipio de puerto (ver Ordenanza N° 000075)
- **Centralidad Occidental**, incluida por la presente formulación, está ubicada al occidente de la ciudad, se revaloran significativos desarrollos de diversos usos, con importantes equipamientos y proyectos de espacio público como el parque bicentenario, su conectividad con el sistema de transporte masivo proyectado para esa zona y la facilidad de accesibilidad por la Avenida

⁹¹ Documento Técnico de Soporte POT 2007, Localización de Activos y Empleos en el Distrito de Barranquilla

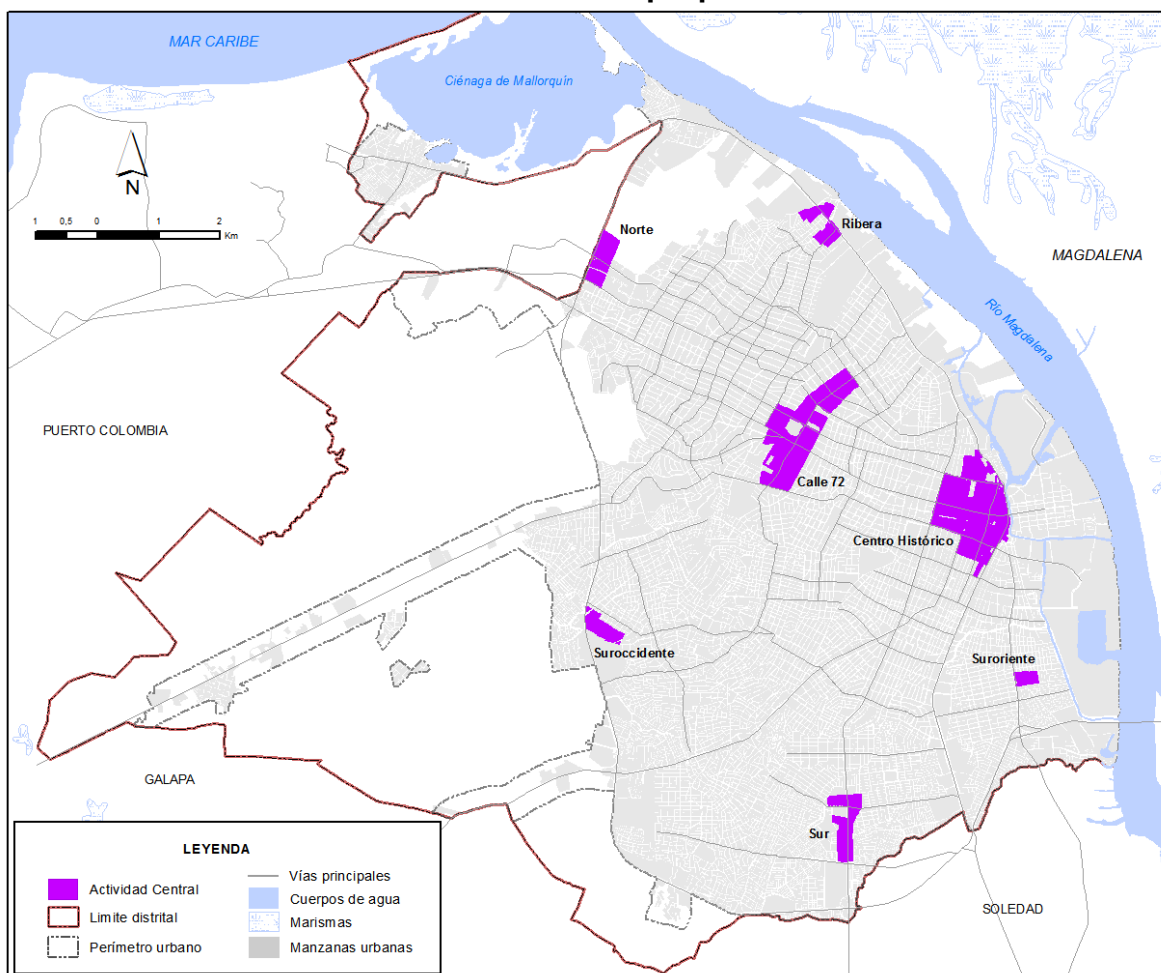
⁹² Idem



Circunvalar que es un eje de muchas potencialidades dentro de la Estructura Urbana por su vínculo con todas las principales entradas a la ciudad por vía terrestre. Ello la proyecta como el área de actividad central que requiere la población concentrada al occidente. El sector que comprende la calle 100 con las carreras 12A y 13B. Ver detalles de delimitación en el Plano U14 – Áreas de Actividad.

- **Centralidad Sur**, incluida por la presente formulación, comprende los sectores de influencia del Estadio Metropolitano y el eje de la Calle Murillo hasta la carrera 5B, presenta la mayor dinámica y concentración de usos múltiples de la zona, se propone su consolidación como principal área de actividad central del sur. Ver detalles de delimitación en el Plano U14 – Áreas de Actividad.
- **Centralidad Oriental**, incluida por la presente formulación, sector comprendido entre las calles 11 y 16 con las carreras 15 y 17B, actualmente esta área no presenta significativas dinámicas de desarrollo, pero si tiene potencial de futuro por los importantes proyectos que se tienen pensado vincular al sector y que serían detonantes de futuras aglomeraciones de usos que contribuirían a la recuperación y transformación de la zona, dichos proyectos son entre otros, la Alcaldía de la Localidad, CAMINO, mercado Satelital, parque y colegio existente. Ver detalles de delimitación en el Plano U14 – Áreas de Actividad.
- **Centralidad de la Ribera**, incluida por la presente formulación, incluye el barrio Siape y sus alrededores, actualmente corresponde a un sector deprimido de la ciudad pero con muchos potenciales futuros que se generaran a partir de los grandes proyectos urbanos que abrirán la ciudad hacia el río, proyectos como el Paseo de la Magdalena y el Centro de Eventos y Exposiciones del Caribe CEEC que impulsaran una dinámica distinta para este sector de la ciudad. Ver detalles de delimitación en el Plano U14 – Áreas de Actividad.

Ilustración 43. Centralidades propuestas POT 2012



Fuente: Equipo POT 2012

5.4.5.3.3.2. POLÍGONOS ESPECIALIZADOS PARA LA COMPETITIVIDAD (PEC).

Concepto introducido por la presente formulación, se definen como aquellos sectores de la ciudad que al contrario de las centralidades (con usos múltiples) poseen aglomeraciones en donde se da el predominio de un solo uso y por su carácter y nivel de especialidad impulsan la competitividad de la ciudad, con base en ello se propone su integración a la estructura urbana afianzando su carácter a través de norma específica y proyectos estructurantes de tal manera que se conviertan en verdaderos focos para el dinamismo competitivo de la ciudad.



a) Objetivos de los Polígonos Especializados para la Competitividad (PEC).

Con los Polígonos Especializados para la Competitividad (PEC) se busca consolidar espacios, en áreas estratégicas del suelo urbano, con las actividades y servicios especializados (salud, cultura, industria y portuario) que estimulan la dinámica urbano-económica del Distrito, en aras de promover la inversión pública y privada en estos sectores, a través de programas de consolidación y renovación urbana que mejoren y adecúen la infraestructura de servicios de estos sectores.

b) Criterios de formulación de los Polígonos Especializados para la Competitividad (PEC).

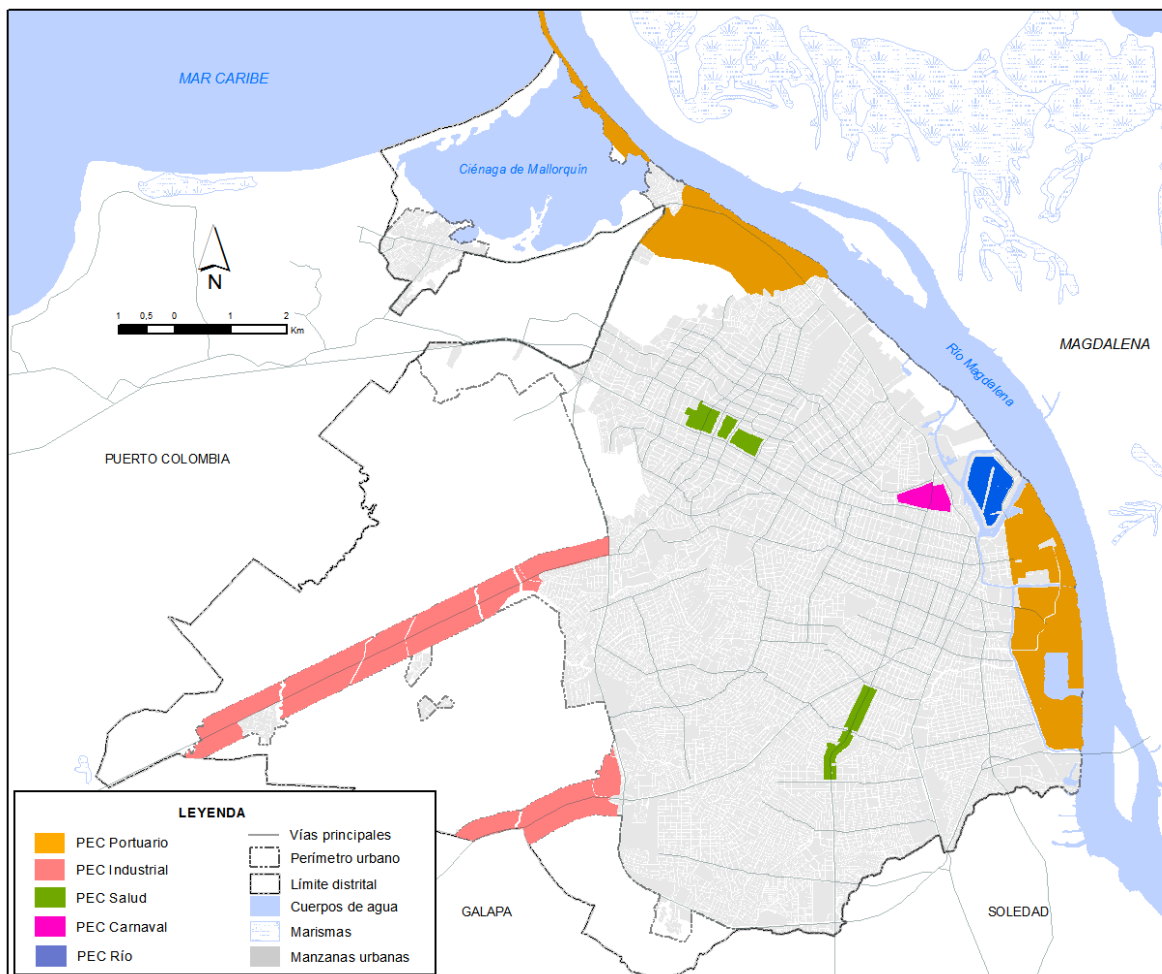
Los aspectos tenidos en cuenta para la propuesta de Polígonos Especializados de Competitividad son los siguientes:

- Se identificaron los principales nodos de la ciudad en donde se concentran las actividades y usos especializados que más inciden en su competitividad, primordialmente las relacionadas con oferta de bienes y servicios, actividades socioculturales y turísticas, áreas de concentración institucional e industriales.
- La localización estratégica de estas áreas frente al modelo de ordenamiento propuesto.
- Su adecuada accesibilidad y disposición de conectividad intraurbana e interurbana.

c) Polígonos Especializados para la Competitividad (PEC) propuestos

La formulación POT 2012 propone los siguientes Polígonos Especializados para la Competitividad (PEC) :

Ilustración 44. Polígonos Especializados de Competitividad propuestos POT 2012



Fuente: Equipo POT 2012

- **PEC Industrial (Carrera 38 y Av. Cordialidad).** Sectores de la Carrera 38 y Avenida Cordialidad comprendidos entre la Avenida Circunvalar y el límite distrital, los cuales poseen una gran dinámica industrial, conectando con los municipios vecinos. Ver detalles de delimitación en el Plano U15 – Polígonos Normativos.
- **PEC Salud Norte.** Sector comprendido entre las carrera 46 y 51B y las calles 79 y 87 en donde existe una importante concentración de usos institucionales específicamente del sector salud. Ver detalles de delimitación en el Plano U15 – Polígonos Normativos
- **PEC Salud Sur.** Sector conformado por avenida murillo entre las carreras 8 y 21, también existen concentraciones de usos institucionales



específicamente del sector salud. Ver detalles de delimitación en el Plano U15 – Polígonos Normativos

- **PEC Portuario.** Ubicado sobre la ribera del Magdalena, al norte de la ciudad, se propone teniendo en cuenta su localización estratégica frente al río y su potencial respecto al uso portuario. Ver detalles de delimitación en el Plano U15 – Polígonos Normativos.
- **PEC del Río.** A diferencia de los anteriores, que ya cuentan con importantes concentraciones especializadas para la competitividad de la ciudad, este aún no está desarrollado, pero si posee un gran potencial para ello, corresponde a la isla “La Loma”, en donde se prevén significativos desarrollos como la nueva Alcaldía Distrital, equipamientos culturales y recreativos de escala metropolitana, centros de negocios etc, que contribuirán a que se consolide como tal. Ver detalles de delimitación en el Plano U15 – Polígonos Normativos.
- **PEC Carnaval.** Corresponde al sector del Barrio Abajo, que por su tradición y significado cultural para la ciudad requiere su potencialización en pro de su vocación y protagonismo frente al carnaval e insertarlo como plataforma cultural de ella. Ver detalles de delimitación en el Plano U15 – Polígonos Normativos.

5.4.5.3.3.3. CORREDORES DE ACTIVIDAD ECONÓMICA (CAE).

La formulación del POT 2012 redefine el concepto de CAE adoptado por el POT 2007 en donde se encontraban descritos como “las vías en las que se han concentrado desde hace años diversas actividades comerciales, mercantiles, industriales, institucionales, recreativas y residenciales”⁹³.

Para efectos de la presente formulación, se definen como aquellos sectores normativos asociados a los predios que dan frente a los corredores viales en donde se genera una dinámica comercial importante, enfocada principalmente al comercio de bienes y servicios de diferentes escalas y complementados con otros usos.

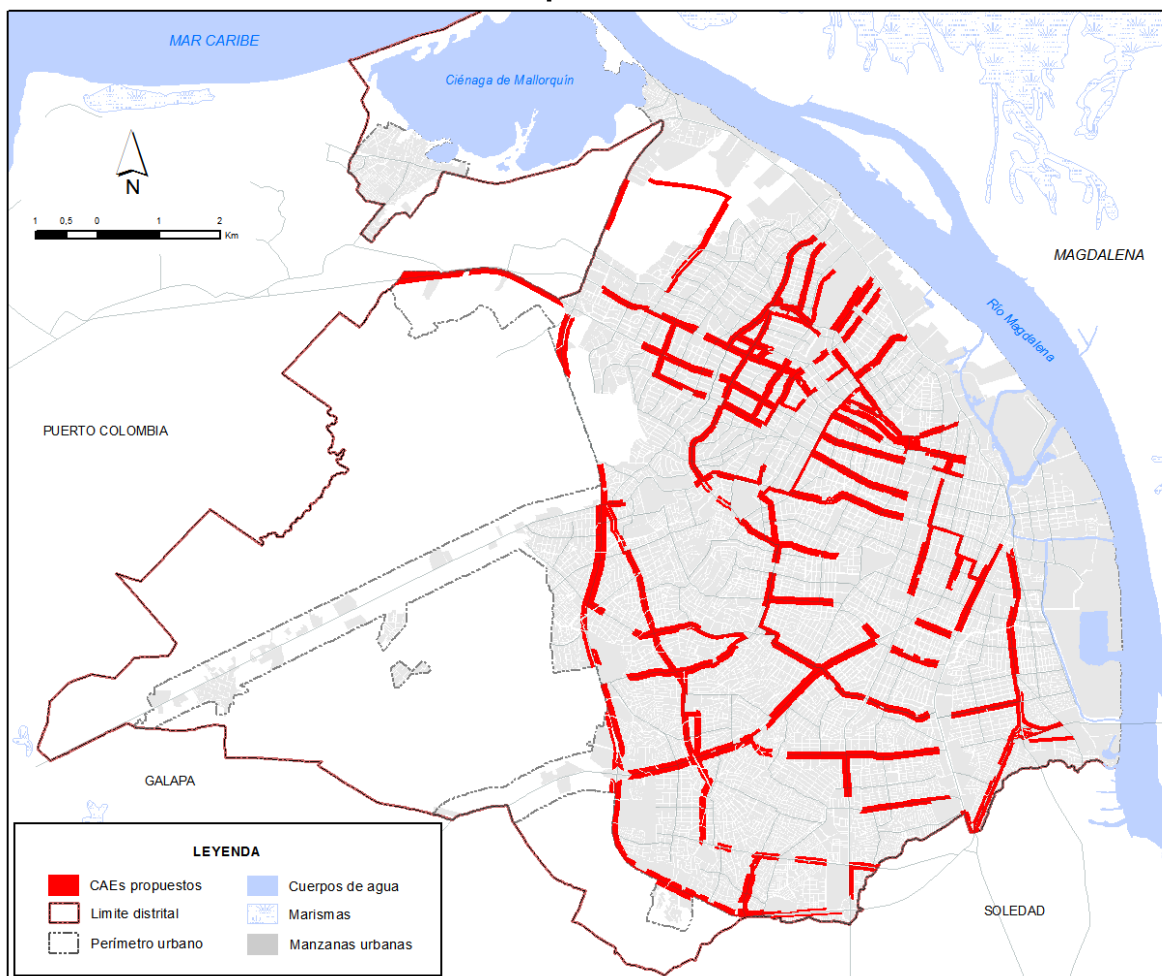
a) Objetivos de los Corredores de Actividad Económica (CAE).

La principal intención de los Corredores de Actividad Económica (CAE) es la de controlar y regular los usos comerciales y de servicios que se localizan en los ejes viales de alta circulación, de forma tal que generen un mínimo o ningún impacto sobre estas vías y sobre los tejidos urbanos vecinos que en su mayoría tienden a ser residenciales

⁹³ Acuerdo 003 de 2007, artículo 195, corredores de actividad económica CAE.

b) Corredores de Actividad Económica (CAE) propuestos
La propuesta 2012 redefine los Corredores de Actividad Económica en función de “tipos” que se establecen a partir de las realidades del territorio y del modelo propuesto, así:

Ilustración 45. Propuesta CAE - POT 2012



Fuente: Equipo POT 2012

Tabla 72. Características de los CAE propuestos POT 2012

TIPOS DE CAE	CARACTERISTICAS
CAE TIPO 1	Corredor de escala zonal donde se concentran comercio de bienes y servicios complementarios al uso de la vivienda.
CAE TIPO 2	Corredor de alcance distrital con comercio de bienes y servicios con presencia de industria de bajo impacto complementarios a la



	vivienda
CAE TIPO 3	Corredor de alcance distrital con equipamientos, comercio de bienes y servicios con presencia de industria de mediano impacto complementarios a la vivienda
CAE TIPO 4	Corredor de alcance metropolitano con equipamientos, comercio de bienes y servicios con mayor presencia de industria de mediano impacto complementarios a la vivienda

Fuente: Equipo POT 2012

Se puede entender que cada CAE permite una serie de actividades comerciales y de servicios que varían acorde a la escala, donde a mayor valor numérico del CAE hay más cantidad de usos y con mayor escala. Así mismo, teniendo en cuenta que la escala del uso puede ser proporcional a su área de ocupación y/o construcción y a la jerarquía y/o perfil vial sobre el que se localice, se establece para cada CAE un área de aferencia en la cual se permite el uso referido del polígono.

Es así como cada tipo de CAE posee los siguientes anchos de franja que se miden desde el eje de la vía hacia cada lado, a saber:

- CAE TIPO 1 : 44 Mts a cada lado de la vía, ancho total 88 Mts
- CAE TIPO 2: 55 Mts a cada lado de la vía, ancho total 110 Mts
- CAE TIPO 3: 70 Mts a cada lado de la vía, ancho total 140 Mts
- CAE TIPO 4: 80 Mts a cada lado de la vía, ancho total 160 Mts

5.4.5.3.4. POLÍGONOS.

Corresponden a los sectores normativos predominantes de la estructura urbana de la ciudad que delimitan las condiciones normativas de usos y edificabilidad de los sectores urbanos diferentes a Centralidades, Corredores de Actividad Económica, Nodos de Equipamientos y Polígonos Especializados de Competitividad.

Según su vocación pueden ser:

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



5.4.5.3.4.1. OBJETIVOS DE LOS POLÍGONOS.

Con la implementación de los polígonos normativos de las actividades residenciales, de comercio e industriales se busca regular el desarrollo de estas dentro del territorio de una manera armónica y acorde al modelo de ordenamiento.

5.4.5.3.4.2. POLÍGONOS RESIDENCIALES (PR)

Son aquellos polígonos donde el uso residencial es predominante y pueden tener o no usos complementarios a la vivienda.

En la actualidad los polígonos residenciales de la ciudad se dividen en cinco (5) tipos:

- Residencial 2 - R2: área residencial subnormal sin consolidar
- Residencial 3 - R3: área residencial mixta
- Residencial 4 - R4: área residencial consolidada
- Residencial 5 - R5: área residencial consolidada
- Residencial 6 - R6: área residencial consolidada

Dichos polígonos poseen diversidad de tratamientos urbanísticos en cada uno de ellos que en varios casos no reflejaban la vocación del mismo y por otra parte se llegaron a relacionar en su lectura con los niveles de estratificación de la ciudad, razones por la cual se presentaban incoherencias en su aplicabilidad y comprensión.

Tabla 73. Normativa Polígono Residencial R2. POT 2007

ZONA - POT/o8	CARACTERÍSTICAS	Tratamiento	Tipo de edificación	Altura máxima en pisos		Frente Mínimo en metros		Área mínima del lote en metros		Índice de habitabilidad (mts 2)	
				Texto	Cuadro	Texto	Cuadro	Texto	Cuadro	Texto	Cuadro
Residencial R-2 (Aplicables a R-1 o Vivienda de Interés Social) Área residencial subnormal sin consolidar	Se caracterizan por tener un nivel de desarrollo urbano bajo, por carencia de servicios públicos domiciliarios y tipologías edificatorias de desarrollo progresivo sin consolidar o consolidado, una combinación de las dos o edificaciones deterioradas.	Mejoramiento Integral Desarrollo (Polígonos de Desarrollo Prioritario) Relocalización de Los Asentamientos Humanos, Ubicados En La Zona De Reserva De La Laguna De Oxidación	Unifamiliar	frentes excepcionales hasta 2,00 pisos	3,00	No hay restricción de frentes para los lotes cuando se destinen para uso residencial en caso que se solicite construir hasta la altura máxima permitida se acepta variación hasta un 15%	3,50 7,00	35,00 70,00	35,00 70,00	9,00	12,00 20,00
			Bifamiliar	3,00	7,00 8,00		7,00 8,00	70,00	70,00	9,00	
			Trifamiliar	3,00	7,00 8,00		7,00 8,00	70,00	70,00	9,00	
			Conjunto Residencial	3,00	10,00		10,00	-	140,00	-	
			Multifamiliar Tipo 1	5,00	12,00		12,00	120,00	140,00	9,00	

Fuente: equipo POT



Tabla 74. Normativa Polígono Residencial R3. POT 2007

ZONA - POT/o8	CARACTERÍSTICAS	Tratamiento	Tipo de edificación	Altura máxima en pisos		Frente Mínimo en metros		Área mínima del lote en metros		Índice de habitabilidad (mts 2)	
				Texto	Cuadro	Texto	Cuadro	Texto	Cuadro	Texto	Cuadro
Residencial R-3 (Aplicables a Vivienda de Interés Social) Área residencial mixta	Se caracterizan por tener un nivel de desarrollo urbano medio, con servicios públicos domiciliarios completos y tipologías edificatorias sin consolidar, tipologías consolidadas, una combinación de las dos o edificaciones relativamente deterioradas.	Mejoramiento Integral Consolidación Renovación	Unifamiliar	frentes excepcionales hasta 2,00 pisos	3,00	en caso que se solicite construir hasta la altura máxima permitida se acepta variación hasta un 15%	3,50 7,00 8,00		35,00 70,00 96,00	-	12,00 20,00
			Bifamiliar		3,00		7,00 8,00		70,00 96,00	-	
			Trifamiliar		3,00		7,00 8,00		70,00 96,00	-	
			Conjunto Residencial		3,00		10,00	-	140,00	-	
			Multifamiliar Tipo 1		5,00		12,00 14,00 15,00		140,00 168,00 180,00	-	
			Multifamiliar Tipo 2		8,00		18,00		216,00	-	
			Multifamiliar Tipo 3		11,00		25,00		300,00	-	
			Multifamiliar Tipo 4		15,00		25,00		300,00	-	

Fuente: equipo POT

Tabla 75. Normativa Polígono Residencial R4. POT 2007

ZONA - POT/o8	CARACTERÍSTICAS	Tratamiento	Tipo de edificación	Altura máxima en pisos		Frente Mínimo en metros		Área mínima del lote en metros		Índice de habitabilidad (mts 2)	
				Texto	Cuadro	Texto	Cuadro	Texto	Cuadro	Texto	Cuadro
Residencial R-4 Área residencial consolidada	Se caracterizan por tener un nivel de desarrollo urbano medio, con servicios públicos domiciliarios completos, tipologías edificatorias consolidadas en buen estado. Algunos sectores presentan tipologías edificatorias sin consolidar, una combinación de las dos o edificaciones relativamente deterioradas.	Mejoramiento Integral Consolidación Renovación Protección Relocalización de las viviendas ubicadas en zonas inestables o estables no utilizables Conservación	Unifamiliar	frentes excepcionales hasta 2,00 pisos	3,00	en caso que se solicite construir hasta la altura máxima permitida se acepta variación hasta un 15%	8,00		96,00	mínimo una alcoba habitable con sus servicios completos de cocina, baño y lavadero, y con un índice de habitabilidad mínimo admisible de 12,00 M2/ Alcoba.	20,00 25,00
			Bifamiliar		3,00		8,00		96,00		
			Trifamiliar		3,00		8,00		96,00		
			Conjunto Residencial		3,00		12,00	-	140,00		
			Multifamiliar Tipo 1		5,00		12,00		140,00		
			Multifamiliar Tipo 2		8,00		15,00 18,00		180,00 216,00		
			Multifamiliar Tipo 3		11,00		18,00 25,00		216,00 300,00		
			Multifamiliar Tipo 4		15,00		25,00 30,00		300,00 360,00		

Fuente: equipo POT



Tabla 76. Normativa Polígono Residencial R5. POT 2007

ZONA - POT/o8	CARACTERÍSTICAS	Tratamiento	Tipo de edificación	Altura máxima en pisos		Frente Mínimo en metros		Área mínima del lote en metros		Índice de habitabilidad (mts 2)	
				Texto	Cuadro	Texto	Cuadro	Texto	Cuadro	Texto	Cuadro
Residencial R-5 Área residencial consolidada	Se caracterizan por tener un nivel de desarrollo urbano alto, con servicios públicos domiciliarios completos, tipologías edificatorias consolidadas en buen estado.	Consolidación Conservación Desarrollo	Unifamiliar	frentes excepcionales hasta 2,00 pisos	3,00	en caso que se solicite construir hasta la altura máxima permitida se acepta variación hasta un 15%	10,00		120,00	mínimo una alcoba habitable con sus servicios completos de cocina, baño y lavadero, y con un índice de habitabilidad mínimo admisible de 12,00 M2/ Alcoba.	30,00 35,00
			Bifamiliar		3,00		10,00		120,00		
			Trifamiliar		3,00		10,00		120,00		
			Conjunto Residencial		3,00		10,00		140,00		
			Multifamiliar Tipo 1		5,00		15,00		180,00		
			Multifamiliar Tipo 2		8,00		15,00 18,00		180,00 216,00		
			Multifamiliar Tipo 3		11,00		25,00		300,00 370,00		
			Multifamiliar Tipo 4		15,00		30,00		360,00 450,00		
			Multifamiliar Tipo 5		20,00		35,00		420,00 520,00		

Fuente: equipo POT

De acuerdo a este análisis previo la propuesta de polígonos residenciales del POT 2012 la conforman seis (6) tipos que son:

- **PR-1A**, correspondiente al sector residencial de poca densidad con usos comerciales de baja escala. Ocupa el 2% del suelo destinado a los polígonos residenciales.
- **PR-1B**, correspondiente al sector residencial neto, sin mezclas con ningún otro tipo de usos. Ocupa el 14% del suelo destinado a los polígonos residenciales.
- **PR-2**, correspondiente al sector residencial complementado con institucional 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. Ocupa el 31% del suelo destinado a los polígonos residenciales.
- **PR-3**, correspondiente al sector residencial complementado con institucional de escala local de tipo educativo, bienestar social y de seguridad, y con comercio de bienes y servicios de escala local de tipo alimenticio, textil, salas de belleza y víveres. Pertenece al sector residencial con más variedad de usos complementarios a la vivienda, atribuidos principalmente a los barrios de la ciudad en donde se da la vivienda productiva. Ocupa el 39% del suelo destinado a los polígonos residenciales.
- **PR-4**, correspondiente al sector residencial asociado a los sectores patrimoniales de la ciudad, específicamente a los barrios Prado, Alto Prado y Bellavista, permite el uso residencial complementado con institucional de escala local de tipo cultural, administrativo y de seguridad, así como servicios de escala local y zonal de tipo financiero, oficinas, comidas y



bebidas, salas de belleza, alojamiento y textiles. Ocupa el 2% del suelo destinado a los polígonos residenciales.

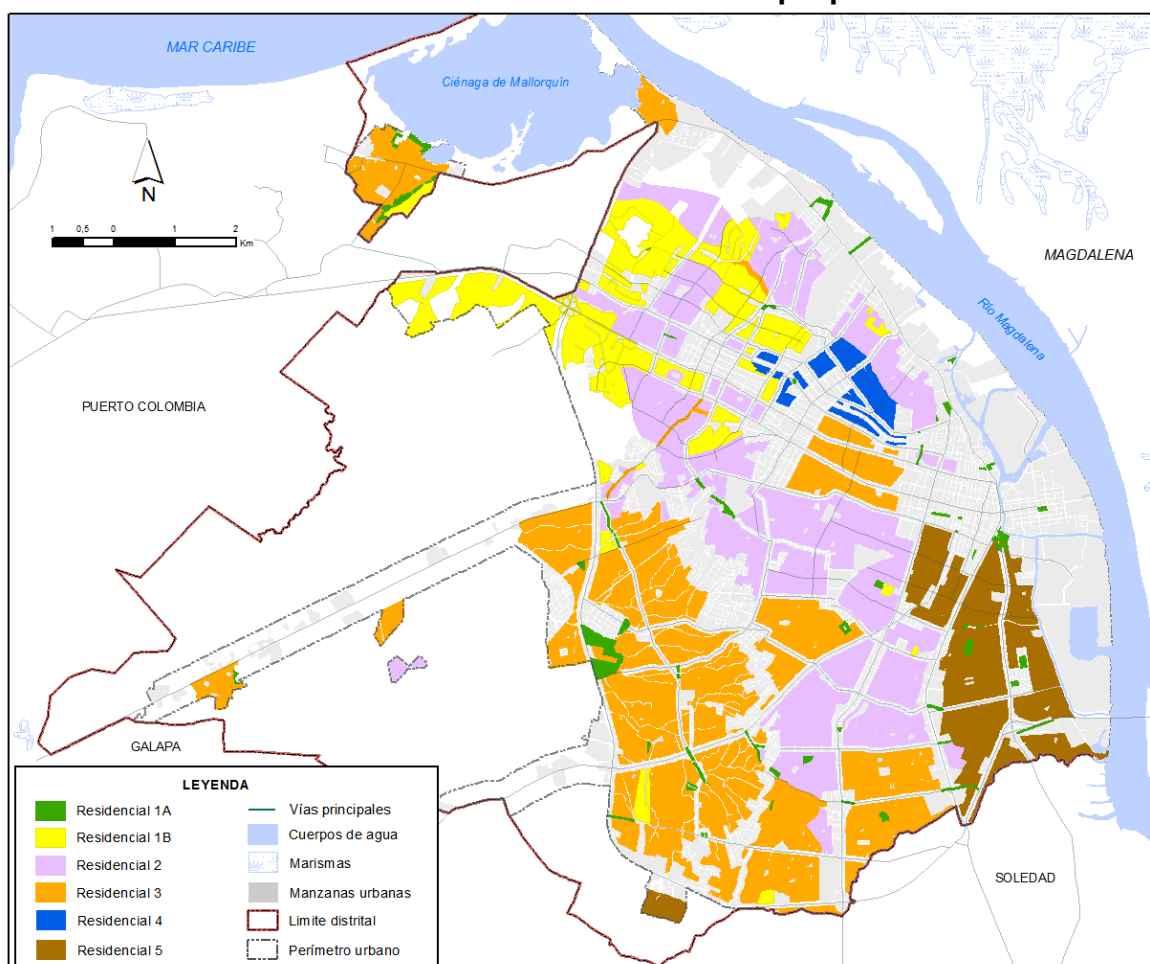
- **PR-5**, correspondiente al sector residencial complementado con institucional de escala local de tipo educativo, bienestar social y de seguridad, con comercio de bienes y servicios de escala local de tipo alimenticio, textil, salas de belleza y víveres y usos industriales de escala local compatibles con la vivienda de tipo maderas, muebles y manufacturas. Pertenecer al sector residencial con más variedad de usos complementarios a la vivienda, atribuidos principalmente a los barrios de la ciudad en donde se da la vivienda con industria productiva local. Ocupa el 12% del suelo destinado a los polígonos residenciales.

Tabla 77. División de las Áreas de Actividad Residencial

ÁREA DE ACTIVIDAD	DIVISIÓN DE USOS		CARACTERÍSTICAS	ABREVIATURA
RESIDENCIAL	Vivienda	Residencial Tipo 1A	Uso Residencial con actividades comerciales de escala local complementarios a la vivienda	PR-1A
		Residencial Tipo 1B	Uso Residencial Neto	PR-1B
		Residencial Tipo 2	Uso Residencial con actividades institucionales de escala local complementarios a la vivienda	PR-2
		Residencial Tipo 3	Uso Residencial con actividades comerciales, servicios e institucionales de escala local complementarios a la vivienda	PR-3
		Residencial Tipo 4	Uso Residencial con actividades de servicio e institucionales de escala local complementarios a la vivienda en sectores patrimoniales	PR-4
		Residencial Tipo 5	Uso Residencial con actividades comerciales, servicios, institucionales e industriales de escala local complementarios a la vivienda	PR-5

Fuente: Equipo POT 2012

Ilustración 46. Áreas de actividad residencial propuesta POT 2012



Fuente: Equipo POT 2012

a) Polígonos Comerciales (PC)

Son aquellos polígonos donde el uso comercial y de servicios es predominante y la vivienda es complementaria y algunas veces prohibida. Se encuentran divididos en siete (7) tipos que difieren en función de la escala y los grupos comerciales que se permiten de acuerdo al sector donde se localicen.

Tabla 78. División de las Áreas de Actividad Comercial

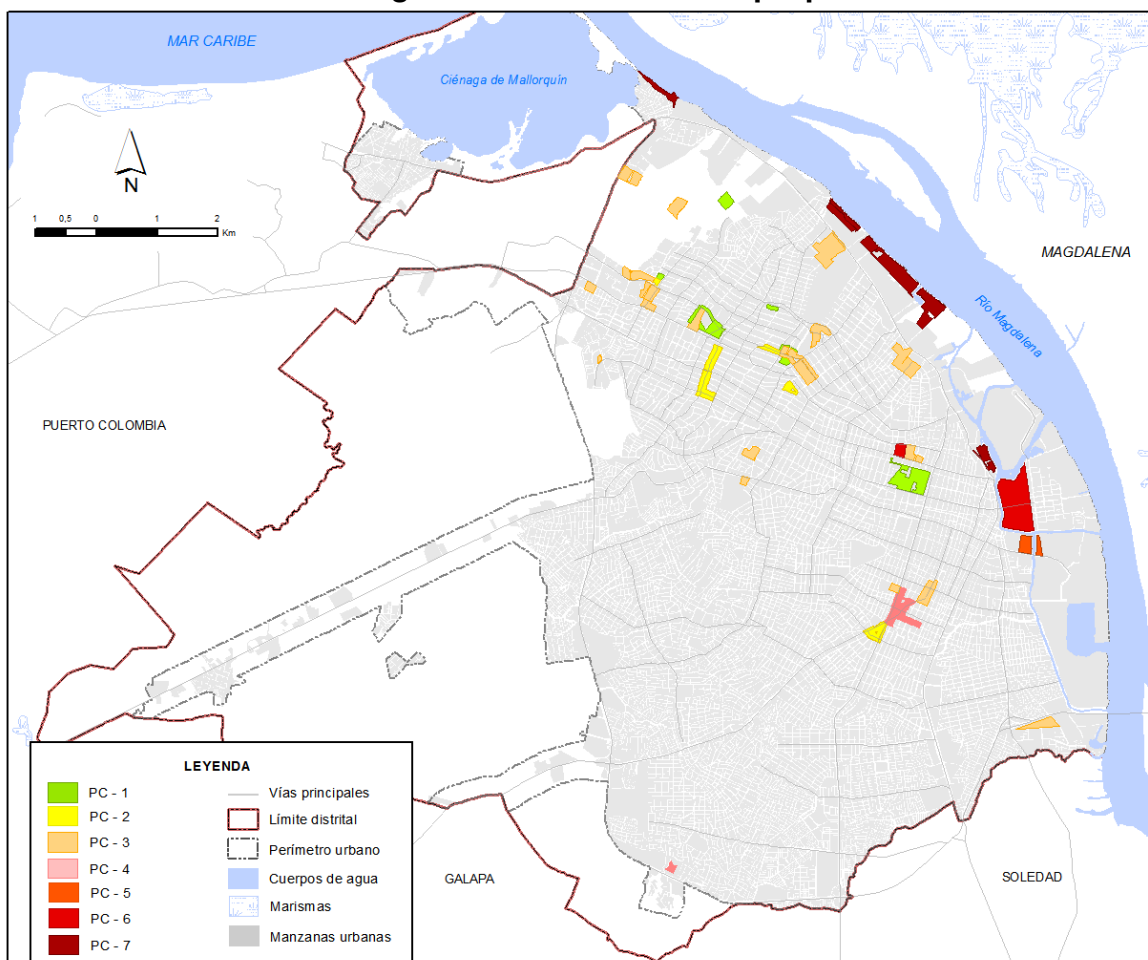
ÁREA DE ACTIVIDAD	DIVISIÓN DE USOS	CARACTERÍSTICAS	ABREVIATURA
Comercial	Polígono Comercial Tipo 1	Usos comerciales y de servicios de escala local y zonal, con uso residencial compatible	PC-1
	Polígono Comercial	Usos comerciales, de servicios	PC-2



	Tipo 2	e industrial de escala local, zonal y distrital, con uso residencial compatible	
	Polígono Comercial Tipo 3	Usos comerciales y de servicios de escala local, zonal, distrital y metropolitana, con uso residencial, institucional e industrial de escala local y zonal compatible	PC-3
	Polígono Comercial Tipo 4	Usos comerciales y de servicios de escala zonal, distrital y metropolitano, con uso residencial, institucionales e industriales de escala local, zonal y distrital compatible	PC-4
	Polígono Comercial Tipo 5	Usos comerciales y de servicios de escala zonal, distrital y metropolitano, con usos institucionales e industrial de escala local, zonal y distrital compatible	PC-5
	Polígono Comercial Tipo 6	Usos comerciales y de servicios de escala zonal y distrital, con uso residencial, institucional e industrial de escala zonal y distrital compatible	PC-6
	Polígono Comercial Tipo 7	Usos comerciales y de servicios de escala zonal, distrital y metropolitano, con uso residencial, institucional e industrial de escala zonal y distrital compatible	PC-7

Fuente: Equipo POT 2012

Ilustración 47. Polígonos comerciales PC -propuesta POT 2012



Fuente: Equipo POT 2012

b) Polígonos Industriales (PID)

Son polígonos donde el uso industrial es predominante y el uso residencial, en ciertos casos, no es compatible. Se encuentran divididos en dos (2) tipos que difieren en función de la escala y los grupos industriales que se permiten de acuerdo al sector donde se localicen.

Tabla 79. División de las Áreas de Actividad Industrial

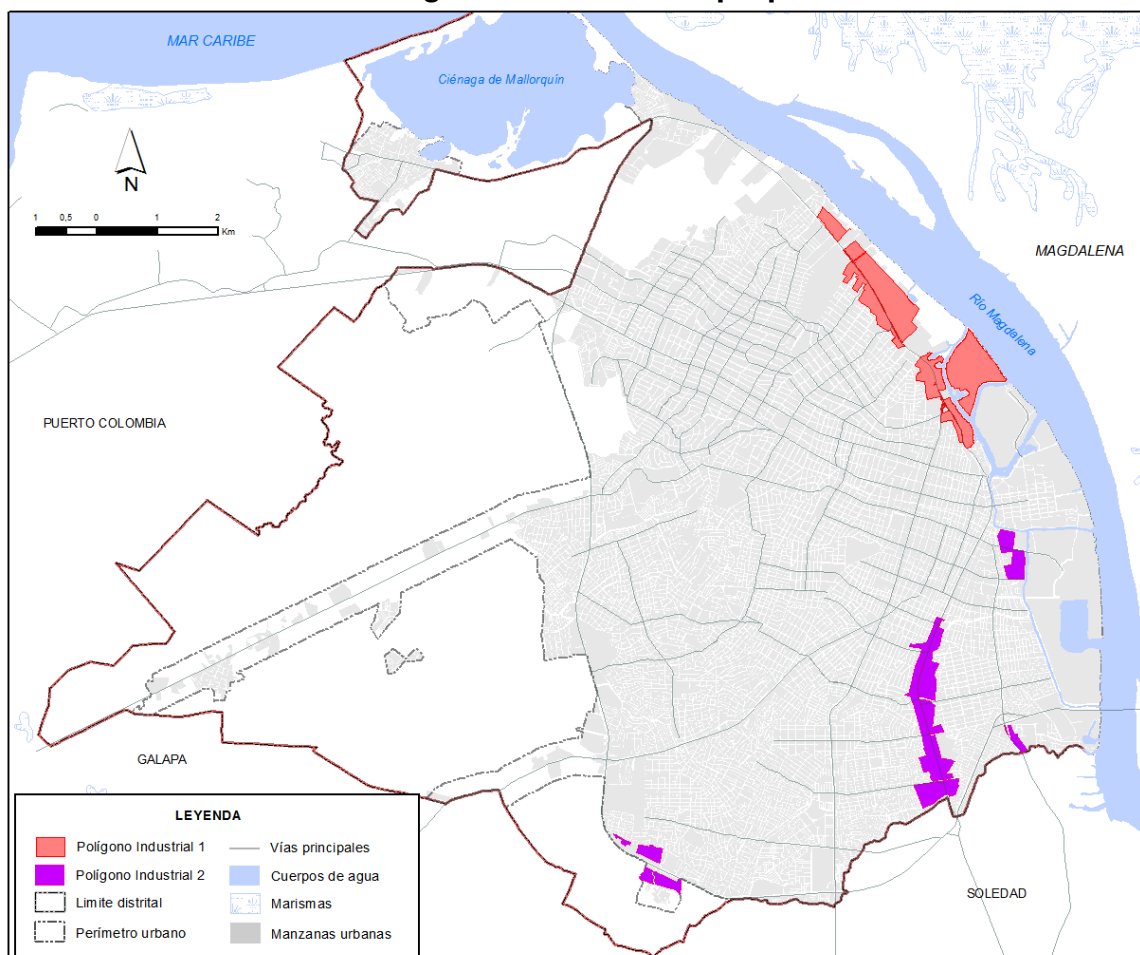
ÁREA DE ACTIVIDAD	DIVISIÓN DE USOS	CARACTERÍSTICAS	ABREVIATURA
INDUSTRIAL	Polígonos Industrial Tipo 1	Usos industriales de bajo y mediano impacto en escala local y zonal, con usos residenciales, comerciales, de servicios e institucionales de escala	PID -1



		zonal y distrital compatibles	
	Polígonos Industrial Tipo 2	Usos industriales de bajo y mediano impacto en escala local, zonal y distrital, con usos comerciales y de servicios de escala zonal y distrital compatible	PID -2

Fuente: Equipo POT 2012

Ilustración 48. Polígonos Industriales propuesta POT 2012



Fuente: Equipo POT 2012



5.5. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

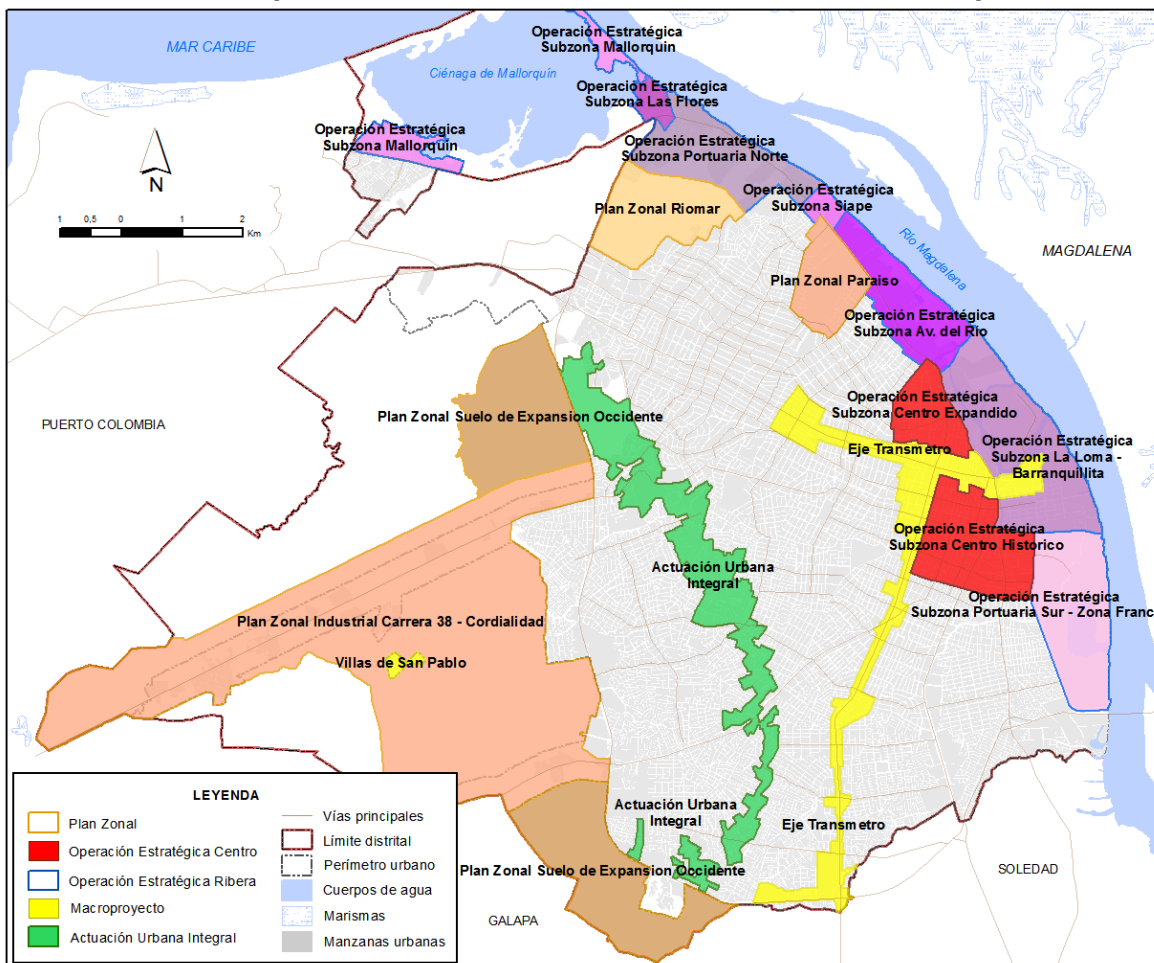
Son instrumentos de planificación los siguientes:

- Operaciones Estratégicas
- Planes Maestros
- Plan de Ordenamiento Zonal
- Plan de Manejo Ambiental
- Piezas Urbanas
- Planes Parciales
- Planes de Recuperación Geomorfológica
- Planes de Reordenamiento
- Esquema Básico de Implantación
- Planes de Mitigación
- Plan de Mejoramiento

Para la óptima aplicación de la normativa derivada estos instrumentos de planificación, complementarios al Plan de Ordenamiento Territorial, se deberá tener en cuenta la siguiente jerarquía normativa dada su nivel de complejidad y la escala de cobertura.

- Son instrumentos de planificación, gestión y financiación de primer nivel de jerarquía las Operaciones Estratégicas
- Son instrumentos de planificación de **primer nivel** de jerarquía los Planes Maestros, los Planes de Ordenamiento Zonal y los Planes de Manejo Ambiental.
- Son instrumentos de planificación de **segundo nivel** de jerarquía las Piezas Urbanas, los Planes Parciales y los Planes de Recuperación Geomorfológica.
- Son instrumentos de planificación de **tercer nivel** de jerarquía los Planes de Reordenamiento, los Esquemas Básicos de Implantación, los Planes de Mitigación y los Planes de Mejoramiento.

Ilustración 49. Esquema de delimitación de los instrumentos de planificación



Fuente: Equipo POT

5.5.1. OPERACION ESTRATEGICA

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.

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.



5.5.1.1. OBJETIVOS DE LA OPERACIÓN ESTRATÉGICA

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

5.5.1.2. INSTRUMENTOS PARA EL DESARROLLO DE LAS OPERACIONES ESTRATÉGICAS

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

5.5.1.3. OPERACIONES ESTRATEGICAS DEFINIDAS

Las operaciones estratégicas que desarrollará el Distrito en el corto, mediano y largo plazo son:

5.5.1.3.1. OPERACIÓN ESTRATÉGICA CENTRO EXPANDIDO.

Abarca el sector patrimonial del Centro Histórico y su área de influencia compuesta por los barrios San Roque, Chiquinquirá, Rosario, Montecristo, Modelo y Barrio Abajo. Mediante esta operación se busca la aplicación de un tratamiento de conservación en la zona histórica y procesos de renovación en su periferia, los cuales en forma complementaria generan un proceso de transformación asociada a usos de vivienda y servicios soportados en un sistema de espacio público y equipamientos.

Dada su condición de Bien de Interés Cultural de carácter nacional, de conformidad con la ley 1185 de 2008 y su decreto reglamentario 763 de 2009, se requiere que todo instrumento de planificación y normatividad de usos y edificabilidad del sector integre las directrices y lineamientos del Plan Especial de Manejo y Protección adoptado en conjunto con el Ministerio de Cultura y el Distrito de Barranquilla



5.5.1.3.2. OPERACIÓN ESTRATÉGICA RIBERA DEL MAGDALENA.

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 diferentes:

- a) **Subzona “Ciénaga de Mallorquín”**, que está compuesta por la Ciénaga de Mallorquín que corresponde a un suelo de protección reglamentado por un Plan de Manejo Ambiental que expedirá la CRA en un término no mayor a un (1) año con un área que corresponde a suelo rural de protección
- b) **Subzona “Las Flores”**, que comprenden el barrio las Flores al cual se le asigna el tratamiento de mejoramiento integral, destinado al uso comercial y de vivienda tradicional en el sector y un sector destinado al uso portuario y usos logísticos y de transporte fluvial.
- c) **Subzona “Siape”** compuesta por parte del barrio Siape destinado a desarrollos de vivienda, comercio y equipamientos con tratamiento de renovación urbana donde se deberá desarrollar un plan parcial o generar un proyecto mixto de renovación urbana que podrá ser adoptado por decreto, junto con un polígono comercial que abarca un sector en tratamiento de consolidación y otro sector al cual se le asigna el tratamiento de desarrollo.
- d) **Subzona “Barranquillita, La Loma y Barlovento”** al cual se le asignan tres tratamientos urbanísticos: renovación urbana, desarrollo y consolidación para usos múltiples y equipamientos urbanos de gran escala.
- e) **Subzona “Portuaria”**, corresponde a aquellos sectores en los que se ubican los puertos y se fortalecen los usos logísticos y de transporte fluvial.

5.5.1.4. DELIMITACIÓN DE LAS OPERACIONES ESTRATEGICAS DEFINIDAS

Las operaciones estratégicas se pre-delimitan en el Plano G09. Instrumentos de Planificación del Suelo y en el decreto reglamentario de las operaciones estratégicas se precisará la delimitación, en escala de detalle, de las áreas objeto de dichas operaciones.

Las operaciones estratégicas identificadas se delimitan preliminarmente entre los siguientes límites:



5.5.1.4.1. OPERACIÓN ESTRATÉGICA CENTRO EXPANDIDO.

Se encuentra delimitada entre la Calle 45 y Calle 30 y entre la Calle 58 con Vía 40 y Carrera 30, donde se incluye el sector declarado como Bien de Interés Cultural de carácter nacional, de conformidad con la ley 1185 de 2008 y su decreto reglamentario 763 de 2009, junto con áreas de los barrios Abajo, San Roque, Chiquinquirá, Rosario, Montecristo y Modelo.

Esta operación se desarrollará en dos (2) subzonas con tratamientos urbanísticos, áreas de actividad e instrumentos de planificación que señalarán el detalle de los usos y edificabilidad a desarrollar:

- a) **Subzona Centro Expandido**, comprende sectores alrededor del centro tradicional, incluido el barrio Abajo, en el cual se requiere recomponer el tejido residencial y fortalecer los usos relacionados con la tradición y cultura referente al Carnaval.
- b) **Subzona Centro Histórico**, correspondiente al área de contexto inmediata que bordea el centro tradicional, en el cual se propenderá por la recuperación del uso de vivienda y el mejoramiento de su calidad, así como de la estructura urbana de soporte para la población residente.

5.5.1.4.2. OPERACIÓN ESTRATÉGICA RIBERA DEL RÍO MAGDALENA.

Contempla toda la franja de la ribera occidental del Río Magdalena, desde la Zona Portuaria en límites con el municipio de Soledad hasta el área de la Ciénaga de Mallorquín incluyendo el tajamar occidental. De igual forma plantea unos polígonos específicos:

- a) **Subzona de la Ciénaga de Mallorquín**, delimitada por todo este cuerpo de agua y su borde ambiental inmediato
- b) **Subzona denominada las Flores**, delimitado por la totalidad de este barrio.
- c) **Subzona Magdalena**, delimitada entre la Calle 82 y Calle 85 entre la Carrera 80 y la Ribera Occidental.
- d) **Subzona Barranquillita, la Loma y Barlovento**, delimitada por las islas de Barranquillita, la Loma1, La Loma 2 y el barrio Barlovento.
- e) **Subzona Portuaria**, delimitada por el sector portuario enmarcado entre el caño de la ahuyama y caño arriba.



Tabla 80. Delimitación de las Operaciones Estratégicas propuestas POT 2012

OPERACIÓN ESTRATÉGICA (O.E.)	LÍMITES	SUBZONAS	OBSERVACIONES
Operación Estratégica O.E. Centro	Se encuentra delimitada entre la Calle 45 y Calle 30 y la Calle 58 con Vía 40 y Carrera 30, donde se incluye el sector declarado como Bien de Interés Cultural de carácter nacional, de conformidad con la ley 1185 de 2008 y su decreto reglamentario 763 de 2009, junto con áreas del barrio Abajo y San Roque.	Subzona Centro Expandido: comprende sectores alrededor del centro tradicional, incluido el barrio Abajo. Subzona Centro Histórico: correspondiente al área de contexto inmediata que bordea el centro tradicional.	Dada su condición de Centro Histórico bien de interés cultural de carácter nacional, de conformidad con la ley 1185 de 2008 y su decreto reglamentario 763 de 2009, los planes parciales aprobados en la zona y la normatividad de usos y edificabilidad de todo el sector deberá ser consignada en el Plan Especial de Manejo y Protección que adopte el Ministerio de Cultura en articulación con el Distrito.
Operación Estratégica O.E. Río Magdalena	Comprende la longitud del Tajamar occidental del Río Magdalena vinculando la costa del Mar Caribe y la totalidad de la Ciénaga de Mallorquín, colindando al oriente con el barrio las Flores y	Subzona de la Ciénaga de Mallorquín: Está compuesto por la Ciénaga de Mallorquín que corresponde a un suelo de protección reglamentado por un plan de manejo ambiental que expedirá la CRA en un término no mayor a un (1) año con un	La administración distrital reglamentará en un plazo máximo de seis (6) meses, los lineamientos urbanísticos y de desarrollo de la operación estratégica ribera del río Magdalena y no se podrán expedir licencias de urbanismo o planes



	al occidente con la Zona de Ecosistema Estratégico de la Ciénaga y parte del corregimiento de la Playa, y al sur limita con Zona de protección Ambiental y la proyección de la Vía 40.	área que corresponde a suelo rural de protección	parciales hasta que el presente instrumento sea expedido. Lo anterior sin perjuicio de los planes parciales ya aprobados por la administración distrital que podrán continuar su ejecución en los términos establecidos en su decreto de adopción.
	Limita al Noroccidente con la Zona de Ecosistema Estratégico de la Ciénaga de Mallorquín, al Nororiente con la ribera occidental del Río Magdalena, al sur con en línea quebrada iniciando en la intersección de la Vía 40 con la Circunvalar hasta los límites con la Zona Industrial	Subzona denominada las Flores , que comprenden el barrio las Flores al cual se le asigna el tratamiento de mejoramiento integral, destinado al uso comercial y de vivienda tradicional en el sector y un sector destinado al uso portuario y usos logísticos y de transporte fluvial.	En el decreto reglamentario de las operaciones estratégicas delimitarán de forma detallada las áreas objeto de dichas operaciones.
	Limita al Oriente con la Ribera occidental del Río Magdalena, al Norte con la Calle 85, al sur con la proyección de la	Subzona Siape , compuesto por parte del barrio Siape destinado a desarrollos de vivienda, comercio y equipamientos con	Para el desarrollo de la operación estratégica de la Ribera se podrán utilizar entre otros instrumentos, las actuaciones urbanas



	Calle 79 y Occidente con la Carrera 79	tratamiento de renovación urbana donde se deberá desarrollar un plan parcial o generar un proyecto mixto de renovación urbana que podrá ser adoptado por decreto, Polígono industrial al cual se le asigna el tratamiento de consolidación de sectores especiales y un polígono comercial al cual se le asigna el tratamiento de desarrollo.	integrales y los macroproyectos urbanos y su infraestructura pública podrá ser financiada a través de Asociaciones Público Privadas.
	Límites establecidos en el Plan Parcial de Barranquillita, La Loma y Barlovento, los cuales a manera general son: Limita al oriente con la Ribera Occidental del Río Magdalena, al Norte con la Carrera 50B, al occidente con la Vía 40 y Calle 30 y al Sur con la Carrera 41	Subzona Barranquillita, la Loma y Barlovento al cual se le asignan tres tratamientos urbanísticos: renovación urbana, desarrollo y consolidación de sectores urbanos especiales para usos múltiples y equipamientos urbanos de gran escala.	Se respetan los límites establecidos por el Decreto 0123 del 2005, mediante el cual se adopta Plan Parcial Barranquillita, La Loma y Barlovento
	Presenta dos zonas: - Zona Portuaria Norte: limita al Norte con la	Subzona portuaria , donde se encuentran ubicados los puertos y donde se fortalecerá los usos	



	Operación Estratégica las Flores, al Sur con la Operación Estratégica Magdalena (Siape), al Oriente con la Ribera Occidental del Río Magdalena y al Occidente con el borde industrial de la Vía 40 - Zona Portuaria Sur: limita al Norte con la Operación Estratégica de Barranquillita, Barlovento y La Loma, al Sur con la Vía Regional que conecta con el departamento del Magdalena (Puente), al oriente con la Ribera Occidental del Río Magdalena y al Occidente con el borde occidental de la zona de protección del Caño de la Ahuyama	logísticos y de transporte fluvial.	
--	---	--	--

Fuente: Equipo POT 2012

5.5.1.5. CONTENIDOS MINIMOS DE LA OPERACIÓN ESTRATÉGICA.

La administración distrital reglamentará en un plazo máximo de seis (6) meses, los lineamientos urbanísticos y de desarrollo de las operaciones estratégicas y no se podrán expedir licencias de urbanismo o planes parciales hasta que el presente instrumento sea expedido. Lo anterior, sin perjuicio de los planes parciales ya



aprobados por la administración distrital que podrán continuar su ejecución en los términos establecidos en su decreto de adopción. Dicha reglamentación debe ser realizada mediante el respectivo decreto reglamentario y la cartografía complementaria a éste.

El contenido mínimo para estos decretos será:

→ Decreto Reglamentario:

- Políticas
- Objetivos
- Estrategias
- Programas
- Metas
- Estructura de Ordenamiento
- Delimitación de la Operación Estratégica
- Proyectos estratégicos y/o estructurantes
- Zonas estratégicas
- Instrumentos de planificación, gestión y financiación asociados

→ Cartografía complementaria:

- Estructura de Ordenamiento
- Delimitación de la Operación Estratégica
- Proyectos estratégicos y/o estructurantes
- Zonas estratégicas
- Plano de Edificabilidad
- Plano de Usos
- Planos de sistemas generales (espacio público, vías, equipamientos, servicios públicos).

5.5.2. PLANES MAESTROS

Son instrumentos de planificación de largo plazo a través de los cuales se organiza la estrategia de ordenamiento adoptada sobre el territorio en aras de crear condiciones ideales para el desarrollo del conjunto urbano existente. Los Planes Maestros se encargan de orientar la programación de las inversiones y suelo requerido para el desarrollo de las infraestructuras y equipamientos de carácter estructural de acuerdo con la estrategia adoptada para el ordenamiento del territorio.



5.5.2.1. OBJETIVOS DE LOS PLANES MAESTROS

Son objetivos de los Planes Maestros:

- Garantizar el desarrollo adecuado de proyectos estratégicos oportunos sobre la estructura urbana existente
- Integrar acciones públicas y privadas de diversas escalas y cobertura para el desarrollo del conjunto urbano existente y planificado, bajo una estrategia de ordenamiento general del territorio
- Orientar las acciones institucionales que se requieren para la administración y sostenibilidad de los proyectos de inversión
- Programar las inversiones demandadas para el óptimo desarrollo de las infraestructuras y proyectos de la estrategia de ordenamiento
- Incluir instrumentos de gestión y planificación en el desarrollo de los proyectos en el territorio

5.5.2.2. PLANES MAESTROS DEFINIDOS

Los Planes de Maestros que desarrollará el Distrito en el corto, mediano y largo plazo son:

- a) **Plan maestro de espacio público.** Es el instrumento que organiza y define en el corto, mediano y largo plazo las políticas, objetivos, estrategias y metas, los programas, proyectos e instrumentos de gestión y financiación para el sistema de espacio público y todos sus componentes para facilitar el mejoramiento de su cubrimiento, accesibilidad. Inclusión social y calidad.
- b) **Plan maestro de movilidad.** Es el instrumento de planeación estratégica que orienta la gestión de las entidades encargadas de la administración y gestión del sistema de movilidad y los subsistemas de transporte y vías, en el corto, mediano y largo plazo; con el propósito de garantizar que la movilidad sea segura, equitativa, eficiente y sostenible, de forma que contribuya a mejorar la calidad de vida de la comunidad y la competitividad de la región.
- c) **Plan maestro portuario.** Es el instrumento que organiza y define en el corto, mediano y corto plazo las políticas, objetivos, estrategias y metas, los programas, proyectos e instrumentos de gestión y financiación para la expansión y consolidación de los usos portuarios y sus complementarios, en especial, logística y transporte, y las soluciones a corto plazo y largo plazo para superar los obstáculos organizacionales, operativos, técnicos, físicos y ampliar la capacidad total del Puerto de Barranquilla y todos sus componentes.



- d) **Plan maestro de drenaje urbano.** Orientar las soluciones estructurales y no estructurales con énfasis en sistemas sostenibles de manejo de drenaje urbano, así como las políticas, regulaciones y normas técnicas planteadas para el ordenamiento de las cuencas a partir del análisis de las condiciones locales en términos hidrológicos, hidráulicos y de calidad del agua.
- e) **Plan maestro de gestión del riesgo.** Es el instrumento que permite definir cómo se estructurará y realizará la gestión del riesgo en el Distrito de Barranquilla, de acuerdo con las condiciones y categorías de amenazas, vulnerabilidad y riesgos detectados a partir de los estudios base en su área, que permitirán definir la agenda de prevención, las acciones frente a las futuras emergencias y las obras y acciones institucionales para la disminución de la vulnerabilidad.
- f) **Plan maestro de gestión integral de residuos sólidos.** Es el instrumento de planificación que permite orientar y articular las acciones públicas y privadas de las organizaciones, entidades, personas, entre otros, que define los lineamientos para la gestión integral de los residuos sólidos en el área del Distrito, establece los programas y estrategias que deben guiar la intervención de las entidades públicas y privadas, de los responsables de las fuentes generadoras de residuos, las autoridades ambientales, las dependencias de la Administración, los operadores de aseo y los ciudadanos en su conjunto.

5.5.2.3. CONTENIDOS MINIMOS DEL PLAN MAESTRO.

Para la elaboración de los Planes Maestros estipulados se deberá integrar los siguientes componentes como contenidos mínimos del mismo:

- Marco General:
 - Objetivos
 - Políticas
 - Estrategias
- Componente descriptivo:
 - Delimitación del área del Plan Maestro
 - Diagnóstico (ambiental, urbano, social y económico)
 - Normativa vigente
 - Análisis para identificar las intervenciones
- Componente operativo:
 - Programas



- Proyectos e intervenciones
- Metas
- Cronograma
- Presupuesto
- Componente Institucional:
 - Administración, gestión y financiamiento del Plan Maestro
 - Propuesta de resolución de adopción del Plan Maestro
 - Normas específicas aplicadas por el Plan Maestro
- Cartografía:
 - Componente descriptivo
 - Componente operativo

5.5.3. PLANES DE ORDENAMIENTO ZONAL

Son instrumentos que se encargan de desarrollar los criterios, lineamientos y las condiciones urbanísticas y de gestión del suelo de las áreas delimitadas por las 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 los planes parciales de renovación urbana o desarrollo, licencias de urbanismo y/o construcción del ámbito de su competencia y formulación.

5.5.3.1. OBJETIVOS DE LOS PLANES ZONALES

Son objetivos generales de los Planes Zonales:

- Garantizar el desarrollo adecuado de las operaciones estratégicas sobre la estructura urbana existente
- Integrar acciones públicas y privadas de diversas escalas y cobertura para el desarrollo del conjunto urbano existente y planificado, bajo una estrategia de ordenamiento general del territorio
- Orientar las acciones institucionales que se requieren para la administración y sostenibilidad de los proyectos de inversión
- Programar las inversiones demandadas para el óptimo desarrollo de las infraestructuras y proyectos de la estrategia de ordenamiento
- Incluir instrumentos de gestión y planificación del suelo en el desarrollo de los proyectos en el territorio

5.5.3.2. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO DE LOS PLANES ZONALES

El desarrollo de los Planes Zonales se podrá realizar a través de Planes Parciales y Unidades de Actuación Urbanística.



5.5.3.3. PLANES ZONALES DEFINIDOS

Se pueden establecer los planes zonales que se desarrollarán el Distrito en el corto, mediano y largo plazo, a saber:

- Plan Zonal Riomar (Suelo de Desarrollo)
- Plan Zonal Industrial Carrera 38 - Cordialidad
- Plan Zonal Centro
- Plan Zonal de Ribera del Magdalena
- Plan Zonal Paraíso

5.5.3.4. DELIMITACIÓN DE LOS PLANES ZONALES DEFINIDOS

Los planes zonales se pre-delimitan en Plano G09. Instrumentos de planificación del suelo y en el decreto reglamentario de los planes zonales se precisará la delimitación, en escala de detalle, de las áreas objeto de dichas planes.

5.5.3.5. COMPONENTES DEL PLAN ZONAL.

Para la elaboración de los Planes Zonales estipulados se deberá integrar los siguientes componentes como contenidos mínimos del mismo:

- Marco General:
 - Objetivos
 - Políticas
 - Estrategias
- Componente descriptivo:
 - Delimitación del área del Plan Zonal
 - Diagnóstico (ambiental, urbano, social y económico)
 - Análisis para identificar las propuestas de intervención.
- Componente operativo:
 - Criterios de intervención
 - Estructura Ambiental propuesta
 - Estructura Funcional y de Servicios propuesta
 - Estructura Socio-económica y espacial propuesta
 - Espacios estratégicos propuestos
 - Lineamientos para bienes patrimoniales
 - Etapa o fases
- Componente Institucional:
 - Administración, gestión y financiamiento del Plan Zonal



- Propuesta de resolución de adopción del Plan Zonal
 - Normas comunes del Plan Zonal
- Cartografía:
- Componente descriptivo
 - Componente operativo

5.5.3.6. CONTENIDOS MINIMOS DEL PLAN ZONAL.

- Reconocer los elementos naturales y ecosistemas del sector delimitado en el Plan Zonal e impulsar su aprovechamiento para actividades de recuperación, preservación y conservación de los valores ambientales.
- Integrar el desarrollo urbano en el paisaje, mantener la biodiversidad faunística y vegetal, interconectar los elementos naturales y los espacios libres, sensibilizar e interpretar el patrimonio natural y cultural.
- Garantizar la integración económica y urbanística adecuada de la ciudad y la región a través del adecuado desarrollo y planificación de los sistemas estructurantes (espacio público, equipamientos, vial, servicios públicos)
- Proporcionar, en forma equilibrada, una oferta formal de vivienda y hábitat digno para las poblaciones de menores ingresos, con áreas de desarrollo productivo y de explotación de recursos planificadas con parámetros y lineamientos urbanísticos que propendan por la sostenibilidad y sustentabilidad del territorio de expansión.
- Utilizar el principio del reparto equitativo de cargas y beneficios con el propósito de lograr una distribución igualitaria de los costes (cargas) y de los beneficios económicos (las ganancias más la porción de las plusvalías que permanecen en poder de los particulares), entre todos los propietarios que concurren en las unidades de actuación a través de las cuales se ejecutarán los procesos de urbanización a través de los Planes Parciales de Desarrollo.
- Integrar un diseño urbano que integre el medio natural y se estructure cumpliendo con todas las normativas nacionales y distritales que regulen la materia. El espacio público debe pensarse como el elemento estructurante y vinculante de los planes.
- Presentar una mezcla sana de actividades en diversas escalas, con agrupaciones de vivienda y con la posibilidad de consolidar centralidades de servicios en lugares estratégicos donde confluyan ejes vehiculares y peatonales que faciliten su reconocimiento y ubicación.
- Establecer la densidad de población adecuada para lograr una economía mayor y optimizar el uso de servicios públicos.
- Prever la aparición de diversas tipologías y estratos de viviendas apropiadas a la topografía y distribución del proyecto



5.5.4. PIEZA URBANA

Es el segmento físico-espacial dentro del tejido urbano del Distrito, dotado de una serie de aspectos que vinculan entre otros los siguientes:

- Sus características propias y su proceso de evolución en relación a ese tejido
- Su potencial de desarrollo futuro frente al modelo propuesto
- La población que la conforma.
- Sus articulaciones con respecto a ejes viales estructurantes.
- Predominancia y vocación de usos del suelo,
- Espacios dentro de ella que presentan tendencias y dinámicas de concentración de actividades económicas y de servicios colectivos que la hacen particular.
- Factores y arraigos socio-culturales.

Así pues una pieza urbana puede estar conformada por un grupo de barrios de carácter homogéneo desde lo físico-geográfico, lo socio-económico y lo cultural.

Desde su funcionalidad en la estructura urbana, la pieza responde diferente al concepto de fragmento, que generalmente se usa para identificar una parte desprendida de un todo, por el contrario las piezas urbanas tiene como objetivo dar respuestas a una verdadera **integración** en el territorio, con prospectivas en términos de tratamientos, políticas o intervenciones estratégicas en las cuales concurren los sectores público, privados y la ciudad.

5.5.4.1. OBJETIVOS DE LA PIEZA URBANA

La Pieza Urbana como unidad de planeamiento tiene como función principal la de brindar una integración adecuada de los diferentes sectores de la ciudad a un modelo territorial proyectado bajo una estrategia de ordenamiento por etapas, donde se integran los esfuerzos públicos y privados en una dinámica social, económica y urbana.

5.5.4.2. PIEZAS URBANAS DEFINIDAS

La formulación del POT 2012 retoma el concepto introducido por la revisión del POT 2007 de concebir el territorio a través de Piezas urbanas y actualiza el análisis de escenarios realizado con base a la homogenización. Dichos aspectos fueron:



- Aspectos geo-económicos.
- Aspectos socio-culturales e imagen de cada pieza en particular.
- Articulación con las diferentes áreas de actividades de la ciudad.
- Morfología del modelo predial y del entramado urbano.
- Grado de Homogenización de los usos del suelo.
- Tipologías edificatorias y sus atributos.
- Presencia de equipamientos colectivos sociales.

Con estos aspectos presentes se redefine las piezas adoptadas por la revisión del POT 2007 a través del análisis y evaluación los siguientes puntos:

- El esquema de piezas adoptado por la revisión del 2007 como punto de partida, vinculando los siete criterios de homogenización antes descritos.
- Las actuales dinámicas poblacionales y sus proyecciones futuras utilizando como escenario prospectivo el largo plazo del POT 2012
- Las nuevas tendencias de crecimiento, que deberán ser orientadas en función de la nueva estrategia del modelo propuesto.
- Los límites territoriales de los barrios que configuran sectores de la ciudad
- Redelimitación propuesta de las localidades en aras de distribuir de manera equitativa y homogénea la administración de la ciudad
- Los límites del área de litigio con Puerto Colombia establecidos mediante Ordenanza 000075 de 2010 de la Asamblea Departamental.⁹⁴
- El modelo de ordenamiento propuesto y sus nuevos elementos integrados por la presente formulación tales como:
 - *La nueva estructura vial*, en donde la ciudad se transforma y se organiza a partir de grandes ejes que van a darle una lógica distinta a la organización de las actividades en el territorio y en donde se espera experimentar procesos transformativos y por tanto de aplicabilidad de nuevos tratamientos y normas para el desarrollo, para lo cual se requiere una redefinición de los límites de las piezas.
 - *Una ciudad abierta al Río*, con intervenciones importantes en la estructura urbana de este significativo y potencial sector urbano se pretende impulsar su transformación e integración estratégica con la ciudad, lo que requerirá de un manejo especial que direcciona su potencialidad y por ende también amerita su redefinición con base a las Piezas.

⁹⁴ Esta ordenanza a la fecha se encuentra vigente y cursan dos procesos de demanda en su contra, sin embargo se integra a la propuesta del POT un capítulo anexo con la descripción dicho suelo, toda vez que se requiera reglamentar sobre este sector si así se resuelve en una futura instancia.



- *El nuevo escenario de riegos y amenazas* por remoción en masa fundamentado en la actualización del estudio INGEOMINAS, lo que implica un manejo especializado para estas áreas.
- *Las Nuevas Centralidades* cuya concepción replanteará en parte los focos de concentración de actividades múltiples en la estructura urbana.
- *Los Nodos de equipamiento* integrados por la presente formulación, están orientados a la concentración de equipamientos y se establecen en función de las necesidades que posee cada sector de la ciudad, serán elementos claves dentro de las piezas

Fundamentalmente los cambios mas significativos que la presente formulación realiza en la definición de Piezas urbanas tiene que ver con la unificación de las 2 piezas de la ribera occidental en una, puesto que para el nuevo modelo representa en su conjunto la zona de oportunidad para la competitividad y la transformación de la imagen urbana⁹⁵, de este modo se reconfiguran las ocho (8) Piezas Urbanas.

Tabla 81. Piezas urbanas POT 2012

No	PIEZA URBANA	VOCACIÓN DE USOS	ACCIONES ESTRATÉGICAS
1	RIOMAR	Predominio del uso residencial con corredores comerciales.	-Promover y conservar el desarrollo residencial para sectores determinados. -Incentivar el desarrollo Turístico-comercial de gran categoría. -Atraer inversión extranjera.
2	PRADO NORTE	Sector patrimonial con predominio comercial y completo de viviendas e institucionales	-Proteger el patrimonio cultural. -Consolidación y conservación urbana. -Cualificar el espacio urbano.
3	CENTRO CRA 38	Predominio del uso residencial con corredores comerciales.	-Consolidación de las áreas residenciales con procesos de densificación para aprovechamiento de infraestructuras de soporte. -Generación de espacio público y equipamientos locales.

⁹⁵ La zona de litigio con Puerto Colombia se plantea dentro de un anexo normativo y de ser definido en última instancia este suelo como jurisdicción del Distrito de Barranquilla, se establecerá como una nueva pieza urbana.



			-Integración urbana a través la cualificación de la red vial.
4	CENTRO METROPOLITANO	Predominio del uso comercial e institucional	-Proteger el patrimonio cultural. -Promover la renovación urbana a través de planes parciales para su revitalización.
5	SURORIENTAL	Predominio residencial, con corredores comerciales y con concentración industrial en PEC CII 30	-Mejoramiento integral de la pieza. Generación de espacio público y equipamientos zonales. -Integración logística a través del corredor portuario
6	RIBERA OCCIDENTAL	Destinada para usos comerciales, de servicios, Portuarios e Industriales.	-Consolidar servicios portuarios. -Atraer inversión multisectorial. -Apertura de la ciudad al río desde el sector turístico, recreativo y cultural.
7	SUROCCIDENTAL 1	Predominio del uso residencial con corredores comerciales e industriales hacia la Av circunvalar	-Mejoramiento Integral de la pieza. -Integración con la ciudad a través del sistema de transporte masivo -Dotación de equipamientos y espacio público. -Establecer procesos de reasentamiento en las zonas colapsadas por fenómenos de remoción en masa. -Proteger los suelos de amenaza alta y muy alta en donde se adelanten los procesos de reasentamiento. -Restringir los procesos edificatorios en las áreas de muy alta, alta y media amenaza.
8	SUROCCIDENTAL 2	Predominio del uso residencial con corredores comerciales	-Mejoramiento Integral de la pieza. -Integración con la ciudad a través del sistema de transporte masivo -Dotación de equipamientos y espacio público. -Establecer procesos de reasentamiento en las zonas colapsadas por fenómenos de



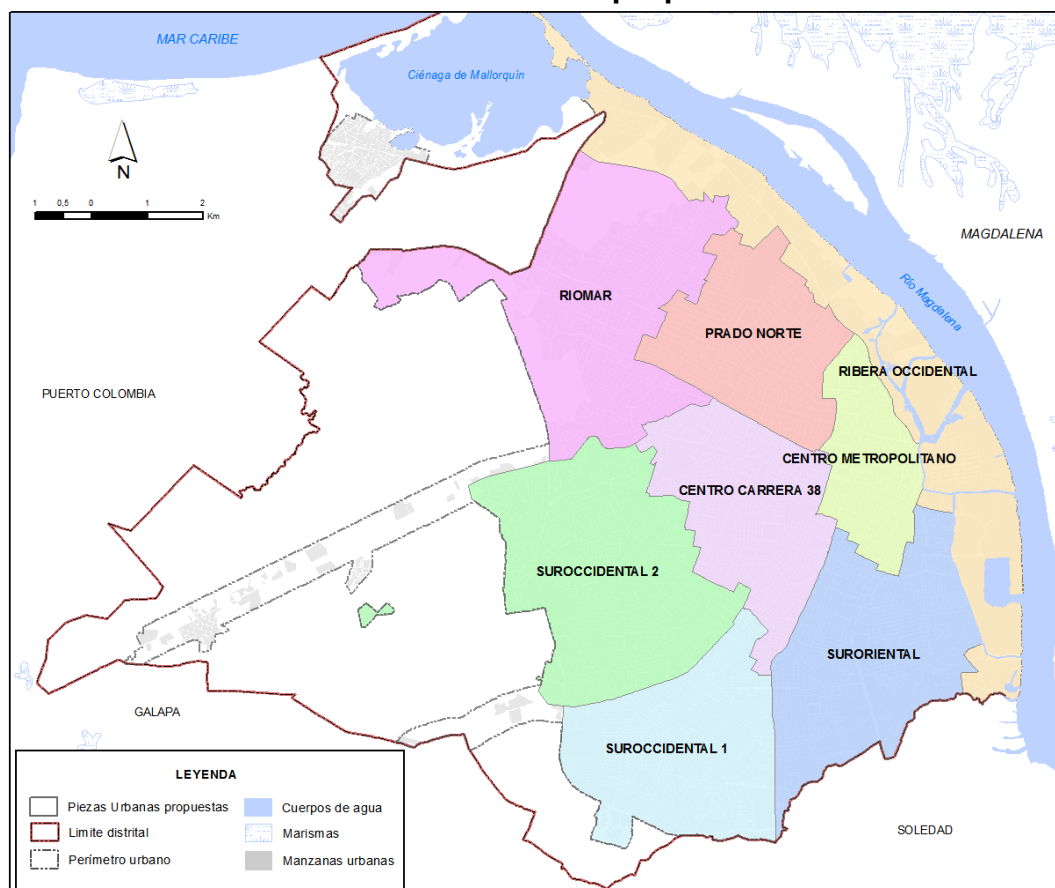
			remoción en masa. -Proteger los suelos de amenaza alta y muy alta en donde se adelanten los procesos de reasentamiento. -Restringir los procesos edificatorios en las áreas de muy alta, alta y media amenaza.
--	--	--	---

Fuente: Elaboración propia

5.5.4.3. DELIMITACION DE LAS PIEZAS URBANAS DEFINIDAS.

Con el análisis y evaluación de los puntos resaltados previamente se realiza la redefinición, dichos limites se encuentran establecidos en el Plano U19 “Piezas Urbanas”

Ilustración 50. Piezas Urbanas propuestas POT 2012



Fuente: Equipo POT 2012



5.5.4.4. CONTENIDOS MINIMOS DE LA PIEZA URBANA.

Para la reglamentación específica de las Piezas Urbanas, la administración distrital deberá realizar los estudios pertinentes para cada una de éstas, donde, bajo los lineamientos establecidos por el presente plan, se establezcan los proyectos y normativa requerida para el desarrollo de éstas. Dicha reglamentación debe ser realizada mediante el respectivo Decreto Normativo y la cartografía complementaria a éste. El contenido mínimo para estos documentos es:

a) Decreto Reglamentario:

- Políticas
- Objetivos
- Estrategias
- Estructura de Ordenamiento
- Suelos de protección
- Sistema de Espacio Público
- Sistema de Movilidad
- Normas Urbanísticas
 - Sectores normativos
 - Tratamientos urbanísticos
 - Normas comunes
 - Estacionamientos
 - Sectores de conservación
- Instrumentos de gestión
- Compensaciones Urbanísticas
- Plusvalía

b) Cartografía complementaria:

- Estructura de Ordenamiento
- Suelos de protección
- Sistema de Espacio Público
- Sistema de Movilidad
- Normas Urbanísticas
 - Sectores normativos
 - Tratamientos urbanísticos
 - Usos
- Edificabilidad
- Estacionamientos
- Sectores de conservación



5.5.5. PLANES PARCIALES

Son los instrumentos de escala intermedia a través de los cuales se llega a planificar en detalle de manzana los lineamientos de ordenamiento generales que establecen los planes adoptados y los instrumentos de mayor jerarquía (operaciones estratégicas, actuaciones urbanas integrales, macroproyectos, planes maestros y planes zonales). La definición de planes parciales es la expedida por la Ley 388 de 1997 en su artículo 19, el cual los considera 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, de acuerdo con las autorizaciones emanadas de las normas urbanísticas generales”*⁹⁶.

Mediante el decreto nacional 2181 de 2006 que reglamenta la disposición de los planes parciales, se detalla que éste instrumento *“establece el aprovechamiento de los espacios privados, con la asignación de sus usos específicos, intensidades de uso y edificabilidad, así como las obligaciones de cesión y construcción y dotación de equipamientos, espacios y servicios públicos, que permitirán la ejecución asociada de los proyectos específicos de urbanización y construcción de los terrenos incluidos en su ámbito de planificación.”*⁹⁷

5.5.5.1. OBJETIVOS DE LOS PLANES PARCIALES

Son objetivos generales de los Planes Parciales:

- Planificar de manera detallada el suelo urbanizable
- Desarrollo integrado de los nuevos usos del suelo al modelo de ordenamiento adoptado
- Garantizar el desarrollo adecuado de las operaciones estratégicas, macroproyectos, planes maestros y planes zonales sobre la estructura urbana existente
- Integrar acciones públicas y privadas de diversas escalas y cobertura para el desarrollo del conjunto urbano existente y planificado, bajo una estrategia de ordenamiento general del territorio
- Orientar las acciones institucionales que se requieren para la administración y sostenibilidad de los proyectos de inversión

⁹⁶ Ley 388 de 1997, artículo 19

⁹⁷ Decreto 2181 de 2006, artículo 2



- Programar las inversiones demandadas para el óptimo desarrollo de las infraestructuras y proyectos de la estrategia de ordenamiento
- Incluir instrumentos de gestión y planificación del suelo en el desarrollo de los proyectos en el territorio

5.5.5.2. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO DE LOS PLANES PARCIALES

El desarrollo de los Planes Parciales se podrá realizar a través de Unidades de Actuación Urbanística.

5.5.5.3. PLANES PARCIALES DEFINIDOS

De acuerdo al tratamiento urbanístico del suelo donde se desee realizar el Plan Parcial, los Planes Parciales se puede clasificar en:

- a) **Plan Parcial de Renovación.** Corresponde a aquellos que se desarrollan en áreas consolidadas que se encuentran en proceso de deterioro y que requieren intervenciones sustanciales para la recuperación de sus potencialidades y/o aprovechamiento y mejoramiento de sus atributos
- b) **Plan Parcial de Desarrollo.** Son aquellos que se pueden desarrollar en suelo urbano en tratamiento de desarrollo o suelo de expansión, de acuerdo con los parámetros establecidos en este Acuerdo para dicho tratamiento

Con esta clasificación presente, se pueden establecer los planes parciales que se desarrollarán el Distrito en el corto, mediano y largo plazo, a saber:

- Plan Parcial Estadio Romelio Martínez y su zona de influencia.
- Planes Parciales para el desarrollo de las Zonas de Expansión.
- Plan Parcial Jardín Botánico
- Plan Parcial Chiquinquirá – San Roque

Los Planes Parciales de Renovación Urbana adoptados y en proceso de implementación que requieren ser actualizados en el marco del presente POT corresponden a:

- Plan Parcial Barranquillita, La Loma y Barlovento, el cual debe ser actualizado con la entrada en vigencia del presente plan.
- Plan Parcial del Centro Histórico, el cual debe ser actualizado con la entrada en vigencia del presente plan.



Los Planes Parciales de Desarrollo que fueron radicados y se encuentran en proceso de adopción, podrán mantener las condiciones urbanísticas y de sistemas generales definidos por las determinantes con las cuales fueron declarados en ordenación o acogerse a las normas planteadas por el presente POT; podrán ser incorporados en el suelo urbano una vez cumplan con los requisitos de ley.

5.5.5.4. DELIMITACIÓN DE LOS PLANES PARCIALES DEFINIDOS

Todo plan parcial debe cumplir con lo establecido en los decretos 2181 de 2006 y 4300 de 2007 o aquellos que los modifiquen, actualicen y/o complementen para ser incluidos dentro de la cartografía oficial del plan de ordenamiento.

5.5.5.5. CONTENIDOS MINIMOS DEL PLAN PARCIAL.

Acorde a lo establecido por en el Artículo 19 de la Ley 388 de 1997, los contenidos mínimos de un plan parcial son:

1. *“La delimitación y características del área de la operación urbana o de la unidad mínima de actuación urbanística contemplada en el plan parcial o local.*
2. *La definición precisa de los objetivos y las directrices urbanísticas específicas que orientan la correspondiente actuación u operación urbana, en aspectos tales como el aprovechamiento de los inmuebles; el suministro, ampliación o mejoramiento del espacio público, la calidad del entorno, las alternativas de expansión, el mejoramiento integral o renovación consideradas; los estímulos a los propietarios e inversionistas para facilitar procesos de concertación, integración inmobiliaria o reajuste de tierras u otros mecanismos para garantizar el reparto equitativo de las cargas y los beneficios vinculadas al mejor aprovechamiento de los inmuebles; los programas y proyectos urbanísticos que específicamente caracterizan los propósitos de la operación y las prioridades de su desarrollo, todo ello de acuerdo con la escala y complejidad de la actuación o de la operación urbana contemplada.*
3. *Las normas urbanísticas específicas para la correspondiente unidad de actuación o para el área específica objeto de la operación urbana objeto del plan: definición de usos específicos del suelo, intensidades de ocupación y construcción, retiros, aislamientos, empates y alturas.*
4. *La definición del trazado y características del espacio público y las vías y, especialmente en el caso de las unidades de actuación, de la red vial secundaria; de las redes secundarias de abastecimiento de servicios públicos domiciliarios; la localización de equipamientos colectivos de interés público o social como templos, centros docentes y de salud, espacios*



- públicos y zonas verdes destinados a parques, complementarios del contenido estructural del plan de ordenamiento.*
5. *Los demás necesarios para complementar el planeamiento de las zonas determinadas, de acuerdo con la naturaleza, objetivos y directrices de la operación o actuación respectiva.*
 6. *La adopción de los instrumentos de manejo del suelo, captación de plusvalías, reparto de cargas y beneficios, procedimientos de gestión, evaluación financiera de las obras de urbanización y su programa de ejecución, junto con el programa de financiamiento.*
 7. *En los casos previstos en las normas urbanísticas generales, los planes parciales podrán ser propuestos ante las autoridades de planeación municipal o distrital para su aprobación, por personas o entidades privadas interesadas en su desarrollo. En ningún caso podrán contradecir o modificar las determinaciones de los planes de ordenamiento ni las normas estructurales de los mismos.*⁹⁸

Para ser adoptado en debida forma por la autoridad competente, todo plan parcial debe cumplir con lo establecido por los Decretos 2181 de 2006 y 4300 de 2007 o aquellos que los modifiquen, actualicen y/o complementen

5.5.6. PLANES DE RECUPERACIÓN GEOMORFOLOGICA

El Plan de recuperación geomorfológica es un instrumento de planificación soportado en unas acciones de sostenibilidad ambiental y procesos técnicos de intervención de suelos, encaminadas al rescate, organización e integración urbanística sostenible de los territorios que han sido objeto de explotación de sus recursos naturales.

El Plan de Recuperación Geomorfológica deberá ser adoptado por la autoridad competente, Ministerio de Minas y Energía, y en este se consignarán las acciones destinadas a devolver a los terrenos degradados la posibilidad de soportar uno o más usos del suelo, sin perjuicio del medio ambiente. Así como el tratamiento de áreas interrumpidas como resultado de una actividad minera; tendiente, en última estancia, a obtener tierras estables, revegetadas, consistentes con un plan de uso alternativo aceptable o establecido previamente. La recuperación incluye la remoción de edificaciones, equipos, maquinaria y cualquier remanente físico de la actividad minera; cierre de depósitos de colas; y modelado, cubrimiento y revegetación de sitios de escombrera y otras áreas intervenidas.

⁹⁸ Ley 388 de 1997, artículo 19



La Administración Distrital, en cabeza de la oficina de atención y prevención de desastres, en acompañar y apoyar el seguimiento que lleve la autoridad ambiental y minera, para garantizar el adecuado proceso de exploración, explotación, cierre y abandono de la mina y recuperación e integración al entorno. Tal planeamiento debe ser consecuente con las demás determinaciones del POT, ello implica su adecuada integración al Sistema vial, a las redes de acueducto, eléctricas y de abastecimiento en general.

5.5.6.1. OBJETIVOS DE LOS PLANES DE RECUPERACIÓN GEOMORFOLOGICA

Son objetivos generales de los Planes de Recuperación Geomorfológica:

- Reducir al mínimo o de forma permanente la erosión dentro de los terrenos en los que se desarrollaron minas o explotación de canteras, evitando la emisión de sedimentos fuera de las mismas.
- Minimizar los costos de mantenimiento de las superficies restauradas e iniciar la recuperación de los servicios ambientales proporcionados en el espacio afectado por la explotación minera.

5.5.6.2. CONTENIDOS MÍNIMOS DE LOS PLANES DE RECUPERACIÓN GEOMORFOLOGICA

Los contenidos mínimos de los Planes de Recuperación Geomorfológica serán determinados por las autoridades ambientales en cabeza del Ministerio de Minas en conjunto con el Ministerio de Medio Ambiente.

5.5.7. PLANES DE REORDENAMIENTO

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 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.



5.5.7.1. OBJETIVOS DE LOS PLANES DE REORDENAMIENTO

Son objetivos generales de los planes de reordenamiento:

- Prever la adecuada intervención de los predios destinados a usos institucionales que surtan un proceso de relocalización.
- Incentivar la generación de proyectos inmobiliarios atractivos en puntos estratégicos de la ciudad, acompañados de porcentajes amplios de áreas verdes que aumenten el indicador de espacio público efectivo del Distrito

5.5.7.2. PLANES DE REORDENAMIENTO DEFINIDOS

Se pueden establecer los planes de reordenamiento que se desarrollarán en el Distrito en el corto, mediano y largo plazo, a saber:

- Plan de Reordenamiento Batallón Paraíso
- Plan de Reordenamiento Segunda Brigada
- Plan de Reordenamiento Base Naval
- Plan de Reordenamiento Cárcel Modelo
- Plan de Reordenamiento Cárcel del Bosque
- Plan de Reordenamiento Cementerio Universal
- Plan de Reordenamiento Cementerio Calancala
- Plan de Reordenamiento Cementerio del Sur
- Plan de Reordenamiento Cementerio Siape

5.5.7.3. CONTENIDOS MINIMOS DE LOS PLANES DE REORDENAMIENTO

Para la formulación de los planes de reordenamiento se deberá realizar los estudios pertinentes para cada una de éstos, donde, bajo los lineamientos establecidos por el presente plan, se establezcan los proyectos y normativa requerida para su desarrollo. La reglamentación debe ser realizada mediante el respectivo Decreto Normativo y la cartografía complementaria a éste. El contenido mínimo para estos documentos es:

- c) Decreto Reglamentario:**
 - Políticas
 - Objetivos
 - Estrategias
 - Estructura de Ordenamiento
 - Suelos de protección



- Sistema de Espacio Público
- Sistema de Movilidad
- Normas Urbanísticas
 - Sectores normativos
 - Normas comunes
 - Estacionamientos
 - Sectores de conservación
- Instrumentos de gestión
- Compensaciones Urbanísticas

d) Cartografía complementaria:

- Estructura de Ordenamiento
- Suelos de protección
- Sistema de Espacio Público
- Sistema de Movilidad
- Normas Urbanísticas
 - Sectores normativos
 - Usos
- Edificabilidad
- Estacionamientos
- Sectores de conservación

5.5.8. ESQUEMA BASICO 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.

5.5.8.1. OBJETIVOS

Son objetivos generales de los Esquemas Básicos de Implantación:

- Minimizar los impactos urbanísticos generados por los proyectos en la estructura urbana del distrito
- Garantizar el adecuado establecimiento de los proyectos en relación con la trama urbana consolidada



- Implementar medidas de acondicionamiento urbano para aquellos proyectos que presenten limitaciones o inconvenientes en su emplazamiento

5.5.8.2. CONTENIDOS MÍNIMOS DE LOS ESQUEMAS BÁSICOS DE IMPLANTACIÓN.

Los Esquemas Básicos de Implantación que se sometan a la Secretaría de Planeación Distrital deberán contemplar por lo menos los siguientes componentes:

- Pre diseño y/o esquema urbano e implantación.
- Cuadro de áreas y esquema de detalle de distribución de usos específicos.
- Soluciones viales de acceso y salidas de estacionamientos
- Número de celdas para parqueos
- Aislamientos especiales
- Provisión de áreas específicas de protección y las que resulten necesarias según su condición
- Área útil de ventas

5.5.9. PLANES DE MITIGACION

El Plan de Mitigación es un instrumento de planificación diseñado y presentado conjunta y solidariamente por el propietario de un establecimiento preexistente y el propietario del inmueble donde funciona, que por sus características, genera impacto negativo sobre el sector o se encuentra en situación irregular respecto de los usos de suelo permitidos en el POT del año 2000 y/o su revisión del año 2007, en el cual se deben relacionar las acciones correctivas a realizar, con el fin de mitigar o eliminar dicho impacto, una vez verificadas y cumplidos una serie de requisitos para cumplir con la condición de preexistencia.

No se permitirá adiciones, ampliaciones, reformas diferentes a las pactadas en el Plan de Mitigación, que no sean contrarias a los impactos negativos encontrados.

Los usos condicionados se permitirán hasta tanto no sea cerrado el establecimiento de comercio o desaparezca del sitio de ubicación, ya sea a causa del cierre voluntario u obligado, o por traslado a otra zona que se permita la actividad, o por catástrofe de origen natural.

Los usos de suelo condicionados ubicados en inmuebles localizados en zonas de conservación histórica y artística, consideradas patrimonio histórico y arquitectónico estarán sujetos a la normatividad vigente para el efecto.



Las condiciones de preexistencia corresponden con la manifestación de las siguientes condiciones, las cuales deben ser demostradas mediante la documentación correspondiente:

- Para aquellos usos de suelo asignados después del 13 de Septiembre del 2000 (aprobación del Acuerdo 0154 del 2000 POT de Barranquilla):
 - Licencia de Construcción
 - Registro de la Cámara de Comercio (original y vigente)
- Para aquellos usos de suelo establecidos entre el 21 de Septiembre de 1993 (aprobación del Decreto 654 Estatuto Urbanístico del Distrito de Barranquilla) y el 13 de Septiembre del 2000 (aprobación del Acuerdo 0154 del 2000 POT de Barranquilla):
 - Uso del suelo permitido por el estatuto urbanístico vigente en la fecha de apertura del establecimiento (si cuenta con él).
 - Registro Mercantil expedido por Cámara de Comercio de Barranquilla (original y vigente).
 - Licencia de funcionamiento (si cuentan con ella)
 - Licencia de construcción (si cuenta con ella).
- Para aquellos usos de suelo asignados antes del 21 de Septiembre de 1993 (aprobación del Decreto 654 Estatuto Urbanístico del Distrito de Barranquilla)
 - Uso del suelo permitido por el estatuto urbanístico vigente en la fecha de apertura del establecimiento, (si cuenta con él).
 - Registro Mercantil expedido por Cámara de Comercio de Barranquilla. (original y vigente).
 - Licencia de funcionamiento, (si cuenta con ella).
 - Licencia de construcción, (si cuenta con ella).

5.5.9.1. IMPACTOS NEGATIVOS

Son condiciones generadoras de impactos negativos, las siguientes:

- El incumplimiento de las normas urbanísticas
- El incumplimiento de las normas nacionales y distritales
- El incumplimiento del manejo del espacio público
- La carencia de zonas de parqueo, zona de cargue y descargue
- Tener endurecimiento de zona distrital o antejardín
- Falta de continuidad en los andenes, flujos peatonales y vehiculares
- El tipo de establecimiento ubicado en su sector posea un uso de suelo diferente
- La no aplicación del Manual del Espacio Público de Barranquilla.



Estas condiciones pueden presentarse en áreas en que el establecimiento se encuentra en una zona en que su uso es permitido, pero su condición genera un impacto negativo en el vecindario.

5.5.9.2. OBJETIVOS DE LOS PLANES DE MITIGACIÓN

Son objetivos generales de los Planes de Mitigación:

- Minimizar los impactos urbanísticos negativos generados por las actividades localizadas en forma condicionada en algunos sectores del Distrito.
- Implementar medidas reguladoras para aquellas actividades económicas que presenten incompatibilidades con el sector donde se encuentren ubicadas
- Reorganizar el territorio en función de los objetivos de sostenibilidad incentivando a la organización individual de las actividades que se encuentren en situación de irregularidad urbana

5.5.9.3. PROCEDIMIENTO PARA LA PRESENTACIÓN DEL PLAN DE MITIGACIÓN

La Secretaría Distrital de Planeación elaborará un Plano Único, en el que incluirá información de destinación económica, suministrado por la Secretaria Distrital de Hacienda y los datos de registro de Cámara de Comercio, como mínimo; así mismo, elaborará un Inventario Básico o Reconocimiento en Campo, y con base en ello, de oficio enviará comunicado a cada uno de los establecimientos de comercio, para que presenten los requisitos de preexistencia, de acuerdo con lo establecido en el presente Plan de Ordenamiento Territorial, dentro de un plazo de un (1) mes, contados a partir de la fecha de recibo del comunicado. Los propietarios de los establecimientos, igualmente, podrán por iniciativa propia hacer valer sus derechos presentado la solicitud para obtener el uso de suelo condicionado, con el lleno de los requisitos.

Una vez cumplida esta etapa y verificada la documentación aportada, la Secretaria Distrital de Planeación, realizará visita de inspección ocular a las instalaciones del establecimiento, (con registro fotográfico) y de acuerdo con los impactos negativos que pudiera generar en el sector, se determinará si éste cumple con una de las dos categorías a saber:

- **Usos condicionados con posibilidad de mitigación del impacto sobre la comunidad vecina:** Son Aquellos cuyos impactos negativos pueden ser corregidos o mitigados, mediante la ejecución de las obras, ajustándose a



las normas urbanísticas consignadas en el presente Acto Administrativo, las cuales se plasmarán en el Plan de Mitigación.

- **Usos condicionados sin posibilidad de mitigación del impacto sobre la comunidad vecina:** son aquellos impactos donde no es posible el cumplimiento mínimo de las normas urbanísticas vigentes, o no sea posible llevar a lo mínimo aceptable de conformidad con las normas legales y técnicas establecidas por las autoridades competentes.

De lo anterior, se le comunicará al (los) propietario (s) del (los) establecimiento (s), y si el uso es mitigable disponen de un plazo de tres (3) meses, contados a partir de la fecha de recibido de la comunicación, para que presenten propuesta de Plan de Mitigación, el cual será evaluado y aprobado mediante Resolución expedida de la misma Secretaría, la cual, una vez ejecutoriada la Resolución remitirá de inmediato copia de la misma y sus anexos a la Secretaría Distrital de Control Urbano y Espacio Público del Distrito de Barranquilla, para lo de su competencia, y el o los propietario (s) del establecimiento, deberá tramitar la Licencia de Reconocimiento, ante cualesquiera de las Curadurías Urbanas de esta ciudad, de conformidad con el Decreto 1469 de 2010 o las normas que lo complementen, modifique, amplíe o sustituyan, para que puedan continuar ejerciendo la actividad.

5.5.9.4. CONTENIDOS MÍNIMOS DE LOS PLANES DE MITIGACIÓN.

Los Planes de Mitigación que se presenten ante la Secretaría Distrital de Planeación deberán incluir la siguiente información:

- Nombre del establecimiento de comercio
- Ubicación, dirección exacta y teléfono del establecimiento y número de celular del propietario del mismo.
- Certificado de Tradición y Libertad de Matricula Inmobiliaria del inmueble donde funciona el establecimiento.
- Certificado de Cámara de Comercio actualizado y vigente, tanto de la persona propietaria como del establecimiento de comercio.
- Explicación de cada una de las condiciones generadoras de impacto negativo.
- Explicación detallada de la propuesta que garantice la mitigación o eliminación del impacto negativo, discriminando acciones a realizar, tiempos, responsables, productos y recursos.
- Cronograma de actividades y cumplimiento de las obras.
- Si se trata del aspecto físico y estético del establecimiento, manejo del espacio público, y cumplimiento de las normas urbanísticas, incluir tres (3) ejemplares de los planos arquitectónicos y detalles de las obras a realizar, entre ellos, planos arquitectónicos de la planta actual, planos



arquitectónicos propuestos, planos de fachada, cortes longitudinal y transversal, planta cubierta. Si presenta impactos ambientales, aportar certificación expedida por la autoridad competente, donde conste la solución del problema.

- Si la problemática es generada por la carencia o insuficiencia de espacios para estacionamiento de vehículos propios, para clientes o visitantes, presentar la propuesta de solución a los mismos. Actividades para recuperación y normalización del espacio público, incluidos andenes, antejardines y zonas distritales.
- Cuando deban obtenerse licencias urbanísticas para el cumplimiento de alguno de los compromisos establecidos en el Plan de Mitigación, se deberán relacionar las mismas e incluir estos tiempos dentro del respectivo plan.

Los planes de mitigación deben presentarse ante la Secretaría Distrital de Planeación, dentro de los tres (3) meses siguientes al recibo de la comunicación emanada de esta Secretaría, previo análisis documental de los requisitos mínimos de preexistencia, aportados por el propietario del establecimiento, para demostrar su preexistencia, el cual será aprobado mediante Resolución expedida por la misma Secretaría. Una vez ejecutoriada la Resolución el propietario del establecimiento, deberá tramitar la Licencia de Construcción en la modalidad de Reconocimiento, ante cualquiera de las Curadurías Urbanas de la ciudad, para poder continuar ejerciendo la actividad. El control y recibo a satisfacción de las obras, así como la expedición de la certificación de cumplimiento del plan de mitigación, será a cargo de la Secretaría Distrital de Control Urbano y Espacio Público o la entidad que haga sus veces.

Una vez vencido el término del cronograma de ejecución de obra del Plan de Mitigación, la Secretaría Distrital de Control Urbano y Espacio Público del Distrito de Barranquilla o la entidad que haga sus veces, deberá realizar visita a las instalaciones del establecimiento, para verificar el cumplimiento de las labores contenidas en él. En el evento de que éstas, no se hayan realizado, se levantará acta de compromiso, dejando constancia del incumplimiento de la labor, prorrogándole por una sola vez el término, el cual será igual a la mitad del tiempo establecido en el cronograma presentado inicialmente, contados a partir de la fecha de la visita, para que cumpla con la ejecución contenida en el plan de Mitigación. Vencido este término sin que se haya cumplido con la ejecución de las obras, dará lugar al inicio al proceso administrativo sancionatorio y/o cierre del establecimiento.

Los Planes de Mitigación adoptados ante de entrar en vigencia este acto administrativo y no desarrollados dentro del término establecido o en su prórroga,



la Secretaría Distrital de Control Urbano y Espacio Público o la entidad que haga sus veces, dará inicio al proceso administrativo de sanción y/o cierre del establecimiento.

En los casos en los que el uso del suelo no se establece como permitido en los polígonos normativos del presente Plan de Ordenamiento Territorial y no puedan demostrar su preexistencia según lo señalado en el presente acto administrativo, se le concederá un término no superior a dos (2) años, contados a partir de la fecha de ejecución del acto administrativo que niegue el uso, para reubicar y/o relocalizar el establecimiento. Vencido éste término, y el establecimiento no ha sido relocalizado; la Secretaría Distrital de Control Urbano y Espacio Público, deberá dar inicio al proceso administrativo de sanción y cierre del establecimiento.

El Plan de Mitigación deberá estar respaldado por una Póliza de Seguros expedida por una entidad autorizada por la Superintendencia Financiera, que garantice el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el mismo, por una cuantía igual al valor de los trabajos a realizar. La póliza de garantía podrá hacerse exigible dentro de los quince (15) días siguientes al vencimiento de la prórroga concedida para el cumplimiento de las labores.

5.5.9.5. LINEAMIENTOS GENERALES DE LOS USOS CONDICIONADOS

- Aquellos usos condicionados sin posibilidad de mitigación, deberán relocalizarse, y los plazos máximos improrrogables para la relocalización o cierre definitivo del establecimiento, son:
 - Actividades Industriales; Comercio de Bienes; Comercio de Servicios; Institucional: y Portuario: Dos (2) años.
 - Actividades Vivienda: Cuatro (4) años.
- En caso de cierre, clausura o relocalización de una actividad clasificada como Uso Condicional, la destinación nueva de la edificación corresponderá al uso principal o a los usos permitidos asignados a la centralidad, polígono o corredor de actividad económica, previstos en el presente acto administrativo.

5.5.10. PLAN DE MEJORAMIENTO

En las edificaciones que se desarrollen actividades o usos ubicados en polígonos normativos autorizados por el Plan de Ordenamiento Territorial, que no cumplan con una o varias condiciones de la normativa urbanística vigente para su funcionamiento, podrán por una sola vez, solicitar a la Secretaría Distrital de



Planeación, la suscripción de un plan de mejoramiento que le obliga al cumplimiento del cien por ciento (100%) de los requisitos y condiciones pendientes, so pena de la aplicación de las normas sancionatorias establecidas en la Ley 388 de 1997 modificada por la Ley 810 del 2003, o las normas que la adicionen, modifiquen o sustituyan.

Los Planes de Mejoramiento deberán presentarse dentro del plazo de un (1) mes, contados a partir de la fecha de notificación del informe que precise el incumplimiento de las normas urbanísticas, por parte de la Secretaría Distrital de Control Urbano y Espacio Público o de la entidad que haga sus veces. De igual manera, el propietario o representante legal del establecimiento de comercio, por iniciativa propia, podrá solicitar a la Secretaría Distrital de Planeación el cumplimiento de las normas urbanísticas.

5.5.10.1. CONTENIDO DEL PLAN DE MEJORAMIENTO

Los Planes de Mejoramiento serán adoptados mediante Resolución expedida por la Secretaría Distrital de Planeación y para su aprobación, deberán contemplar por lo menos los siguientes componentes:

- La relación de las normas urbanísticas infringidas ,
- Las acciones a desarrollar por parte del interesado u obligado,
- Las medidas adicionales que el propietario realizará con el fin de mitigar los impactos urbanísticos y mejorar paisajísticamente el entorno del establecimiento.
- Cronograma de actividades y término para cumplir con la ejecución de las obras a realizar,
- Aportar tres (3) ejemplares de los planos arquitectónicos y detalles de las obras a realizar, entre ellos, planos arquitectónicos de la planta actual, planos arquitectónicos propuestos, planos de fachada, cortes longitudinal y transversal, planta cubierta.

El Plan de Mejoramiento deberá estar respaldado por una Póliza de Seguros expedida por una entidad autorizada por la Superintendencia Financiera, que garantice el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el mismo, por una cuantía igual al valor de los trabajos a realizar. La póliza de garantía podrá hacerse exigible, dentro de los quince (15) días siguientes al vencimiento de la prórroga concedida para el cumplimiento de las labores.

Si el interesado cumple con sus obligaciones dentro de los plazos convenidos, no será sujeto a multas o sanciones urbanísticas. De lo contrario, se hará exigible la Póliza de Garantía, se le impondrá las sanciones urbanísticas a que haya lugar, se



ordenará la realización de las labores convenidas, so pena de iniciar el proceso de cierre del establecimiento, en caso de continuar con el incumplimiento.

5.6. PROGRAMAS INTEGRALES

Los Programas Integrales se relacionan con acciones sectoriales múltiples, que exigen una respuesta transversal en sectores especiales del territorio urbano, previstas en el diseño de los sistemas generales o en las previsiones de protección y consolidación del suelo rural y de la estructura ecológica y de patrimonio cultural.

Se definen cinco programas urbanísticos realizables en el largo plazo:

- Programa integral de mitigación del riesgo natural.
- Programa integral de mitigación del cambio climático.
- Programa integral de conservación y recuperación del patrimonio cultural
- Programa integral de renovación urbana.
- Programa integral de vivienda.

5.6.1. PROGRAMA INTEGRAL DE MITIGACIÓN DEL RIESGO NATURAL.

El programa integral organiza las acciones, preparación y respuesta del Distrito a partir del análisis de las condiciones geográficas, geodinámicas y climáticas que producen los riesgos naturales y exigen disminuir los factores de vulnerabilidad de la población en relación con aspectos sociales, políticos, económicos, físicos y culturales, con el propósito de disminuir los riesgos naturales y sus potenciales desastres.

5.6.1.1. OBJETIVO DEL PROGRAMA

El objetivo general de este programa consiste en definir, programar y realizar las acciones que conduzcan a la eliminación o mitigación de los riesgos producidos por la presencia de fenómenos naturales o intervenciones en condiciones de seguridad precaria.

5.6.1.2. ESTRATEGIAS DEL PROGRAMA

Son estrategias generales del programa integral de mitigación del riesgo:



- Tomar acciones tendientes a reducir el riesgo en que se encuentran los habitantes de los sectores identificados como de amenaza muy alta y alta por remoción en masa e inundaciones.
- Tomar acciones tendientes a definir y delimitar sectores para reducir el riesgo tecnológico, químico y por fenómenos hidrometeorológicos en que se encuentran algunos habitantes.
- Desarrollar un adecuado manejo de la escorrentía superficial y subterránea en las áreas inestables y la ejecución de obras de drenaje tanto de las zonas deslizadas como de las cabeceras.
- Realizar e implementar los resultados de estudios completos de hidrología, hidráulica y estabilidad de laderas en todos los sectores con amenazas muy alta, alta y media por remoción en masa e inundaciones.
- Elaborar una cartografía detallada de los deslizamientos, basada en mapas topográficos actualizados, para facilitar la definición de la geometría del movimiento y por ende del diseño de las obras de mitigación más apropiadas.
- Restablecer el flujo de agua de los canales obstruidos por movimientos en masa.
- Actualizar los estudios geomorfológicos y geotécnicos de las zonas más afectadas a escalas de detalle que permitan involucrar todo el sector afectado.
- Desestimular el uso del terreno en sectores que no cumplan ni implementen medidas de control de flujos de agua superficial y subterránea integrales en toda la ladera, unidos al plan maestro de drenajes de toda la ciudad.
- Definir la priorización de zonas a estabilizar o el desarrollo de programas de reubicación o reasentamiento, debido al nivel de amenaza y la imposibilidad económica de adelantar obras de estabilización.
- Se debe desarrollar y estructurar un Sistema de Información que permita el manejo de los datos y posea un componente geográfico el cual permita la actualización, evaluación y modificación periódica de los datos y logros obtenidos. En este será importante incluir aspectos como el geopotencial (georecursos y georestricciones del territorio) y las posibles afectaciones por obras de infraestructura y comunicaciones que se requieran, o modifiquen las condiciones establecidas del territorio.

5.6.1.3. METAS DEL PROGRAMA

Las metas de *corto plazo* del programa integral de mitigación del riesgo natural corresponden a las siguientes:

- Incorporar a los procesos de ordenamiento territorial los mapas de amenaza, susceptibilidad y vulnerabilidad para la totalidad del área del



Distrito e incluir un mapa de zonificación geotérmica, amenaza de deslizamientos y zonas inundables.

- Desarrollar una instrumentación de monitoreo de las zonas inestables e instalación de estaciones de medición complementarias que permitan hacer seguimiento a aspectos meteorológicos, hidrológicos y geotécnicos.

Las metas de *mediano y largo plazo* del programa integral de mitigación del riesgo natural corresponden a las siguientes:

- Realizar un monitoreo generalizado (Meteorológico, hidrológico, geotécnico) de las zonas de amenaza muy alta, alta y media.
- Elaborar modelos de deslizamientos, inundaciones, avenidas torrenciales, entre otros, que generen situaciones de amenaza y riesgos para la ciudadanía y sean actualizados y evaluados cada tres (3) años.
- Relocalizar la totalidad de la población en situación de localización en zonas de riesgo no mitigable hacia unidades de vivienda adecuadas.
- Desarrollar un sistema de prevención y alerta temprana que incluya seguimiento a través de estaciones meteorológicas e hidrológicas.

5.6.1.4. PLAN DE REESTRUCTURACIÓN PARA EL PROGRAMA INTEGRAL DE MITIGACIÓN DEL RIESGO NATURAL.

Es el plan de acción y gestión administrativa que se le debe dar a los sectores e inmuebles ubicados en zonas de alto riesgo no mitigable, administrados por la entidad del Distrito correspondiente, para evitar una nueva ocupación, garantizar la rehabilitación y el cambio de uso de las zonas desocupadas y disminuir los impactos humanos, ambientales y en las infraestructuras.

Los planes de reestructuración específicos para cada ámbito territorial afectado se desarrollarán a través de cuatro líneas de acción así:

- **Reestructuración territorial:** Reconstrucción de las zonas deterioradas por factores de riesgo mediante procesos de ordenación del territorio y desarrollo local respecto de la infraestructura física y el medio ambiente.
- **Reestructuración económica:** Reactivación y restauración de los circuitos económicos de mediana y pequeña escala del sector afectado.
- **Reestructuración social:** Incorporar aspectos sociales en especial salud, seguridad alimentaria, nutrición, actividades intensivas en mano de obra.
- **Reestructuración institucional:** Definir los ámbitos de acción y competencias de las instituciones relacionadas con la gestión del riesgo, en especial, la oficina de prevención y atención de riesgos, Secretaría de



Salud, Secretaría de Planeación y Secretaría de Control Urbano y Espacio Público.

El Distrito, en cabeza de la Secretaría de Planeación Distrital y la oficina de prevención y atención de desastres o quien haga sus veces, deberán desarrollar el Plan de Recuperación previo a la relocalización de las viviendas afectadas en zonas de alto riesgo no mitigable.

5.6.2. PROGRAMA INTEGRAL DE MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO.

Este programa propende por el desarrollo de acciones que ayuden a disminuir la intensidad de los factores potenciales que fortalecen los efectos del cambio climático, con el propósito de minimizarlos y mitigarlos mediante la adaptación del medio urbano y rural del Distrito mediante estrategias que permitan disminuir la reducción de las fuentes de producción de estos efectos.

5.6.2.1. OBJETIVO DEL PROGRAMA

El objetivo general de este programa consiste en adaptarse al cambio climático producido por la variabilidad del clima y los fenómenos extremos, mediante estrategias e instrumentos que implican desarrollar actividades de mitigación, reducción y de adaptación, para el orden natural y el desarrollo, incluso con beneficios económicos; aumentando la eficacia significativa de estas actividades mediante una estrategia de política transversal de diversos sectores y actores públicos y privados y el aprovechamiento de las oportunidades para enfocar los esfuerzos en la mitigación y en especial de la adaptación y reducción de los gases efecto invernadero.

5.6.2.2. ESTRATEGIAS DEL PROGRAMA

Son estrategias del programa integral de mitigación del cambio climático:

- Generar directrices que permitan la conservación y el uso sostenible de los bienes y servicios ambientales del Distrito.
- Planificar y administrar el territorio y el medio ambiente con principios de gestión ambiental, que permitan disminuir el consumo de energía, agua y recursos naturales renovables, la contaminación del aire y el agua, los residuos sólidos y los deslizamientos e inundaciones.
- Fomentar el crecimiento urbano ordenado y equilibrado, garantizado el manejo integral de los recursos y el territorio base.



- Reducir en las fuentes, en el proceso y en la disposición final los residuos, vertimientos y emisiones, así como los gases efecto invernadero (GEI), que favorecen la degradación y el deterioro de espacios urbanos y periurbanos.
- Generar alta calidad ambiental en toda el área del Distrito y reducir el impacto humano negativo y de los cambios antropogénicos generados por el desarrollo urbano que favorecen el cambio climático.

5.6.2.3. SUBPROGRAMAS DEL PROGRAMA INTEGRAL DE MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO

El programa integral de mitigación de cambio climático, está compuesto de los siguientes subprogramas:

- Subprograma de Planeación Sostenible y Sustentable.
- Subprograma de Edificaciones y Urbanismo Sostenibles.
- Subprograma de Sistemas Urbanos de Drenajes Sostenibles.
- Subprograma de Gestión y Administración de los recursos.
- Subprograma de Movilidad Inteligente.

5.6.2.3.1. SUBPROGRAMA DE PLANEACIÓN SOSTENIBLE Y SUSTENTABLE

Este subprograma busca orientar y liderar las acciones del Distrito, conjuntamente con los demás sectores, en el diseño de los sistemas urbanos y rurales racionalmente, a través de una planeación territorial, económica, social y ambiental estratégica, la utilización adecuada de la tierra y la programación eficiente del desarrollo.

5.6.2.3.1.1. OBJETIVO

El objetivo principal del subprograma de planeación sostenible y sustentable es permitir el desarrollo equilibrado en la evolución de cambio de uso de suelo y los patrones de crecimiento espacial, mediante un modelo de ordenamiento de ciudad con densidad inteligente, multifuncional y heterogénea para contribuir en la construcción de una ciudad ambientalmente sostenible y protegida frente al cambio climático, por medio de acciones de mitigación (reduciendo las emisiones de gases efecto invernadero), adaptación (protegerse de los efectos de fenómenos naturales derivados del cambio del clima), compensación (retribuir por afectar) y sensibilización (concientizar a la población el impacto que genera sobre el medio ambiente).



5.6.2.3.1.2. ESTRATEGIAS

Son estrategias del subprograma de planeación sostenible y sustentable:

- Lograr que la reglamentación específica del Plan de Ordenamiento Territorial incorpore criterios de adaptación al cambio climático en sus instrumentos de planeación urbana, principalmente en los capítulos de uso de suelo, densidades, infraestructura, equipamiento y servicios, adquisición de reserva territorial y vivienda.
- Desarrollar modelos territoriales con patrones de uso de suelo y aprovechamientos en edificabilidad que anticipen, prevengan y mitiguen dinámicas insostenibles del desarrollo urbano y las tendencias de las actuales formas de crecimiento.
- Articular el territorio rural y urbano mediante el desarrollo y vinculación de los sistemas con la estructura ecológica principal consolidada.
- Diseñar acciones específicas para impulsar una economía baja en carbono, las actividades de reducción y captura de emisiones de gases de efecto invernadero y un crecimiento equilibrado y respetuoso con el medio ambiente.

5.6.2.3.1.3. METAS

Son metas del subprograma de planeación sostenible y sustentable:

- Desarrollar la normativa urbanística específica con criterios de adaptación al cambio climático en la vigencia del corto plazo para cada una de las Piezas Urbanas y las Unidades de Planeamiento Rural.
- Desarrollar la planificación de escala intermedia, mediante Planes Zonales, en territorio rural y urbano en la que las tres estructuras del modelo territorial se diseñen con criterios de adaptación al cambio climático en la vigencia del corto plazo.
- Implementar un programa de reducción, inventario y monitoreo de GEI concentradas en actividades de transporte, establecimientos de servicios e industriales, así como de hogares, en la vigencia del mediano plazo.
- La reorganización de la movilidad, el transporte y la infraestructura urbano-vial, en el mediano y largo plazo.
- Realizar la gestión del patrimonio inmobiliario, el equipamiento público y la construcción de una infraestructura urbana ecoeficiente, en mediano y largo plazo.



5.6.2.3.2. SUBPROGRAMA DE EDIFICACIONES Y URBANISMO SOSTENIBLE Y SUSTENTABLE.

Este subprograma busca formular los criterios para incentivar este tipo de construcciones, en especial: Elección de los materiales (materia prima e insumos), diseño arquitectónico y técnico y los procesos constructivos y de integración con el entorno urbano.

5.6.2.3.2.1. OBJETIVO

El objetivo principal del subprograma de edificaciones y urbanismo sostenible y sustentable es incentivar la construcción de edificaciones y el desarrollo de proyectos de urbanísticos que desarrollen una adecuada gestión de los recursos naturales, tales como el agua, la luz solar, y el ahorro o uso de energía renovable.

5.6.2.3.2.2. ESTRATEGIAS

Son estrategias del subprograma de edificaciones y urbanismo sostenible:

- Fomentar la utilización de barreras fónicas y materiales aislantes naturales que permitan transformar las condiciones internas de las edificaciones y aumentar el uso de tecnologías alternativas.
- Integración de aspectos de reciclabilidad, reutilización y/o biodegradabilidad.
- Integración de soluciones arquitectónicas y urbanísticas que transformen el medio disminuyendo sus impactos en los ciclos naturales.
- Determinar criterios y estándares de sostenibilidad para edificios nuevos y existentes que permitan establecer principios comunes para los diferentes actores del sector, privados y públicos, en cuanto a las buenas prácticas y los insumos más adecuados en el desarrollo de este tipo de edificaciones.
- Incentivar, a través de estímulos, el desarrollo de proyectos constructivos sostenibles en los que diferentes actores del sector constructor, así como la empresa privada y sus clientes, se sientan atraídos por el desarrollo de este tipo de edificaciones.

5.6.2.3.2.3. METAS

Son metas del subprograma de edificaciones y urbanismo sostenible:

- Diseño e implementación del código de construcciones y urbanismo sostenible del Distrito de Barranquilla, en la vigencia del corto plazo.



- Elaborar un manual unificado de buenas prácticas para el uso sostenible de las edificaciones destinado a los usuarios y administradores de éstas, en la vigencia del corto plazo.
- Crear un marco normativo e institucional que ofrezca tanto a las autoridades públicas como a los actores principales de la actividad constructora las herramientas e incentivos que posibiliten el desarrollo de la construcción sostenible, en la vigencia del mediano plazo.

5.6.2.3.3. SUBPROGRAMA DE SISTEMAS URBANOS DE DRENAJE SOSTENIBLE, S.U.D.S.

Este subprograma busca incorporar en el planeamiento, diseño y gestión de las aguas pluviales tanto los aspectos medioambientales y sociales como hidrológicos e hidráulicos que permitan minimizar los impactos del desarrollo urbanístico en cuanto a la cantidad y la calidad de la esorrentía, así como maximizar su integración paisajística y el valor social y ambiental de la actuación.

5.6.2.3.3.1. OBJETIVO

El objetivo general del subprograma de sistemas urbanos de drenaje sostenible es desarrollar procesos urbanísticos y de planificación que permitan ralentizar la evacuación de aguas pluviales, yendo más allá de las técnicas actuales y logrando con ello beneficios económicos, medioambientales y sociales, así como beneficios que incluyen la reducción de costos en infraestructura, mejoras en la calidad de aguas fluviales y un aumento de la calidad de vida en zonas urbanas y conurbanas en las que se implemente.

5.6.2.3.3.2. ESTRATEGIAS

Son estrategias del subprograma de sistemas urbanos de drenaje sostenible:

- Reproducir, de la manera más fiel posible, el ciclo hidrológico natural previo a la urbanización o actuación humana para incorporarlo como modelo de desarrollo urbano y solución viable en el ambiente técnico, económico y de sostenibilidad ambiental.
- Desarrollar medidas preventivas y de control en origen, transporte y destino, que permitan orientar la actuación de los SDUS hacia cantidad, calidad y compatibilidad.
- Fomentar el desarrollo de técnicas alternativas como superficies permeables, cubiertas vegetadas, cunetas y franjas filtrantes, embalses de retención e infiltración, zanjas y pozos filtrantes o depósitos de detención, para la captación y valorización del agua lluvia.



- Afrontar el planeamiento, diseño y gestión de las aguas pluviales dando tanta importancia a los aspectos medioambientales y sociales como a los hidrológicos e hidráulicos.
- Incluir en las directrices de ordenamiento territorial lineamientos para la implementación e inclusión de técnicas constructivas y materiales en obras de urbanismo e infraestructura que reduzcan la impermeabilidad urbana con el fin de evitar desastres naturales provocados por las escorrentías pluviales y fenómenos hidrometeorológicos importantes.

5.6.2.3.3. METAS

Son metas del subprograma de sistemas urbanos de drenaje sostenible:

- Recuperar el 100% de cuerpos de agua que fluyen sin canalización en la ladera occidental de la ciudad.
- Realizar un estudio de factibilidad técnica y financiera que permita determinar la viabilidad de la recolección y uso de aguas lluvias en edificaciones nuevas y existentes para su implementación mediante intercambio de derechos urbanísticos y/o estímulos tributarios.

5.6.2.3.4. SUBPROGRAMA DE GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS NATURALES.

Este subprograma busca respecto de la gestión del agua y los desechos, en el corto y mediano plazo de la vigencia de este Plan, manejar y conservar los ecosistemas y su diversidad, con el propósito de mejorar y proteger la calidad del agua y los ecosistemas.

5.6.2.3.4.1. OBJETIVO

El objetivo general del subprograma de gestión y administración de recursos naturales es mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Barranquilla, mediante la gestión adecuada de los recursos (agua, energía, vivienda, transporte, calidad del aire) y la eficiencia de su uso en los distintos sistemas urbanos.

5.6.2.3.4.2. ESTRATEGIAS

Son estrategias del subprograma de gestión y administración de recursos naturales:

- Organizar la liberación y transporte de contaminantes, ya sean emisiones, residuos o vertimientos.



- Controlar los riesgos asociados a los Residuos Peligrosos.
- Responsabilizar a los generadores en todo el ciclo de desechos.
- Fortalecer los principios de prevención, precaución, autosuficiencia, proximidad, compensación y flexibilidad.
- Disminuir la vulnerabilidad y aumentar la habilidad de los sistemas hídricos para conservar y mantener la capacidad hidrológica actual ante alteraciones climáticas
- Disminuir los impactos y la contaminación del aire y los efectos de las inadecuadas condiciones de saneamiento, higiene y abastecimiento de agua en el área urbana y en la zona rural.
- Desarrollo y fomento de instrumentos para el manejo integral del agua.
- Bajar emisiones mediante la promoción del mejoramiento tecnológico, uso de fuentes alternativas de energía y eficiencia energética en las industrias.
- Promocionar las energías renovables (viento, solar y biomas), y la eficiencia energética en usos públicos y privados.

5.6.2.3.4.3. METAS

Son metas del subprograma de gestión y administración de recursos naturales:

- Desarrollar instrumentos económicos, financieros y especificaciones técnicas para la adecuada disposición final de residuos sólidos.
- Desarrollar un sistema de gestión integral de residuos y vertimientos que incluya manejo, tratamiento, transporte, disposición final y fiscalización.
- Controlar la emisión de gases generados por industrias y la emisión de CO₂ del parque automotor según los requerimientos de la ley y con equipos actualizados que soporten dicho control.

5.6.2.3.5. SUBPROGRAMA DE MOVILIDAD INTELIGENTE.

Se busca generar el mayor impacto positivo en la calidad de vida de las personas y la creación de una ciudad más humana a través de un diseño amigable de integración entre el peatón y los diferentes sistemas de transporte y los espacios públicos. Además, mediante un sistema que logre integrar tecnologías de la información y comunicaciones con la infraestructura física para mejorar su capacidad, eficiencia y seguridad.

5.6.2.3.5.1. OBJETIVO

El objetivo general del subprograma de movilidad inteligente es desarrollar un sistema de transporte multimodal integrado eficaz, continuo, amable y



multifuncional, ampliando la cobertura del sistema de transporte público del área urbana y rural de Barranquilla y el acceso eficiente y equitativo a toda la población.

5.6.2.3.5.2. ESTRATEGIAS

Son estrategias del subprograma de movilidad inteligente:

- Coordinar los objetivos entre el desarrollo vial y de transporte y el desarrollo físico-espacial de las áreas urbanas, de expansión y rurales del Distrito, mediante el aprovechamiento de los corredores viales principales y ejes de conectividad existentes y por desarrollar en función del desarrollo urbanístico y modelo de ordenamiento propuesto de forma ordenada y planificada.
- Propender por un aprovechamiento equitativo e incluyente de la infraestructura para los sistemas motorizados (privados y públicos), masivos y no motorizados.
- Incluir parámetros de accesibilidad incluyente en los elementos del sistema vial que se relacionan con el espacio público que incluyan superficies adecuadas, sin cambios de relieve, rampas y accesos para personas con movilidad reducida y grupos poblacionales de niños y niñas y adulto mayor.

5.6.2.3.5.3. METAS

Son metas del subprograma de movilidad inteligente:

- Desarrollo de un sistema de Parqueaderos Públicos que permita suplir la demanda en áreas con alta concentración de vehículos evitando la ocupación del espacio público.
- Optimización de la infraestructura y mejoramiento de los componentes del sistema vial existente, de acuerdo con su tipología, cobertura, impacto y servicio.
- Mejoramiento de la red vial con construcción y reconstrucción de vías de acuerdo con tipología, cobertura, impacto y servicio.
- Rediseñar en función de la inclusión del sistema de transporte masivo, público colectivo, motorizado alternativo y autónomo no motorizado.
- Programa de recuperación de vías y reparación frecuente para optimización y maximización de la existente (evitando la reconstrucción).
- Desarrollar un sistema de circulación incluyente con corredores peatonales y ciclo-rutas con calidad urbanística.
- Extender un plan en forma de red por toda la ciudad y zonificado con ciclo-estaciones con funciones complementarias que dan soporte y refuerzan la movilidad a los corredores.



- Desarrollo de un sistema de circulación de espacio público con calidad urbanística sin obstáculos, dispuesto como parques lineales de circulación con secciones peatonales mínimas.

5.6.3. PROGRAMA INTEGRAL DE CONSERVACIÓN Y RECUPERACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL.

El programa integral de patrimonio propenderá por establecer una imagen de ciudad que respeta y hace valer identidad cultural, arquitectónica y urbanística, mediante la consolidación de las áreas declaradas como Bienes de Interés Cultural Nacional y Distrital y los inmuebles de interés cultural que las conforman. En el Libro II: Componente Urbano, del Documento Técnico de Soporte se desarrolla a mayor detalle este programa.

5.6.4. PROGRAMA INTEGRAL DE RENOVACIÓN URBANA.

El programa de renovación urbana procura estructurar nuevos sectores de ciudad con una lógica y servicios urbanos que respondan al modelo de ordenamiento proyectado mediante procesos que permitan la rentabilidad y viabilidad de la inversión en procesos de renovación urbana y su importante participación en el desarrollo urbano de la ciudad, mediante el reparto de cargas y beneficios equitativos en las intervenciones que se realicen en estas áreas y en sus diferentes escalas. En el Libro II: Componente Urbano, del Documento Técnico de Soporte se desarrolla a mayor detalle este programa.

5.6.5. PROGRAMA INTEGRAL DE VIVIENDA.

El programa integral de vivienda se encamina a dar respuesta prioritaria a la población en situación de vulnerabilidad por localizarse en zonas de amenaza alta y muy alta que las llevan a una situación de alto riesgo no mitigable y suplir el déficit en todos los estratos, deberá desarrollarse en forma ordenada, con ocupación de suelo equilibrada y con un patrón de asentamiento controlado que permita ofrecer una adecuada oferta urbana a los nuevos habitantes, fortaleciendo y consolidando los barrios residenciales existentes, controlando la densidad, ampliando la oferta en especial con acciones que permitan ampliar la oferta para los estratos medios y re-densificando con nuevos desarrollos habitacionales, haciendo más eficiente el uso del suelo. En el Libro II: Componente Urbano, del Documento Técnico de Soporte se desarrolla a mayor detalle este programa.



5.7. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO

Se consideran instrumentos de planificación y gestión del suelo los siguientes:

- Actuaciones Urbanas Integrales
- Macroproyectos Urbanos

5.7.1. ACTUACIONES URBANAS INTEGRALES

La Actuación Urbana Integral es un concepto definido por la Ley 388 de 1997 como *“el desarrollo de programas y proyectos derivados de las políticas y estrategias contenidas en el plan de ordenamiento territorial de la respectiva entidad municipal o distrital, o de planes parciales formulados de acuerdo con las directrices de tales políticas y estrategias.”*⁹⁹ Se traducen en intervenciones de la estructura urbana, transformaciones espaciales y de impacto social en el territorio que buscan transformar ciertas áreas de la ciudad, todo ello bajo los parámetros determinados en el presente plan de ordenamiento.

De igual forma, la ley establece las características que deben reunir estas actuaciones, a saber:

“Estar contempladas en el plan de ordenamiento territorial, o en los planes parciales debidamente aprobados.

Garantizar un impacto estructural sobre políticas y estrategias de ordenamiento urbano, la calidad de vida y la organización espacial de la ciudad, debidamente evaluados a través de los estudios técnicos correspondientes.

Integrar siempre un componente de gestión urbana del suelo y por lo menos otros dos componentes de la acción sectorial del municipio o distrito sobre la estructura espacial de la ciudad.

*Contemplar mecanismos para la actuación conjunta y concertada del sector público con el sector privado.”*¹⁰⁰

5.7.1.1. OBJETIVOS DE LAS ACTUACIONES URBANAS INTEGRALES

Dentro de los principales objetivos que tienen las Actuaciones Urbanas Integrales tenemos:

- Garantizar la consecución de proyectos integrales y detonantes en zonas deterioradas de la ciudad.

⁹⁹ Ley 388 de 1997, Artículo 113

¹⁰⁰ Ibíd.



- Promover las actuaciones conjuntas entre el sector público y privado de acuerdo con el modelo de ordenamiento
- Incentivar al desarrollo y consolidación de sectores estratégicos de la ciudad
- Integrar adecuadamente los instrumentos de gestión en los procesos de ordenamiento territorial

5.7.1.2. INSTRUMENTOS PARA SU DESARROLLO

La ley 388 de 1997 que establece las Actuaciones Urbanas Integrales determina que el instrumento para el desarrollo de éstas se da a través de Macroproyectos urbanos, así mismo también se puede utilizar instrumentos de menor orden como los Planes Parciales, Licencias de Urbanismo y la figura de Asociaciones Publico Privadas.

5.7.1.3. ACTUACIONES URBANAS INTEGRALES DEFINIDAS

En el Distrito se ha definido como prioritaria la Actuación Urbana Integral “Eco-parque Ladera Suroccidental”. Esta Actuación Urbana Integral tiene como finalidad convertir las zonas de riesgo no mitigable ubicadas en la zona suroccidental, en zona segura, realizar procesos de relocalización de la población en situación de riesgo y crear un gran parque metropolitano que cumplirá funciones de sostenibilidad ambiental y de zona de esparcimiento y recreación.

Implica la ejecución de obras de mitigación e infraestructura para manejo hidrogeológico, el reasentamiento de la población en situación de vulnerabilidad alta y/o riesgo, la dotación de los parques y espacios públicos, entre otros.

Adicionales a la Actuación Urbana Integral Eco-parque Suroccidental aquí señalada, si el DEIP de Barranquilla considera necesario y prioritario el desarrollo de Actuaciones Urbanas Integrales que coadyuven al logro de los objetivos del presente POT, se podrá desarrollar lineamientos para las Actuaciones Urbanas Integrales asociadas con las Operaciones Estratégicas, Planes Zonales y Planes Parciales de Renovación Urbana y Desarrollo específicamente señalados como parte integral de este POT.

5.7.1.4. DELIMITACIÓN DE LAS ACTUACIONES URBANAS INTEGRALES DEFINIDAS

Las Actuaciones Urbanas Integrales se pre-delimitan en el Plano G09. Instrumentos de planificación del suelo y en el decreto reglamentario de las Actuaciones Urbanas Integrales se delimitarán en escala de detalle. Sin embargo



a continuación se presenta una pre-delimitación del área de influencia de estas actuaciones:

Actuación Urbana Integral Eco-parque Ladera Suroccidental. Se encuentra delimitada por las zonas de riesgo por remoción en masa localizadas en la ladera suroccidental del distrito y sobre las cuales se han presentado movimientos parciales de terreno, generando el desalojo de edificaciones estos terrenos. Abarca unas 496 Hectáreas donde se incluyen terrenos de muy alta, alta y media amenaza por remoción en masa.

5.7.1.5. CONTENIDOS MINIMOS DE LA ACTUACION URBANA INTEGRAL.

La administración distrital reglamentará en un plazo máximo de seis (6) meses, los lineamientos urbanísticos y de desarrollo de las actuaciones urbanas integrales y no se podrán expedir licencias de urbanismo o planes parciales hasta que el presente instrumento sea expedido. Lo anterior sin perjuicio de los planes parciales ya aprobados por la administración distrital que podrán continuar su ejecución en los términos establecidos en su decreto de adopción. Dicha reglamentación debe ser realizada mediante el respectivo decreto reglamentario y la cartografía complementaria a éste. El contenido mínimo para estos documentos es:

a) Decreto Reglamentario:

- Políticas
- Objetivos
- Estrategias
- Programas
- Metas
- Estructura de Ordenamiento:
 - Delimitación de la Actuación Urbana Integral
 - Proyectos estratégicos y/o estructurantes
 - Zonas estratégicas
- Instrumentos de planificación, gestión y financiación asociados

b) Cartografía complementaria:

- Estructura de Ordenamiento:
 - Delimitación de la Actuación Urbana Integral
 - Proyectos estratégicos y/o estructurantes
 - Zonas estratégicas
 - Plano de Edificabilidad
 - Plano de Usos



- Planos de sistemas generales (espacio público, vías, equipamientos, servicios públicos).

5.7.2. MACROPROYECTOS URBANOS

En paralelo con las Actuaciones Urbanas Integrales, los Macroproyectos Urbanos son instrumentos determinados por la Ley 388 de 1997 y que con la Ley 1469 de 2011 obtienen una definición más amplia que los establece como *“el conjunto de decisiones administrativas y de actuaciones urbanísticas, definidas de común acuerdo entre el Gobierno Nacional y las administraciones municipales y distritales en el ámbito de sus respectivas competencias, para la ejecución de operaciones urbanas integrales de impacto municipal, metropolitano o regional que garanticen la habilitación de suelo para la construcción de vivienda y otros usos asociados a la vivienda y la correspondiente infraestructura de soporte para el sistema vial, de transporte, de servicios públicos, espacios públicos y equipamientos colectivos.”*¹⁰¹

La ley 388 de 1997 precisa los conceptos y naturaleza de los Macroproyectos Urbanos a partir de la concepción e inserción en el Componente Urbano (artículo 13. Numeral 8)¹⁰² y en el capítulo XII (artículo 114)¹⁰³.

Así mismo, la legislación nacional determina que todo Macroproyecto debe contemplar soluciones integrales, la vinculación concertada del actor privado y público, así como el procedimiento para captar de la plusvalía urbana generada por la implementación del proyecto junto con la distribución equitativa de cargas y beneficios entre todos los involucrados en la operación.

5.7.2.1. OBJETIVOS DE LOS MACROPROYECTOS

Con base en lo establecido en la Ley 1469 de 2011, se pueden considerar como objetivos de los Macroproyectos los siguientes:

¹⁰¹ Ley 1469 de 2011, artículo 2.

¹⁰² “La especificación, si es del caso, de la naturaleza, alcance y área de operación de los macroproyectos urbanos cuya promoción y ejecución se contemple a corto y mediano plazo, conjuntamente con la definición de sus directrices generales de gestión y financiamiento, así como la expedición de las autorizaciones para emprender las actividades indispensables para su concreción”.

¹⁰³ “Los macro proyectos urbanos son el conjunto de acciones técnicamente definidas y evaluadas, orientadas a la ejecución de una operación urbana de gran escala, con capacidad de generar impactos en el conjunto de la estructura espacial urbana de orientar el crecimiento general de la ciudad”..... etc.,



- Desarrollar proyectos urbanísticos con impacto estructural en el territorio donde se puedan localizar asentamientos urbanos bajo una adecuada calidad urbanística y ambiental e integración con el ámbito metropolitano y regional.
- Promover el uso racional y armonizado del suelo para cubrir las necesidades de vivienda, de desarrollo económico y ambiental de la población.
- Generar una adecuada infraestructura vial y de servicios públicos en suelos con tratamiento urbanístico de desarrollo o renovación urbana.
- Destinar suelo de usos residenciales a vivienda de interés social (VIS) y prioritaria (VIP) en aras de brindar equidad social en el territorio.
- Implementar instrumentos de gestión y financiamiento en el territorio.
- Concentrar esfuerzos y recursos públicos y privados en concordancia con el modelo de ordenamiento

5.7.2.2. INSTRUMENTOS PARA SU DESARROLLO

El desarrollo de los Macroproyectos Urbanos se podrá realizar a través de Planes Parciales y Unidades de Actuación Urbanística

5.7.2.3. MACROPROYECTOS URBANOS DEFINIDOS

Los Macroproyectos que se encuentran en desarrollo en el Distrito en el corto, mediano y largo plazo son:

- Macroproyecto Urbano Sistema Integrado de Transporte Masivo – Transmetro
- Macroproyecto de Interés Nacional “Villas de San Pablo”

5.7.2.3.1. MACROPROYECTO URBANO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO –TRANSMETRO.

5.7.2.3.1.1. ANTECEDENTE JURÍDICO: DOCUMENTO CONPES 3348 (ABRIL 18 DE 2005)

El desarrollo del proyecto del Sistema Integral de Transporte Masivo para el Distrito de Barranquilla, se inició en el año 2004 con la aprobación y la definición del diseño definitivo y de las fuentes de recursos y financiación del proyecto. En el segundo trimestre de 2005 se inició la fase 1 con la suscripción de convenio Nación - Distrito AMB-Transmetro S.A., en el cual se disponen los recursos financieros por parte de la Nación, sujetos a las proyecciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo y se destinan exclusivamente a las inversiones en infraestructura.



A cargo del Distrito de Barranquilla se proyectó el servicio de la deuda mediante los 3,5 puntos de la sobretasa a la gasolina y en el evento de generarse sobre costos, éstos estarán a cargo de las entidades territoriales.

El documento plantea principalmente las acciones para el financiamiento del SITM de Barranquilla y su Área Metropolitana recomendadas a su vez por el Documento Conpes 3306 aprobado el 6 de Septiembre de 2004 *“Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana”*.

De otro lado, existen consideraciones importantes sobre eventuales cambios en el sistema toda vez que la dinámica de crecimiento de la población urbana y del Área Metropolitana ameritan una revisión conjunta con los resultados obtenidos hasta la fecha en su fase operativa, lo mismo que existan probablemente variaciones sobre las consideraciones sobre el funcionamiento y los cambios de la dinámica actual sobre el origen-destino de la forma como la población actual aprovecha el sistema.

5.7.2.3.1.2. MACROPROYECTOS DISTRITALES DEL SECTOR PÚBLICO: MACROPROYECTO URBANO PARA LA PRIMERA FASE DEL SITM (TRANSMETRO) PARA LAS CIUDADES DE BARRANQUILLA Y SOLEDAD.

CONTRATO DE CONSULTORÍA No. 53330 de 2008 *“Formulación del macroproyecto Urbano para la primera fase del Sistema Integrado de Transporte Masivo (TransMetro) para las ciudades de Barranquilla y Soledad y hacer el acompañamiento Técnico a las administraciones respectivas en la divulgación a la ciudadanía, así como en la presentación del proyecto ante las autoridades competentes”*.

El proceso de implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo al ordenamiento del territorio y la estructura urbana de las ciudades, constituye uno de los pilares centrales dentro de la puesta en marcha y el planteamiento de un reto para superar los efectos inmediatos sobre la movilidad y la accesibilidad urbana asociados a la construcción y operación del corredor del y transporte masivo, al generar la necesidad de reconfigurar la estructura urbana para permitir en el mediano y largo plazo tanto integrar el SITM con sistemas alternativos de transporte (ciclo rutas, recorridos peatonales), como optimizar el aprovechamiento del suelo en el entorno de los corredores del sistema y armonizar los instrumentos de planeación y gestión previstos en los POT.



5.7.2.3.1.3. EL MACROPROYECTO URBANO DEL SITM DE BARRANQUILLA Y LA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO MASIVO.

El documento CONPES 3306, adoptado el 6 de Septiembre 2004, señala los términos específicos para la participación de la Nación en el proyecto del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros para Barranquilla y su Área Metropolitana, en cumplimiento de los requerimientos establecidos en la Ley 310 de 1996. Se fundamenta a su vez en la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo establecida en el documento Conpes 3260 del 15 de diciembre de 2003.

De acuerdo con este documento, el proyecto para el SITM de Barranquilla y su Área Metropolitana se encuentra incluido dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2002–2006 “Hacia un Estado Comunitario” y se consideró un proyecto de importancia estratégica para la Nación y el Área Metropolitana de Barranquilla (AMB) y los Municipios que la conforman, en especial Barranquilla, Soledad y Puerto Colombia. Los análisis presentados en este documento se basan en los estudios de factibilidad, rentabilidad y diseño adelantados con el apoyo de la Nación y el Distrito de Barranquilla.

Se precisa asimismo en dicho documento una serie de acciones complementarias orientadas a manejar los impactos previsibles a partir de la ejecución del SITM y a aprovechar al máximo el potencial promovido por la construcción y adecuación de infraestructura y las mejoras en movilidad, las cuales se propone desarrollar y articular a partir de la formulación de un Macroproyecto del SITM, liderado por el Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana.

En concreto, como parte de dicha formulación se precisa desarrollar acciones encaminadas a:

- Orientar procesos de gestión urbana, como proyectos de construcción de espacio público, de renovación y de desarrollo inmobiliario en torno al SITM.
- Ajustar el POT para que las normas de uso, densidad, tratamientos y aprovechamiento permitan densificación y usos mixtos, en especial alrededor de estaciones y terminales.
- Identificar proyectos de desarrollo inmobiliario y eventual aprovechamiento conjunto con el desarrollo de infraestructura.
- Desarrollar esquemas de recuperación de plusvalía y/o valorización predial como consecuencia del desarrollo del SITM y los cambios normativos.



- Desarrollar dentro del Macroproyecto las normas de uso, densidad, tratamientos y aprovechamientos que permitan la localización de usos mixtos, especialmente alrededor de las estaciones y terminales del SITM.

a) Planteamiento general: Enfoque y definición del macroproyecto.

Consiste en proponer intervenciones urbanas estratégicas, focalizadas en áreas urbanas nodales del sistema, capaces de generar un efecto irradiador positivo sobre la estructura urbana en entornos relevantes por su magnitud y significación, y acotadas en sus aspectos materiales y de gestión, en modo de asegurar su viabilidad y sostenibilidad en el tiempo.

Esta serie de condiciones se orientan a superar la dicotomía entre el plan urbano tradicional, cuya magnitud o pretensión y complejidad le resta viabilidad o dilata excesivamente los tiempos de ejecución, y el proyecto de arquitectura, que por lo general se condiciona exclusivamente a resolver las relaciones entre el edificio y la parcela urbana que ocupa y cuyo efecto sobre la estructura urbana se restringe a un entorno urbano limitado. Las premisas de definición de las intervenciones que conforman el macroproyecto son:

- Su vinculación directa al SITM
- Su carácter estratégico por su articulación a elementos nodales tanto del SITM como de la estructura urbana en general que refuercen su potencial estructurador urbano.
- El carácter o tipo, escala y magnitud de la intervención que asegure un impacto urbano positivo sobre un entorno urbano considerable.
- Viabilidad en términos financieros
- Sostenibilidad, es decir, eliminar o minimizar la necesidad de erogaciones futuras con cargo al SITM

En resumen, el Macroproyecto se define como una serie ordenada y articulada de proposiciones y actuaciones territoriales debidamente concertadas, cuantificadas, jerarquizadas con miras a su viabilización en los aspectos técnicos y de gestión, las cuales se orientan en lo fundamental a aprovechar las oportunidades y sinergias generadas por la ejecución del SITM, a cohesionar y cualificar la estructura urbana y a minimizar los impactos negativos generados por el proyecto.

b) Objetivo del Macroproyecto

Se establece como la construcción de un instrumento de planeamiento que permita armonizar, articular e integrar las definiciones con respecto a la primera fase del SITM de Barranquilla- Soledad contenidas en el proyecto que actualmente se encuentra en ejecución, con la estructura urbana existente o



resultante de la ejecución del SITM mismo y con los Planes de Ordenamiento Territoriales y demás instrumentos de planeación adoptados, en términos de:

- Aprovechar y potencializar las oportunidades y sinergias urbanas presentes o aquellas que resulten de la ejecución del SITM.
- Cohesionar y cualificar la estructura urbana y mejorar la calidad de vida urbana en el entorno de influencia del SITM
- Minimizar los impactos negativos resultantes de la ejecución del SITM en su entorno urbano de influencia
- Definir mecanismos institucionales y de gestión, con participación público- privada, que viabilicen las intervenciones propuestas y faciliten el desarrollo equilibrado y sostenible del Macroproyecto.

c) Estrategia de ejecución del macroproyecto.

La estrategia de ejecución del Macroproyecto determina tanto las acciones físicas sobre el territorio como los instrumentos de gestión y financieros necesarios para su materialización.

Establece, por lo tanto, en primera instancia, una estrategia de intervención territorial del Plan; en la cual se definen las intervenciones en el territorio urbano requeridas para alcanzar los objetivos relacionados con el ordenamiento territorial asociados al Macroproyecto. y, en segundo término, precisa la estrategia de gestión y financiamiento propuesta para garantizar la viabilización y materialización de la estrategia de intervención. Estas dos estrategias se ligan a partir de una temporalidad y metas fijadas para el Macroproyecto, tal y como se desarrolla a continuación.

d) Estrategia de intervención

La estrategia de intervención propuesta para el Macroproyecto Urbano de la Primera Fase del SITM de Barranquilla y Soledad se basa en la determinación de una serie de intervenciones urbanísticas y arquitectónicas concretas y acotadas con precisión, con miras a asegurar su viabilidad dentro del horizonte del Macroproyecto. Se localizan en el entorno de influencia directa de los corredores del Sistema, y se encuentran asociadas bien sea a los elementos nodales urbanos principales previstos para la primera fase del SITM o bien sirven como enlace entre estos elementos y la estructura urbana prevista en el modelo POT. Estas intervenciones se orientan por una parte a aprovechar y potencializar las oportunidades y sinergias del proyecto del SITM y por otra a actuar como detonantes del desarrollo futuro armónico e integral los corredores viales que integran el Sistema al igual que de la cohesión y cualificación de la estructura urbana en el ámbito de influencia del SITM.



Dentro de esta estrategia se definen a su vez tres líneas principales de actuación urbanística territorial en el contexto del Macroproyecto:

- **Línea de actuación 1: Determinación de Proyectos puntuales o detonantes e intervenciones complementarias.** Esta determinación se fundamenta en la existencia e identificación dentro del área de actuación del Macroproyecto de áreas o estructuras potenciales que se encuentran localizadas en puntos estratégicos del SITM; denominadas para efectos de la presente formulación Áreas Estratégicas (AE), las cuales representan oportunidades inmediatas de actuación urbanística en el ámbito del Macroproyecto bien sea para la localización de nuevos equipamientos o la refuncionalización u optimización de los existentes, o bien para el desarrollo de proyectos inmobiliarios estratégicos en función de la recualificación urbanística de las áreas. Se pretende su constitución como nuevos puntos nodales o referenciales dentro de los corredores y áreas específicas (AIM), y que entrarían a reforzar o consolidar el rol jerárquico actual o proyectado para los diferentes nodos urbanos identificados dentro del Macroproyecto. A nivel de la formulación del Macroproyecto, se establecen por una parte los lineamientos y definiciones pertinentes para la materialización de cada uno de estos proyectos puntuales o detonantes propuestos. Y por otra, se define una serie de intervenciones complementarias orientadas a la integración urbanística de tales proyectos puntuales propuestos con respecto a las áreas de intervención del Macroproyecto. Estos proyectos e intervenciones se orientan en general a centralizar o focalizar, a la vez que a articular y cohesionar los entornos territoriales delimitados como área de influencia e intervención del Macroproyecto.
- **Línea de actuación 2: Definición de Intervenciones de articulación del SITM con los sistemas estructurantes urbanos definidos en el POT (espacio público, movilidad, equipamientos), y con la estructura urbana general (modelo urbano) propuestos en dichos instrumentos.** La función de estas intervenciones es la de reforzar o complementar la estructura urbana existente o prevista en el POT, cohesionarla e integrarla de manera armónica al Sistema e Intervenciones estratégicas establecidas para el Macroproyecto.
- **Línea de actuación 3: Establecimiento de Programas complementarios.** Se definen como una serie de acciones orientadas a irradiar y potencializar el efecto de sinergia generado por la ejecución del SITM y de los proyectos de intervención directa propuestos para el Macroproyecto, en zonas estratégicas del Macroproyecto consideradas como potenciales en el aspecto edificatorio en función de sus ventajas de



localización; dada su cercanía a los componentes del SITM al igual que a puntos nodales dentro de los corredores y área de influencia del sistema y por otros factores. Se diferencian en particular en este ámbito, por una parte, áreas que representan oportunidades urbanísticas para la iniciación o continuación de programas de renovación urbana dado el mayor o menor grado de obsolescencia que acusan actualmente en términos de sus estructuras arquitectónicas y urbanas, y por otra la existencia de predios aún sin desarrollar o que muestran un desarrollo precario. En estos dos escenarios, a partir de las formulaciones y definiciones del Macroproyecto se propende por propiciar escenarios de gestión que permitan optimizar el aprovechamiento del suelo en un horizonte espacio- temporal de más largo aliento, en función de la consolidación definitiva del territorio urbano en el ámbito de influencia del SITM y del Macroproyecto.

e) Estrategia de gestión y financiamiento

La estrategia de gestión y financiamiento, postula los instrumentos de planeamiento, gestión y financieros que se consideran más concordantes e idóneos para la viabilización, ejecución y sostenibilidad del Macroproyecto para la primera fase del SITM de las ciudades de Barranquilla y Soledad. Determina asimismo los agentes o actores responsables y la temporalidad de su ejecución, dentro de los horizontes y metas establecidos para el Plan.

La estrategia formulada se fundamenta en la evaluación tanto del instrumental legal y soporte institucional con que en la actualidad cuentan las instancias de gobierno de las ciudades involucradas y que tendrán a cargo la ejecución del Macroproyecto, como de los instrumentos financieros más acorde con miras a viabilizar su ejecución en términos económicos.

La estrategia de gestión y financiamiento toma a su vez como premisa de actuación la estrategia de intervención territorial descrita. Por consiguiente, allí se diferencian, por una parte, la gestión asociada a los llamados Proyectos puntuales o Detonantes e intervenciones complementarias al igual que a las llamadas Intervenciones de articulación con los sistemas estructurantes. Y por otra, la gestión asociada a los Programas complementarios.

Tabla 82. Estrategia de intervención por sistemas estructurantes

ESTRUCTURA	PERFIL DEL PROYECTO	INTERVENCIONES PROPUESTAS
DEL ESPACIO PÚBLICO	Teniendo en cuenta el perfil final del corredor del SITM, el cual no tiene mayor	Bulevares - Alamedas: Se proponen nuevos bulevares que junto con los existentes y aquellos propuestos por el POT permita alcanzar un sistema espacial



	oportunidad para la generación de espacio público, se plantea, desde el Macroproyecto una red de espacios públicos paralela al corredor que articule los distintos equipamientos e infraestructuras presentes y propuestas dentro del área delimitada para Macroproyecto mediante diferentes intervenciones de espacio público, como: bulevares, ciclo rutas, parques, etc.	continuo.
		Parques propuestos: Sobre la Av. Murillo se plantean una serie de parques, que actúan como espacios articuladores de los diferentes flujos (vehicular, peatonal)
		Mejoramiento de Andenes: actuaciones a lo largo de las pre troncales, se cualifican en términos de espacio público, puntos de parada y acceso al sistema.
		Espacio público en áreas de renovación urbana: Mediante procesos de renovación, el Macroproyecto busca mejorar y ampliar el espacio público en áreas estratégicas del sistema.
DE EQUIPAMIENTOS	La propuesta busca que los equipamientos y los nodos de servicios de escala urbana, ubicados en el área del Macroproyecto se articulen con el corredor, con el fin de lograr una mayor eficiencia, y por otro lado, incrementar el nivel de accesibilidad de los equipamientos en relación al sistema	Parque Lineal: Se propone una intervención integral de espacio público entre la Kra 14 y la Avenida Circunvalar en el municipio de Soledad.
		Consolidación y ampliación de servicios: Se busca que los equipamientos de escala metropolitana que tienen áreas libres en el entorno inmediato, especialmente el estadio de metropolitano y jardín botánico, las utilicen para ampliar los servicios que ofrecen actualmente.
		Servicios nuevos. El programa de utilización de áreas remanentes busca incrementar la oferta de servicios de escala urbana mediante la ubicación de equipamientos de la administración pública y de tipo turístico en las áreas sobrantes de los procesos de construcción y adecuación del corredor del sistema.
		Desarrollo turístico. Se busca fortalecer los equipamientos de escala urbana y metropolitana ubicados a lo largo del corredor para que se conviertan en puntos de referencia para la consolidación de la plataforma de servicios turísticos de la ciudad.



		Articulación de las AIM con nodos de equipamientos urbanos: - AIM 4- de La Cordialidad , con el núcleo de salud que se encuentra hacia el occidente: Hospital universitario, mental y CES , Liga contra el cáncer. - AIM 2. Catedral con la Corporación Universitaria de la Costa (CUC), Técnico Nal. de comercio, Coliseo Cubierto Humberto Perea, Teatro Amira de la Rosa. - AIM 1 Estadio Rogelio Martínez con el Colegio Americano, Normal del Atlántico , María Auxiliadora; Hospital Metropolitano, Club Telecom,
SISTEMA VIAL- MOVILIDAD	Se busca articular el SITM con la estructura de movilidad planteada en el POT . Sistema de Movilidad peatonal - alamedas, ciclo rutas- , transporte público - pre troncales, rutas de buses- y transporte particular.	Sistema Alternativo Intermodal. Se trata de articular el SITM con el transporte de pasajeros proyectado por el Río Magdalena, el cual se desarrollará desde el municipio de Malambo hasta el sector de las Flores en la ciudad de Barranquilla, con parada en el muelle propuesto en el sector de la Loma en Barranquillita
		Enlace entre el SITM y el Sistema de Movilidad. Estructuración de un sistema de movilidad complementario - ciclo rutas, alamedas - Eliminación de barreras arquitectónicas para personas con discapacidad. Incorporación espacial y paisajística de los arroyos a la Estructura vial prevista para el Macroproyecto.
		Recualificación de las vías. La malla arterial representa un componente central dentro del espacio público y en tal sentido se busca que su jerarquización no solo responda a aspectos DE movilidad vehicular, sino también a consideraciones de movilidad peatonal y espacio público.

Fuente: Contrato de consultoría No. 53330 de 2008. Elaboración: Equipo POT 2012



f) Horizontes generales del macroproyecto.

Se definen tres horizontes generales para la ejecución del Macroproyecto, asociadas a los períodos de gobierno de las ciudades involucradas.

- Corto plazo: 2010 - 2014.
- Mediano plazo: 2014 - 2018.

g) Metas generales del Macroproyecto

Se vinculan de manera directa con la estrategia y horizontes establecidos para el Macroproyecto, tal y como se muestra de manera detallada en el capítulo correspondiente a la estrategia de gestión y financiamiento del Macroproyecto.

→ Corto Plazo:

- Realización de los proyectos puntuales o detonantes e intervenciones complementarias
- Inicio de las intervenciones de articulación y programas complementarios.
- Formulación e implementación de la Metodología e instrumentos para el seguimiento y evaluación del Macroproyecto

→ Mediano Plazo:

- Finalización de las Intervenciones de Articulación
- Continuación de los Programas complementarios.

→ Largo Plazo:

- Finalización de los Programas Complementarios, y evaluación y revisión del Macroproyecto.

h) Áreas de Intervención del Macroproyecto

El macroproyecto implica la transformación del territorio a través de tratamientos de renovación urbana, delimitando las siguientes áreas de intervención específicas alrededor del corredor:

- *Subzona “Estadio Romelio Martínez”, la cual integra este equipamiento y la Estación de transferencia “Joe Arroyo” del sistema de transporte masivo con el espacio público compuesto por los parques Suri Salcedo y Galán, en un polígono donde se plantean actividades comerciales, servicios, institucionales y vivienda, siendo consecuentes con la realidad de centralidad urbana en la que se enmarca esta porción del territorio.*
- *Subzona “Catedral – Cementerio Universal”, que abarca los alrededores de este equipamiento y espacio público, respectivamente, donde se pretende impulsar para el desarrollo de actividades comerciales y de servicios con viviendas en todas sus modalidades, a su vez que integra los usos institucionales establecidos y propuestos.*



- Subzona “Barranquillita”, integra zonas de Barranquillita y el Centro Histórico, en un polígono donde la intención es consolidar un punto de entrada hacia los nuevos desarrollos de la Loma con actividades turísticas y de servicios vinculadas a los recursos hídricos de este sector
- Subzona “Parque Botánico”, donde se busca dinamizar las áreas adjuntas a este espacio público con actividades institucionales, comerciales y de servicios sin perder la actividad residencial consolidada en el sector
- Subzona “Estadio Metropolitano”, compuesta por el Estadio Metropolitano junto con su complejo deportivo y su área de influencia, donde se presentan usos comerciales, servicios con actividad residencial complementaria.
- Subzona “Portal de Soledad”, donde se busca establecer un sector de servicios comerciales de escala metropolitana aprovechando los predios baldíos y tienen un potencial de aprovechamiento comercial y de servicios importante.
- Subzona “Cordialidad”, localizada en los alrededores de la intersección con la Avenida Cordialidad, donde se pretende consolidar actividades comerciales y de servicios especializadas hacia el mercado automotriz, teniendo en cuenta su ubicación estratégica y la necesidad en la ciudad de contar con un sector organizado y adecuado para prestar estos servicios.

Tabla 83. Descripción del proyecto detonante Subzona “Estadio Romelio Martínez”

DESCRIPCION DEL PROYECTO	AIM	AREA
REFUNCIONALIZACIÓN DEL AREA DEL ROMELIO MARTÍNEZ	1	60.786 Has
SISTEMA ESTRUCTURANTE: Sistema de Espacio Público		
INTERVENCIÓN PROPUESTA: Desarrollo Turístico	1	
ASPECTOS NORMATIVOS: CONSOLIDACIÓN URBANÍSTICA-MONUMENTO NACIONAL (Decreto Nacional 1802 – 1995). Requiere PEMP. Plan Parcial.	1	
PERFIL DEL PROYECTO: La recuperación, restauración y refuncionalización del Estadio Romelio Martínez y su área inmediata, para lograr reintegrarlo a la dinámica de la ciudad y a la vez vincularlo al SITM.		
JUSTIFICACIÓN Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO: Se busca la integración al SITM de este equipamiento urbano de carácter monumental que representa un hito urbano para Barranquilla y que en la actualidad se encuentra subutilizado.		
OPORTUNIDAD: Hace parte de la Centralidad calle 72, y en su predio se localiza la estación Romelio Martínez, en este sentido, el proyecto se convierte en una oportunidad para articular la infraestructura del SITM al Monumento, y consolidar la centralidad de la calle 72 mediante la rehabilitación funcional del		



estadio Romelio Martínez y la recualificación del espacio público aledaño.

Fuente: Contrato de consultoría No. 53330 de 2008. Elaboración: Equipo POT 2012

Tabla 84. Descripción del proyecto detonante Subzona “Catedral – Cementerio Universal”

DESCRIPCION DEL PROYECTO	AIM	AREA
CENTRO FINANCIERO CATEDRAL	2	6.8Has
SISTEMA ESTRUCTURANTE: Estructura Funcional y de Servicios		
Intervención Propuesta: Consolidación de un centro de oficinas y servicios terciarios cualificados.	2	
ASPECTOS NORMATIVOS: MEJORAMIENTO INTEGRAL (Revisión POT 2007)- CAE por Av. Olaya Herrera. Uso Comercial por la Carrera 45.	2	
PERFIL DEL PROYECTO: Mediante la Renovación Urbana promover un proyecto inmobiliario para gestión privada, que desarrolle usos comerciales, financieros, e institucionales con una importante generación de espacio público.		
JUSTIFICACIÓN Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO: En la actualidad la zona presenta un avanzado estado de deterioro, un porcentaje importante de los predios se utiliza como estacionamientos, con presencia de usos comerciales de bajo perfil, situación que contrasta con su situación estratégica Respecto de los 2 ejes de movilidad (Av. Olaya Herrera y la Calle Murillo) y la cercanía a la Plaza de la Paz.		
OPORTUNIDAD: Cercanía a equipamientos y jerarquía urbana y un buen nivel de accesibilidad definido por las estaciones del sistema: CATEDRAL Y LA ARENOSA, estaciones con un alto grado de valoración urbanística de las estaciones.		

Fuente: Contrato de consultoría No. 53330 de 2008. Elaboración: Equipo POT 2012

Tabla 85. Descripción del proyecto detonante Subzona “Barranquillita”

DESCRIPCION DEL PROYECTO	AIM	AREA
PORTAL DEL RÍO		41.92 Has.
SISTEMA ESTRUCTURANTE: Sistema de Equipamientos y Sistema de Espacio Público.		
INTERVENCIÓN PROPUESTA: Desarrollo Turístico	3	
ASPECTOS NORMATIVOS: MEJORAMIENTO INTEGRAL (Revisión POT 2007)- CAE por Av. Olaya Herrera. Uso	3	



Comercial por la Carrera 45.		
PERFIL DEL PROYECTO: El tratamiento previsto en el POT 2000 para esta zona es de RENOVACIÓN URBANA, que se complementa con el uso industrial; sin embargo, es importante tener en cuenta el Plan Parcial Barranquillita, la Loma, Barlovento, que define una normativa específica de usos y alturas, lo que genera una incongruencia normativa.		
JUSTIFICACIÓN Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO: El área se plantea como la puerta de entrada a toda el área de la Loma y la ribera Occidental del río Magdalena. En tal sentido se tiene previsto dentro de la AE el desarrollo de una zona de muelle turístico que aproveche su conexión con el Canal de los Tramosos y la Isla La Loma, así como el ingreso al Parque Balcón del río cuyo plan parcial se encuentra ya diseñado y entregado a la Secretaría de Planeación Distrital		
OPORTUNIDAD: Su posición estratégica que integraría la centralidad más importante de la ciudad con el sector de la Loma, Barranquillita y Barlovento. Otra oportunidad de intervención está dada por los vacantes significativos que se encuentran en la zona.		

Fuente: Contrato de consultoría No. 53330 de 2008. Elaboración: Equipo POT 2012

Tabla 86. Descripción del proyecto detonante Subzona “Parque Botánico”

DESCRIPCION DEL PROYECTO	AIM	AREA
MUSEO DE LA NATURALEZA Y LA CIENCIA	4	21.74 Has
SISTEMA ESTRUCTURANTE: Sistema de Equipamientos		
INTERVENCIÓN PROPUESTA: Consolidación de un centro de oficinas y servicios terciarios cualificados.	4	
ASPECTOS NORMATIVOS: CONSOLIDACIÓN URBANÍSTICA (Revisión POT 2007)- y de acuerdo con los usos se considera una ZONA VERDE RECREODEPORTIVA. Hace parte del Plan Parcial No. 14 Jardín Botánico delimitado en el POT (revisión 2007) pero no cuenta con estudios técnicos específicos.	4	
PERFIL DEL PROYECTO: Construcción de un equipamiento cultural, recreativo que contenga un museo de las ciencias el cual debe ser un dotacional auto sostenible, lo cual implica la posibilidad de ser gestionado mediante concesión.		
JUSTIFICACIÓN Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO: El proyecto se plantea como un articulador urbano que busca recuperar la presencia del jardín Botánico como un elemento		



con un alto potencial ambiental y paisajístico de la ciudad, que sin embargo, dada su condición actual y escaso nivel de conectividad son desaprovechados.		
OPORTUNIDAD: Se plantea el aprovechamiento de un predio con uso público, que ofrece facilidades para la integración con el jardín Botánico.		

Fuente: Contrato de consultoría No. 53330 de 2008. Elaboración: Equipo POT 2012

Tabla 87. Descripción del proyecto detonante Subzona “Estadio Metropolitano”

DESCRIPCION DEL PROYECTO	AIM	AREA
COMPLEJO DEPORTIVO ESTADIO METROPOLITANO	5	52.81 Has
SISTEMA ESTRUCTURANTE: Sistema de Equipamientos		
INTERVENCIÓN PROPUESTA: Consolidación y ampliación de servicios.	5	
ASPECTOS NORMATIVOS: CONSOLIDACIÓN URBANÍSTICA (Revisión POT 2007)- Zona Verde Recreo-deportiva	5	
PERFIL DEL PROYECTO: Construcción de equipamiento recreativo-deportivo de escala metropolitana, de gestión privada-concesionado (Caja De Compensación)		
JUSTIFICACIÓN Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO: Área sub-utilizada “libre”, en donde se encuentra el principal equipamiento deportivo recreativo de la ciudad.		
OPORTUNIDAD: Disponibilidad de un lote público que forma parte de un nodo de equipamientos de carácter metropolitano. Estaciones .		

Fuente: Contrato de consultoría No. 53330 de 2008. Elaboración: Equipo POT 2012

Tabla 88. Descripción del proyecto detonante Subzona “Portal de Soledad”

DESCRIPCION DEL PROYECTO	AIM	AREA
CENTRO COMERCIAL PLATANAL	6	26.66 Has
SISTEMA ESTRUCTURANTE: Estructura Funcional y De Servicios.		
INTERVENCIÓN PROPUESTA: Reforzar la consolidación de un área de nueva centralidad.	6	
ASPECTOS NORMATIVOS: TRATAMIENTO GENERAL DE DESARROLLO (POT SOLEDAD) Y Zona Residencial 3.	6	



PERFIL DEL PROYECTO: Construcción de una plataforma comercial y de servicios como complemento al Almacén ÉXITO ubicado al frente. Se trata de consolidar un área de comercio a escala metropolitana.		
JUSTIFICACIÓN Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO: Área predial de importantes dimensiones y sin desarrollo ubicada en el municipio de Soledad.		
OPORTUNIDAD: Consolidar un área de comercios de escala metropolitana, vocación muy acorde con la vía en que se encuentra: Av. Circunvalar.		

Fuente: Contrato de consultoría No. 53330 de 2008. Elaboración: Equipo POT 2012

Tabla 89. Descripción del proyecto detonante Subzona “Cordialidad”

DESCRIPCION DEL PROYECTO	AIM	AREA
CENTRO DE SERVICIOS LOGÍSTICOS DEL CARIBE	7	29.95 Has
SISTEMA ESTRUCTURANTE: Estructura Funcional y de Servicios.		
INTERVENCIÓN PROPUESTA: Reforzar Consolidación de un área de nueva centralidad.	7	
ASPECTOS NORMATIVOS: GENERAL DE DESARROLLO (Revisión POT Soledad). Sobre el eje calle Murillo se considera Múltiple EM-4 y en el resto del área está cobijada por el uso residencial R1.	7	
PERFIL DEL PROYECTO: Promover un proyecto inmobiliario que concentre servicios de logística para las empresas de transporte, con la opción de desarrollar sedes de carácter institucional entre la Terminal Interdepartamental de Transportes y la calle Murillo en Soledad.		
JUSTIFICACIÓN Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO: Área sub-utilizada “libre”, en donde se encuentra el principal equipamiento deportivo recreativo de la ciudad.		
OPORTUNIDAD: Disponibilidad de un lote público que forma parte de un nodo de equipamientos de carácter metropolitano. Estaciones.		

Fuente: Contrato de consultoría No. 53330 de 2008. Elaboración: Equipo POT 2012



5.7.2.3.2. MACROPROYECTO DE INTERÉS NACIONAL “VILLAS DE SAN PABLO”

El Distrito de Barranquilla en búsqueda de reducir el déficit cuantitativo habitacional en su territorio, enfoca sus esfuerzos al desarrollo del Macroproyecto “Villas de San Pablo” a través del cual pretende incrementar la oferta de suelo para los programas de Vivienda de Interés Social – VIS y Vivienda de Interés Prioritario – VIP, por medio de la promoción de nuevas formas de cooperación en procura de una ciudad ordenada y productiva, con mayores oportunidades para los sectores menos favorecidos de la población y donde Nación, Distrito, Sector privado y la comunidad trabajen en un esquema coordinado.

Este macroproyecto, aprobado por la Resolución 2353 de 2008 del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio y modificado por Resolución 0362 de 2012 del mismo ente nacional, busca generar más de 15.000 soluciones de vivienda de interés social (VIS) y prioritario (VIP) para la ciudad de Barranquilla y su Área Metropolitana sobre suelos de expansión del Distrito, acompañadas de equipamientos, zonas verdes, áreas de cesión y la generación de la infraestructura vial y de servicios requerida para su funcionamiento.

Para el año 2011 cuenta con 392 viviendas construidas y entregadas, en ejecución 385 y se han licenciado más de 700 lotes¹⁰⁴, y 222 lotes urbanizados poseen trámite de expedición de nueva licencia de construcción. A cierre financiero 2010 se adjudicaron 295 subsidios y a diciembre de 2012 fueron beneficiadas 44 nuevas familias. Para el cierre del 2013 se cuenta con 1054 viviendas construidas (222 Viviendas y 832 Apartamentos), con 19 viviendas entregadas y 700 lotes urbanizados en la primera etapa con ejecución de urbanismo en 246.497,37 M2 de la segunda etapa, al igual que se lograron asignar 124 Subsidios Familiares de Vivienda en Especie – SFVE y 271 Subsidios Familiares de Vivienda – SFV, para un total de 395 subsidios asignados en el 2013

Tabla 90. Cuadro general área Macroproyecto Villas de San Pablo

Nº	AREA	TOTAL		
		M2	HA	%
1	Área de planificación del Macroproyecto	3.129.093,16	312,91	100,00
2	Área para futuros desarrollos urbanísticos	1.754.053,13	175,41	56,06
3	Área Bruta Unidad de Ejecución 1	1.375.040,03	137,50	43,94

Fuente: Secretaría de Planeación de Barranquilla

¹⁰⁴ Datos a cierre 2011



En cuanto al desarrollo de la segunda y tercera etapa, correspondiente a la Unidad de Ejecución No 1, se adelantó el trámite para la obtención de una nueva Licencia de Urbanismo ante la Curaduría Urbana No 2, la cual se otorgó mediante Resolución No 375 de 2012. De igual manera se encuentra en solicitud ante la misma curaduría de la Licencia de Construcción que permita la ejecución de más de 1.300 viviendas de interés prioritario, de acuerdo al tipo de recursos así:

- *“Programa de las 100 mil viviendas gratuitas: A la subasta que abrió el Ministerio de Vivienda Ciudad y Territorio – MVCT -, el Macroproyecto participó con 832 apartamentos que según informes de la gerencia integral, el producto a desarrollar serán apartamentos, edificios de 4 pisos cuatro apartamentos por piso y en las manzanas MF 15 y MF 19, que tienen programado construir entre enero y diciembre de 2013, calculando para radicar y aprobar licencias de construcción de las viviendas, octubre y noviembre; paralelamente a la radicación de las licencias la gerencia ha programado iniciar el proceso de cotización para la construcción de estas viviendas estimando su contratación, para el mes de noviembre. En consecuencia pretenden iniciar la construcción en enero 2013, con dos frentes de obra que permita contar con la estructura de todos 832 apartamentos en el mes de julio de 2013, prometiendo la terminación de las torres para el 31 de diciembre de 2013.*
- *Programa con recursos del Macroproyecto: A la fecha están evaluando si se ejecutan en 2013, 520 casas de dos pisos, en las manzanas MF13 y MF16, estimando diciembre de 2012, para radicar y aprobar licencias de construcción y paralelamente iniciar el proceso de cotización para su construcción.*¹⁰⁵

5.7.2.4. DELIMITACIÓN DE LOS MACROPROYECTOS URBANOS DEFINIDOS

La delimitación de los Macroproyectos que se encuentran en vigencia en Barranquilla serán incluidos en el Plano G09. Instrumentos de planificación del suelo, de acuerdo a lo establecido mediante reglamentación nacional, es así como mediante el documento CONPES 3306 de 2006 “Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo del Distrito de Barranquilla y su Área Metropolitana”, se delimita los corredores de la Avenida Murillo (Calle 45) y Avenida Olaya Herrera (Carrera 46) como las áreas de intervención de esta operación. Sin embargo, y con base en los estudios adelantados por la

¹⁰⁵ Informe de avance general del Macroproyecto Villas de San Pablo, Oficina de Hábitat, 2012



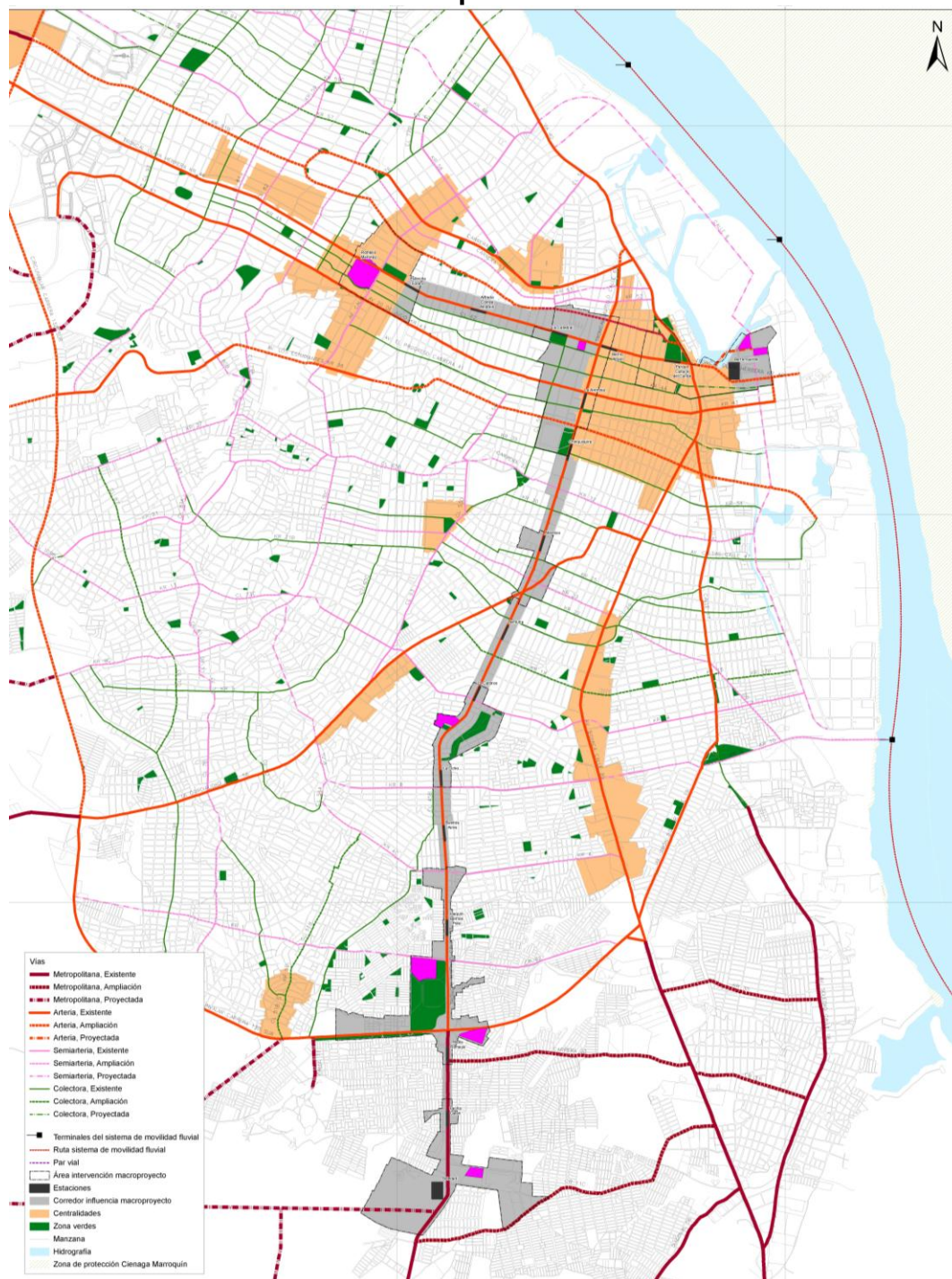
Consultoría 530 de 2008 del Ministerio de Vivienda y Desarrollo Territorial “Viabilización del programa de aprovechamiento económico y urbanístico de las áreas remanentes del SITM –Transmetro” se logran identificar ciertas zonas de interés para intervención urbana que se integran como las subzonas del Macroproyecto, a saber:

5.7.2.4.1. MACROPROYECTO URBANO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO -TRANSMETRO,

Se extiende por las áreas adjuntas a la calle 45-Av. Murillo desde la Av. Circunvalar hasta la Carrera 46. De igual forma abarca las áreas adjuntas a la Carrera 46-Av. Olaya Herrera entre la Calle 45-Av. Murillo y la Calle 75. De las subzonas establecidas con proyectos detonantes, para el Distrito de Barranquilla, se delimitan los siguientes polígonos específicos:

- a) Subzona Estadio Romelio Martínez, delimitada entre la Calle 70 y Calle 75 entre la Carrera 43 y la Carrera 48.
- b) Subzona Catedral – Cementerio Universal, delimitada entre la Calle 45-Av. Murillo y Calle 54 entre la Carrera 34 y la Carrera 50.
- c) Subzona Barranquillita, delimitada entre la Calle 40 y Calle 5 entre las Carrera 44 y la Carrera 50
- d) Subzona Parque Botánico, delimitada entre la Calle 42B y Calle 45B entre la Carrera 8 y la Carrera 14.
- e) Subzona Estadio Metropolitano, delimitada entre la Calle 44A y Calle 45D entre la Av. Circunvalar y la Carrera 4.
- f) Subzona Cordialidad, delimitada entre la Calle 43 y Calle 45B entre la Carrera 21 y la Carrera 27.

Ilustración 51. Delimitación del Macroproyecto Urbano de Sistema Integrado de Transporte Masivo

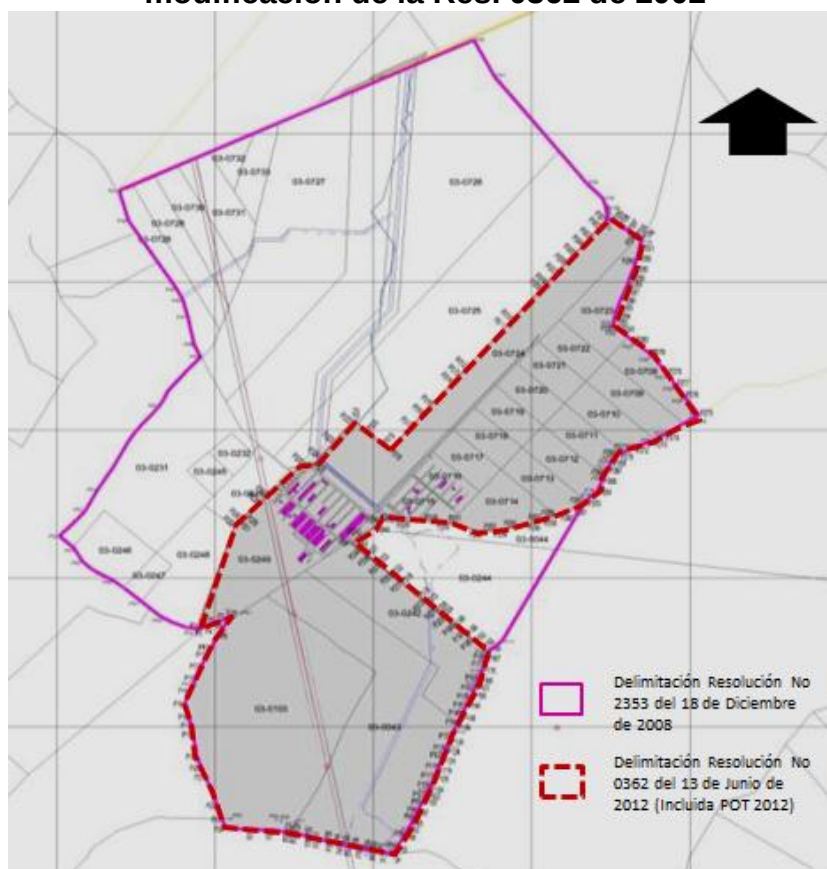


Fuente: Cartografía Contrato consultoría 530 de 2008 Ministerio del Medio Ambiente

5.7.2.4.2. MACROPROYECTO DE INTERÉS NACIONAL VILLAS DE SAN PABLO,

La delimitación inicial de este Macroproyecto fue de 304,76 Has, donde 137,5 Has son de la Fundación Mario Santo-Domingo – FMSD – quien presentó ante el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial; hoy Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio – MVCT, el proyecto para habilitar los suelos con subsidios de la Nación y del Distrito de Barranquilla, amparados en la Resolución No 2353 del 18 de Diciembre de 2008, mediante la cual dicho Ministerio lo adoptó.

Ilustración 52. Delimitación del macroproyecto Villas de San Pablo, con modificación de la Res. 0362 de 2012



Fuente: Secretaría de Planeación de Barranquilla

5.7.2.5. CONTENIDOS MINIMOS DEL MACROPROYECTO.

Debido a múltiples condiciones que han surgido en el camino, ha sido necesario su ajuste en aras de sacar adelante las numerosas soluciones de vivienda que se esperan con este proyecto en el Distrito de Barranquilla. Motivo por el cual, en Junio de 2010 se gestiona ante el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo



Territorial la modificación de la resolución de adopción No 2353 de 2008, en los siguientes aspectos:

- “1. Redelimitación del área de planificación y precisión en la delimitación del área del Macroproyecto, producto del levantamiento topográfico detallado.*
- 2. Redefinición de las Unidades de Ejecución -UE- y sus etapas*
- 3. Modificación de las áreas de actividad y usos de suelo.*
- 4. Determinación en los porcentajes de VIS/VIP para el desarrollo del Macroproyecto.*
- 5. Modificación, ajuste y complementación de las normas urbanísticas aplicables al área del Macroproyecto.*
- 6. Ajuste en la estructuración financiera y de gestión del Macroproyecto.*
- 7. Actualización del Documento Técnico de Soporte.¹⁰⁶*

Luego de realizarse diferentes mesas de trabajo y comités técnico entre los años 2010 y 2012, el Ministerio expide la Resolución No 0362 del 13 de Junio de 2012, donde se determina la modificación de la resolución de adopción del Macroproyecto de Villas de San Pablo.

Con base en la reglamentación nacional, se establecen los contenidos mínimos que deben incluirse en la formulación de los macroproyectos existentes y proyectados si así fuese requerido:

- “1. La identificación y delimitación de las áreas que por sus valores ambientales, naturales y/o paisajísticos deben ser protegidas, así como los suelos de protección por amenaza y riesgo no mitigable donde no se pueden localizar asentamientos humanos.*
- 2. La asignación de usos del suelo con la definición de los índices de ocupación y de construcción permitidos.*
- 3. La definición del sistema de movilidad indicando la disposición y trazado de las mallas viales según jerarquía y función, así como de los modos de transporte asociados a los trazados propuestos.*
- 4. La definición del sistema de espacio público y equipamientos colectivos con el dimensionamiento general y condiciones para la disposición y trazado de parques, plazas, plazoletas, alamedas y demás espacios públicos, así como de las edificaciones o áreas destinadas a equipamientos públicos de educación, cultura, salud, bienestar social, culto, deporte, seguridad, defensa y justicia, abastecimiento de alimentos y administración pública, entre otros.*

¹⁰⁶ Informe de avance general del Macroproyecto Villas de San Pablo, Oficina de Hábitat, 2012



5. La definición de los sistemas de servicios públicos domiciliarios con el dimensionamiento general para la disposición y trazado de las redes de infraestructura de servicios públicos domiciliarios.
6. La cartografía que hace parte integral del mismo.
7. La estrategia de gestión y financiación con la adopción de los instrumentos que permitan estimar el cierre financiero de la operación urbana.¹⁰⁷

5.8. LA NORMA URBANÍSTICA ESTRUCTURAL: CRITERIOS DE FORMULACIÓN

Para la norma urbanística estructural del POT 2012 se asumen los criterios relacionados al respecto establecido en el Capítulo III Artículo 15 Numeral 1 de la Ley 388, denominado “Normas Urbanísticas Estructurales” y que las define como “las que aseguran la consecución de los objetivos y estrategias adoptadas en el componente General del Plan y en las políticas y estrategias de mediano plazo del Componente Urbano. Prevalecen sobre las demás normas, en el sentido de que las regulaciones de los demás niveles no pueden adoptarse ni modificarse contraviniendo lo que en ellas se establece...”¹⁰⁸ a su vez determina que las normas estructurales incluyen:

“1.1. Las que clasifican y delimitan los suelos del territorio de acuerdo a lo establecido en el Capítulo IV de la Ley 388.

1.2. Las que establecen áreas y definen actuaciones y tratamientos urbanísticos relacionados con la conservación y el manejo de los centros urbanos e históricos; las que reservan áreas para la construcción de redes primarias de infraestructura vial y de servicios públicos; las que reservan espacios libres para parques y zonas verdes de escala urbana y zonal y en general todas las normas que se refieren al espacio público vinculado al nivel de planificación del largo plazo.

1.3. Las que definen las características de las unidades de actuación y como se den hacer así como los instrumentos de gestión para orientar, promover y regular las actuaciones urbanísticas vinculadas a su desarrollo.

1.4. Las que establecen y definen los planes parciales.

1.5. Las que delimitan y definen las áreas de protección y conservación de los recursos naturales y paisajísticos, las zonas de riesgo y las concernientes a la protección del medio ambiente, las cuales son inmodificables”¹⁰⁹.

¹⁰⁷ Ley 1469 de 2011, artículo 5

¹⁰⁸ Ley 388 de 1997, Artículo 15, Numeral 1

¹⁰⁹ Ibid



5.9. LA NORMA URBANÍSTICA GENERAL: CRITERIOS DE FORMULACIÓN

La norma general es la más común en lo relacionados a las intervenciones y actuaciones del marco del Componente Urbano del POT. La Ley 388 señala cuales son ese tipo de norma que hay que considerar, como se señala taxativamente en el Capítulo III, Artículo 15, Numeral 2:

“Normas urbanísticas generales son aquellas que permiten establecer usos e intensidades de usos del suelo, así como actuaciones, tratamientos y procedimientos de parcelación, urbanización, construcción e incorporación al desarrollo de las diferentes zonas comprendidas dentro del perímetro urbano y suelo de expansión. Por consiguiente, otorgan derechos e imponen obligaciones urbanísticas a los propietarios de terrenos y a sus constructores, conjuntamente con 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.”

“En razón de la vigencia de mediano plazo del Componente Urbano del Plan, en ellas también debe establecerse la oportunidad de su revisión y actualización e, igualmente, los motivos generales que a iniciativa del alcalde permitirán su revisión parcial. En consecuencia, además de las regulaciones que por su propia naturaleza quedan contenidas en esta definición, hacen parte de las normas urbanísticas:

- 2.1. Las especificaciones de aislamientos, volumetrías y alturas de edificación.
- 2.2. La determinación de las zonas de renovación, con la definición de prioridades, procedimientos e intervención.
- 2.3. La adopción de programas, proyectos y macroproyectos urbanos no considerados en el Componente General del Plan.
- 2.4. Las características de la red vial secundaria, la localización de equipamientos colectivos de interés público o social a escala zonal o local, lo mismo que la delimitación de zonas verdes y parques de dicha escala.
- 2.5. Las especificaciones de infraestructura de abastecimientos de servicios públicos domiciliarios.
- 2.6. Las especificaciones de cesiones urbanísticas, así como los parámetros y directrices para que sus propietarios compensen en dinero o en terrenos, si fuere el caso.
- 2.7. El señalamiento de las excepciones a estas normas Para operaciones como macroproyectos urbanos o actuaciones urbanísticas en áreas con tratamientos de conservación, renovación o mejoramiento integral para las cuales se contemplen normas específicas a adoptar y concertar, en su oportunidad, con los propietarios y



comunidades interesadas, estableciendo los parámetros, procedimientos y requisitos que deben cumplirse en tales casos excepcionales.

2.8. Las demás previstas en la presente ley o que se consideren convenientes por las autoridades distritales o municipales”¹¹⁰.

El anterior conjunto de normas es asumido por el POT 2012 en su totalidad y estas se establecieron por un lado y se enriquecieron por otro, de acuerdo con las experiencias adquiridas en el seguimiento que a este tipo de instrumento se lleva a cabo en la cotidianeidad a través del manejo en las Curadurías Urbanas y las Secretarías de Planeación y Control Urbano.

En conjunto la norma urbana general aparece definida e incluida en el Documento proyecto de Acuerdo por medio del cual se aprueba el nuevo Plan De Ordenamiento Territorial de barranquilla 2012-2032.

5.10. LA NORMA URBANÍSTICA COMPLEMENTARIA: CRITERIOS DE FORMULACIÓN

Se adoptan los criterios contemplados en el Capítulo III Artículo 15 Numeral 3 de la Ley 388 de 1997, teniendo como marco las tres (3) posibilidades contempladas de acuerdo a la ley, así:

“3.1. La declaración e identificación de los terrenos e inmuebles de desarrollo o construcción prioritaria.

3.2. La localización de terrenos cuyo uso es el de vivienda de interés social y la reubicación de asentamientos humanos localizados en zonas de alto riesgo.

3.3. Las normas urbanísticas específicas que se expidan en desarrollo de planes parciales para unidades de actuación urbanística y para otras operaciones como macroproyectos urbanos integrales y actuaciones en áreas con tratamientos de renovación urbana o mejoramiento integral, que se aprobarán de conformidad con el artículo 27 de la presente ley.”¹¹¹

Para esto se aplica el mismo procedimiento aplicado a los Planes Parciales:

- Plan Parcial elaborado por las autoridades, comunidades o particulares de acuerdo a los parámetros que señale el POT y sus respectivos Decretos reglamentarios.

¹¹⁰ Ley 388 Artículo 15 Numeral 2

¹¹¹ Ley 388 Artículo 15 Numeral 3



- Obtener la viabilidad por las autoridades de Planeación y del medio ambiente.
- Obtener los conceptos y recomendaciones del Consejo Consultivo de Ordenamiento.
- Socialización comunitaria involucrando a vecinos y propietarios para que estos expresen sus recomendaciones y observaciones.
- Aprobación vía Decreto por parte del Alcalde.



6. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN Y FINANCIACIÓN

6.1. EL MARCO JURÍDICO DE LOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN Y FINANCIACIÓN DEL POT.

La legislación colombiana presenta una variedad importante de instrumentos, que pueden agruparse de acuerdo con su finalidad, los cuales, adicionalmente, dependiendo de las características institucionales, financieras e incluso territoriales del Distrito, permiten su aplicación en función del potencial de su desarrollo económico, de su vocación de desarrollo, de las condiciones socio-económicas y del tipo de proyectos que se quieran ejecutar y de la forma como se quiera acometer la gestión y financiación de los mismos. El siguiente marco Jurídico, a manera de resumen y teniendo en cuenta las finalidades y usos de las herramientas otorgadas por la Ley en Colombia para la gestión del desarrollo territorial:

Tabla 91. Tipología general de instrumentos aplicables al desarrollo de centros urbanos

TIPOLOGÍA	FUENTE LEGAL	INSTRUMENTOS
1. COMPENSACIONES	Art. 38, 48, 49 Ley 388/97 Decreto Ley 151 de 1997 Decreto 1337 de 2002	a. Compensaciones. b. Cargas y beneficios. c. Beneficios - Aprovechamientos Urbanísticos. d. Cargas infraestructura para el desarrollo. e. Derechos de construcción y desarrollo. f. Compensación individual o a través de instrumentos financieros. g. Transferencia de derechos de construcción y desarrollo para compensar a bienes de conservación arquitectónica.
2. INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN SOBRE LA ESTRUCTURA PREDIAL PARA LA GESTIÓN URBANA. Se hace a través de planes parciales y se	Art. 25, 77 y 78 Ley 9 de 1989 Art. 45 a 47 Ley 388/97	a. Integración Inmobiliaria b. Cooperación entre partícipes.



desarrolla en U.A.U.		
3. INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN DE LAS ENTIDADES PÚBLICAS EN LA PROPIEDAD Y MERCADO DEL SUELO.	Ley 9 de 1989 Ley 388 de 1997	a. Enajenación Voluntaria b. Expropiación por Vía Judicial. c. Expropiación por Vía Administrativa. d. Derecho de Preferencia. e. Bancos Inmobiliarios. f. Anuncio del proyecto. g. Declaratoria de desarrollo y construcción prioritaria y enajenación forzosa.
4. INSTRUMENTOS DE PROMOCIÓN PARA LA GESTIÓN DEL SUELO	Art. 52 a 57 Ley 388/97	a. Declaratoria de Desarrollo y construcción prioritaria y enajenación forzosa.
5. INSTRUMENTOS TRIBUTARIOS DE FINANCIACIÓN DEL DESARROLLO TERRITORIAL VINCULADOS A LA GESTIÓN DEL DESARROLLO TERRITORIAL	Art. 317 Constitución Ley 25 de 1921. Ley 119 DE 1937 Decreto Ley 604 de 1966. Ley 44 de 1990 Ley 14 de 1983 Decreto Ley 1333 de 1986 Ley 142/94 Ley 1450/2011	a. Contribución por Valorización por beneficio general y local. b. Imp. Predial. Titularización de rentas tributarias, Industria y Comercio. Símil al TIF. c. Participación en Plusvalías. d. Estampillas. e. Destinación Específica IVA. f. Tasas de Servicios Públicos. g. Incentivo Tributario Impuesto sobre la renta.
6. INSTRUMENTOS FINANCIEROS PÚBLICOS PARA FINANCIAR EL DESARROLLO TERRITORIAL VINCULADOS A LA GESTIÓN DEL DESARROLLO URBANO	Art. 50 L. 388/97 Art. 5 Dcto Ley 151/9 Art. 99 L. 9 de 1989	a. Títulos de derechos adicionales de derechos de construcción y desarrollo. b. Bonos de Reforma Urbana para adquisición de suelo
7. VEHÍCULOS PARA CANALIZAR ACTIVOS DE GESTIÓN DE SUELO Y DE RECURSOS		a. Fondos de Compensación de Derechos de construcción por aportes para vías, espacio público, infraestructuras generales. De derechos de construcción



PÚBLICOS PARA GESTIÓN DEL PATRIMONIO Y DE EQUIPAMIENTOS PARA SU DESARROLLO.		transferibles a otras zonas. b. Fiducia Pública. En Unidades de actuación en planes parciales.
--	--	--

FUENTE: Marco Jurídico de los instrumentos de gestión y financiación del desarrollo territorial en Colombia. Montaña, M.

6.2. MODALIDADES DE COMPENSACIÓN POR APROVECHAMIENTOS URBANÍSTICOS O DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO EN LA LEY.

6.2.1. INSTRUMENTOS DE COMPENSACIÓN DE FINANCIAMIENTO DEL DESARROLLO TERRITORIAL (DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN)

Estos derechos de construcción que son bastante amplios, están limitados a solo adquirirlos por licencia y se otorgan de conformidad con la licencia. De los modelos de derechos de edificabilidad contenidos en la Ley 388 de 1997, veamos tres de ellos que demarcan interés para financiar proyectos de renovación urbana y áreas con patrimonio inmobiliario de conservación:

- Los derechos de edificación como medio preferencial para pago de precio de adquisición o indemnizatorio, en casos de enajenación voluntaria o expropiación para el desarrollo de programas de renovación urbana.
- La transferencia de derechos de construcción y desarrollo como mecanismo para garantizar el reparto equitativo (art. 38) y como medio para la distribución equitativa de cargas y beneficios en la cooperación entre partícipes (art. 47).
- Los títulos adicionales de derechos de construcción y desarrollo en sus dos modalidades:
 - Como instrumento para hacer efectiva la participación en plusvalía (capítulo participación de plusvalías).
 - Como instrumento autónomo para financiar el desarrollo urbano (art. 13 numeral 10).

Los otros modelos están vinculados a la compensación y al pago de precio expropiatorio o de la enajenación voluntaria, por lo que no serían instrumentos de financiación.



6.2.2. DERECHOS DE EDIFICABILIDAD COMO PAGO DE ENAJENACIÓN VOLUNTARIA O EXPROPIACIÓN.

Si bien en la expropiación judicial y la enajenación voluntaria está contemplada la posibilidad de pagar con derechos de construcción y desarrollo, hay una disposición especial para los programas de renovación urbana en el artículo 119 de la Ley 388 de 1997. Pagar los precios de adquisición ó de expropiación en programas de renovación urbana con derechos de edificabilidad, ofrece una alternativa desde el punto de vista fiscal, pues se evita un gasto presupuestal.

6.2.3. TRANSFERENCIA DE DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO Y REPARTO EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS.

La Ley 388 de 1997 se refiere a la transferencia de derechos vinculándolo al reparto equitativo, en los artículos 38 y 47:

“ARTÍCULO 38. REPARTO EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS. *“En desarrollo del principio de igualdad de los ciudadanos ante las normas, los planes de ordenamiento territorial y las normas urbanísticas que los desarrollen deberán establecer mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados. Las unidades de actuación, la compensación y la transferencia de derechos de construcción y desarrollo, entre otros, son mecanismos que garantizan este propósito.”* (art. 38 ley 388 de 1997).

ARTÍCULO 47. COOPERACIÓN ENTRE PARTICIPES. (...) *“La distribución equitativa de las cargas y beneficios se podrá realizar mediante compensaciones en dinero, intensidades de uso en proporción a las cesiones y participación en las demás cargas o transferencias de derechos de desarrollo y construcción, según lo determine el plan parcial correspondiente”.*

A pesar que estas normas están consignadas en el POT actual de la ciudad, nunca se han implementado, necesitándose aquí un vuelco radical, donde además de regulación de usos del suelo, el POT también sirva de instrumento para el desarrollo urbano. De ahí que en mi concepto, la nueva formulación sobre los derechos de edificación del OT y las alturas de los edificios, deben regularse además por estas compensaciones, además de las otras que imponga la movilidad vehicular y el ancho de las vías, para evitar el exabrupto actual de permitir la construcción de rascacielos frente a vías estrechas de dos carriles.

Estas normas se viene experimentando con éxito en otras ciudades del país, y no hay razón alguna para que ello no suceda en Barranquilla. Para el caso de la



ciudad, la aplicación de este mecanismo podría generarle a la ciudad más recursos para apoyar obras de espacio público y parques, tan urgidos en la misma.

La transferencia de derechos de edificación es un mecanismo que garantiza el reparto equitativo de cargas y beneficios. Y sobre esta premisa, es importante saber cómo se garantiza la igualdad en el reparto de cargas y beneficios. Para ello se han tejido dos interpretaciones. La primera es que la transferencia de derechos construcción y desarrollo hace parte del reparto general de cargas y beneficios, por ejemplo, producto de un plan parcial. La segunda interpretación es que, después del reparto de cargas y beneficios contenidos en el decreto de plan parcial, se transfieran derechos de construcción y desarrollo, como contraprestación de alguna otra carga extra. Ambos podrían operar en un plan parcial de renovación urbana. Con relación a la primera interpretación, encontramos los siguientes argumentos:

“En el artículo 38 de la ley 388 de 1997, se establece el principio del reparto equitativo de las cargas y los beneficios que sean consecuencia del ordenamiento urbano. Se trata de una norma que desarrolla el derecho constitucional a la igualdad, y consiste básicamente en que, todos los ciudadanos que pueden ser afectados por una modificación de su situación patrimonial con ocasión de una regulación urbanística de interés público lo sean de la manera más igualitaria posible. Los DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO son, de acuerdo con la norma, una forma de garantizar ese reparto equitativo de las cargas y los beneficios. Así el artículo 47 de la misma ley contempla la transferencia de derechos de construcción y desarrollo, cuando el desarrollo de una unidad de actuación urbanística se estructure mediante acuerdos de cooperación entre partícipes, como también incluye la ley su utilización en los casos de reajuste de tierras o integraciones inmobiliarias.

Es usual, por no decir que necesario, que cuando se formule un Plan de Ordenamiento Territorial, una parte de los terrenos que están en la zona que se pretende ordenar, pierdan su capacidad de ser explotados económicamente porque, por ejemplo, deban ser cedidos para ser destinados a usos públicos, amueblamientos urbanos, servicios públicos y comunitarios necesarios en cualquier asentamiento urbano (lo que se denomina cargas u obligaciones urbanísticas), o se vean limitados en su aprovechamiento económico por restricciones de uso, y de ellos se derive un beneficio para otros predios que resultarían aprovechables en una rata mayor.



De lo que se trata es de transferir parte de ese beneficio a los propietarios de los predios que reciben la disminución patrimonial debido a las cargas que se les imponen¹¹². Se busca construir entre todos los propietarios de bienes involucrados en un plan parcial, en una operación urbana o en una unidad de actuación urbanística, un “promedio de beneficio”.

En esta acepción de los *DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO*, la entidad estatal territorial o sea la autoridad que expide la norma de urbanismo¹¹³, reparte de forma equitativa los beneficios derivados de las acciones urbanísticas, tratando de no distinguir entre los suelos que se destinan para usos públicos y los que se destinan para usos lucrativos.

De alguna forma lo que hace es dar un tratamiento igual a todos los propietarios, así, le da a cada propietario el derecho de construir y desarrollar un terreno que equivalga al valor del suelo que aportó. Las reglas para esta distribución debe constar en un acto administrativo (por ejemplo, el decreto de plan parcial), pero adicionalmente puede incorporarse en documentos que tengan las características y efectos de los títulos valores o de los “valores”. Los valores, al igual que los títulos valores tienen la característica esencial de ser transferibles, característica en virtud de la cual el propietario del predio que recibe el valor que incorpora los *DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO*, puede realizar la enajenación onerosa de dicho título, para resarcirse de la pérdida que le infringió la regulación normativa (carga). Este sistema de reparto de cargas y beneficios es una alternativa al sistema tradicional *en que la administración pública actúa expropiando suelo usando recursos presupuestales y cobrando la participación en plusvalía, para recuperar los recursos*.

Según esta interpretación, los aprovechamientos urbanísticos producto del reparto de cargas y beneficios, equivaldrían a la transferencia de derechos de

¹¹² Decreto 151 de 1998 –Artículo 5- Los derechos de construcción y desarrollo se adquieren por medio de licencias y son: Derechos de urbanización, construcción o parcelación o sus modalidades, planes parciales, o unidades de actuación urbanística, contenidos dentro del Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen; derechos transferibles de construcción y desarrollo que permiten trasladar el potencial de construcción de un predio o un inmueble con tratamiento de conservación urbanística a un predio definido como receptor de los mismos dentro del Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen.

¹¹³ El artículo 68 de la Ley 9a. faculta a los concejos municipales, del Distrito Capital y de San Andrés, para determinar la forma de transferir los derechos de desarrollo y construcción entre inmuebles que estén sometidos a regímenes o restricciones urbanísticas y los inmuebles cuyos propietarios deseen bonificación en altura y densidad.



construcción, ya que así se compensaría el detrimento que ocasiona la asignación del tratamiento de renovación urbana.

La segunda interpretación distingue entre el beneficio producto del reparto de cargas y beneficios en un plan parcial (que actuaría como compensación de una carga), y el beneficio extra (los derechos de construcción y desarrollo) como contraprestación de alguna carga adicional a las mínimas del desarrollo. Esto quiere decir, que podría darse el caso que, el propietario de un inmueble dentro de un plan parcial, requiera mayor potencial edificatorio para su predio y decida adquirir más potencial cumpliendo con alguna otra carga, en principio dentro del área del plan parcial o bien, contraprestación en dinero pagada al municipio. Esta potencialidad extra de edificación o desarrollo dentro del plan parcial, tendría que estar contenida en el decreto del plan parcial.

Consideramos que la segunda interpretación es más acertada teniendo en cuenta que, permite distinguir el reparto de cargas y beneficios de un plan parcial con otro instrumento distinto que es la transferencia de derechos de construcción y desarrollo, que no tendría sentido si se tratara de lo mismo. Además esta interpretación podría fundamentarse en la definición de derechos de construcción y desarrollo y de la primera modalidad que contiene el Decreto Ley Nacional 151 de 1998:

“ARTÍCULO 1. Los derechos de construcción y desarrollo son aquellos que en casos particulares y concretos regulan el aprovechamiento del suelo, el subsuelo y el espacio aéreo de un predio, de conformidad con la licencia que concede la autoridad competente, con sujeción a las normas urbanísticas contenidas en los Planes de Ordenamiento Territorial establecidos en la Ley 388 de 1997 y los instrumentos que los desarrollen (art. 1 Dec. 151 de 1998).

(...)

ARTÍCULO 5. Los derechos de construcción y desarrollo se adquieren por medio de licencias y son:

- a) Derechos de urbanización, construcción o parcelación o sus modalidades, que concretan normas generales fijadas para zonas o subzonas geoeconómicas homogéneas, planes parciales, o unidades de actuación urbanística, contenidos dentro del Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen;
- b) Derechos transferibles de construcción y desarrollo que permiten trasladar el potencial de construcción de un predio o inmueble con tratamiento de



conservación urbanística a un predio definido como receptor de los mismos dentro del Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen”.

Según estos artículos, los derechos de construcción concretan normas generales en un plan parcial, y reciben el nombre simplemente de derechos de construcción, distintos de los derechos transferibles de construcción y desarrollo. También se destaca que en ambos casos, la palabra transferencia implica una relación vertical, de Estado a propietario, a diferencia de su uso en el derecho comparado, y equivaldría, en el derecho colombiano a asignación o venta.

6.3. INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN DEFINIDOS EN EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y A DESARROLLAR EN EL ESTATUTO TRIBUTARIO DISTRITAL.

Uno de los principios establecidos por la Ley 388 de 1997, en su Artículo 2, es la distribución equitativa de las cargas y beneficios. Alrededor de ello, es común encontrar en análisis sobre gestión urbana en los que se señala cómo las decisiones de ordenamiento generan inequidades en el aprovechamiento de las propiedades. Mientras a unos propietarios les corresponden aprovechamientos urbanísticos más lucrativos (p. ej. Uso comercial de alta intensidad) a otros les corresponden, en todo o en parte, usos urbanos no lucrativos o menos lucrativos (p. ej. Vía, Zona Verde, VIS). La tensión constante que genera esta situación lleva a la necesidad de establecer mecanismos que permitan compartir y distribuir los mayores valores que generan este tipo de decisiones entre los diferentes actores involucrados, en especial, los propietarios.

Los análisis realizados en relación con la práctica de la Planeación Urbana en Colombia como base para la formulación y aprobación de la ley 388 de 1997 coincidían en que se había generalizado una práctica de planeación urbana que acepta la inequidad de sus resultados como algo inevitable, sin que se haya recurrido a alguno de los instrumentos que se han desarrollado en el urbanismo internacional para enfrentar este tipo de situaciones, que está presente en las ciudades en que hay economías de mercado: el principio de reparto de cargas y beneficios derivados del desarrollo urbano. La propiedad inmobiliaria tiende a adquirir derechos y beneficios urbanísticos sin contraprestación en materia de obligaciones para con la ciudad, vinculando de manera intrínseca y natural los derechos urbanísticos a la propiedad del suelo.

La ley 388, en su artículo 38, señala que el *Reparto equitativo de Cargas y Beneficios*, establece que “(...) *En desarrollo del principio de igualdad de los*



ciudadanos ante las normas, los planes de ordenamiento territorial y las normas urbanísticas que los desarrollen deberán establecer mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados. Las unidades de actuación, la compensación y la transferencia de derechos de construcción y desarrollo, entre otros, son mecanismos que garantizan este propósito”. De seguido, en su Artículo 48, establece que “(...) Los propietarios de terrenos e inmuebles determinados en los planes de ordenamiento territorial o en los instrumentos que los desarrollen como de conservación histórica, arquitectónica o ambiental, deberán ser compensados por esta carga derivada del ordenamiento, mediante la aplicación de compensaciones económicas, transferencias de derechos de construcción y desarrollo, beneficios y estímulos tributarios u otros sistemas que se reglamenten”.

Se deduce entonces que, para su implementación, como instrumento de gestión urbanística, el POT exige la creación de herramientas complementarias, como son un banco distrital de tierras y un fondo de desarrollo inmobiliario, por ejemplo, que permita la vinculación de los inversionistas privados en materia de parques o espacio público a cambio del otorgamiento de derechos de construcción que emanen de las condiciones de la propiedad que posean. Este tipo de instrumentos no se han implementado todavía en la práctica en Barranquilla, sin embargo, dadas las limitaciones fiscales del Distrito, estas figuras deben introducirse en la norma para su futura implementación. De acuerdo con esto, se exploran las alternativas de financiación para el POT en los siguientes niveles:

- a) Instrumentos de financiación definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial y a desarrollar en el Estatuto Tributario Distrital.
- b) Instrumentos financieros disponibles en el mercado de capitales.

6.3.1. INSTRUMENTOS TRIBUTARIOS

En Colombia los municipios y distritos cuentan con diferentes mecanismos tributarios impuestos, contribuciones o tasas para la financiación de la infraestructura vial principal, redes matrices de servicios públicos y equipamientos comunitarios, dentro de los cuales se encuentran el impuesto predial, el impuesto de industria y comercio (ICA), sobretasa a la gasolina, contribución de valorización, participación en plusvalía, impuesto de delineación urbana entre otros. Para el caso del Distrito de Barranquilla, la mayor parte del recaudo por concepto del ICA y del impuesto predial es de libre destinación y puede ser utilizado para la financiación de cargas generales.

A nivel público, las entidades interesadas pueden presentar al Concejo Distrital una solicitud especial para que autorice y disponga incrementos en los



presupuestos a través de un porcentaje de los impuestos generales para que sean destinados a la financiación dada la necesidad e impactos positivos que la implementación del proyecto urbano pueda generar para la ciudad.

De acuerdo con lo anterior, los instrumentos disponibles como tributos son:

6.3.1.1. PREDIAL.

El Impuesto Predial Unificado está definido en La ley 44 de 1990 como un tributo municipal que grava la propiedad raíz, es un impuesto que grava por igual la tierra y las estructuras.

6.3.1.2. IMPUESTO DE INDUSTRIA, COMERCIO, AVISOS Y TABLEROS – ICA.

El impuesto de industria y comercio es un gravamen directo de carácter municipal que grava toda actividad industrial, comercial o de servicios que se realice en la jurisdicción del Distrito.

6.3.1.3. CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN.

La contribución de valorización es un gravamen real sobre las propiedades inmuebles, destinado a la construcción de una obra, plan o conjunto de obras de interés público que se impone a los propietarios o poseedores de aquellos bienes inmuebles que se benefician con la ejecución de las obras¹¹⁴.

El Acuerdo No.006 de 2.004, expedido por el Concejo Distrital de Barranquilla, reguló de manera específica el Sistema Fiscal de Valorización por Beneficio General, facultó al Alcalde Distrital para elaborar el Estatuto de Valorización que recogiera las normas vigentes y reglamente el Sistema de Valorización por Beneficio General y Beneficio Local, y designó a EDUBAR S.A. como el Organismo Ejecutor del Plan de Obras y para que en el desarrollo del Convenio pueda efectuar los estudios, créditos, encargos fiduciarios, el recaudo, la contratación y la administración general de la Contribución de Valorización por beneficio general.

¹¹⁴ No obstante, el Concejo autorizó la contribución por valorización hasta el año 2017 dentro del cual se encuentran algunos de los tramos que forman parte de las vías del proyecto, por lo que este mecanismo solo sería aplicable a partir del año 2018, siempre y cuando se evalúe con anterioridad la capacidad de pago en las zonas de influencia de las obras.



El Decreto Acuerdal No. 0323 de 2.004, expedido por el Alcalde Distrital definió el Estatuto de Valorización para el Distrito. Posteriormente, el Acuerdo 0010 del 2008 “ por medio del cual se complementa lo establecido en el acuerdo no. 006 de julio de 2004, se ordena la aplicación de una contribución por valorización, se fijan unos criterios, y se otorgan unas facultades” actualizó la norma, definiendo en su Art. 2º, que “ las obras que causan Contribución de Valorización por Beneficio General serán, según el parágrafo primero las siguientes: Las obras públicas a ejecutar serán escogidas del Programa de Valorización que está contenido en el Acuerdo 006 del 2004 y de las Obras Públicas en el Plan de Desarrollo 2008 – 2011, del Plan Plurianual de Inversión del Distrito y del Plan de Ordenamiento Territorial, en cumplimiento del Artículo 10 del Decreto Acuerdal 0323 del 2004 Estatuto de Valorización del Distrito de Barranquilla.

De lo anterior se deduce que esta fuente de financiación solo estará disponible para los efectos de los programas y proyectos el POT hasta el período 2017-2024, es decir, entre la segunda parte del Corto Plazo y la primera del Mediano Plazo, por lo que se considera únicamente hasta esta fecha su posibilidad de utilización.

No obstante, debe señalarse que la Valorización I permitió la cofinanciación del Gobierno Nacional para terminar la circunvalar con unos \$113,000 millones, con sus interconexiones, y otros proyectos que no hubiesen ocurrido sin el esfuerzo inicial del Distrito. En este sentido, por la llegada de nuevos inversionistas y el nuevo ambiente que presenta la ciudad con sus nuevos desarrollos viales, los avances en educación y salud, se considera que por efectos de aglomeración y atracción de inversiones, el esfuerzo de la I valorización ha sido positivo.

6.3.1.4. TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE DERECHOS ADICIONALES DE CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO.

El Distrito podrá emitir, colocar y mantener en circulación los títulos valores representativos de derechos adicionales de construcción y desarrollo de que tratan los artículos 88, 89 y 90 de la ley 388 de 1.997 y sus normas reglamentarias, previa la autorización que para el respectivo cupo de endeudamiento autorice el Concejo al considerar el plan de desarrollo correspondiente de cada administración Distrital.

Consisten en los incrementos en los derechos urbanísticos de construcción y desarrollo que adquieren determinados propietarios de predios, mediante las acciones urbanísticas determinadas por los Planes, las cuales les otorgan un mayor aprovechamiento urbanístico y beneficio económico para sus predios o inmuebles, constituyéndose en hechos generadores de plusvalía. Dichos derechos adicionales, podrán representarse económicamente en títulos valores, como un



instrumento alternativo para hacer efectiva la participación municipal en la plusvalía.

6.3.1.5. PARTICIPACIÓN EN PLUSVALÍA.

La Plusvalía está definida como el aumento del precio de un bien, por razones distintas al trabajo o a la actividad productiva de quien ejerce derechos de propiedad sobre él o un aumento del precio por causas extrínsecas a ella.

Entre los hechos generadores de plusvalía del POT se pueden dar casos en los que se presente:

1. La incorporación de suelo rural a suelo de expansión urbana o la consideración de parte del suelo rural como suburbano.
2. El establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo.
3. La autorización de un mayor aprovechamiento del suelo en edificación, bien sea elevando el índice de ocupación o el índice de construcción, o ambos a la vez.

La destinación específica para los recursos provenientes de la participación en plusvalía se establece en el artículo 7 del Acuerdo 014 de 2004:

1. El 45% para la compra o adquisición de predios o inmuebles por enajenación voluntaria o por expropiación, dirigidos a desarrollar planes o Proyectos de Vivienda de Interés Social, a cargo del Banco Inmobiliario Distrital, según las prioridades que establezca el Alcalde Distrital de Barranquilla, o en efecto la entidad que ella le reemplace.
2. El 45% para la ejecución de proyectos y obras de recreación, zonas verdes y equipamientos del espacio público urbano, a cargo del IDUC; Instituto Distrital de Urbanismo y Control, o la entidad quien asuma la competencia.
3. El 2% para ejecución de proyectos y obras de recreación, parques y zonas verdes y expansión y recuperación de los centros y equipamientos que conforman la red del espacio público urbano.
4. El 5% para financiamiento de la infraestructura vial y el sistema de transporte masivo de interés general.
5. El 1% Para actuaciones urbanísticas en macroproyectos, programas de renovación urbana a nivel de proyectos que se desarrollen a través de unidades de actuaciones urbanísticas.
6. El 1% pago a precio o indemnizaciones por acciones de adquisición voluntaria de expropiaciones de inmuebles para programas de renovación urbana.
7. El 1% para fomento de la creación cultural y al mantenimiento del patrimonio cultural del municipio o Distrito mediante la mejora, adecuación o



reestructuración de bienes e inmuebles catalogados como patrimonio cultural, especialmente en las zonas de la ciudad, declaradas como de desarrollo incompleto o inadecuado.

Que luego fue complementado por el artículo 593 del POT que establece que se destinará así:

1. Compra de predios o inmuebles para desarrollar planes o proyectos de vivienda de interés social.
2. Construcción o mejoramiento de infraestructuras viales, de servicios públicos domiciliarios, áreas de recreación y equipamientos sociales para la renovación de asentamientos urbanos en condiciones de desarrollo incompleto o inadecuado.
3. Ejecución de proyectos y obras de recreación, parques y zonas verdes y expansión y recuperación de los centros y equipamientos que conforman la red del espacio público urbano.
4. Financiamiento de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo de interés general.
5. Actuaciones urbanísticas en macroproyectos, programas de renovación urbana u otros proyectos que se desarrollen a través de unidades de actuación urbanística.
6. Pago de precio o indemnizaciones por acciones de adquisición voluntaria o expropiación de inmuebles, para programas de renovación urbana.
7. Fomento de la creación cultural y al mantenimiento al patrimonio cultural del o distrito, mediante la mejora, adecuación o restauración de bienes inmuebles catalogados como patrimonio cultural, especialmente en las zonas de la ciudad declaradas como desarrollo incompleto o inadecuado.

Es por estas razones que la plusvalía puede ser tenida en cuenta como instrumento para la financiación de requerimientos de inversión (siempre y cuando no se haya utilizado la contribución por valorización para el mismo fin). Hay que tener en cuenta que la gran desventaja de la participación en plusvalía para la ejecución de proyectos es la incertidumbre sobre el momento del recaudo.

8. El Distrito podrá emitir, colocar y mantener en circulación los títulos valores representativos de derechos adicionales de construcción y desarrollo de que tratan los artículos 88, 89 y 90 de la ley 388 de 1.997 y sus normas reglamentarias, previa la autorización que para el respectivo cupo de endeudamiento autorice el Concejo al considerar el plan de desarrollo correspondiente de cada administración Distrital.

Consisten en los incrementos en los derechos urbanísticos de construcción y desarrollo que adquieren determinados propietarios de predios, mediante las acciones urbanísticas determinadas por los Planes, las cuales les



otorgan un mayor aprovechamiento urbanístico y beneficio económico para sus predios o inmuebles, constituyéndose en hechos generadores de plusvalía. Dichos derechos adicionales, podrán representarse económicamente en títulos valores, como un instrumento alternativo para hacer efectiva la participación municipal en la plusvalía.

6.3.2. INSTRUMENTOS NO TRIBUTARIOS

La financiación del POT es una de las principales limitaciones para su ejecución ya que la disponibilidad de recursos destinados al proyecto es muy limitada, razón por la cual debe entonces considerarse una variedad de posibilidades de financiación para que sea dada a conocer a todas las partes interesadas de manera permanente y actualizada.

Este menú de posibilidades permitiría contar con la información necesaria de tal forma que se puedan escoger las mejores alternativas de financiación ajustadas a la naturaleza del requerimiento de la zona a intervenir, y así explorar mecanismos de recuperación de la inversión, reducir el riesgo del proyecto y disminuir los costos de financiación.

La evaluación y definición de las fuentes de financiación debe considerar la disponibilidad de los recursos y costo de la alternativa. En términos generales, las formas básicas a través de las cuales la Administración Distrital ha obtenido los recursos que le permiten financiar sus actividades son:

- Por medio del cobro de tarifas, que son una obligación aplicable básicamente a la prestación de servicios en los cuales el consumo individual es susceptible de ser medido (tales como el acueducto y alcantarillado, energía, entre otros).
- Mediante el cobro de impuestos locales, entre los que se destacan el impuesto predial y el de industria, comercio, avisos y tableros (ICA).
- A través de financiamiento directo, lo que significa transferir la provisión de servicios públicos e infraestructura al sector privado mediante mecanismos de concesión, inversión conjunta (público - privada) y esquemas de construcción, operación y transferencia.
- Por medio del sistema general de participaciones, que son los recursos que el distrito recibe de la nación y tienen destinación específica, salud, educación y saneamiento ambiental y unas pocas opciones de libre inversión.



- Mediante el acceso al crédito bancario sea este de carácter local o de organismos multilaterales de crédito los que son cancelados con la recaudación de tarifas de consumo o de impuestos locales.
- Mediante el acceso directo al mercado de capitales (nacional o internacional), a través de la emisión de bonos y títulos municipales.

Tal como señalamos arriba, se explora la segunda alternativa de financiación para el POT en el marco de Instrumentos financieros disponibles en el mercado de capitales, tales como:

6.3.2.1. FONDOS COMPENSATORIOS - COMPENSACIONES URBANÍSTICAS.

Se crea el Fondo para el Pago Compensatorio de las Cesiones Públicas para Espacio Público y Equipamientos, así como el Fondo para el Pago Compensatorio de Parqueaderos, que tienen como finalidad adquirir, cofinanciar, construir, mantener y adecuar parques, equipamientos y predios para parqueaderos o estacionamientos públicos.

Dada la posibilidad de constituir fondos con otros propósitos de acuerdo a la normatividad vigente, este instrumento se constituye en una forma de financiación del POT permitiendo la conformación de un fondo total el cual podría ser ejecutado según las prioridades de ejecución de las inversiones.

6.3.2.2. TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO.

La Administración Distrital, a través de la Secretaría de Hacienda, podrá emitir, colocar y mantener en circulación, los títulos valores representativos de derechos de construcción y desarrollo de que tratan la ley 388 de 1.997 y los decretos reglamentarios 151 y 879 de 1.998 y las demás disposiciones complementarias, o las que las modifiquen o sustituyan, previa la autorización que para el respectivo cupo de endeudamiento autorice el Concejo Distrital al considerar el plan de desarrollo correspondiente de cada administración.

El monto, la oportunidad, las condiciones y los demás aspectos inherentes a la emisión y colocación de los títulos de derechos de construcción y desarrollo se sujetarán a las disposiciones del reglamento que para tal efecto expida oportunamente la Administración Distrital.

Además de instrumentos financieros disponibles en el mercado de capitales, como son:



6.3.2.3. FINANCIAMIENTO POR INCREMENTO EN LA RECAUDACIÓN IMPOSITIVA.

El mecanismo de financiamiento por incremento en la recaudación impositiva (TIF, en inglés, *Tax Increment Financing*), es una herramienta que tiene por objetivo facilitar el proceso de desarrollo a escala local. Ejemplos de la utilización de este mecanismo comprenden renovaciones de áreas centrales, recuperación de zonas periféricas degradadas con fuerte concentración e pobreza, recuperación de áreas con elevada contaminación ambiental, desarrollo de parques tecnológicos e industriales, y provisión de viviendas para sectores de ingresos medios, medios bajos y bajos entre otros.

Los TIF son una técnica que permite financiar proyectos de inversión de capital a partir del flujo de recursos que genera el proyecto mismo. La aplicación de un mecanismo TIF se realiza mediante la delimitación, por parte del gobierno, de un área de intervención que se encuentra en general degradada o que presenta un significativo potencial de crecimiento. En estos distritos de intervención, se realizan las inversiones que dan lugar al desarrollo del proyecto (en el caso de la operación corresponde a la conformación de una plataforma de comercio internacional).

Al incrementarse el valor de las propiedades a lo largo del tiempo o los ingresos de las actividades económicas como consecuencia de las inversiones realizadas en los límites del distrito, se produce un aumento en los ingresos generados por la recaudación del impuesto inmobiliario y del impuesto de industria y comercio los que son utilizados para financiar los costos asociados con la intervención realizada, generando de este modo a lo largo de un determinado período de tiempo los recursos monetarios suficientes para financiar dichos procesos de renovación urbana.

El financiamiento por incremento impositivo se realiza a través de la emisión de un bono de deuda. Esto significa que si el proyecto no genera un incremento en la recaudación del impuesto inmobiliario suficiente para cancelar dicho bono, el gobierno se hace responsable de cubrir con fondos de gastos generales la diferencia entre el servicio de la deuda y los ingresos generados por el proyecto.

En el cálculo de un proyecto con financiamiento por incremento impositivo, existe el riesgo de sobrestimar estimar o subestimar los futuros flujos de fondos que generará dicho proyecto. Si el mencionado flujo de fondos es subestimado, será posible retirar el bono antes de la fecha de maduración del mismo; si el flujo de

fondos es sobrestimado, el déficit deberá ser cubierto con los recursos generales del municipio.

6.3.2.4. ASOCIACIONES PÚBLICO - PRIVADAS O PÚBLICO – PÚBLICO (CONVENIOS).

A través de este instrumento, la autoridad pública identifica el servicio urbano que requiere inversión (generalmente una fuerte incorporación de capital tendiente a modernizar y revertir el estado de desinversión en el que se encuentra el servicio en cuestión), y lo declara sujeto a financiamiento por iniciativa privada. Bajo este esquema, el gobierno compra un servicio capital intensivo a un proveedor privado.

El acuerdo generalmente consiste en la provisión y el mantenimiento, en función de unos estándares previamente definidos, de un determinado servicio. La empresa contratada asume la responsabilidad de realizar las inversiones de capital necesarias, financiar la adquisición de las mismas, y operar las facilidades de acuerdo a los estándares establecidos. El sector privado asume el riesgo de invertir y proveer el servicio contra un pago preestablecido que realiza el gobierno local.

A través de este esquema de financiamiento, la infraestructura o el equipamiento, conjuntamente con el servicio que se presta a través de ellos, se otorgan en concesión por un determinado período de tiempo, mediante un proceso de licitación pública. El acuerdo implica que la empresa ganadora se hace cargo de un proceso integral que comprende el diseño, la construcción, el financiamiento y la operación del servicio.

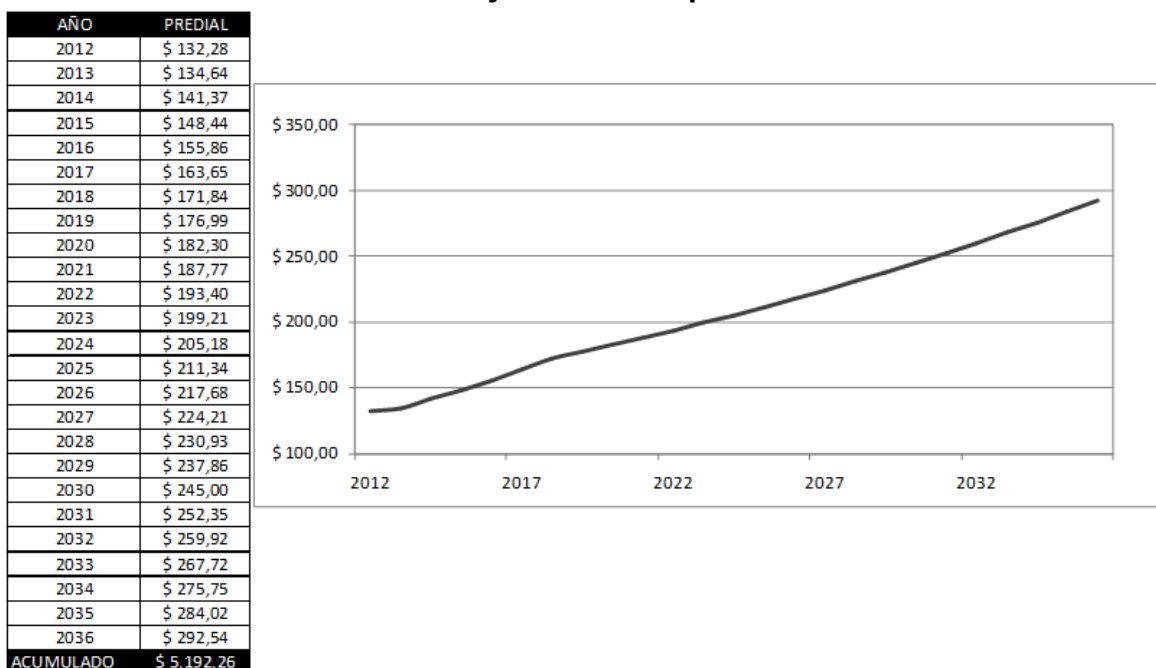
El mecanismo de financiación público - privado más ampliamente utilizado es la concesión. Diversos proyectos públicos de carácter local se han realizado mediante este figura tales como operación del sistema de recolección, tratamiento y disposición final de residuos urbanos, ampliación, mantenimiento y operación de plazas y lugares de recreación, construcción y operación de parqueaderos, etc.

6.4. PROYECCIONES DE POSIBLES RECAUDOS

A partir del modelo urbanístico propuesto para el POT y considerando las actividades económicas, el crecimiento del PIB y otras variables, se realizó una proyección de recaudo por impuesto predial con el fin de realizar una aproximación al incremento recaudatorio.



Gráfico 13. Proyecciones Impuesto Predial



Fuente: Secretaría Distrital de Hacienda elaboración del Grupo POT

Con un crecimiento aproximado al 20% en los últimos años, se estimó un crecimiento base del 15% anual con una afectación en la tasa derivada del suelo disponible y el ritmo de ventas de los productos inmobiliarios de la ciudad, resultando en un crecimiento positivo pero decreciente a una tasa del 3%.

Con esto se estimó un acumulado en el periodo de proyección del plan de **\$5.19 billones**.

6.4.1. SISTEMA GENERAL DE PARTICIPACIONES

De los recursos del SGP los ingresos para libre inversión se estiman en un poco más de \$1 billón

6.4.2. INDUSTRIA Y COMERCIO

Los recursos de ICA se estimaron con base en la proyección de ingresos de la serie histórica arrojando una proyección de recursos de \$10,5 billones.



6.4.3. SOBRETASA A LA GASOLINA

Con un crecimiento promedio del 2% en los últimos años y un impacto negativo en 2010 se proyectaron los recursos suponiendo la saturación y los impactos en el precio de la gasolina.

El total de recursos derivados de esta fuente asciende a los \$1.9 billones en el horizonte a 2036.

6.4.4. DELINEACIÓN URBANA

Con un potencial estimado de \$435 mil millones derivado de un crecimiento promedio de 6% anual se convierte en una de las fuentes que podría soportar las inversiones necesarias para el desarrollo del POT

6.4.5. VALORIZACIÓN

Sólo a partir del año 2018 se podría iniciar un nuevo cobro por valorización, que suponiendo la misma capacidad de pago actual (aunque las proyecciones de ingresos son mayores) se alcanzaría a obtener ingresos por \$531 mil millones (76 mil millones anuales).

6.4.6. OTROS INGRESOS

En cuanto a los ingresos de Servicios de Tránsito y Transporte y lo correspondiente a Derechos de Tránsito (ICLD) con un promedio de crecimiento anual entre el 5% y el 6% se espera un recaudo aproximado de \$1.3 billones por estos conceptos.

6.4.7. INGRESOS TOTALES

Con estos escenarios de recaudo se proyectan un total de \$22 billones al final del periodo de implementación del POT, lo que implica que esta sería la base de inversión pública de los diferentes proyectos y programas propuestos.

Estos bloques de recursos se distribuirían 8,6% en el primer corte a 2016, 26,6% en el segundo a 2024 y el 64,6% restante a largo plazo a 2036.



**Tabla 92. Proyección de ingresos por fuentes para pago de inversiones de
POT**

Fuente	2013	2016	2024	2036	TOTAL
Industria y Comercio	\$247.059	\$316.987	\$421.042	\$ 600.305	\$ 10.556.848
Predial Unificado	\$134.638	\$155.861	\$205.182	\$ 292.541	\$ 5.192.255
Servicios Tránsito y Transporte	\$16.455	\$19.049	\$ 28.144	\$50.543	\$ 746.763
Derechos tránsito (ICLD)	\$ 11.280	\$13.435	\$ 21.414	\$43.089	\$ 582.125
Impuestos de Delineación y construcción	\$ 9.543	\$12.578	\$ 17.518	\$ 24.977	\$ 435.469
Transferencia departamental de vehículos automotores	\$ 8.463	\$ 9.248	\$ 11.715	\$ 16.703	\$ 298.965
Arrendamiento	\$ 7.626	\$ 8.333	\$ 10.557	\$ 15.051	\$ 269.417
Otros	\$ 4.795	\$ 5.551	\$ 8.201	\$ 14.729	\$ 215.197
Sobretasa a la gasolina	\$ 33.183	\$ 40.650	\$ 69.845	\$157.306	\$ 1.739.661
Alumbrado publico	\$45.345	\$52.493	\$ 77.556	\$139.280	\$ 1.517.965
Valorización	\$ -	\$ -	\$ 75.829	\$ -	\$ 530.803
Ingresos totales	\$439.863	\$541.045	\$947.008	\$1.354.528	\$ 22.085.471

Cifras en Miles de millones de pesos constantes de 2010

Fuente: Secretaría Distrital de Hacienda, DANE, Cámara de comercio de Barranquilla. Cálculos propios

6.5. ESCENARIOS DE PROYECCIÓN DE RECURSOS

6.5.1. UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS

El primero se refirió a la utilización de los recursos en temas relativos a movilidad por cada vigencia de gasto según lo reportado en el Consolidador de Hacienda e Información Financiera Pública (CHIP), bajo la administración y responsabilidad de la Contaduría General de la Nación.

En este caso se encontraron tres valores de referencia. El primero se refiere al valor más bajo que por vigencia se asignó a temas relativos al POT desde abril de 2008 y que representó el valor mínimo de las asignaciones en relación al presupuesto. Este valor es 73% y se utilizó como una referencia de baja elegibilidad de recursos.



El segundo valor es el del promedio de asignación de recursos por vigencia. Este valor es el promedio de cada reporte en el CHIP desde abril de 2008. Este valor representa el 82% de los recursos y se utilizó como referencia media de elegibilidad de recursos.

El tercer valor es el valor más alto de asignación de recursos por vigencia. Este valor es el valor más alto de todos los meses de reporte en el CHIP y alcanzó el 92% de los recursos.

Para estos valores se revisaron los gastos de funcionamiento y gastos de inversión en formularios de gastos específicos para cada periodo.

6.6. ESTRATEGIAS SOCIOECONÓMICAS PARA GARANTIZAR EL ACCESO A LOS ESCENARIOS QUE VIABILIZAN EL POT

Con base en la proyección de recursos y derivado de las condiciones socioeconómicas del Distrito se encuentran definitivos los esquemas de estructuración de negocios públicos.

Se proponen entonces tres grandes elementos a desarrollar así:

6.6.1. GENERACIÓN DE COMPETENCIAS COMERCIALES.

Derivado de la dimensión de dependencia económica, la generación de competencias comerciales busca generar rentas derivadas del aprovechamiento de las rentas urbanas a través de negocios inmobiliarios que soporten la necesidad de inversiones públicas. Esto se debe desarrollar buscando el posicionamiento del municipio y fortaleciendo los esquemas de competitividad a través de un proceso de creación y consolidación de implantaciones urbanas que generen proyectos urbanos integrales y que en procesos de participación fiduciaria, financiación y financiamiento directo o asociaciones público privadas y conjugado con instrumentos de financiación de instrumentos de desarrollo territorial, se garantizarían excedentes productos que financien proyectos físicos y estratégicos complementarios.

De igual forma se lograría a través de la creación y consolidación de centros generadores de demanda de servicios urbanos.



6.6.2. ACOMPAÑAMIENTO AL SANEAMIENTO FISCAL.

A pesar de no ser competencia del POT desarrollar elementos de desempeño fiscal, sí lo es incorporar una estrategia que siga potenciando los avances que en materia tributaria ha desarrollado el Distrito.

Por lo que, en el marco de la financiación del desarrollo territorial se depende tanto de los ahorros operacionales del ente territorial como de los recursos que el mismo pueda gestionar. En este sentido, la experiencia de los últimos años del Distrito de Barranquilla, señala que fueron muy pocos los años en que hubo algún excedente en materia de ingresos, sobre los gastos, como puede observarse en la Ilustración 52, donde se destaca que sólo en 1990, 1996-97, 2005 y 2009 existió algún superávit en materia de operaciones de ingresos y gastos. Si partimos de los grandes retos que afrontan las finanzas distritales con los pasivos contingentes, pensionados EDT, problemas de la Zonas de Riesgo y Campo Alegre, es claro que los recursos que podrán provenir de los ejercicios fiscales anuales del Distrito son limitados. En realidad, a pesar de los logros en materia de recaudos que ha tenido el Distrito, no existe una tendencia excepcional que permita asegurar la posibilidad de otros escenarios. Si examinamos la situación del Distrito a finales del 2011, el escenario es bastante preocupante, como se consigna en el listado de los pasivos a continuación:

Ilustración 53. Pasivos Distrito de Barranquilla 2011

Código	PASIVO	Cifras \$
	CORRIENTE	540,615,330.00
22	Deuda pública	-
24	Cuentas por pagar	453,307,132.00
25	Obligaciones laborales	68,316,306.00
27	Pasivos estimados	4,638,599.00
29	Otros pasivos	14,353,293.00
	NO CORRIENTE	809,218,919.00
22	Deuda pública	280,427,402.00
23	Obligaciones financieras	89,620,499.00
26	Otros Bonos y Títulos Emitidos	50,510.00
27	Pasivos estimados	439,120,508.00
29	Otros pasivos	-
3	PATRIMONIO	1,357,165,472.00
31	Hacienda Pública	1,357,165,472.00
	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	2,706,999,721.00

Fuente: Secretaria de Hacienda

Por lo anterior, el Distrito tendrá que atender los problemas de vigencias futuras y pasivos contingentes, lo cual podría afectar en sumo grado la generación de



excedentes para los recursos del POT, por fuera de los recursos ya comprometidos en el Plan de Inversiones en el Plan de Desarrollo actual de la administración. Lo que conlleva a la necesidad de nuevas fuentes de financiación.

6.6.3. ARTICULACIÓN DE RENTAS DIFERENCIALES.

Las rentas diferenciales que existen en la ciudad se concentran en los agentes privados por su localización estratégica. En este sentido incorporar las rentas diferenciales en parte de los recursos de soporte para el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios se convierte en uno de los elementos fundamentales para el desarrollo del POT. Para esto se propone armonizar las tipologías de intervención pública a través de la creación de pares territoriales de soporte financiero, centros de articulación financiera de proyectos, y promoción de negocios de suma cero.

6.7. PROGRAMA DE EJECUCION DEL POT

La Ley 388 en sus Artículos 18 y 21, establece el carácter obligatorio del Programa de Ejecución del POT, el cual define las actuaciones previstas en el territorio, a ejecutar en el período correspondiente de la Administración Distrital en curso. Debe corresponder con las obras ya definidas en el Plan de Inversiones y a ser aprobados en el Plan de Desarrollo del Distrito correspondiente a los períodos de corto, mediano y largo plazos correspondientes, así:

Gráfico 14. Etapas propuestas para el POT



Fuente: equipo POT



La siguiente tabla define los proyectos necesarios para el logro de los objetivos y metas propuestos en cada uno de los ejes y temas del Plan de Ordenamiento, y señala las diferentes fuentes de recursos, donde el Distrito aportaría el 51% (8.051.751 m) con recursos propios provenientes de ingresos corrientes de libre destinación y de destinación específica en infraestructura; recursos generados por los instrumentos de gestión del POT y recursos de capital (crédito y valorización). Un 38% (5.999.671 m) sería asumido por la Nación con recursos provenientes del Presupuesto General, otros cofinanciados bajo el esquema vigente más los recursos para libre inversión del Sistema General de Participaciones que corresponden al Distrito. El 11% (1.773.862 m) restante será asumido por otras fuentes: Banca Multilateral (recursos no reembolsables para asistencia técnica), asociaciones público-privadas y el sector privado.



Tabla 93. Programa de ejecución según fuentes de recursos

Ejes	Subtema	Indicadores	Línea base	Meta	Proyecto	RECURSOS (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)										
						Total Recursos	Recursos propios				Recurso nacionales			Otros		
							Libre destinación y/o específica	Destinación específica	Instrumentos POT	Recursos de capital	Presupuesto general	SGP	Cofinanciación	Banca multilateral	AFP	Privado
CIUDAD REGION	Movilidad	Número de Proyectos a desarrollar	0	5	Navegabilidad del río magdalena	1.098.000					1.098.000					
					Puerto de Aguas Profundas	900.000										900.000
					Puente Pumarejo	560.000					560.000					
					Circunvalar de la Prosperidad	315.000					315.000					
					Aeropuerto	200.000										200.000
		Población flotante de AMB a Bquilla por Trabajo y Educación (Personas/Día)	779.806,63													
	Competitividad	Doing Business	Puesto nacional 17 / 2010		Centro de Eventos y Exposiciones del Caribe	154.000	44.000						110.000			
	Medio Ambiente	Toneladas/Me s Residuos Sólidos (Basureros)	36.120,00		PGRS de AMB - Bquilla se incluye	500								500		
		Escombreras Legales e Ilegales (Ha)	77,50		Definición de área receptora	20.000										20.000
		Escombros Oficiales Ton/Mes	1.800,00													
		Escombros Calle Ton/Mes	6.000,00													
		Explotación Minera (Ha)	65,10													



Ejes	Subtema	Indicadores	Línea base	Meta	Proyecto	RECURSOS (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)										
						Total Recursos	Recursos propios				Recurso nacionales			Otros		
							Libre destinación y/o específica	Destinación específica	Instrumentos POT	Recursos de capital	Presupuesto general	SGP	Cofinanciación	Banca multilateral	AFP	Privado
CIUDAD CON MEMORIA	Patrimonio	Inmuebles Declarados Patrimonio Total	1.062	1.089	PEP Centro (Mejoramiento de Espacio Público)	267.673			214.138				53.535			
		Inmuebles Totales en Zona Patrimonial	4.809	4.809	PEMP Prado, Bellavista y Alto Prado (Estudio)	500					500					
		Total inmuebles en zona patrimonial Centro	2.941													
		Categoría Nivel 1 - Centro	15													
		Categoría Nivel 2 - Centro	395													
		Categoría Nivel 3 - Centro	2.531													
		Total inmuebles en zona patrimonial Prado	1.868													
		Categoría Nivel 1 - Prado	26													
		Categoría Nivel 2 - Prado	626													
		Categoría Nivel 3 - Prado	1.216													
EN MOVIMIENTO	Peatón	Red Peatonal KM Lineales	2,60	27,5	Alamedas (Km)	84.525	50.715				25.358					8.453
				722,3	Vías peatonales y recuperación	1.110.066	666.039				444.026					



Ejes	Subtema	Indicadores	Línea base	Meta	Proyecto	RECURSOS (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)										
						Total Recursos	Recursos propios				Recurso nacionales			Otros		
							Libre destinación y/o específica	Destinación específica	Instrumentos POT	Recursos de capital	Presupuesto general	SGP	Cofinanciación	Banca multilateral	AFP	Privado
					de andenes (Km)											
	Bicicleta	KM Lineales	3,20	163,00	KM Ciclorutas (163 KM - POT)	29.399	20.580						8.820			
	SITP	Buses, busetas, microbuses	12.857													
		Empresas prestadores TPC	26													
		Rutas	131		Conectividad e Intermodalidad para Barranquilla (Intercambiadores y estaciones)	568.500	369.525		198.975							
		Promedio recorrido rutas KM Lineal	32,00													
		Usuarios del Sistema / Día	124.000													
		Usuarios SIN Acceso al Sistema / Día	299.037													
		Transmetro KM lineales	15,98	51,64	Fase 2 y 3 de Transmetro	1.380.180	414.054						966.126			
	Vehículo Privado	KM Red Terciaria (Locales)	1.332	1030,00	Mantenimiento o vías locales	54.000	54.000									
		Plan Vial (Por ampliar regionales, arterias, semiarterias y colectoras)km vía	301,22	112,38	Implementación del Plan vial	1.296.462	907.523		388.939							
		Plan Vial (Por adecuar		188,84		113.849	113.849									



Ejes	Subtema	Indicadores	Línea base	Meta	Proyecto	RECURSOS (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)										
						Total Recursos	Recursos propios				Recurso nacionales			Otros		
							Libre destinación y/o específica	Destinación específica	Instrumentos POT	Recursos de capital	Presupuesto general	SGP	Cofinanciación	Banca multilateral	AFP	Privado
EQUITATIVA E INCLUYENT		regionales, arterias, semiarterias, colectoras y peatonales)km vía														
		Plan Vial (Nuevas regionales, arterias, semiarterias, colectoras y peatonales)km vía	0	57,42		868.248	520.949									347.299
		Programa Barrios a la Obra -BO- (Suroccidente y Suroccidente)	510													
		Pavimentadas BO	125													
		% vías pavimentadas BO	0,25													
		Sin pavimentar BO	385		Barrios a la Obra faltantes	700.700	140.140			490.490		70.070				
		% vías sin pavimentar BO	0,75													
	Carga	Carga portuaria (Millones Ton/Año)	8.3		Corredor Portuario	110.000	38.500									71.500
					Puerto Seco	90.000									90.000	
	Vivienda	Déficit Cuantitativo	29.766,09	29.766	Generar Oferta de proyectos VIS y VIP que sea atractiva para la población	685.096					685.096					
		Estrato 1	9.465,62	9.466												
		Estrato 2	6.846,20	6.846												
		Estrato 3	7.203,39	7.203												



Ejes	Subtema	Indicadores	Línea base	Meta	Proyecto	RECURSOS (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)										
						Total Recursos	Recursos propios				Recurso nacionales			Otros		
							Libre destinación y/o específica	Destinación específica	Instrumentos POT	Recursos de capital	Presupuesto general	SGP	Cofinanciación	Banca multilateral	AFP	Privado
		Estrato 4	3.065,91	3.066	que migra											
		Estrato 5	2.143,16	2.143												
		Estrato 6	1.041,81	1.042												
		Déficit Cualitativo	31.612,00	31.612												
		Estrato 1	10.052,62	10.053	Mejoramiento de vivienda (Vivienda Saludable y reforzamiento estructural).	69.292	6.929		-	-	62.363		-			
		Estrato 2	7.270,76	7.271												
		Estrato 3	7.650,10	7.650												
		Estrato 4	3.256,04	3.256												
		Estrato 5	2.276,06	2.276												
		Estrato 6	1.106,42	1.106												
	Servicios Públicos	Agua	100%	1	Tanque Siete de Abril y Tanque del Norte	40.000						38.000				2.000
		Gas	99%	1												
		Energía	100%	1	Normalización de redes eléctricas (Mejoramiento de calidad)											
		Alcantarillado pluvial Área Total Distrito	7%	0	Microcuencas a regularizar (Nueve en Cuenca Oriental y Cuatro en Occidental)		-									
		Alcantarillado sanitario	97%	1	Plan de saneamiento Ambiental Cuenca Noroccidental de Barranquilla	180.000						180.000				



Ejes	Subtema	Indicadores	Línea base	Meta	Proyecto	RECURSOS (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)										
						Total Recursos	Recursos propios				Recurso nacionales			Otros		
							Libre destinación y/o específica	Destinación específica	Instrumentos POT	Recursos de capital	Presupuesto general	SGP	Cofinanciación	Banca multilateral	AFP	Privado
Equipamientos		Salud (Pasos y Caminos)	38	47	Construcción de 7 Pasos y 2 Caminos	40.000	40.000									
		Educación (CDI, IED y Megacolegios)	304	304	Mejoramiento y Reconstrucción de IED	250.000	75.000					175.000				
				20	CDI	80.000					16.000					64.000
			0	10	Nuevos Colegios	60.000	30.000					30.000				
		Cultura (Museos, Bibliotecas, Centros comunitarios, Teatro)	15	20	Construcción de 5 Centros Culturales Con biblioteca	7.000	7.000									
		Gestión Social (TENEMOS Centros de vida, Hogares Infantiles, Casa Mujer, Hogar de Paso, Indigentes, Menores)	64	64	Construir (Casa de Convivencia (1), Casa de Justicia (2), Casa de la Mujer (5), Centro del Menor Infractor, Centro de Vida (15)	18.200				5.460	3.640		5.460			3.640
		Recreación y Deportes (Canchas, coliseos, polideportivos)	82	82	Construir Centro Cultural y Deportivo del Bosque / Más las canchas en los parques.	35.000	3.500							31.500		
					Construcción y Recuperación de Espacios deportivos y											



Ejes	Subtema	Indicadores	Línea base	Meta	Proyecto	RECURSOS (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)										
						Total Recursos	Recursos propios				Recurso nacionales			Otros		
							Libre destinación y/o específica	Destinación específica	Instrumentos POT	Recursos de capital	Presupuesto general	SGP	Cofinanciación	Banca multilateral	AFP	Privado
					recreativos											
		Abastecimiento (mercados)	1	5	Construcción de 5 mercados públicos al Suroccidente y Suroccidente de Barranquilla	25.000			12.500	12.500						
CIUDAD SEGURA Y BIEN ADMINISTRADA	Seguridad	CAI	30	30	PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD	24.640	7.392						17.248			
		Estaciones	6	13	PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD	35.880	10.764						25.116			
		Subestaciones	3	5												
		inspecciones	13	25												
		Corregidurías	2	2												
		Comisarias	8	11												
		Comando	1	2												
		Unidad de Reacción Inmediata, URI	1	1												
		Inspecciones, Comisarias	20	20												
		Cuadrantes Loc. Metropolitana	21	21												
		cuadrantes Loc. Suroriente	37	37												
		Cuadrantes Loc. Norte Centro Histórico	44	44												
		Cuadrantes Loc. Riomar	12	12												



Ejes	Subtema	Indicadores	Línea base	Meta	Proyecto	RECURSOS (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)										
						Total Recursos	Recursos propios				Recurso nacionales			Otros		
							Libre destinación y/o específica	Destinación específica	Instrumentos POT	Recursos de capital	Presupuesto general	SGP	Cofinanciación	Banca multilateral	AFP	Privado
	Administración	Cuadrantes Loc. Suroccidente	36	36												
		Instituciones, Dependencias de la Administración Pública	44													
		Nodos de Equipamientos	0	23												
		Alcaldías Locales	0	5	Construcción de 5 Alcaldías locales (1 por cada localidad)	25.000	7.500								17.500	
		Instituciones de salud Privadas	87	37												
CIUDAD ABIERTA AL RIO	Competitividad	KM Frente al Río	22,102	5,5	Av. Río - Parque Lineal Río Magdalena	360.000			180.000				180.000			
		Ha Renovación Urbana	864,6													
		Predios - Nuevos Usos	8.233													



Ejes	Subtema	Indicadores	Línea base	Meta	Proyecto	RECURSOS (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)										
						Total Recursos	Recursos propios				Recurso nacionales			Otros		
							Libre destinación y/o específica	Destinación específica	Instrumentos POT	Recursos de capital	Presupuesto general	SGP	Cofinanciación	Banca multilateral	AFP	Privado
	Medio Ambiente	Caños y Borde de Río KM lineales	8,7	8,7	Obras de adecuación, protección y uso recreativo pasivo de las Rondas y Zonas de Preservación Ambiental de los Mangles de la Ciénaga de Mallorquín, frente sobre el Mar Caribe y la Ronda del Magdalena.	37.194	18.597						18.597			
	Usos	Ha Plataforma Logística / Portuaria	239													
		Ha Usos Complementarios	0													
		Ha Usos Industriales	225													
CIUDAD VERDE	Gestión del Riesgo	Muy Alta	135,5	135,5	Ecoparque de la Ladera Occidental Arborización urbana en ZAA y ZAMA - Amenazas-Suroccidente	2.050.740	1.435.518						615.222			
		Alta	105,7	105,7												
		Media	449,0	449,0												
	Arroyos	Plan Maestro de Arroyos			Plan Maestro de Arroyos	1.450								1.450		
		% Área Urbana con Alcantarillado Pluvial	6,50	6,70	Canalización de arroyos Cuenca Oriental	1.252.500	1.252.500									
		Cuerpos de Agua Cuenca	64,30	64,30												



Ejes	Subtema	Indicadores	Línea base	Meta	Proyecto	RECURSOS (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)										
						Total Recursos	Recursos propios				Recurso nacionales			Otros		
							Libre destinación y/o específica	Destinación específica	Instrumentos POT	Recursos de capital	Presupuesto general	SGP	Cofinanciación	Banca multilateral	AFP	Privado
		Oriental Total KM Lineal				196.550						196.550				
		Canalizados Km lineal	14,20	14,20												
		Sin canalizar Km lineal	50,10													
		Cuerpos de Agua Cuenca Occidental Total / KM Lineal - Mallorquín	152,20		Ejes ambientales urbanos de las ZAMPA - Manejo y Preservación de los Arroyos Urbanos (Incluye canalización, recuperación de ronda, espacio público, reasentamiento).											
		Canalizado Km lineal	110,13													
		Canalizado Natural Km lineal	23,35													
	Sin canalizar Km lineal	18,72		Adecuación hidráulica y recuperación ambiental de los Arroyos Grande y León												
	Espacio Público	Espacio Público Total (m2)	2.084.914,00	8.357.589,00	Plan Maestro de Espacio Público (Estudio)	600								600		
		Espacio	1.348.428	6.272.675												



Ejes	Subtema	Indicadores	Línea base	Meta	Proyecto	RECURSOS (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)										
						Total Recursos	Recursos propios				Recurso nacionales			Otros		
							Libre destinación y/o específica	Destinación específica	Instrumentos POT	Recursos de capital	Presupuesto general	SGP	Cofinanciación	Banca multilateral	AFP	Privado
		Público Efectivo (m2)	,00	,00												
		Indicador de espacio público Total (m2/hab)	1,73													
		Indicador de espacio público Efectivo (m2/hab)	0,86	6,48	Generación de EP en Pparciales (553 Ha)											
					Parques de La Ladera Occidental											
					Parque de la Paz (1,55 Ha)	18.000				18.000						
					Parque Batallón (47,7 Ha)	119.250				59.625			59.625			
					Parque Bicentenario (5,50 Ha)	10.000			10.000							
					Parque Jardín Botánico (5,4 Ha)	12.000			12.000							
					Parques propuestos totales (38,4 Ha)	134.400		73.920	20.160		40.320					
					Mantenimiento y recualificación Parques Existentes (70 Ha)	105.000		52.500		52.500						
					Plazas y plazoletas	30.840			15.420						15.420	
CIUDAD COMUNITATIVA	Barranquilla a Ciudad de Servicios	GDE, MDNA, PQ Empresa Loc. Centro Norte Histórico	2.446													



Ejes	Subtema	Indicadores	Línea base	Meta	Proyecto	RECURSOS (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)										
						Total Recursos	Recursos propios				Recurso nacionales			Otros		
							Libre destinación y/o específica	Destinación específica	Instrumentos POT	Recursos de capital	Presupuesto general	SGP	Cofinanciación	Banca multilateral	AFP	Privado
		GDE, MDNA, PQ Empresa Loc. Suroccidente	240													
		GDE, MDNA, PQ Empresa Loc. Riomar	213													
		GDE, MDNA, PQ Empresa Loc. Suroriente	66													
		GDE, MDNA, PQ Empresa Loc. Metropolitana	19													
		Cantidad de Establecimientos por sector económico Comercial y de Servicios	2.961													
		COMERCIO	1.395													
		CONSTRUCCION	285													
		FINANCIERO	342													
		SERVICIOS	917													
		ELECTRICIDAD, GAS, AGUA	22													
		Empleos por sector de Comercio y Servicios	656.000													
	Barranquilla a Plataforma Logística	Áreas Industria Ha	1.226,77	340,00												
		Áreas Portuario Logístico Ha	239,00													
		Cantidad de Establecimientos por sector	698,00													



Ejes	Subtema	Indicadores	Línea base	Meta	Proyecto	RECURSOS (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)										
						Total Recursos	Recursos propios				Recurso nacionales			Otros		
							Libre destinación y/o específica	Destinación específica	Instrumentos POT	Recursos de capital	Presupuesto general	SGP	Cofinanciación	Banca multilateral	AFP	Privado
		económico Industrial y logístico														
		INDUSTRIA	391													
		TRANSPORTE	293													
		MINERO	14													
		Empleos por sector de Industria y Logística	132.000													
	Edificabilidad	Licencias aprobadas m2 totales	401.341													
		VIVIENDA - m2	156.082													
		Vivienda m2 (72%)	156.082													
		COMERCIO - m2 totales	97.010													
		Comercio m2 (0,14%)	57.253													
		Hoteles m2 (0,04%)	16.159													
		Salud m2 (0,04%)	14.804													
		Oficinas m2 (0,02%)	7.702													
		Administración pública (0,00%)	1.092													
		INDUSTRIA - m2 totales	55.951													
		Industria (0,00%)	28													
		Bodegas m2 (0,14%)	55.923													
		TRATAMIENTOS														
		Consolidación Ha	3.248	2.332												



Ejes	Subtema	Indicadores	Línea base	Meta	Proyecto	RECURSOS (EN MILES DE MILLONES DE PESOS)										
						Total Recursos	Recursos propios				Recurso nacionales			Otros		
							Libre destinación y/o específica	Destinación específica	Instrumentos POT	Recursos de capital	Presupuesto general	SGP	Cofinanciación	Banca multilateral	AFP	Privado
		Mejoramiento Ha	1.768	1.144												
		Renovación Ha	1.335	1.145												
		Desarrollo Ha	489	787												
		Conservación Ha	334,4	334,40												
					TOTAL	15.825.234	6.234.574	126.420	1.052.132	638.575	3.250.303	689.620	2.059.749	34.050	122.920	1.616.892

Fuente: Secretaría de Planeación

Tabla 94. Programa de ejecución según plazos

EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
CIUDAD REGION	POLÍTICA DE COMPETITIVIDAD. Desarrollar y consolidar una estructura territorial para Barranquilla aprovechando su ubicación geográfica estratégica, su condición histórica de ciudad multicultural generadora de bienes y servicios comerciales, industriales, portuarios y logísticos, con el propósito de convertirla en una plataforma competitiva con atracción de inversión, aumentando su desempeño e integración económica frente a los mercados globalizados.	Fomentar y diseñar los elementos centrales del desarrollo económico basado en las ventajas comparativas y competitivas y las potencialidades de la ciudad para hacer del Distrito de Barranquilla un centro urbano de categoría mundial, integrado al Gran Caribe, a la región Caribe, al eje Ciudad-región conjuntamente con Cartagena y Santa Marta, enmarcados en los criterios de sostenibilidad ambiental, competitividad e inclusión y equidad social.	Mejorar la conectividad mediante una adecuada infraestructura terrestre y portuaria en su territorio y facilitar el acceso a las redes de comunicación aérea en otras ciudades.	Navegabilidad del río magdalena			
				Puerto de Aguas Profundas			
				Puente Pumarejo			
				Circunvalar de la Prosperidad			
			Ejercer una dinámica ambiental del territorio adecuada en conjunto con los municipios del Área Metropolitana y la Región.	Aeropuerto			



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			Coordinar integralmente una estrategia conjunta con los municipios del Área Metropolitana para responder a los aspectos socioeconómicos y demográficos comunes que afectan las relaciones territoriales respecto de factores habitacionales, movilidad y localización de actividades productivas.				
			Potenciar las actividades y condiciones físico-territoriales para fortalecer las relaciones comerciales con la ciudades de Santa Marta y Cartagena	Centro de Eventos y Exposiciones del Caribe			
			Fortalecer las relaciones con los principales cordones logísticos de los departamentos, ciudades y espacios interiores vecinos.	PGRS de AMB – B/quilla se incluye			
		Optimizar la red de infraestructuras en logística y transporte que favorecen la dinamización de los usos industriales, portuarios y servicios afines	Desarrollar estratégicamente grandes proyectos e infraestructuras de transporte terrestre, fluvial y marítimo.	Definición de área receptora			
			Implementar el desarrollo de puertos y plataformas logísticas en los polígonos especializados para el desarrollo de estas actividades.				
		Identificar y mejorar sectores con potencial para el afianzamiento de zonas especializadas que sirvan como soporte a las actividades productivas que aumenten las ventajas comparativas y competitivas de Barranquilla.	Consolidar los núcleos y garantizar la oferta de espacios adecuados para la concentración de actividades para el desarrollo industrial, comercial y de servicios, incluyendo aquellos destinados a proyectos de innovación y desarrollo tecnológico, basándose en el				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			rol del subsector logístico en su territorio.				
			Desarrollar proyectos, planes y propuestas para la regeneración, revitalización y reconversión física urbana de áreas urbanas de oportunidad.				
			Mejorar las condiciones de las centralidades existentes propendiendo por su integración adecuada y equilibrada con las áreas circundantes disminuyendo los impactos negativos generados por la concentración.				
		Desarrollar un banco de proyectos dinamizadores de ciudad que sean atractivos para la inversión nacional e internacional	Generar los instrumentos de planificación, gestión y financiación que permitirán la materialización de los proyectos del banco de proyectos.				
			Definir de forma coherente el plan de inversión y el programa de ejecución en función de las realidades financieras y administrativas del Distrito				
		Consolidar un proyecto de ciudad abierta, diversa y con un entorno urbano atractivo, adecuado a las preferencias mundiales del urbanismo empresarial y la reorganización productiva local, nacional e internacional	Definir un marco reglamentario estratégico que permita el desarrollo de un programa de usos y aprovechamiento en edificabilidad para la creación de una ciudad dinámica, capaz de evolucionar en forma flexible y correlacional con las exigencias de los retos del mundo actual.				
			Consolidar una oferta urbana recreativa y cultural atractiva,				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			que en especial fortalezca elementos tradicionales y fundamentales como el Carnaval y sus actividades culturales complementarias. Transformar sectores valiosos de la ciudad que contribuyan a crear una nueva imagen urbana moderna, cosmopolita, pujante, armoniosa y bella. Crear una reglamentación urbanística sobre una base de simplicidad, sencillez y claridad que permita su implementación a través de procesos administrativos ágiles, flexibles y eficaces que mejoren las condiciones para la inversión privada. A través de sistema de información y bases de datos que conlleven a hacer tramites rápidos y efectivos,				
CIUDAD CON MEMORIA	POLITICA DE PATRIMONIO. Recuperar la memoria histórica y cultural de Barranquilla mediante la gestión, protección, salvaguarda, manejo y conservación del patrimonio en todas sus modalidades, en especial el urbanístico, arquitectónico, cultural y arqueológico en la ciudad de Barranquilla, propendiendo por la sostenibilidad y el aprovechamiento económico de los mismos	Resguardar el patrimonio cultural de la ciudad, mediante la conservación, recuperación y mejora de los Bienes de Interés Cultural, los espacios urbanos relevantes y arquitectura singular, el patrimonio arqueológico y etnológico, los paisajes de valor cultural e histórico y las formas tradicionales de la ocupación humana del territorio	Impulsar la recuperación y mantenimiento de los componentes urbanísticos representativos de los sectores tradicionales (trazado urbano, antejardines, separadores), así como del espacio público (andenes, vías peatonales, plazas, plazoletas) que lo integra, para el goce y memoria colectiva.	PEP Centro (Mejoramiento de Espacio Público)			
			Fomentar el adecuado aprovechamiento de los vacíos urbanos dentro de las zonas patrimoniales con la determinación de usos del suelo acordes a las expectativas de desarrollo económico y urbano de estos sectores.	PEMP Prado, Bellavista y Alto Prado (Estudio)			



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
CIUDAD EN MOVIMIENTO		Determinar los mecanismos normativos, jurídicos e institucionales requeridos para la consolidación de los Bienes de Interés Cultural del distrito a través de una reglamentación específica	Implementar los instrumentos de gestión precisos para la adecuada ejecución de los proyectos urbanísticos y arquitectónicos de los sectores delimitados como de Interés Cultural.				
			Definir y actualizar los Planes Especiales de Manejo y Protección que regulan las actuales zonas declaradas como patrimonio histórico, Centro Tradicional y Barrios el Prado, Alto Prado y Bellavista.				
			Revitalizar y rentabilizar la zona de Alto Prado ofreciéndoles a los propietarios la posibilidad de cambiar los usos del suelo y permitiendo actividades comerciales definidas. Revitalizar y Rentabilizar la zona de Centro Histórico, mejorando el entorno, la seguridad y los equipamientos del sector, e incentivando el uso residencial en esta zona				
	POLITICA DE MOVILIDAD. Plantear herramientas y condiciones para el desarrollo de una movilidad sostenible e integral, que involucre la organización inteligente del transporte, motorizado y no motorizado, la optimización de la infraestructura existente y el control y seguridad de sus distintos sistemas	Se trata de generar oportunidades para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. La nueva cultura de la movilidad es paralela a la revisión del espacio público deteriorado por la antigua cultura de la movilidad.	Planificar proyectos que involucren integralmente a Barranquilla y su área metropolitana con la región.	Alamedas (Km)			
				Vías peatonales y recuperación de andenes (Km)			
			Facilitar, mediante la ejecución de proyectos de	KM Ciclorutas (163 KM -POT)			



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			movilidad, los procesos de desconcentración y relocalización de actividades urbanas señaladas en el POT.				
			Fomentar los transportes multimodales integrados.				
			Fortalecer la movilidad no motorizada.	Conectividad e Intermodalidad para Barranquilla (Intercambiadores y estaciones)			
			Desarrollar sistemas de comunicación eficaces, continuos, amables y multifuncionales.				
			Ampliar la cobertura del sistema de transporte público del área urbana y rural de Barranquilla, y su área metropolitana.				
			Optimización del uso de la infraestructura existente.	Fase 2 y 3 de Transmetro			
				Mantenimiento vías locales			
			Gestionar la demanda del tráfico.	Implementación del Plan vial			
			Priorizar el transporte público y sistemas de transporte masivo.				
			Promover y priorizar los desplazamientos en medios autónomos (ciclistas y peatones) a la vez que se restringen equilibradamente los motorizados, especialmente el vehículo privado.				
			Priorizar la accesibilidad a los modos de transporte y en el espacio público de la población en general y en especial de las personas con movilidad reducida.				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			Implantar la prioridad peatonal en numerosas áreas del centro, generar un sistema de parqueaderos en el área, impulsar la intermodalidad al acceder en estas áreas, en el reparto del espacio e infraestructura pública para el transporte favorecer los modos más limpios y eficientes.				
			Desarrollo de las vías para servicio troncal y adecuación de carriles de tráfico mixto, así como elementos complementarios del sistema correspondientes a estaciones, portales, talleres y parqueaderos, entre otros.	Barrios a la Obra faltantes			
			Definición del trazado del sistema de acuerdo con la perspectiva de consolidación del nuevo modelo de ordenamiento territorial.				
			Integración del desarrollo del sistema con la propuesta urbanística de usos y edificabilidad en los corredores viales del sistema y su área de influencia	Corredor Portuario			
				Puerto Seco			
CIUDAD EQUITATIVA E INCLUYENTE	POLÍTICA DE EQUIDAD E INTEGRACIÓN. El Distrito define una plataforma territorial y orienta el modelo de ordenamiento hacia la consolidación de una oferta urbana que potencialice e integre los atributos sociales y espaciales de los servicios urbanos y rurales en todo el ámbito de su jurisdicción para disminuir las diferencias generadas por la segregación y marginalización urbanas producto del desarrollo;	Localizar estratégicamente los servicios colectivos con el fin de maximizar su eficacia y cualificación, y reducir, en lo posible, los costos sociales y económicos de su implementación, para satisfacer las necesidades y favorecer la calidad de vida de los ciudadanos barranquilleros y disminuir la fragmentación social y espacial.	Definir los criterios espaciales y técnicos para la consolidación del sistema de equipamientos públicos colectivos del Distrito.	Generar Oferta de proyectos VIS y VIP que sea atractiva para la población que migra			
			Generar una red de infraestructura que materialicen la prestación de los servicios públicos y privados en salud, educación, cultura, bienestar				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
	mediante la distribución ecuánime y equilibrada de estos atributos como soporte y condición del funcionamiento de las actividades y relaciones sociales que se despliegan en el territorio.		social, seguridad ciudadana, administración, abastecimiento, culto, servicios funerarios y cementerios, recreación y deporte.				
			Apuntalar equipamientos sociales y de formación en capital humano para garantizar adecuados niveles de empleo y competitividad frente a la economía nacional y global.	Mejoramiento de vivienda (Vivienda Saludable y reforzamiento estructural).			
			Integrar espacialmente los asentamientos subnormales mediante la implementación de nodos de equipamientos.				
				Tanque Siete de Abril y Tanque del Norte			
		Propender por la distribución equitativa, efectiva y eficiente de los servicios públicos	Establecer las servidumbres, afectaciones y/o expropiaciones que se requieran para la prestación de los servicios públicos por parte de las entidades competentes y de conformidad con lo consagrado en la ley y la constitución nacional.	Normalización de redes eléctricas (Mejoramiento de calidad)			
				Microcuencas a regularizar (Nueve en Cuenca Oriental y Cuatro en Occidental)			
				Plan de saneamiento Ambiental Cuenca Noroccidental de Barranquilla			
				Construcción de 7 Pasos y 2 Caminos			
				Mejoramiento y Reconstrucción de IED			
				CDI			
			Prever las condiciones y requerimientos para la construcción de redes de servicios públicos en zonas declaradas como de riesgo muy alto o alto por remoción en masa o inundación.	Nuevos Colegios			
			Definir las condiciones a las cuales deben sujetarse los prestadores de servicios públicos referentes a normas generales de planeación	Construcción de 5 Centros Culturales Con biblioteca			
				Construir (Casa de Convivencia (1), Casa de Justicia (2), Casa de la Mujer (5), Centro del Menor Infractor,			



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			urbana, circulación y tránsito, uso del espacio público e impactos sobre el territorio y los ciudadanos.	Centro de Vida (15)			
				Construir Centro Cultural y Deportivo del Bosque / Más las canchas en los parques.			
				Construcción y Recuperación de Espacios deportivos y recreativos			
			Articular la prospectiva de las Empresas prestadoras de servicios públicos, con las estrategias de ordenamiento, productividad, competitividad y espacio público con el presente Plan de Ordenamiento Territorial.	Construcción de 5 mercados públicos al Suroccidente y Suroccidente de Barranquilla			
		Disminuir el déficit cualitativo y cuantitativo de la ciudad y facilitar el acceso de la población a una vivienda digna, confortable, segura, que satisfaga las necesidades esenciales y una mejor calidad de vida en general	Habilitar las condiciones urbanísticas atractivas para el desarrollo de proyectos de vivienda en suelo urbano, en especial en áreas de estratos bajos y medios para generar una oferta de proyectos con altas calidades urbanas y arquitectónicas.				
			Mejorar los estándares urbanísticos para el desarrollo de proyectos de vivienda y su integración con usos complementarios en áreas de expansión y suelos en tratamiento de desarrollo y renovación urbana.				
			Generar suelo en áreas de expansión con adecuadas calidades de prestación de servicios públicos, en especial, saneamiento básico, y, apropiadas condiciones de accesibilidad e integración al tejido urbano existente.				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			Desarrollar un plan de reasentamiento y relocalización para las viviendas que se encuentran en áreas señaladas como de riesgo alto y muy alto por remoción en masa, inundación, como prioritarios; y, en segunda instancia, aquellas localizadas en áreas señaladas como de riesgos químicos, tecnológicos o eólicos, según estudios elaborados por el Distrito.				
			Generación de vivienda en áreas con densificación por condiciones normativas favorables o procesos de transformación dados en proyectos de renovación urbana, en especial en áreas estratégicas o centrales de la ciudad, que respondan al carácter de ciudad compacta.				
			Elaboración de macroproyectos de vivienda de interés social y prioritaria por iniciativa privada o pública, en concurso con la Nación de acuerdo con los lineamientos establecidos en el presente POT.				
			Mejorar las condiciones de los asentamientos de origen informal mediante la implementación del programa de mejoramiento integral de barrios.				
		Consolidar el sistema de espacio público como un elemento estructurante para el disfrute y uso colectivo e incrementar el	Adelantar las intervenciones y acciones urbanas que organicen el espacio público en forma clave para mejorar				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
		indicador de espacio público efectivo	la seguridad ciudadana en las áreas más conflictivas de la ciudad y evitara el deterioro de las restantes.				
			Rehabilitar, restituir y recuperar espacios públicos existentes o invadidos.				
			Habilitar áreas señaladas como zonas de alto riesgo por remoción en masa, por medio de obras de mitigación, como parte del sistema de parques, zonas verdes y áreas recreativas de la ciudad.				
			Vincular como parte del sistema de espacio público del Distrito áreas de importancia estratégica ambiental (En especial, el borde o ronda del Río Magdalena y las rondas de los arroyos de la vertiente occidental), zonas de restauración y conservación señaladas por normas ambientales de superior jerarquía, y, áreas de protección en suelos de expansión del Distrito.				
			Constituir un sistema estructurante de espacio público que vincule los suelos urbano, de expansión, rural y suburbano, en un conjunto armónico y equilibrado que explote las ventajas ambientales con las cuales cuenta el territorio.				
			Desarrollar las bases normativas que permitan crear un sistema de gestión y				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
		Consolidar y fortalecer la conectividad vial y los corredores de precarga del sistema integrado de servicio público de transporte y el transporte público colectivo para pasajeros urbanos y rurales, facilitando mayores niveles de ocupación del servicio troncal o de las líneas principales de distribución del transporte colectivo, ampliando el área de influencia, la población servida y la captación de la demanda, en coordinación con el espacio público y el sistema de equipamiento	financiación para la generación y administración de nuevo espacio público.				
			Definir los lineamientos para la creación, dotación, diseño y amoblamiento de los elementos constitutivos del espacio público				
			Desarrollo de las vías para servicio troncal y adecuación de carriles de tráfico mixto, así como elementos complementarios del sistema correspondientes a estaciones, portales, talleres y parqueaderos, entre otros.				
			Definición del trazado del sistema de acuerdo con la perspectiva de consolidación del nuevo modelo de ordenamiento territorial.				
			Integración del desarrollo del sistema con la propuesta urbanística de usos y edificabilidad en los corredores viales del sistema y su área de influencia.				
		Fortalecer e incrementar los índices de espacio público dotando a la ciudad de los espacios adecuados a diferentes escalas que permitan lograr que el índice se incremente hasta llegar en el mediano plazo a 6 M2 por habitante					
CIUDAD SEGURA Y BIEN ADMINISTRADA	POLITICA DE EQUIPAMIENTOS. Apoyar el compromiso de la administración distrital de suplir las necesidades de los ciudadanos en relación con los servicios prestados en los equipamientos colectivos	Localizar estratégicamente los equipamientos con el objeto de garantizar su cobertura y el acceso a todos los ciudadanos en cualquier sector de la ciudad	Definir los criterios espaciales y técnicos para la consolidación de un sistema desconcentrado de equipamientos públicos colectivos del Distrito.	PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD			



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
	públicos y privados, con el fin de maximizar su eficacia y cualificación, aumentar sus beneficios sociales y reducir los costos económicos de su implementación y favorecer la calidad de vida de los barranquilleros disminuyendo la fragmentación social y espacial		Generar una red de infraestructuras que materialicen y amplíen la cobertura de la prestación de los servicios públicos y privados en salud, educación, cultura, bienestar social, seguridad ciudadana, administración, abastecimiento, culto, servicios funerarios y cementerios, recreación y deporte. Apuntalar equipamientos sociales y de formación en capital humano para garantizar adecuados niveles de empleo y competitividad frente a la economía nacional y global localizándolos estratégicamente en centralidades y nodos de equipamientos. Integrar espacialmente los asentamientos subnormales a los atributos urbanos mediante la implementación de nodos de equipamientos. Facilitar la atención a los diferentes grupos etarios fortaleciendo la localización especializada de los tipos de equipamiento en función de este criterio que garantice la prestación y cobertura efectiva de acuerdo con los servicios prestados.	PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD			
				Construcción de 5 Alcaldías locales (1 por cada localidad)			
CIUDAD ABIERTA AL RIO	POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA. busca orientar y regular el desarrollo con el	Proteger las áreas naturales y artificias localizadas en suelo urbano, y sus elementos	Sembrar, preservar y mantener estas áreas con arborización y vegetación	Av. Río - Parque Lineal Río Magdalena			



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
	propósito de mejorar las calidades ambientales del área del Distrito de Barranquilla mediante la protección, conservación, mantenimiento y ampliación de elementos ambientales en suelo urbano	constituyentes, en especial, agua, atmósfera, suelo y subsuelo, biodiversidad (ecosistemas, especies, recursos), fuentes primarias de energía no agotable y el paisaje	nativa que mejoren el microclima, la calidad del aire y la reducción del dióxido de carbono.				
			Disminuir la alta generación de residuos, la escasa separación en la fuente, el bajo aprovechamiento y tratamiento de residuos, el manejo inadecuado de residuos peligrosos y la inadecuada disposición de residuos que afectan estas áreas.				
			Responder a la demanda urbana de recursos naturales y los requerimientos para su gestión y administración	Obras de adecuación, protección y uso recreativo pasivo de las Rondas y Zonas de Preservación Ambiental de los Mangles de la Ciénaga de Mallorquín, frente sobre el Mar Caribe y la Ronda del Magdalena.			
		Integrar a la planificación intermedia del suelo urbano y de expansión los criterios definidos por las autoridades ambientales como áreas de protección y reserva, bajo la guía de los requerimientos de protección frente al cambio climático y el adecuado manejo de los riesgos.	Definir la infraestructura que reduzca el riesgo de desastres y permita adecuar las zonas de alto riesgo como zonas de interés público para el establecimiento de nuevas áreas verdes.				
			Definir una zonificación que señale las áreas de intervención prioritaria, la mitigabilidad y no mitigabilidad del riesgo.				
			Definir las condiciones urbanísticas para el desarrollo de las áreas adecuadas para ser habitadas, la reducción de vulnerabilidad mitigable en zonas ocupadas, reubicación de viviendas en zonas de riesgo no mitigable,				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			expedición, aplicación y control de normas sobre construcción adecuada para resistir el impacto de diferentes amenazas. Zonificar y reglamentar las áreas ya ocupadas en alto y muy alto riesgo, determinando los tratamientos a seguir de acuerdo con la posibilidad técnica y capacidades social, económica y financiera del Distrito para intervenir o mitigar el mismo. Definir acciones para la recuperación urbanística, mejoramiento integral de barrios y/o reubicación de familias en alto riesgo. Respecto de la gestión prospectiva del riesgo, en las áreas de expansión y suelos no desarrollados, determinar formas seguras de ocupación y análisis técnicos previos al proceso urbanístico.				
		Generar sustentabilidad y eficiencia, por medio de la creación de un entorno urbano equilibrado con el medio ambiente, el crecimiento económico y el desarrollo social, con mejor calidad de vida para sus habitantes, a partir de la integración en los procesos de planificación urbana del concepto de edificaciones y urbanismo	Desarrollar condiciones urbanísticas para generar mejores prácticas en diseño, construcción, ejecución y operación de las edificaciones que se enfoquen en el manejo eficiente energético y la mitigación de los efectos perjudiciales del cambio climático.				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
		sostenible y sustentable, arquitectura y diseño ambiental, asegurando el acceso a los recursos por las generaciones presentes y futuras	Fomentar la arquitectura con diseño y planeación con tecnología simple, creando entornos naturales, involucrando aspectos de diseño y administración, transporte, diseño y uso de políticas de energía renovable, tecnologías para la conservación de recursos, interdependencia entre la infraestructura, entre otros, que optimicen el uso de los recursos naturales, el consumo de energía y los servicios urbanos.				
			Realizar acciones para mejorar la calidad del aire, el uso de la tierra, el manejo de desechos, el saneamiento del agua y el transporte público, la recuperación de espacios públicos y áreas verdes				
		Afrontar la gestión de las aguas pluviales desde una perspectiva integral que combine aspectos hidrológicos, medioambientales y sociales, integrando programas y proyectos de sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS) y	Restablecer las rondas de los arroyos y los caños o brazos del Río Magdalena, entre la Vía 40 y sus desembocaduras sobre el Río.				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
		el tratamiento de las aguas lluvias y escorrentías pluviales en el paisaje urbano	Planificar y diseñar disminuyendo las superficies impermeables para reducir las escorrentías, con medidas estructurales como cubiertas verdes o vegetadas, superficies permeables, franjas filtrantes, pozos y zanjas de infiltración, drenes filtrantes (franceses), cunetas verdes, depósitos de infiltración y detención, estanques de retención, jardines de lluvia, lagunas de retención y humedales, entre otros. Reducir lotes de estacionamiento y usar pavimento de materiales porosos. Minimizar los impactos del desarrollo urbanístico en cuanto a la cantidad y la calidad de la escorrentía (en origen, durante su transporte y en destino), así como maximizar la integración paisajística y el valor social y ambiental de las actuaciones e intervenciones urbanas. Reproducir la hidrología general de las cuencas de estudio y establecer la cadena de gestión de la escorrentía, para determinar los volúmenes y definir la infraestructura de almacenamiento y control como medidas de mitigación frente a la transformación del				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			espacio natural con la intervención del hombre mediante los procesos de urbanización y construcción. Generar soluciones técnicas como SUDS que permitan reducir los caudales punta disminuyendo el riesgo de inundación aguas abajo, reducir volumen y frecuencia de escorrentías desde áreas urbanizadas hacia cauces naturales o redes de alcantarillado, para reproducir el drenaje natural y reducir el riesgo de inundación. En los diseños específicos desarrollados para los procesos de urbanismo y construcción el SUDS propenderá por aumentar la calidad del agua procedente de las escorrentías, eliminando los contaminantes procedentes de fuentes difusas, mejorar el paisaje urbano y ofrecer un mejor servicio al ciudadano, reducir el número de descargas de sistemas unitarios (DSU), minimizar la afección al régimen de funcionamiento de los cauces naturales y restituir el flujo subterráneo hacia los cursos naturales mediante infiltración				
CIUDAD VERDE	POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA. Busca orientar y regular el desarrollo con el propósito de mejorar las calidades ambientales del área del Distrito de	Proteger las áreas naturales y artificias localizadas en suelo urbano, y sus elementos constituyentes, en especial, agua, atmósfera, suelo y	Sembrar, preservar y mantener estas áreas con arborización y vegetación nativa que mejoren el microclima, la calidad del aire	Ecoparque de la Ladera Occidental Arborización urbana en ZAA y ZAMA -Amenazas- Suroccidente			



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
	Barranquilla mediante la protección, conservación, mantenimiento y ampliación de elementos ambientales en suelo urbano	subsuelo, biodiversidad (ecosistemas, especies, recursos), fuentes primarias de energía no agotable y el paisaje	y la reducción del dióxido de carbono.				
			Disminuir la alta generación de residuos, la escasa separación en la fuente, el bajo aprovechamiento y tratamiento de residuos, el manejo inadecuado de residuos peligrosos y la inadecuada disposición de residuos que afectan estas áreas.				
			Responder a la demanda urbana de recursos naturales y los requerimientos para su gestión y administración	Plan Maestro de Arroyos			
		Integrar a la planificación intermedia del suelo urbano y de expansión los criterios definidos por las autoridades ambientales como áreas de protección y reserva, bajo la guía de los requerimientos de protección frente al cambio climático y el adecuado manejo de los riesgos.	Definir la infraestructura que reduzca el riesgo de desastres y permita adecuar las zonas de alto riesgo como zonas de interés público para el establecimiento de nuevas áreas verdes.	Canalización de arroyos Cuenca Oriental			
			Definir una zonificación que señale las áreas de intervención prioritaria, la mitigabilidad y no mitigabilidad del riesgo. Definir las condiciones urbanísticas para el desarrollo de las áreas adecuadas para ser habitadas, la reducción de vulnerabilidad mitigable en zonas ocupadas, reubicación de viviendas en zonas de riesgo no mitigable, expedición, aplicación y control de normas sobre construcción adecuada para resistir el impacto de				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			diferentes amenazas.				
			Zonificar y reglamentar las áreas ya ocupadas en alto y muy alto riesgo, determinando los tratamientos a seguir de acuerdo con la posibilidad técnica y capacidades social, económica y financiera del Distrito para intervenir o mitigar el mismo.				
			Definir acciones para la recuperación urbanística, mejoramiento integral de barrios y/o reubicación de familias en alto riesgo.				
			Respecto de la gestión prospectiva del riesgo, en las áreas de expansión y suelos no desarrollados, determinar formas seguras de ocupación y análisis técnicos previos al proceso urbanístico.	Ejes ambientales urbanos de las ZAMPA -Manejo y Preservación- de los Arroyos Urbanos (Incluye canalización, recuperación de ronda, espacio público, reasentamiento).			
		Generar sustentabilidad y eficiencia, por medio de la creación de un entorno urbano equilibrado con el medio ambiente, el crecimiento económico y el desarrollo social, con mejor calidad de vida para sus habitantes, a partir de la integración en los procesos de planificación urbana del concepto de edificaciones y urbanismo sostenible y sustentable, arquitectura y diseño ambiental,	Desarrollar condiciones urbanísticas para generar mejores prácticas en diseño, construcción, ejecución y operación de las edificaciones que se enfoquen en el manejo eficiente energético y la mitigación de los efectos perjudiciales del cambio climático.	Canalización y manejo de la cuenca urbana de Arroyos de la ladera occidental			



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
		asegurando el acceso a los recursos por las generaciones presentes y futuras	Fomentar la arquitectura con diseño y planeación con tecnología simple, creando entornos naturales, involucrando aspectos de diseño y administración, transporte, diseño y uso de políticas de energía renovable, tecnologías para la conservación de recursos, interdependencia entre la infraestructura, entre otros, que optimicen el uso de los recursos naturales, el consumo de energía y los servicios urbanos.	Adecuación hidráulica y recuperación ambiental de los Arroyos Grande y León			
			Realizar acciones para mejorar la calidad del aire, el uso de la tierra, el manejo de desechos, el saneamiento del agua y el transporte público, la recuperación de espacios públicos y áreas verdes				
		Afrontar la gestión de las aguas pluviales desde una perspectiva integral que combine aspectos hidrológicos, medioambientales y sociales, integrando programas y proyectos de sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS) y el tratamiento de las aguas lluvias y escorrentías pluviales en el paisaje urbano	Restablecer las rondas de los arroyos y los caños o brazos del Río Magdalena, entre la Vía 40 y sus desembocaduras sobre el Río.	Plan Maestro de Espacio Público (Estudio)			



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			Planificar y diseñar disminuyendo las superficies impermeables para reducir las escorrentías, con medidas estructurales como cubiertas verdes o vegetadas, superficies permeables, franjas filtrantes, pozos y zanjas de infiltración, drenes filtrantes (franceses), cunetas verdes, depósitos de infiltración y detención, estanques de retención, jardines de lluvia, lagunas de retención y humedales, entre otros.				
			Reducir lotes de estacionamiento y usar pavimento de materiales porosos.	Generación de EP en Pparciales (553 Ha)			
			Minimizar los impactos del desarrollo urbanístico en cuanto a la cantidad y la calidad de la escorrentía (en origen, durante su transporte y en destino), así como maximizar la integración paisajística y el valor social y ambiental de las actuaciones e intervenciones urbanas.	Parques de La Ladera Occidental			
			Reproducir la hidrología general de las cuencas de estudio y establecer la cadena de gestión de la escorrentía, para determinar los volúmenes y definir la infraestructura de almacenamiento y control como medidas de mitigación frente a la transformación del espacio natural con la intervención del hombre	Parque de la Paz (1,55 Ha)			
				Parque Batallón (47,7 Ha)			



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
			mediante los procesos de urbanización y construcción.				
			Generar soluciones técnicas como SUDS que permitan reducir los caudales punta disminuyendo el riesgo de inundación aguas abajo, reducir volumen y frecuencia de escorrentías desde áreas urbanizadas hacia cauces naturales o redes de alcantarillado, para reproducir el drenaje natural y reducir el riesgo de inundación.	Parque Bicentenario (5,50 Ha)			
			En los diseños específicos desarrollados para los procesos de urbanismo y construcción el SUDS propenderá por aumentar la calidad del agua procedente de las escorrentías, eliminando los contaminantes procedentes de fuentes difusas, mejorar el paisaje urbano y ofrecer un mejor servicio al ciudadano, reducir el número de descargas de sistemas unitarios (DSU), minimizar la afección al régimen de funcionamiento de los cauces naturales y restituir el flujo subterráneo hacia los cursos naturales mediante infiltración	Parque Jardín Botánico (5,4 Ha)			
				Parques propuestos totales (38,4 Ha)			
				Mantenimiento y recualificación Parques Existentes (70 Ha)			
				Plazas y plazoletas			
CIUDAD COMPETITIVA	POLÍTICA DE COMPETITIVIDAD. Desarrollar y consolidar una estructura territorial para Barranquilla aprovechando su ubicación geográfica estratégica, su condición histórica de ciudad multicultural generadora de bienes y servicios	Fomentar y diseñar los elementos centrales del desarrollo económico basado en las ventajas comparativas y competitivas y las potencialidades de la ciudad para hacer del Distrito de Barranquilla	Mejorar la conectividad mediante una adecuada infraestructura terrestre y portuaria en su territorio y facilitar el acceso a las redes de comunicación aérea en otras ciudades.				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
	comerciales, industriales, portuarios y logísticos, con el propósito de convertirla en una plataforma competitiva con atracción de inversión, aumentando su desempeño e integración económica frente a los mercados globalizados.	un centro urbano de categoría mundial, integrado al Gran Caribe, a la región Caribe, al eje Ciudad-región conjuntamente con Cartagena y Santa Marta, enmarcados en los criterios de sostenibilidad ambiental, competitividad e inclusión y equidad social.	Ejercer una dinámica ambiental del territorio adecuada en conjunto con los municipios del Área Metropolitana y la Región.				
			Coordinar integralmente una estrategia conjunta con los municipios del Área Metropolitana para responder a los aspectos socioeconómicos y demográficos comunes que afectan las relaciones territoriales respecto de factores habitacionales, movilidad y localización de actividades productivas.				
			Potenciar las actividades y condiciones físico-territoriales para fortalecer las relaciones comerciales con la ciudades de Santa Marta y Cartagena				
			Fortalecer las relaciones con los principales cordones logísticos de los departamentos, ciudades y espacios interiores vecinos.				
		Optimizar la red de infraestructuras en logística y transporte que favorecen la dinamización de los usos industriales, portuarios y servicios afines	Desarrollar estratégicamente grandes proyectos e infraestructuras de transporte terrestre, fluvial y marítimo.				
			Implementar el desarrollo de puertos y plataformas logísticas en los polígonos especializados para el desarrollo de estas actividades.				
		Identificar y mejorar sectores con potencial para el afianzamiento de zonas especializadas que sirvan como soporte a las actividades productivas que	Consolidar los núcleos y garantizar la oferta de espacios adecuados para la concentración de actividades para el desarrollo industrial,				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
		aumenten las ventajas comparativas y competitivas de Barranquilla.	comercial y de servicios, incluyendo aquellos destinados a proyectos de innovación y desarrollo tecnológico, basándose en el rol del subsector logístico en su territorio.				
			Desarrollar proyectos, planes y propuestas para la regeneración, revitalización y reconversión física urbana de áreas urbanas de oportunidad.				
			Mejorar las condiciones de las centralidades existentes propendiendo por su integración adecuada y equilibrada con las áreas circundantes disminuyendo los impactos negativos generados por la concentración.				
		Desarrollar un banco de proyectos dinamizadores de ciudad que sean atractivos para la inversión nacional e internacional	Generar los instrumentos de planificación, gestión y financiación que permitirán la materialización de los proyectos del banco de proyectos.				
			Definir de forma coherente el plan de inversión y el programa de ejecución en función de las realidades financieras y administrativas del Distrito				



EJES	POLITICAS	OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	PROYECTO	LINEA DEL TIEMPO		
					CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
		Consolidar un proyecto de ciudad abierta, diversa y con un entorno urbano atractivo, adecuado a las preferencias mundiales del urbanismo empresarial y la reorganización productiva local, nacional e internacional	Definir un marco reglamentario estratégico que permita el desarrollo de un programa de usos y aprovechamiento en edificabilidad para la creación de una ciudad dinámica, capaz de evolucionar en forma flexible y correlacional con las exigencias de los retos del mundo actual.				
			Consolidar una oferta urbana recreativa y cultural atractiva, que en especial fortalezca elementos tradicionales y fundamentales como el Carnaval y sus actividades culturales complementarias.				
			Transformar sectores valiosos de la ciudad que contribuyan a crear una nueva imagen urbana moderna, cosmopolita, pujante, armoniosa y bella.				
		Crear una reglamentación urbanística sobre una base de simplicidad, sencillez y claridad que permita su implementación a través de procesos administrativos ágiles, flexibles y eficaces que mejoren las condiciones para la inversión privada.	A través de sistema de información y bases de datos que conlleven a hacer tramites rápidos y efectivos				

Fuente: Secretaría de Planeación

En ese mismo sentido, el Decreto 879 de 1998, en su artículo 7, ratifica la integración del programa de Ejecución del POT al Plan de Inversiones, en el corto plazo. Ello quiere decir que para el resto de la vigencia del POT, el Programa de Ejecución del mismo debe contener los lineamientos esenciales que implica la ejecución del POT para el resto de su vigencia. Por ello, en la información que se detalla del Programa de Ejecución, consignamos en esencia lo ya definido por el Plan de Desarrollo 2012-2015 y en el mediano y largo plazo, definimos aquellos proyectos que responden a los lineamientos generales del POT de acuerdo a sus objetivos y estrategias.

Gráfico 15. Programa de ejecución del POT en relación con el Plan de Desarrollo



Fuente: Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio

6.7.1. CONSIDERACIONES GENERALES

La Revisión ordinaria del POT 2000 y el término de su vigencia en concordancia con lo establecido en las normas nacionales, incluye también la revisión y ajustes y las fases de ejecución de los proyectos y programas planteados en el POT.

El POT 2012 define para su estructuración tres (3) períodos de ejecución, los cuales pretenden asociarse al tiempo definido para los planes de desarrollo de 3

administraciones distritales de cuatro 849 años cada una. Se busca que este conjunto de planes y proyectos, siguiendo el espíritu de la ley 388 se constituyan en el referente principal para cada administración en turno.

Gráfico 16. Esquema del programa de ejecución del POT



Fuente: Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio

Los periodos definidos de acuerdo a la aprobación del POT en 2012, se establecerá así:

6.7.1.1. CORTO PLAZO 2012-2019.

Incluye las acciones y/o proyectos a ejecutar desde el momento de la aprobación del POT hasta el año 2016. En este periodo se da prioridad a las actuaciones, programas y proyectos que por su función, impacto y viabilidad económica constituyen prioridades para la administración distrital de turno y que van en consonancia con el Plan De Desarrollo 2012-2015 y en el marco de la estrategia de los ejes del desarrollo trabajados en las mesas de la Visión de Ciudad.



6.7.1.2. MEDIANO PLAZO 2020-2027.

Este escenario deberá constituirse en la base para la formulación del Plan de Desarrollo 2017-2020 y debe continuar y reforzar con los programas y proyectos que complementan y refuerzan lo propuesto en el corto plazo.

6.7.1.3. LARGO PLAZO 2028-2032.

De este escenario deben salir también las bases para el plan de desarrollo del mismo período. En este término espacio-temporal debe consolidarse la mayor parte de las actuaciones en los principales sectores del desarrollo físico-espacial que arrancaron en el período 2012-2016.

6.7.1.4. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

- Priorizar programas y proyectos que promuevan el desarrollo del modelo de ciudad deseado.
- Empezar los proyectos de movilidad e infraestructura vial que fomenten la transformación de la ciudad, articulando con alta funcionalidad las diferentes áreas urbanas.
- Fortalecer el Centro de la ciudad e incentivar el cambio estructural de su periferia a través de actuaciones que mejoren su accesibilidad y dotación de programas habitacionales con propuestas de densificación, espacio públicos adecuados y dotación de equipamientos urbanos requeridos.
- Garantizar la programación plurianual de inversiones para la ejecución de los proyectos que ayuden a la construcción del modelo de ciudad en el largo plazo.

6.7.1.5. PROYECTOS PRIORITARIOS EN EL ESCENARIO DE CORTO PLAZO 2012-2019

El modelo fundamental al largo plazo del POT 2012-2032 tiene como objetivo fundamental transformar el territorio del distrito de Barranquilla para lograr una ciudad competitiva, ambientalmente sostenible y ordenada en sus principales sistemas con criterios de equidad social y una imagen moderna

Para la priorización de los proyectos del escenario de corto plazo se incluyeron los proyectos con mayor necesidad de ser implementados en el territorio en aras de orientar el modelo de ordenamiento, a la vez de buscar reducir paulatinamente los déficit presentados en las diversas áreas (espacio público, transporte, equipamiento, malla vial, medio ambiente, ect), así mismo se coordina con los proyectos presentados en el Plan de Desarrollo vigente (2012 – 2015) y se



incluyen aquellos que se encuentran en marcha y tienen recursos comprometidos de diversas fuentes.

Tabla 95. Proyectos prioritarios en el corto plazo 2012-2019

EJE VISIÓN	SUBTEMA	PROYECTO	VALOR ESTIMADO
CIUDAD REGION	Competitividad	Centro de Eventos y Exposiciones del Caribe	\$ 154.000
CIUDAD VERDE	Arroyos	Plan Maestro de Arroyos	\$ 1.450
	Espacio Público	Plan Maestro de Espacio Público (Estudio)	\$ 600
		Parque de la Paz (1,55 Ha)	\$ 18.000
		Parque Bicentenario (5,50 Ha)	\$ 10.000
		Parque Jardín Botánico (5,4 Ha)	\$ 12.000
		Mantenimiento y recualificación Parques Existentes (70 Ha)	\$ 105.000
CIUDAD EN MOVIMIENTO	Vehículo Privado	Barrios a la Obra faltantes	\$ 700.700
	Carga	Corredor Portuario	\$ 110.000
		Puerto Seco	\$ 90.000
CIUDAD EQUITATIVA E INCLUYENTE	Vivienda	Mejoramiento de vivienda (Vivienda Saludable y reforzamiento estructural).	\$ 69.292
	Servicios Públicos	Tanque Siete de Abril y Tanque del Norte	\$ 40.000
		Normalización de redes eléctricas (Mejoramiento de calidad)	SI
	Equipamientos	Construcción de 7 Pasos y 2 Caminos	\$ 40.000
		Mejoramiento y Reconstrucción de IED	\$ 250.000
		CDI	\$ 80.000
		Construcción de 5 Centros Culturales Con biblioteca	\$ 7.000
		Construir (Casa de Convivencia (1), Casa de Justicia (2), Casa de la Mujer (5), Centro del Menor Infractor, Centro de Vida (15)	\$ 18.200
		Propuesta de 5 mercados públicos al Suroccidente de Barranquilla	\$ 25.000



CIUDAD ABIERTA AL RIO	Competitividad	Av. Río - Parque Lineal Río Magdalena	\$ 360.000
	Medio Ambiente	Obras de adecuación, protección y uso recreativo pasivo de las Rondas y Zonas de Preservación Ambiental de los Mangles de la Ciénaga de Mallorquín, frente sobre el Mar Caribe y la Ronda del Magdalena.	\$ 37.195
CIUDAD SEGURA Y BIEN ADMINISTRADA	Seguridad	Plan Integral de Seguridad	\$ 60.520
TOTAL VALOR ESTIMADO PROYECTOS PRIORITARIOS CORTO PLAZO			\$ 2.109.456

Fuente: equipo POT

6.7.2. ELEMENTOS CONSTITUTIVOS PARA DEFINIR EL ESQUEMA DE FINANCIACIÓN DEL PLAN

Los elementos propios de la financiación del Plan de Ordenamiento Territorial se derivan de la conjugación de formas y condiciones en que los diferentes componentes de la economía del Distrito se disponen en el territorio.

En este esquema de financiación se reconocen tres grandes agentes que interactúan de forma integrada: un conjunto de demandantes de bienes, servicios y localización que concretan el mercado que dan la pauta de consumo y absorción de los elementos dispuestos en el territorio; un conjunto de oferentes de bienes, servicios y localización que generan convenciones urbanas que son o no aceptadas (Abramo, 2006), y el conjunto de decisiones, restricciones e instituciones creadas por el sector público para el buen funcionamiento de las relaciones sociales (Ortega Ávila, 2012).

Así las cosas, la interacción de los agentes deriva en condiciones territoriales que demuestran las elecciones de cada uno de ellos. Así el presente apartado busca reconocer en la estructura territorial del distrito los componentes, características y las dimensiones propias a elevarse al nivel de determinante de los mecanismos de financiación de los proyectos del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito.

6.7.2.1. CARACTERÍSTICAS DE LOS AGENTES

Las características más relevantes de los agentes que hacen parte de la dinámica propia de la garantía de financiación, adicionalmente a lo establecido en el



diagnóstico del presente plan, se concentran en sus capacidades y condiciones especiales para acceder a mercados que provoquen incentivos de asentamiento de actividades productivas o generar ciertas condiciones en el mercado de localización.

Así, es necesario reconocer en la población características que evidencien, así sea de forma muy general, posibilidades de destinación de recursos a ciertas asignaciones con implicaciones territoriales, que permitan anticipar de forma básica la viabilidad o imposibilidad de desarrollar ciertas acciones urbanas.

Barranquilla se caracteriza por contar con una población relativamente mayor a la de las demás ciudades portuarias de la Costa Caribe. Su capacidad de generación de actividades económicas la caracteriza como un centro de aglomeración de empleo. Aun así, algunos procesos urbanos han venido generando una disminución relativa del crecimiento de la calidad del empleo de la ciudad derivado de una migración del capital calificado hacia el interior del país.

El 61,3% de sus habitantes “...*tienen edades inferiores a 35 años, de los cuales el 58% son niños y jóvenes entre 0 y 19 años, que a mediano plazo garantizan un alto potencial de demandantes de puestos de trabajo. Por otra parte, el indicador de reemplazo generacional es de 1,9, lo cual se considera positivo para el sostenimiento del sistema pensional del distrito a futuro, dado que el flujo saliente de trabajadores puede ser más que compensado por los nuevos vinculados al sistema laboral barranquillero...*” (Área Metropolitana de Barranquilla, 2010).

6.7.2.2. ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA.

Barranquilla cuenta con una predominancia de población en los estratos 1 y 2, ubicados fundamentalmente en las zonas sur oriental y sur occidental. La zona sur-central se caracteriza por su aglomeración del estrato 3 y la zona norte se caracteriza de forma correlativa creciente a su cercanía a la ciénaga a aglomerar los estratos más altos de la ciudad.

Existe una fuerte segregación socioespacial y la conurbación con el municipio de Soledad marca la tendencia a la aglomeración de los estratos bajos.

Tabla 96. Porcentaje de población por estrato

Estrato	1	2	3	4	5	6
Porcentaje de Población de 2005	31%	26%	21%	12%	6%	4%

Fuente: Barranquilla Cómo Vamos. Informe de calidad de vida 2009 – 2010



La predominancia de población en los estratos 1 y 2 con casi tres quintas partes de la población muestra una aglomeración importante de esta población, siendo las zonas donde se concentra la mayor densidad, una quinta parte corresponde a la población de estrato 3 y una quinta parte estratos 4, 5 y 6.

6.7.2.3. VIVIENDA

Con un universo de 257.464 hogares del Distrito, el déficit cualitativo alcanza el 12% y el déficit cuantitativo el 15%.

6.7.2.4. MERCADO DE TRABAJO

Tabla 97. Indicadores del mercado laboral en Barranquilla y su área metropolitana 2000

Población	%	P.E. T.	P.E. A.	T. O	Ocupados	T. D	Desocupados	Inactivos	T.B. P.
total	PET/PT								
1.566	76,2	1.193	684	48,6	580	15,2	104	509	43,7

Fuente: Encuesta nacional de hogares (ENH), DANE. 2000

Para 2000, la población en edad de trabajar – PET, representa el 76,2% de la población total del área. Con una tasa de desempleo de 15,2% se configura como una de las más bajas de las once ciudades y sus áreas metropolitanas del muestreo de la encuesta.

La evolución del empleo llega hasta una ocupación de 49,4 en 2008 y una tasa de desempleo de 10,9.

Tabla 98. Evolución del empleo 2001 – 2008

Años	AMB			Nacional		
	Tasa de ocupación	Tasa de desempleo	Tasa global de participación	Tasa de ocupación	Tasa de desempleo	Tasa global de participación
2001	49,1	16,1	58,4	52,6	15	61,9
2002	47,9	16,6	57,5	51,9	15,7	61,5
200	47,1	16,3	56,3	53,3	14,2	62,1



3						
2004	46,8	14,9	55	52,5	13,6	60,8
2005	46,7	13,6	54,2	52,9	11,8	59,9
2006	48,2	13,2	55,8	51,6	12	58,4
2007	49,6	11,3	55,9	51,2	11,1	57,7
2008	49,4	10,9	55,4	51,9	11,3	58,5

Fuente: Área Metropolitana de Barranquilla, DANE, 2008

Se caracteriza por que una tasa bruta de participación (PEA/PT) del 43,7% y una tasa global de participación (PEA/PET) del 57,3%.

Para 2010 los indicadores muestran un cambio positivo siendo la disminución de la tasa de desempleo la mejor variación pasando a 9,2% y una tasa global de participación de 58,4%.

Según el DANE, la población inactiva se distribuye en personas que se dedican a oficios del hogar (45%), al estudio (39%) y un restante grupo a varias razones adicionales (16%).

Existe un porcentaje relevante de personas que trabaja por cuenta propia, alcanzando el 46,9% del total de personas ocupadas, seguido de un 38,4% que se ocupa como empleado particular. El trabajo público representa 3,6% y el de actividades domésticas el 4,5%.

Desde la lógica sectorial, existen algunos que han visto reducidos o sus indicadores de ocupación o su participación dentro de la estructura económica laboral del Distrito.

Hasta agosto de 2011, las actividades manufacturera, temas logísticos, financieros, servicios públicos e inmobiliaria disminuyeron su participación, y el transporte, los temas financieros, los servicios públicos, minas y agricultura y similares, disminuyeron su producción. Los demás sectores o aumentaron su ocupación o su participación dentro de la estructura de trabajo del Distrito.



Tabla 99. Ocupación por sector económico

Sectores	2010	2011	Participación en 2010	Participación en 2011	Cambio en participación	Cambio en número
Total ocupados	691.454	740.669	100,00%	100,00%	0,00%	7,12%
Comercio, Hoteles y Restaurantes	221.637	251.299	32,05%	33,93%	5,85%	13,38%
Servicios comunales, sociales y personales	147.143	159.677	21,28%	21,56%	1,31%	8,52%
Industria manufacturera	118.582	122.688	17,15%	16,56%	-3,41%	3,46%
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	79.483	79.175	11,50%	10,69%	-7,01%	-0,39%
Construcción	50.874	56.379	7,36%	7,61%	3,46%	10,82%
Actividades inmobiliarias	48.658	51.465	7,04%	6,95%	-1,26%	5,77%
Intermediación financiera	11.940	10.814	1,73%	1,46%	-15,45%	-9,43%
Suministro de electricidad, gas y agua	7.298	4.236	1,06%	0,57%	-45,81%	-41,96%
Agricultura, pesca, ganadería, caza y silvicultura	5.054	4.227	0,73%	0,57%	-21,92%	-16,36%
Explotación de minas y canteras	785	709	0,11%	0,10%	-15,68%	-9,68%

Fuente: Fundesarrollo – Cámara de Comercio de Barranquilla



Existe una alta participación del empleo en el Comercio y las actividades propias del turismo, los servicios personales y la industria.

Esta distribución muestra la dependencia y relativa estacionalidad del empleo en el distrito adscrito al sector comercial y servicios. De igual manera se hace evidente un relativo desplazamiento del empleo, de forma relativa, desde los sectores más importantes de la ciudad, hacia aquellos menos especializados o de especificidad en los perfiles laborales.

6.7.2.5. CONSTRUCCIÓN

La dinámica constructiva es una de las más altas en los últimos años a través de su indicador de metros cuadrados construidos, siendo la de mayor representación desde 2002 y con una dependencia intensiva de los usos residenciales, que tuvo su excepción en Junio de 2011 cuando fue mayor la actividad constructiva en usos no residenciales.

Tabla 100. Metros cuadrados construidos 2001- 2011

Años	Metros cuadrados construidos
2002	216.762
2003	358.424
2004	393.171
2005	402.926
2006	387.988
2007	484.657
2008	397.366
2009	342.044
2010	339.057
2011	493.997

Fuente: Fundesarrollo – Cámara de Comercio de Barranquilla

Esta dinámica que viene presentándose desde 2009, muestra la atraktividad de la construcción de vivienda en la ciudad, mostrando claros indicios de aglomeraciones importantes que fundamentan nuevas intervenciones que soporten la congestión, densificación y aumento de la demanda de servicios sociales.

Entre enero y octubre de 2011 se aprobaron 592.151 metros cuadrados, un 37.5% más con respecto a 2010 siendo el segundo año de mayor licenciamiento de los últimos 10 años.



El boletín de coyuntura de la Cámara de Comercio plantea que “...*Gran parte de los resultados año corrido han obedecido al arranque que se observó en el segundo semestre del año, específicamente en los meses de octubre y septiembre, en los cuales se han registrado cifras que superan los 90.000 metros cuadrados licenciados totales. Para octubre se aprobaron 98.154 metros (17% del total año corrido), de los cuales 87.949, es decir aproximadamente el 90%, corresponde a vivienda. Ese impulso en la vivienda se evidencia con la existencia en este mes de dos de los seis proyectos que se han generado en el 2011 que superan los 20.000 metros cuadrados. Vale recordar que difícilmente una licencia es aprobada para áreas superiores a los 10.000. A pesar de lo anterior, la participación de las VIS no supera el 10% del total de octubre...*

¹¹⁵ tratando de explicar la dinámica inmobiliaria y constructiva de la ciudad.

6.7.2.6. RESTRICCIONES INSTITUCIONALES

La compilación del Plan de Ordenamiento territorial (Decreto 0154 de 2000 y Acuerdo 003 de 2007) presenta una clasificación de los usos del suelo en función de 5 tipologías de uso residencial, dos tipos de centralidades tres tipos de zonas de actividad económica comercial y de servicios portuarios, zonas industriales, institucionales y verdes recreativas.

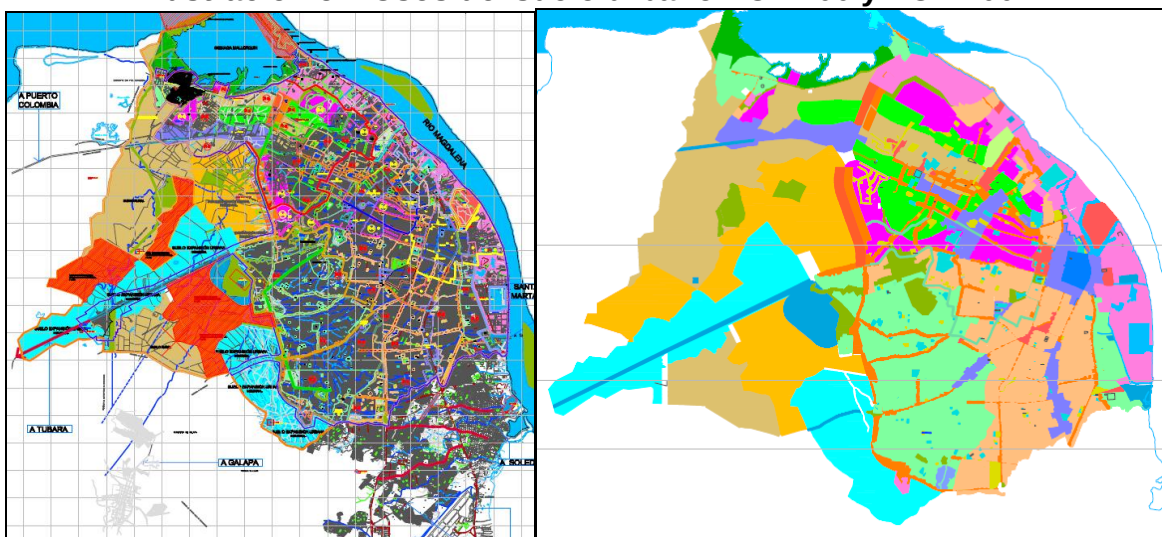
El uso industrial se aglomera sobre el Río Magdalena y marca un referente para los usos residenciales y comerciales, así como para las centralidades económicas.

Todo el borde exterior del Distrito se enmarca en lógicas productivas que se complementan con los usos principalmente residenciales aglomerados en el centro de la ciudad, a excepción de la zona norte donde el borde sobre la ciénaga concentra usos residenciales.

¹¹⁵ Boletín de Coyuntura, Cámara de Comercio de Barranquilla, Fundesarrollo, Diciembre de 2011.



Ilustración 54. Usos del suelo urbano POT 200 y POT 2007



Fuente: Compilación del POT (Decreto 0154 de 2000 y Acuerdo 003 de 2007)

Se encuentra claramente estructurada una lógica multicéntrica en relación a las aglomeraciones industriales y soportadas por un eje de usos residenciales que marcan las redes de apoyo a la estructura económica principal sobre los bordes oriental y occidental.

Esto muestra una disposición de los usos del suelo en función de la conectividad de las actividades principales de la ciudad con las complementarias y sus redes subyacentes.

6.8. ESTRUCTURA GENERAL DE LOS COSTOS DEL PLAN

El POT tiene como elementos constitutivos de su estructura de inversiones de desarrollo general los ejes de visión ciudad, sobre los cuales se desprenden unos subtemas que a su vez contienen la serie de proyectos que dan soporte a la dinámica territorial, así:

Tabla 101. Ejes de soporte del POT

EJE VISIÓN	SUBTEMA
CIUDAD REGIÓN	Movilidad
	Competitividad
	Medio Ambiente
CIUDAD COMPETITIVA	Barranquilla ciudad de Servicios



	Barranquilla plataforma logística
	Edificabilidad y usos
CIUDAD VERDE	Gestión del Riesgo
	Arroyos
	Espacio Público
CIUDAD CON MEMORIA	Patrimonio
CIUDAD EN MOVIMIENTO	Peatón
	Bicicleta
	SITP
	Vehículo Privado
	Carga
CIUDAD EQUITATIVA E INCLUYENTE	Vivienda
	Servicios Públicos
	Equipamientos
CIUDAD ABIERTA AL RIO	Competitividad
	Medio Ambiente
	Usos
CIUDAD SEGURA Y BIEN ADMINISTRADA	Seguridad
	Administración

Elaboración: equipo POT

Esta estructura se desarrolla en dos grandes elementos, la inversión pública física requerida y los demás programas de soporte a la dinámica territorial. A continuación se describen las diversas inversiones en obras, estudios y planes que deben realizarse desde el ente público para la consecución de la propuesta del Plan de Ordenamiento Territorial, hasta el periodo de largo plazo que abarca 20 años.

6.8.1. INVERSIÓN PÚBLICA REQUERIDA SEGÚN EJE DE VISION

Para cada Eje de Visión Ciudad¹¹⁶ se realiza la descripción por los subtemas que los integran y los proyectos que integra cada uno, para al final, con la suma de todos estos, arroje el valor general de inversiones de la presente propuesta de POT. Las cifras expresadas en las siguientes tablas se dan en valores de millones de pesos, las cuales fueron calculadas a valor presente y representan un costo de referencia para calcular el valor estimado de los proyectos.

¹¹⁶ A excepción de Ciudad Competitiva, por cuanto se concentra en la organización territorial que requiere el esfuerzo institucional de aplicabilidad e implementación del modelo de ordenamiento que no ha sido cuantificado, pues, corresponde a los recursos destinados a funcionamiento del Distrito y todas sus dependencias.



6.8.1.1. EJE CIUDAD REGION

El eje de Ciudad-Región contempla los subtemas de movilidad, competitividad y medio ambiente, por lo que implica el desarrollo de importantes proyectos de impacto regional y nacional como lo es el Puerto de Aguas profundas, la Circunvalar de la Prosperidad y la navegabilidad del Río Magdalena, entre otros. La inversión requerida para la consolidación de los proyectos de Ciudad-Región se acerca a los 3,3 billones de pesos.

Tabla 102. Valor de inversión Eje Ciudad Región

Tabla 102: Valor de Inversión Eje Ciudad Región			
EJE VISION	SUBTEMA	PROYECTO	VALOR DE INVERSION
CIUDAD REGIÓN	Movilidad	Navegabilidad del río magdalena	\$ 1.098.000
		Puerto de Aguas Profundas	\$ 900.000
		Puente Pumarejo	\$ 560.000
		Circunvalar de la Prosperidad	\$ 315.000
		Aeropuerto	\$ 200.000
	Competitividad	Centro de Eventos y Exposiciones del Caribe	\$ 154.000
	Medio Ambiente	Plan de Gestión de Residuos Sólidos de AMB - Barranquilla se incluye	\$ 500
		Definición de área receptora de escombreras	\$ 20.000
TOTAL INVERSION EJE CIUDAD REGION			\$ 3.247.500

Elaboración: equipo POT

6.8.1.2. EJE CIUDAD VERDE

Para la Ciudad Verde se requieren unos 3,9 billones de pesos distribuidos en temas de gestión de riesgo, arroyos y espacio público. Involucra proyectos de parques, plazoletas y plazas en sus diferentes escalas, tanto la recuperación de los existentes como la proyección de nuevos, canalizaciones de arroyos, así como la formulación de los Planes maestros de Espacio Público y de Arroyos.



Tabla 103. Valor de inversión Eje Ciudad Verde

Tabla 2001. Valor de Inversión Eje Ciudad Verde			
EJE VISION	SUBTEMA	PROYECTO	VALOR DE INVERSION
CIUDAD VERDE	Gestión del Riesgo	Ecoparque de la Ladera Occidental	\$ 2.050.740
	Arroyos	Plan Maestro de Arroyos	\$ 1.450
		Canalización de arroyos Cuenca Oriental	\$ 1.252.500
		Canalización y manejo de la cuenca urbana de Arroyos de la ladera occidental Ejes ambientales urbanos de las ZAMPA -Manejo y Preservación- de los Arroyos Urbanos (Incluye canalización, recuperación de ronda, espacio público, reasentamiento). Adecuación hidráulica y recuperación ambiental de los Arroyos Grande y León	\$ 196.550
		Plan Maestro de Espacio Público (Estudio)	\$ 600
	Espacio Público	Parque de la Paz (1,55 Ha)	\$ 18.000
		Parque Batallón (47,7 Ha)	\$ 119.250
		Parque Bicentenario (5,50 Ha)	\$ 10.000
		Parque Jardín Botánico (5,4 Ha)	\$ 12.000
		Parques propuestos totales (38,4 Ha)	\$ 134.400
		Mantenimiento y recualificación Parques Existentes (70 Ha)	\$ 105.000
		Plazas y plazoletas	\$ 30.840
TOTAL INVERSION EJE CIUDAD VERDE			\$ 3.931.330

Elaboración: equipo POT

6.8.1.3. EJE CIUDAD CON MEMORIA

El Eje de Ciudad con memoria se enfoca principalmente en las áreas de carácter patrimonial del Distrito de Barranquilla. Para el caso del Centro Histórico se centra en la recuperación y mejoramiento de su espacio público y para el caso del Prado se centra en la formulación de Plan Especial de Protección. Se requieren unos 268 mil millones para el desarrollo de este eje



Tabla 104. Valor de inversión Eje Ciudad con memoria

EJE VISION	SUBTEMA	PROYECTO	VALOR DE INVERSION
CIUDAD CON MEMORIA	Patrimonio	PEP Centro (Mejoramiento de Espacio Público)	\$ 267.673
		PEMP Prado, Bellavista y Alto Prado (Estudio)	\$ 500
	TOTAL INVERSION EJE CIUDAD CON MEMORIA		\$ 268.173

Elaboración: equipo POT

6.8.1.4. EJE CIUDAD EN MOVIMIENTO

Los subtemas que componen el Eje de Ciudad en movimiento abarcan los diversos sistemas de integración y comunicación del territorio, junto con aquellos considerados como articuladores de la dinámica de usos y actividades económicas. Es así que comprende proyectos de alamedas, vías peatonales, ciclorutas, Sistema Integrado de Transporte, ampliación, reestructuración y proyección de la malla vial así como corredores de carga y puertos secos. Se estima su inversión en 6,4 billones de pesos.

Tabla 105. Valor de inversión Eje Ciudad en movimiento

EJE VISION	SUBTEMA	PROYECTO	VALOR DE INVERSION
CIUDAD EN MOVIMIENTO	Peatón	Alamedas (km)	\$ 84.525
		Vías peatonales y recuperación de andenes (Km)	\$ 1.110.066
	Bicicleta	KM Ciclorutas (163 KM -POT)	\$ 29.399
	SITP	Conectividad e Intermodalidad para Barranquilla (Intercambiadores y estaciones)	\$ 568.500
		Fase 2 y 3 de Transmetro	\$ 1.380.180
	Vehículo Privado	Mantenimiento vías locales	\$ 54.000
		Plan Vial (Por ampliar el perfil)	\$ 1.296.462
		Plan Vial (Por adecuar perfil)	\$ 113.849
		Plan Vial (Nuevas proyectadas)	\$ 868.248
		Barrios a la Obra faltantes	\$ 700.700
	Carga	Corredor Portuario	\$ 110.000
Puerto Seco		\$ 90.000	
TOTAL INVERSION EJE CIUDAD EN MOVIMIENTO			\$ 6.405.929

Elaboración: equipo POT



6.8.1.5. EJE CIUDAD EQUITATIVA E INCLUYENTE

Está comprendido por tres elementos importantes del territorio: vivienda, servicios públicos y equipamientos. Implica la generación de vivienda nueva y el mejoramiento de la vivienda existente, la implementación de infraestructura para mejora la calidad de los servicios públicos y la construcción de diversos equipamientos alrededor del Distrito de Barranquilla. Se estima que el Eje de Ciudad equitativa e incluyente emplea 1,4 billones en su ejecución.

Tabla 106. Valor de inversión Eje Ciudad equitativa e incluyente

EJE VISION	SUBTEMA	PROYECTO	VALOR DE INVERSION
CIUDAD EQUITATIVA E INCLUYENTE	Vivienda	Generar Oferta de proyectos VIS y VIP que sea atractiva para la población que migra	\$ 685.096
		Mejoramiento de vivienda (Vivienda Saludable y reforzamiento estructural).	\$ 69.292
	Servicios Públicos	Tanque Siete de Abril y Tanque del Norte	\$ 40.000
		Plan de saneamiento Ambiental Cuenca Noroccidental de Barranquilla	\$ 180.000
	Equipamientos	Construcción de 7 Pasos y 2 Caminos	\$ 40.000
		Mejoramiento y Reconstrucción de IED	\$ 250.000
		CDI	\$ 80.000
		Nuevos Colegios	\$ 60.000
		Construcción de 5 Centros Culturales Con biblioteca	\$ 7.000
		Construir (Casa de Convivencia (1), Casa de Justicia (2), Casa de la Mujer (5), Centro del Menor Infractor, Centro de Vida (15)	\$ 18.200
		Construir Centro Cultural y Deportivo del Bosque / Más las canchas en los parques.	\$ 35.000
		Propuesta de 5 mercados públicos al Suroccidente de Barranquilla	\$ 25.000
	TOTAL INVERSION EJE CIUDAD EQUITATIVA E INCLUYENTE		\$ 1.489.588

Elaboración: equipo POT

Los elementos de las redes matrices de Acueducto, Alcantarillado, Energía Eléctrica, Saneamiento Básico, Telecomunicaciones y Gas Natural cuentan a la fecha con capacidad suficiente para atender la demanda futura que se proyecta en



el POT. En caso de sobrepasar la demanda proyectada y requerir recursos adicionales para la construcción, adecuación o ampliación de estas redes, se plantea lo siguiente:

→ **Acueducto y Alcantarillado**

La financiación de los componentes que conforman la red matriz del sistema de acueducto en el marco de los proyectos del POT y las inversiones futuras requeridas para la ampliación y mantenimiento del sistema por concepto del desarrollo de esta, se realizarán con cargo a las tarifas de servicios públicos domiciliarios; en esta financiación participarán la totalidad de los usuarios conectados al sistema y aquellos que se conecten en el futuro. En relación con los componentes del sistema de alcantarillado estos serán financiados con cargo a la tarifa.

→ **Energía eléctrica y Gas Natural**

El valor de la adquisición de suelo y el costo de la construcción o ampliación de las redes matrices del sistema de distribución de energía eléctrica y de gas, que sean necesarias para atender el aumento en la demanda del servicio por concepto del desarrollo del POT, será asumido por las respectivas empresas de servicios públicos domiciliarios, sin embargo, por tratarse de una carga general esta inversión se recuperará vía tarifa, es decir, será financiado por los usuarios actuales y futuros del servicio.

→ **Otras cargas generales**

Las intervenciones previstas en materia ambiental se podrán financiar a través del presupuesto distrital. El Distrito cuenta con fuentes de recursos para financiar intervenciones ambientales, al respecto la Ley 99 de 1993, Ley 140 de 1994 y la Ley 633 de 2000 y las demás normas distritales regulan al sector ambiental.

Los costos específicos asociados a cada proyecto, se definirán una vez se realicen los estudios y diseños específicos.

En cuanto a la inversión prevista en el tema de equipamientos, dependiendo de la escala prevista en los estudios y diseños específicos, se podrán constituir en cargas generales. Las zonas previstas para los espacios de equipamiento serán zonas receptoras para la compensación de cesiones de los planes parciales de desarrollo y los proyectos y planes parciales de renovación urbana cuando los usos propuestos sean incompatibles con los equipamientos colectivos o cuando existan restricciones para la localización de equipamientos colectivos.



6.8.1.6. EJE CIUDAD ABIERTA AL RÍO

El Eje de Ciudad abierta al Río se centra principalmente en obras encaminadas a la recuperación y protección ambiental de los frentes del Mar Caribe, Río Magdalena y Ciénaga de Mallorquín, a la vez de integrarlos urbanísticamente al territorio consolidado, a través de infraestructuras viales y de espacio público. El monto de inversión de éste eje se aproxima a los 397 mil millones de pesos.

Tabla 107. Valor de inversión Eje Ciudad abierta al río

EJE VISION	SUBTEMA	PROYECTO	VALOR DE INVERSION
CIUDAD ABIERTA AL RIO	Competitividad	Av. Río - Parque Lineal Río Magdalena	\$ 360.000
	Medio Ambiente	Obras de adecuación, protección y uso recreativo pasivo de las Rondas y Zonas de Preservación Ambiental de los Mangles de la Ciénaga de Mallorquín, frente sobre el Mar Caribe y la Ronda del Magdalena.	\$ 37.194
TOTAL INVERSION EJE CIUDAD ABIERTA AL RIO			\$ 397.194

Elaboración: equipo POT

6.8.1.7. EJE CIUDAD SEGURA Y BIEN ADMINISTRADA

Para la ciudad segura y bien administrada se programan 85 mil millones, distribuidos entre el Plan Integral de Seguridad y la construcción de las Alcaldías locales.

Tabla 108. Valor de inversión Eje Ciudad segura y bien administrada

EJE VISION	SUBTEMA	PROYECTO	VALOR DE INVERSION
CIUDAD SEGURA Y BIEN ADMINISTRADA	Seguridad	Plan Integral de Seguridad	\$ 60.520
	Administración	Alcaldías Locales	\$ 25.000
TOTAL INVERSION EJE CIUDAD SEGURA Y BIEN ADMINISTRADA			\$ 85.520

Elaboración: equipo POT

6.8.2. COSTO TOTAL DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El valor total de las inversiones requeridas en marco del Plan de Ordenamiento territorial alcanza los **\$ 15,8 billones** en el periodo 2012 – 2032



Tabla 109. Valor total de inversión POT

EJE VISION	VALOR DE INVERSION
CIUDAD REGION	\$ 3.247.500
CIUDAD VERDE	\$ 3.931.330
CIUDAD CON MEMORIA	\$ 268.173
CIUDAD EN MOVIMIENTO	\$ 6.405.929
CIUDAD EQUITATIVA E INCLUYENTE	\$ 1.489.588
CIUDAD ABIERTA AL RIO	\$ 397.194
CIUDAD SEGURA Y BIEN ADMINISTRADA	\$ 85.520
VALOR TOTAL DE LA INVERSION	\$ 15.825.234

Elaboración: equipo POT

6.8.3. FICHAS DE LOS PROYECTOS

A continuación se muestran las fichas de los proyectos relacionados en el plan de inversión POT 2012.

Cada ficha posee una relación directa con las políticas, estrategias y objetivos del plan, así como se incluye dentro de una estructura y subtema específico del plan.

De igual forma se relaciona sus indicadores, plazo de ejecución, costo estimado y el instrumento de financiación que posee.



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE COMPETITIVIDAD POLITICA DE MOVILIDAD POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA			
ESTRATEGIA(S)		Mejorar la conectividad mediante una adecuada infraestructura terrestre y portuaria en su territorio y facilitar el acceso a las redes de comunicación aérea en otras ciudades.			
OBJETIVOS		Fomentar y diseñar los elementos centrales del desarrollo económico basado en las ventajas comparativas y competitivas y las potencialidades de la ciudad para hacer del Distrito de Barranquilla un centro urbano de categoría mundial, integrado al Gran Caribe, a la región Caribe, al eje Ciudad-región conjuntamente con Cartagena y Santa Marta, enmarcados en los criterios de sostenibilidad ambiental, competitividad e inclusión y equidad social.			
SUBSISTEMA		Movilidad			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: - Navegabilidad del Río Magdalena			Descripción Estratégica La navegabilidad sobre el rio Magdalena busca explotar al máximo toda su potencialidad respetando sus valores ambientales, teniendo en cuenta su ubicación como polo de competitividad, convirtiendo esta arteria fluvial en la principal vía de transporte nacional de carga que impulse la economía nacional y genere empleo en las regiones ribereñas.		
Meta: -Navegabilidad del Rio Magdalena			Responsables: CORMAGDALENA DIMAR		
Indicadores de impactos: 1-Mejorar las condiciones de carga en cuanto a precio y tiempo para el transporte de hidrocarburos. 2-Mantener y proteger las condiciones ambientales en la navegabilidad del Río 3-Impulsar beneficios económicos a nivel nacional a través de la vinculación de las regiones ribereñas y la generación de empleo 4- Impulsar el Transporte Multimodal y desarrollo logístico.			Indicadores de Seguimiento: 1- Número de embarcaciones que navegan sobre el rio 2- Carga en toneladas que circula sobre el rio 3- Costo de la carga transportada por el Río Magdalena		
Programación (I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		I - II		2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Renovación Urbana	
1.098.000.000.000 (Presupuesto General-Nación)		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
Presupuesto General-Nación					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE COMPETITIVIDAD Y POLITICA DE MOVILIDAD			
ESTRATEGIA(S)		Mejorar la conectividad mediante una adecuada infraestructura terrestre y portuaria en su territorio y facilitar el acceso a las redes de comunicación aérea en otras ciudades.			
OBJETIVOS		Fomentar y diseñar los elementos centrales del desarrollo económico basado en las ventajas comparativas y competitivas y las potencialidades de la ciudad para hacer del Distrito de Barranquilla un centro urbano de categoría mundial, integrado al Gran Caribe, a la región Caribe, al eje Ciudad-región conjuntamente con Cartagena y Santa Marta, enmarcados en los criterios de sostenibilidad ambiental, competitividad e inclusión y equidad social.			
SUBSISTEMA		Movilidad			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: - Puerto de Aguas Profundas			Descripción Estratégica Es un Superpuerto ubicado a 1 km de bocas de ceniza el cual servirá de enlace para la exportación hacia los mercados Europeos y Americanos. Se recibirán buques de 180 mil toneladas y un calado autorizado de 60 pies.		
Meta: -Construir Puerto de Aguas Profundas			El puerto se proyecta como el de mayor capacidad de carga en la región el cual busca generar las condiciones para que Barranquilla sea una ciudad abierta al mundo y atractiva para la inversión extranjera.		
Indicadores de impactos: 1-Aumento de la competitividad del país. 2-Generacion de empleo local 3-Mantenimiento y preservación del medio ambiente 4-Aumento de la Economía local 5-Número de centros logísticos de servicios industriales creados.			Responsables: Sector Privado		
			Indicadores de Seguimiento: 1- Toneladas de carga exportadas 2.Numero de buques recibido por día 3.Carga exportada en dólares 4.Nivel de empleo en la zona 5- Tiempos de Movilidad de Carga		
Programación (I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
		I - II		2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Renovación Urbana	
900.000.000.000 (Sector Privado)		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
Sector Privado					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE COMPETITIVIDAD Y POLITICA DE MOVILIDAD			
ESTRATEGIA(S)		Mejorar la conectividad mediante una adecuada infraestructura terrestre y portuaria en su territorio y facilitar el acceso a las redes de comunicación aérea en otras ciudades.			
OBJETIVOS		Fomentar y diseñar los elementos centrales del desarrollo económico basado en las ventajas comparativas y competitivas y las potencialidades de la ciudad para hacer del Distrito de Barranquilla un centro urbano de categoría mundial, integrado al Gran Caribe, a la región Caribe, al eje Ciudad-región conjuntamente con Cartagena y Santa Marta, enmarcados en los criterios de sostenibilidad ambiental, competitividad e inclusión y equidad social.			
SUBSISTEMA		Movilidad			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: - Puente Pumarejo		Descripción Estratégica El puente Pumarejo es el más largo del país. Su longitud total de orilla a orilla es de 1 489 m, divididos en tres secciones: la primera de 319 m que corresponde al acceso a Barranquilla, la segunda de 282 m en el sector atirantado y la tercera de 887 m con la que se accede al corregimiento magdalenense de Palermo; incluyendo las vías de acceso la obra contemplaba 3 383 m de longitud. Tiene una capacidad de 1500 vehículos por hora. Los pilotes alcanzan profundidades hasta de 30 m dentro del lecho del río y fueron construidos en concreto armado con un promedio de 1,80 m de diámetro. El nuevo puente es un puente con sistema estructural continuo que es más económico, conserva la misma sección; lo que permite continuidad visual, minimiza los riesgos para los usuarios y no interrumpe la única vía existente entre Ciénaga y Barranquilla.			
Meta: - Construir un nuevo Puente Pumarejo					
Indicadores de impactos: 1-Aumentar la competitividad del país 2-Generacion de empleo 3-Aumento de la Economía de la ciudad de Barranquilla 4-Mejoramiento de la infraestructura vial 5-Mejoramiento de las condiciones socio-económicas de la zona 6-Mejorar el entorno social y económico de los sectores aledaños al nuevo Puente Pumarejo 7- desarrollo de una infraestructura complementaria de soporte para las zonas industriales		Responsables: -INVIAS-ANI Indicadores de Seguimiento: 1- Números de automóviles que circula sobre el puente por hora 2- Metros cuadrados construidos de puente 3- Numero de toneladas de carga que circulan sobre el puente. 4. Mantenimiento de la obra 5. Números de camiones y tracto camiones que circulan sobre el puente por hora 6-Número de pasajeros movilizados por hora			
Programación (I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		I - II		2028 – 2032	
				2032 – 2036	
</					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE COMPETITIVIDAD POLITICA DE MOVILIDAD			
ESTRATEGIA(S)		Mejorar la conectividad mediante una adecuada infraestructura terrestre y portuaria en su territorio y facilitar el acceso a las redes de comunicación aérea en otras ciudades.			
OBJETIVOS		Fomentar y diseñar los elementos centrales del desarrollo económico basado en las ventajas comparativas y competitivas y las potencialidades de la ciudad para hacer del Distrito de Barranquilla un centro urbano de categoría mundial, integrado al Gran Caribe, a la región Caribe, al eje Ciudad-región conjuntamente con Cartagena y Santa Marta, enmarcados en los criterios de sostenibilidad ambiental, competitividad e inclusión y equidad social.			
SUBSISTEMA		Movilidad			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: - Circunvalar de la Prosperidad del Atlántico			Descripción Estratégica La construcción de la Circunvalar de la Prosperidad de la Atlántico hará mucho más competitivo, no solo a Barranquilla, sino al área metropolitana y el Departamento porque permitirá que todas aquellas industrias asentadas en su recorrido puedan sacar de forma más fácil y rápida los productos hacia los puertos. Se busca que esta autopista integre los corredores industriales con el desarrollo portuario. Los recursos son aportados bajo el esquema público-privado, por lo que se contempla que un inversionista particular realice bajo su cuenta y riesgo la construcción de una vía de doble calzada con separador central a lo largo de 33 kilómetros, desde el punto Villa María, en Malambo, hasta la rotonda de la carrera 10 con Vía 40		
			Meta: - Construir la circunvalar de la Prosperidad 36,6 km		
Indicadores de impactos: 1-Disminir tiempos de recorridos de vehículos y carga pesada 2-Impulsar la Economía local 3-Facilidad de accesos a las industrias asentadas en el recorrido de la Circunvalar de la Prosperidad 4-Mejoramiento de la infraestructura del trasporte en el área Metropolitana 5- Superar las limitaciones del AMB para desarrollar nuevos asentamientos industriales. 6- Vincular la actividad productiva de la región. 7-Conecta los ejes radiales formados por la carretera oriental del Atlántico 8-Permite establecer como directriz del desarrollo regional nuevas centralidades urbanas proyectadas alrededor de esta vía.			Responsables: AREA METROPOLITANA-INVIAS-ANI		
			Indicadores de Seguimiento: 1- Porcentaje de malla vial en buen estado (%) 2- Metros cuadrados de vías nuevas agregadas a la malla vial del AMB 3- Número de intersecciones semaforizadas. 4. Recuperación de la malla vial (metros cuadrados) mantenimiento y reconstrucción 5. Toneladas movilizadas 6. Número de automóviles que circulan por la autopista		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
				2024 - 2028	
		I - II		2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático	
315.000.000.000 (Presupuesto General-Nación)		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Subprograma: Planeación Sostenible y Sustentable		
Principal			Combinación de alternativas		
Presupuesto General-Nación					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE COMPETITIVIDAD POLITICA DE MOVILIDAD			
ESTRATEGIA(S)		Mejorar la conectividad mediante una adecuada infraestructura terrestre y portuaria en su territorio y facilitar el acceso a las redes de comunicación aérea en otras ciudades.			
OBJETIVOS		Fomentar y diseñar los elementos centrales del desarrollo económico basado en las ventajas comparativas y competitivas y las potencialidades de la ciudad para hacer del Distrito de Barranquilla un centro urbano de categoría mundial, integrado al Gran Caribe, a la región Caribe, al eje Ciudad-región conjuntamente con Cartagena y Santa Marta, enmarcados en los criterios de sostenibilidad ambiental, competitividad e inclusión y equidad social.			
SUBSISTEMA		Movilidad			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: - Aeropuerto		Descripción Estratégica El aeropuerto está localizado en el municipio de Soledad, exactamente a 7 km del centro de Barranquilla. Es capaz de recibir aviones de gran envergadura como los Boeing 747, McDonnell Douglas DC-10 y Airbus A340. De hecho, fue en su época el aeropuerto más importante de Colombia. En la actualidad, el aeropuerto es quinto en número de pasajeros y el cuarto en carga. El aeropuerto consta de dos terminales: el doméstico y el internacional. Funcionó como un hub internacional para la aerolínea Aires y como hub aéreo secundario para la aerolínea Avianca durante la alta temporada. Para lograr esto es necesario que haya una sinergia entre el gobierno, autoridades competentes, empresarios y ciudadanía.			
Meta: -Convertir el Aereopuerto Internacional de Barranquilla en un Hub Intercontinental					
Indicadores de impactos: 1-Mejorar la prestación del servicio en cuanto a movilización de carga y pasajeros. 2-Aumentar el arribo de vuelos internacionales 3-Aumentar la competitividad del Barranquilla a nivel internacional 4- Contribuir a la conectividad de la ciudad con el mundo		Responsables: Sector Privado Indicadores de Seguimiento: 1- Movilización de carga y pasajeros por año 2-Entrada y salida de pasajeros por año 3-Entrada y salida de cargas por año 4-Vuelos internacionales por año 5-Mantenimiento de la Pista			
Programación (I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
		I - II		2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático	
200.000.000.000 (Sector Privado)		Por Definir		Subprograma: Planeación Sostenible y Sustentable	
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
Sector Privado					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLÍTICA DE COMPETITIVIDAD			
ESTRATEGIA(S)		Potenciar las actividades y condiciones físico-territoriales para fortalecer las relaciones comerciales con la ciudades de Santa Marta y Cartagena			
OBJETIVOS		Fomentar y diseñar los elementos centrales del desarrollo económico basado en las ventajas comparativas y competitivas y las potencialidades de la ciudad para hacer del Distrito de Barranquilla un centro urbano de categoría mundial, integrado al Gran Caribe, a la región Caribe, al eje Ciudad-región conjuntamente con Cartagena y Santa Marta, enmarcados en los criterios de sostenibilidad ambiental, competitividad e inclusión y equidad social.			
SUBSISTEMA		Competitividad			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:			Descripción Estratégica		
-Centro de Eventos y Exposiciones del Caribe			Es el más moderno complejo destinado a la realización de eventos y convenciones, al servicio de Colombia y de la cuenca del Caribe. Cuenta con elementos complementarios nunca antes vistos en un proyecto en Colombia. Sobre un predio de 85,000 m2 se erige un Centro de Eventos que incluye un Recinto Ferial, Centro de Convenciones, Desarrollo inmobiliario y Malecón turístico.		
Meta:					
-Construir el Centro de eventos y Exposiciones del Caribe					
Indicadores de impactos:			Responsables:		
1-Hacer de Barranquilla un centro de eventos que impulse la economía local			GOBERNACION DEL ATLANTICO, ALCLDIA		
2-Prestar un servicio efectivo y eficiente en la realización de cualquier evento y/o exposición			DISTRITAL Y SECTOR PRIVADO		
3-Mejorar la competitividad del distrito de Barranquilla.			Indicadores de Seguimiento		
4-Aumentar el turismo de la ciudad.			1.Numero de eventos realizados		
5-Situar a Barranquilla a la cabeza de las capitales del Caribe			2.Numero de negocios realizados en el centro		
6- liderar el turismo corporativo nacional e internacional.			3.Numero de servicios prestados		
			4-Número de centros de negocios que alberga		
			5-Número de empresarios que recibe el Centro		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
I				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Renovación Urbana	
44.000.000.000(Libre destinación)		Por Definir			
110.000.000.000(Cofinanciación)					
154.000.000.000 total					
			PROGRAMA ASOCIADO:		
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Valorización	
Libre destinación		Cofinanciación			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE COMPETITIVIDAD Y POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA			
ESTRATEGIA(S)		Consolidar los núcleos y garantizar la oferta de espacios adecuados para la concentración de actividades para el desarrollo industrial, comercial y de servicios, incluyendo aquellos destinados a proyectos de innovación y desarrollo tecnológico, basándose en el rol del subsector logístico en su territorio.			
OBJETIVOS		Identificar y mejorar sectores con potencial para el afianzamiento de zonas especializadas que sirvan como soporte a las actividades productivas que aumenten las ventajas comparativas y competitivas de Barranquilla.			
SUBSISTEMA		Medio Ambiente			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:			Descripción Estratégica		
- PGRS de AMB - Barranquilla se incluye			Es el conjunto de operaciones y disposiciones encaminadas a dar a los residuos producidos el destino más adecuado desde el punto de vista ambiental, de acuerdo con sus características, volumen, procedencia, costos, tratamiento, posibilidades de recuperación, aprovechamiento, comercialización y disposición final (Decreto 1713 de 2002).		
Meta:					
- PGRS de AMB - Barranquilla se incluye			Responsables:		
Indicadores de impactos:			AREA METROPOLITANA Y BANCA MULTILATRAL		
1-Mejorar las condiciones de vida de los Barranquilleros			Indicadores de Seguimiento:		
2-Generar un mejor control ambiental					
3-Reducir la contaminación en la ciudad					
4-Calidad en la prestación del servicio de aseo					
5-Mejorar la cultura ciudadana en cuanto al manejo de residuos sólidos					
6-Mejoramiento y optimización de los procesos del servicio de aseo y su calidad en AMB					
7-Control y manejo de residuos industriales, combustibles y lodos					
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
		I		2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático	
500.000.000 (Banca Multilateral)		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
Banca Multilateral					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA. POLITICA DE COMPETITIVIDAD			
ESTRATEGIA(S)		Ejercer una dinámica ambiental del territorio adecuada en conjunto con los municipios del Área Metropolitana y la Región.			
OBJETIVOS		Proteger las áreas naturales y artificiasdas localizadas en suelo urbano, y sus elementos constituyentes, en especial, agua, atmósfera, suelo y subsuelo, biodiversidad (ecosistemas, especies, recursos), fuentes primarias de energía no agotable y el paisaje			
SUBSISTEMA		Medio Ambiente			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:			Descripción Estratégica		
- DEFINICION DE AREA RECEPTORA (ESCOMBRERAS)			Lugar o área donde se recibe escombros y se trata para realizar un proceso de depósito en el subsuelo, con los procedimientos y medidas ambientales que los rigen.		
Meta:					
- DEFINICION DE AREA RECEPTORA (ESCOMBRERAS)					
Indicadores de impactos:			Responsables:		
1-Mejorar la calidad de vida de los Barranquilleros			TRIPLE A ALCALDIA DISTRITAL		
2-Espacios para el disfrute del ocio productivo en actividades propias para un sano crecimiento y desarrollo social			Indicadores de Seguimiento:		
3-Impacto Ambiental positivo para la ciudad			1. Ton de escombros recibidos		
			2. Ton de escombros recogidos		
			3. Ton de escombro reciclado		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
		I		2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático	
20.000.000.000 (Privado)		Por Definir		Subprograma: Gestión y Administración de Recursos Naturales	
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
Privado					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		Política de Patrimonio			
ESTRATEGIA(S)		Impulsar la recuperación y mantenimiento de los componentes urbanísticos representativos de los sectores tradicionales (trazado urbano, antejardines, separadores), así como del espacio público (andenes, vías peatonales, plazas, plazoletas) que lo integra, para el goce y memoria colectiva.			
OBJETIVOS		Resguardar el patrimonio cultural de la ciudad, mediante la conservación, recuperación y mejora de los Bienes de Interés Cultural, los espacios urbanos relevantes y arquitectura singular, el patrimonio arqueológico y etnológico, los paisajes de valor cultural e histórico y las formas tradicionales de la ocupación humana del territorio			
SUBSISTEMA		Patrimonio			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:			Descripción Estratégica		
- PEP Centro (Mejoramiento de Espacio Público)			Patrimonio propenderá por establecer una imagen de ciudad que respeta y hace valer identidad cultural, arquitectónica y urbanística, mediante la consolidación de las áreas declaradas como Bienes de Interés Cultural Nacional y Distrital y los inmuebles de interés cultural que las conforman.		
Meta:			Responsables:		
-Mejorar el espacio Público en el PRP centro			SEC. DISTRITAL DE CONTROL URBANO Y ESPACIO PUBLICO		
Indicadores de impactos:			Indicadores de Seguimiento:		
1- Mejor ambiente cultural de la población beneficiada 2-Espacios para el disfrute del ocio productivo en actividades propias para un sano crecimiento y desarrollo social 3-Sensibilización a la ciudadanía a través de campañas pedagógicas sobre el correcto uso de estos espacios 4-Conservacion de los espacios declarados patrimonios 5-Mejoramiento del Espacio Público, disminución de la contaminación ambiental y caos urbanístico			1. Número de inmuebles declarados patrimonio 2. Número de inmuebles declarados dentro del sector 3. Número de inmuebles conservados 4. Número de inmuebles por sector 5. Zonas declaradas Patrimonio 6.Población Residente en Zonas Patrimoniales 7.Inmuebles Demolidos		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
				II	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Conservación y Recuperación del patrimonio Cultural	
214.138.000.000(P.O.T) 53.535.000.000(Cofinanciación) 267.673.000.000 Total		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
POT		Cofinanciación			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		Política de Patrimonio			
ESTRATEGIA(S)		Impulsar la recuperación y mantenimiento de los componentes urbanísticos representativos de los sectores tradicionales (trazado urbano, antejardines, separadores), así como del espacio público (andenes, vías peatonales, plazas, plazoletas) que lo integra, para el goce y memoria colectiva.			
OBJETIVOS		Resguardar el patrimonio cultural de la ciudad, mediante la conservación, recuperación y mejora de los Bienes de Interés Cultural, los espacios urbanos relevantes y arquitectura singular, el patrimonio arqueológico y etnológico, los paisajes de valor cultural e histórico y las formas tradicionales de la ocupación humana del territorio			
SUBSISTEMA		Patrimonio			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:			Descripción Estratégica		
- PEMP Prado, Bellavista y Alto Prado (Estudio)			Patrimonio propenderá por establecer una imagen de ciudad que respeta y hace valer identidad cultural, arquitectónica y urbanística, mediante la consolidación de las áreas declaradas como Bienes de Interés Cultural Nacional y Distrital y los inmuebles de interés cultural que las conforman		
Meta:			Responsables:		
-Realizar un estudio PEMP Prado, Bellavista y Alto Prado			SEC. DISTRITAL DE PLANENACION SEC. DISTRITAL DE CULTURA		
Indicadores de impactos:			Indicadores de Seguimiento:		
1- Mejor ambiente cultural de la población beneficiada			1. Numero de inmuebles declarados patrimonio		
2-Espacios para el disfrute del ocio productivo en actividades propias para un sano crecimiento y desarrollo social			2. Numero de inmuebles declarados dentro del sector		
3-Sensibilización a la ciudadanía a través de campañas pedagógicas sobre el correcto uso de estos espacios			3. Numero de inmuebles conservados		
4-Conservacion de los espacios declarados patrimonios			4. Numero de inmuebles por sector		
5-Mejoramiento del Espacio Público, disminución de la contaminación ambiental y caos urbanístico			5. Zonas declaradas Patrimonio		
			6.Población Residente en Zonas Patrimoniales		
			7.Inmuebles Demolidos		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
2024 - 2028		2028 – 2032		2032 – 2036	
I					
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Conservación y Recuperación del patrimonio Cultural	
500.000.000 (Presupuesto General)		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
Presupuesto General					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		Política de Movilidad. Política de Competitividad.			
ESTRATEGIA(S)		Planificar proyectos que involucren integralmente a Barranquilla y su área metropolitana con la región.			
OBJETIVOS		Se trata de generar oportunidades para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. La nueva cultura de la movilidad es paralela a la revisión del espacio público deteriorado por la antigua cultura de la movilidad.			
SUBSISTEMA		Peatón			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:			Descripción Estratégica		
- ALAMEDAS: Alameda Metropolitana, Alameda Urbana, Alameda Mangle Mallorquín, Alameda La Floresta, Alameda Batallón			Son conocidas las alamedas como el espacio en la ciudad que es utilizado para la circulación exclusivamente de personas. Construidas en cemento y decoradas con adoquín, y con árboles a su alrededor, las cuales en su mayoría incluyen Cicloruta		
Meta: Construir 25 km de Alamedas					
Indicadores de impactos:			Responsables: Sec. Distrital de movilidad Sec. Distrital de infraestructura		
1. Recuperación, protección y conservación de importantes zonas de espacio público para la población 2. Tener lugares de gran interés cultural y recreativo para la población (Paseos Urbanos, familiares y de amistades) 3. Mejorar el inmobiliario urbano de la ciudad 4. Mejoramiento paisajístico y ambiental de la ciudad			Indicadores de Seguimiento: 1. Número de alamedas construidas en la ciudad 2. Metros lineales construidos 3. Condiciones de Iluminación de las alamedas 4. Estado de la Arborización de las alamedas 5. Numero de metros lineales construidos para Cicloruta 6. Número de árboles plantados en las alamedas		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020 2020 – 2024		2024 - 2028 2028 – 2032 2032 – 2036	
		I I			
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático Subprograma: Movilidad Inteligente	
50.715.000.000(Libre destinación y/o específica)		Por Definir			
25.337.500.000(Presupuesto General)					
8.452.500.000(Privado) Total : 84.525.000.000					
Instrumentos de financiación				Combinación de alternativas	
Principal		Complementario		Plusvalía	
Presupuesto Nación		Privado			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		Política de Movilidad. Política de Competitividad.			
ESTRATEGIA(S)		Planificar proyectos que involucren integralmente a Barranquilla y su área metropolitana con la región.			
OBJETIVOS		Se trata de generar oportunidades para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. La nueva cultura de la movilidad es paralela a la revisión del espacio público deteriorado por la antigua cultura de la movilidad.			
SUBSISTEMA		Peatón			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica.			
- Vías Peatonales y Recuperación de Andenes		Las zonas peatonales son los espacios destinados a la circulación exclusiva de los peatones y las actividades relacionadas con ellos. La reserva de este espacio puede ser de una calle, una plaza o una zona. Las peatonalizaciones se realizan en aquellas zonas donde la circulación de peatones es muy intensa, principalmente en los centros tradicionales y con zonas comerciales, cuyo uso se potencia de esta manera. Aun así, también existen zonas peatonales que no se encuentran en el centro histórico o en el comercial, sino que se extienden al resto de la ciudad. El riesgo que se corre en este caso es el aislamiento y estas acciones deben integrarse en la malla peatonal.			
Meta:		Responsables:			
-Vías Peatonales y Recuperación de Andenes 722,3Km		Sec. Distrital de movilidad Sec. Distrital de infraestructura			
Indicadores de impactos:		Indicadores de Seguimiento:			
1. Recuperación, protección y conservación de importantes zonas de espacio público para la población		1. Kilómetros de vías peatonales construidas en la ciudad			
2. Tener lugares de gran interés cultural, recreativo y deportivo para la población		2. Metros lineales de andenes			
3. Mejorar el inmobiliario urbano de la ciudad.		3. Condiciones de Iluminación de las vías peatonales			
4. Mejoramiento paisajístico y ambiental de la ciudad.		4. Estado de la Arborización de las en las vías peatonales			
		5. Estado actual de los andenes de la ciudad			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
		I		2032 – 2036	
		I			
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático	
666.039.357.991(Libre destinación y/o específica)		Por Definir			
444.026.238.061(Presupuesto General)				Subprograma: Movilidad Inteligente	
1.110.065.596.652Total					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Plusvalía	
Presupuesto Nación		Presupuesto General			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		Política de Movilidad.			
ESTRATEGIA(S)		Facilitar, mediante la ejecución de proyectos de movilidad, los procesos de desconcentración y relocalización de actividades urbanas señaladas en el POT.			
OBJETIVOS		Se trata de generar oportunidades para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. La nueva cultura de la movilidad es paralela a la revisión del espacio público Deteriorado por la antigua cultura de la movilidad.			
SUBSISTEMA		Bicicleta			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:			Descripción Estratégica		
-Construir Ciclorutas			La ciclo ruta es un corredor vial exclusivo construido para el tránsito de ciclistas y triciclos, se encuentran sobre los andenes y separadores de corredores estratégicos y cuya función es proveer un modo alternativo de transporte. Se busca que las ciclorutas sean una alternativa seria de transporte para muchos usuarios de la bicicleta en la ciudad, que cuentan con un espacio cómodo, seguro y rápido.		
Meta:			Responsables: Sec. Distrital de movilidad Sec. Distrital de infraestructura		
-Construir 165 km de ciclorutas					
Indicadores de impactos:			Indicadores de Seguimiento:		
1-Recuperación, protección y conservación de importantes zonas de espacio público para la población			1. Número de ciclorutas construidas en la ciudad		
2-Tener lugares de gran interés cultural y recreativo para la población (Paseos Urbanos, familiares y de amistades)			2. Metros de ciclorutas construidos		
3- Mejorar el inmobiliario urbano de la ciudad			3. Condiciones de Iluminación de las ciclorutas		
4- Mejoramiento paisajístico y ambiental de la ciudad			4. Mantenimiento del estado de la ciclorutas		
5-Mejorar las condiciones de Salud de la comunidad			5. Numero de semáforos para ciclorutas y señalización		
6-Impulsar los ciclo-paseos			6. Número de Km construidos y por construir para ciclorutas		
			7. Número de personas que utilizan las ciclorutas		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
		I		2032 – 2036	
		I			
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático Subprograma: Movilidad Inteligente	
20.279.5800.000(Libre destinación y/o específica)		Por Definir			
8.819.820.000(cofinanciación)					
29.399.400.000(Total)					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Plusvalía	
Libre destinación y/o específica		Cofinanciación			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		Política de Movilidad.			
ESTRATEGIA(S)		Fomentar los transportes multimodales integrados. Ampliar la cobertura del sistema de transporte público del área urbana y rural de Barranquilla, y su área metropolitana.			
OBJETIVOS		Se trata de generar oportunidades para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. La nueva cultura de la movilidad es paralela a la revisión del espacio público Deteriorado por la antigua cultura de la movilidad.			
SUBSISTEMA		SITP			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:			Descripción Estratégica		
- Conectividad e Intermodalidad para Barranquilla (Intercambiadores y estaciones)			.Un intercambiador es un lugar de articulación de redes encaminado a facilitar la intermodalidad entre distintos modos de transporte. Los intercambiadores pueden desempeñar, por su inserción urbana, el papel de interfaz entre la ciudad y su red de transporte.		
Meta: Por definir					
Indicadores de impactos:			Responsables:		
1-Mejoramiento de la infraestructura de transporte de Barranquilla			Sec. Distrital de movilidad Sec. Distrital de infraestructura		
2-Organización y mejoramiento en la Prestación del servicio a los usuarios			Indicadores de Seguimiento:		
3-Seguridad a los Usuarios			1. Número de intercambiadores y estaciones construidos.		
4-Mejorar la Conectividad Urbana de Transporte de Barranquilla con los sus habitantes y las actividades económicas que se desarrollan			2. Condiciones de los intercambiadores y estaciones existentes		
			3. Número de vehículos que circulan por los intercambiadores y estaciones		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
		I		2032 – 2036	
		I			
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático	
369.525.000.000(Libre destinación)		Por Definir			
198.975.000.000(POT)				Subprograma: Movilidad Inteligente	
568.500.000.000 Total					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Impuestos	
Libre Destinación y/o específico		POT			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE MOVILIDAD. POLITICA DE COMPETITIVIDAD			
ESTRATEGIA(S)		Fomentar los transportes multimodales integrados.			
OBJETIVOS		Se trata de generar oportunidades para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. La nueva cultura de la movilidad es paralela a la revisión del espacio público deteriorado por la antigua cultura de la movilidad.			
SUBSISTEMA		SITP			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica El sistema de transporte masivo TRANSMETRO parte del Municipio de Soledad por la calle 45 (Murillo) hasta la carrera 46, donde gira en forma transversal teniendo su punto más cercano a la parte oriental en la carrera 46 con la calle 30 y circula hacia el oeste hasta la estación del Estadio Romelio Martínez en la Calle 74. Con el fin de expandir la cobertura del SITM a los municipios aledaños del Área Metropolitana, se plantea una ampliación del perfil vial de los ejes metropolitanos a partir de la Av. Circunvalar, para que en un futuro puedan soportar el tránsito de los vehículos integrantes del sistema, así como del transporte público colectivo. Dicha ampliación iniciaría por la Carrera 38, (hoy en día Vía Rural) como un eje vial integrador de Juan Mina, Tubará y Juan de Acosta, para luego pasar al corredor de la Cordialidad, Calle 30 y Av. Olaya Herrera, previo consenso con las autoridades municipales involucradas y el Área Metropolitana.			
- Segunda y Tercera Fase de Transmetro					
Meta:		Responsables: Secretaria Distrital de Infraestructura Vial Secretaria Distrital de Movilidad			
- CONSTRUIR LA SEGUNDA Y TERCERA FASE DE TRANSMETRO					
Indicadores de impactos:		Indicadores de Seguimiento: 1- Porcentaje de malla vial en buen estado (%) 2- Metros cuadrados de vías nuevas agregadas a la malla vial. 3- Número de intersecciones semaforizadas. 4. Recuperación de la malla vial (metros cuadrados) mantenimiento y reconstrucción 5. Número de Rutas del Sistema Transmetro 6. Número de Pasajeros Transportados por el SITM 7. Promedio de velocidad (km/hora) del sistema de transporte público masivo			
1. Cambio cultural 2. Mejoramiento de la movilidad en la ciudad 3. Integración del sistema de transporte 4. Renacer urbanístico en la ciudad 5. Desarrollo económico y social 6. Recuperación de Espacio Publico 7. Desvinculación de rutas regulares de transporte publico					
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
2024 - 2028		2028 – 2032		2032 – 2036	
I		II			
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático Subprograma: Movilidad Inteligente	
414.054.000.000 (Libre destinación y/o específica) 966.126.000.000(Cofinanciación) 1.380.180.000.000 Total		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
Libre destinación y/o específica		Cofinanciación			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		Política de Movilidad.			
ESTRATEGIA(S)		Optimización del uso de la infraestructura existente. Gestionar la demanda del tráfico			
OBJETIVOS		Se trata de generar oportunidades para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. La nueva cultura de la movilidad es paralela a la revisión del espacio público deteriorado por la antigua cultura de la movilidad			
SUBSISTEMA		Vehículo Privado			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: - Mantenimiento vías locales			Descripción Estratégica Es un instrumento de planeación estratégica que orienta la gestión de las entidades encargadas de la administración y gestión del sistema de movilidad y los subsistemas de transporte y vías, en el corto, mediano y largo plazo; con el propósito de garantizar que la movilidad sea segura, equitativa, eficiente y sostenible, de forma que contribuya a mejorar la calidad de vida de la comunidad y la competitividad de la región.		
Meta: -Mantenimiento de vías locales a 1030 km lineales					
Indicadores de impactos: 1-Mejorar las calidad de vida de los Barranquilleros 2-Mejorar la infraestructura vial 3-Disminuir los índices de accidentalidad 4-Reducir tiempo a la hora de trasportarse de un sitio a otro.			Responsables: Sec. Distrital de infraestructura		
			Indicadores de Seguimiento: 1. Mantenimiento de vías locales de la ciudad de barranquilla. 2. Número de Km pendientes por mantenimiento 3. Tiempos de movilidad		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
		I		I	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático Subprograma: Movilidad Inteligente	
54.000.000.000 (Libre Destinación y/o Especifica)		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Impuestos	
Libre Destinación y/o Especifica					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE MOVILIDAD. POLITICA DE COMPETITIVIDAD			
ESTRATEGIA(S)		. Gestionar la demanda del tráfico. Definición del trazado del sistema de acuerdo con la perspectiva de consolidación del nuevo modelo de ordenamiento territorial.			
OBJETIVOS		Se trata de generar oportunidades para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. La nueva cultura de la movilidad es paralela a la revisión del espacio público deteriorado por la antigua cultura de la movilidad.			
SUBSISTEMA		Vehículo Privado			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- Implementación Plan vial (Por ampliar regionales, arterias, semiarterias y colectoras)		Es un instrumento de planeación estratégica que orienta la gestión de las entidades encargadas de la administración y gestión del sistema de movilidad y los subsistemas de transporte y vías, en el corto, mediano y largo plazo; con el propósito de garantizar que la movilidad sea segura, equitativa, eficiente y sostenible, de forma que contribuya a mejorar la calidad de vida de la comunidad y la competitividad de la región.			
Meta: Por ampliar regionales, arterias, semiarterias y colectoras) 112,38 km		Responsables: SEC. DISTRITAL DE INFRAESTRUCTURA			
Indicadores de impactos:		Indicadores de Seguimiento:			
1-Mejorar las calidad de vida de los Barranquilleros		1- Porcentaje de malla vial en buen estado (%)			
2-Mejorar la infraestructura vial		2- Metros cuadrados de vías regionales ampliadas			
3-Disminuir los índices de accidentalidad		3- Metros cuadrados de arterias y semiarterias ampliadas			
4-Reducir tiempo a la hora de trasportarse de un sitio a otro.		4. Metros cuadrados de colectoras ampliadas.			
		5-Tiempos de movilidad			
Programación (I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
		L		II	
Costo estimado (pesos)		Articulación con otros programas			
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático	
907.523.352.357(Libre Destinación)		Por Definir		Subprograma: Movilidad Inteligente	
388.938.579.582(POT)					
1.296.461.931.938 Total					
		PROGRAMA ASOCIADO:			
Instrumentos de financiación		Combinación de alternativas			
Principal		Complementario		Impuestos	
Libre destinación y/o específica		POT			



IMPLEMENTACION DEL SISTEMA VIAL: VIAS PARA AMPLIAR

Jerarquía POT	Categoría	Nombre Vía	Desde	Hasta	Tipo de Vía	Ancho Perfil	Longitud (KM)	Valor por tramo
Regional	Principal	Avenida Circunvalar	Carrera 38	Intersección VIA 40	AVC	66,4	4,22	\$ 48.715.109.927
		Vía La Cordialidad	Limite Distrital POT Galapa	Avenida Circunvalar	V1	82	2,83	\$ 32.688.483.224
		Prolongación Crra 46	Av. Circunvalar	Calle 135	V1	82	2,98	\$ 34.367.041.084
		Carretera Barranquilla-Santa Marta	Calle 17	Puente Pumarejo - salida a Santa Marta	V2	42	1,83	\$ 21.067.032.193
		Calle 17	Intersección Carretera B/quilla - Santa Marta	Limite Distrital POT	V3	26	0,68	\$ 7.800.377.484
Arteria	Principal	Crra 14 (Ruta de la Inclusión)	Calle 30	Calle 64C	V2	42	3,06	\$ 35.297.726.631
		Calle 70C (Ruta de la Inclusión)	Carrera 27	Carrera 15	V2	42	1,38	\$ 15.878.552.601
		Calle 80B (Ruta de la Inclusión)	Carrera 42F	Carrera 38	V2	42	1,24	\$ 14.315.407.135
		Carrera 27 (Ruta de la Inclusión)	Calle 75	Calle 70C	V2	42	0,74	\$ 8.490.428.189
		Carrera 15 (Ruta de la Inclusión)	Calle 29	Calle 17	V2	42	1,12	\$ 12.877.714.941
		Calle 64C (Ruta de la Inclusión)	Carrera 15	Carrera 14	V2	42	0,13	\$ 1.499.784.062
		Carrera 15 (Ruta de la Inclusión)	Calle 70C	Calle 64 C	V2	42	0,32	\$ 3.706.469.039
		Vía 40	Av. Circunvalar	Carrera 46	V2	42	0,05	\$ 555.826.090
		Vía 40	Av. Circunvalar	Carrera 46	V2	42	0,02	\$ 248.944.534
		Vía 40	Av. Circunvalar	Carrera 46	V2	42	8,55	\$ 98.660.631.387
		Carrera 51B	Av. Circunvalar	Calle 82	V3	26	2,93	\$ 33.857.264.539
		Carrera 50	Calle 57	Calle 36	V3	26	1,67	\$ 19.245.709.201
		Carrera 54	Vía 40	Calle 53	V3	26	0,88	\$ 10.144.172.385
		Calle 72	Vía 40	Carrera 38	V3	26	3,47	\$ 39.993.279.887



Semiarteria	Principal	Calle 72	Carrera 38	Carrera 27	V3	26	0,92	\$ 10.655.910.941
		Carrera 38	Calle 79C	AV. Circunvalar	V3	26	1,91	\$ 22.049.076.255
		Carrera 38	Calle 74	Calle 79C	V4	25	0,80	\$ 9.259.190.147
		Carrera 44	Calle 87	Calle 74	V5	18,5	1,80	\$ 20.824.550.753
		Carrera 53	Calle 80	Calle 98	V5	18,5	2,06	\$ 23.812.693.050
		Carrera 38	AV. Circunvalar	Limite Distrital POT Tubara	VTM1	68	9,87	\$ 113.918.611.545
		Vía La Cordialidad	Avenida Circunvalar	Calle 45	VTM2	40	5,27	\$ 60.781.937.386
		Diagonal 70C (Suroccidente)	Carrera 9J	Carrera 15	VTM2	40	0,97	\$ 11.157.954.855
		Calle 80 (Suroccidente)	Carrera 6B	Carrera 8	VTM2	40	0,68	\$ 7.794.376.040
		Calle 87 (Suroccidente)	Carrera 8	Carrera 9C	VTM2	40	0,47	\$ 5.436.847.064
		Carrera 9G (Suroccidente)	Calle 87 (Suroccidente)	Carrera 9J	VTM2	40	0,49	\$ 5.611.466.017
		Carrera 1 (Av. De las Torres)	Limite distrital Soledad	Transversal 1D	VTM2	40	1,30	\$ 15.032.348.927
		Transversal 1D	Crra 1 (Av. de Las Torres)	Calle 79	VTM2	40	1,77	\$ 20.424.646.807
	Principal	Calle 84 (Ruta de la Inclusión)	Carrera 74	Vía 40	V2	42	1,00	\$ 11.491.265.850
		Carrera 59C	Calle 79	Proyección Cra 65	V3	26	0,55	\$ 6.345.373.431
		Carrera 8	Calle 19	Calle 29	V3	26	0,83	\$ 9.601.734.132
		Carrera 9G (Suroccidente)	Av. Circunvalar	Calle 87	V4	25	1,37	\$ 15.823.270.065
		Prolongación Carrera 65	Carrera 64	Carrera 65	V4	25	0,10	\$ 1.138.197.031
		Carrera 20 (Suroccidente)	Av. Circunvalar	Carrera 38 (Vía a Juan Mina)	V4	25	1,70	\$ 19.616.760.048
		Carrera 13 (Suroccidente)	Av. Circunvalar	Carrera 15	V4	25	3,28	\$ 37.885.964.982
		Carrera 10 - La Playa	Calle 7 - Vía La Prosperidad	Limite Distrital POT - Puerto Colombia	V4	25	1,51	\$ 17.399.226.307
		Calle 70	Vía 40	Carrera 58	V5	18,5	1,15	\$ 13.223.259.649
		Calle 79	Carrera 42F	Carrera 60	V5	18,5	2,01	\$ 23.172.615.912
		Calle 76	Carrera 60	Vía 40	V5	18,5	1,08	\$ 12.454.036.042
		Calle 77	Calle 59B	Vía 40	V5	18,5	1,24	\$ 14.365.496.114
		Calle 82 (Ruta de la Inclusión)	Carrera 42F	Carrera 59C	V5	18,5	2,04	\$ 23.583.830.273
		Carrera 47	Calle 57	Calle 88	V5	18,5	3,61	\$ 41.690.419.143
Colector a	Secunda ria	Carrera 30 (Oriente)	Calle 5 (Zona Franca)	Calle 6 (Corredor Portuario)	V2	42	0,47	\$ 5.439.963.199
		Carrera 1 (Av. De las Torres)	Crra 1A	Calle 96	V3	26	2,34	\$ 26.986.303.065



	Calle 58	Carrera 54	Vía 40	V3	26	1,35	\$ 15.602.601.567
	Calle 80	Av. De las Torres	Transversal 2	V3	26	0,97	\$ 11.144.220.780
	Calle 87 (Suroccidente)	Carrera 27	Carrera 9C	V3	26	2,37	\$ 27.341.311.590
	Carrera 75A	Calle 85	Calle 87	V3	26	0,22	\$ 2.497.177.973
	Carrera 4	Calle 31	Calle 42	V3	26	1,49	\$ 17.241.803.801
	Calle 51B	Av. Circunvalar	Carrera 5B Sur	V3	26	0,71	\$ 8.202.820.503
	Calle 50	Carrera 43	Carrera 44	V4	25	0,19	\$ 2.146.670.531
	Calle 50	Carrera 44	Carrera 46	V4	25	0,33	\$ 3.777.216.836
	Carrera 30 (Oriente)	Calle 6 (Corredor Portuario)	Calle 38	V4	25	1,61	\$ 18.592.359.638
	Carrera 30 (Oriente)	Calle 39	Calle 51	V4	25	1,01	\$ 11.643.033.148
	Calle 98	Carrera 46	Carrera 49C	V5	18,5	0,25	\$ 2.903.891.250
	Calle 98	Carrera 53	Carrera 65	V5	18,5	0,87	\$ 10.070.770.102
	Carrera 45	Calle 53	Calle 72	V5	18,5	1,93	\$ 22.223.810.620
	Carrera 45	Calle 74	Calle 87	V5	18,5	1,84	\$ 21.228.147.896
	Calle 93	Carrera 43	Carrera 49C	V5	18,5	0,62	\$ 7.111.596.316
	Calle 94	Carrera 51B	Carrera 73	V5	18,5	2,02	\$ 23.300.492.845
	Carrera 27	Av. Circunvalar	Calle 81	V5	18,5	1,85	\$ 21.333.634.824
	Calle 79C	Calle 81	Carrera 33	V5	18,5	0,44	\$ 5.052.985.441
	Carrera 65	Calle 79	Prolongación Crra 65	V6	13	0,53	\$ 6.136.823.235
	Calle 14 - La Playa	Carrera 10 - La Playa	Vía La Prosperidad	V6	13	1,09	\$ 12.523.283.478
					TOTAL	112,38	\$1.296.461.931.938

*Los valores aquí establecidos son aproximados y se ajustarán a los diseños específicos de obra



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE MOVILIDAD. POLITICA DE COMPETITIVIDAD			
ESTRATEGIA(S)		. Gestionar la demanda del tráfico. Definición del trazado del sistema de acuerdo con la perspectiva de consolidación del nuevo modelo de ordenamiento territorial.			
OBJETIVOS		Se trata de generar oportunidades para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. La nueva cultura de la movilidad es paralela a la revisión del espacio público deteriorado por la antigua cultura de la movilidad.			
SUBSISTEMA		Vehículo Privado			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- Implementación Plan vial (Por adecuar regionales, arterias ,semiarterias, colectoras y peatonales)		Es un instrumento de planeación estratégica que orienta la gestión de las entidades encargadas de la administración y gestión del sistema de movilidad y los subsistemas de transporte y vías, en el corto, mediano y largo plazo; con el propósito de garantizar que la movilidad sea segura, equitativa, eficiente y sostenible, de forma que contribuya a mejorar la calidad de vida de la comunidad y la competitividad de la región.			
Meta: Por adecuar regionales, arterias ,semiarterias, colectoras y peatonales un total de 188,84 km					
Indicadores de impactos: 1-Mejorar la calidad de vida de los Barranquilleros 2-Mejorar la infraestructura vial 3-Disminuir los índices de accidentalidad 4-Reducir tiempo a la hora de trasportarse de un sitio a otro.		Responsables: SEC. DISTRITAL DE INFRAESTRUCTURA			
		Indicadores de Seguimiento: 1- Porcentaje de malla vial en buen estado (%) 2- Metros cuadrados de vías regionales adecuados 3- Metros cuadrados de arterias y semiarterias adecuados 4. Metros cuadrados de vías colectoras y peatonales adecuadas. 5. Tiempos de movilidad			
Programación (I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		I		2028 – 2032	
		II		2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)		Articulación con otros programas			
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático Subprograma: Movilidad Inteligente	
113. 849.198.778(Libre destinación y/o específica)		Por Definir			
Instrumentos de financiación		Combinación de alternativas			
Principal		Complementario		Impuestos	
Libre destinación y/o específica)					



IMPLEMENTACION DEL SISTEMA VIAL: VIAS PARA ADECUAR

Jerarquía POT	Categoría	Nombre Vía	Desde	Hasta	Tipo de Vía	Ancho Perfil	Longitud (KM)	Valor por tramo
Regional	Principal	Avenida Circunvalar	Carrera 38	Calle 45	AVC	66,4	9,98	\$ 6.014.581.301
		Calle 30 (Vía al Aeropuerto)	Carrera 14	Limite Distrital POT - Soledad	VTM2	40	2,05	\$ 1.234.935.839
Arteria	Principal	Carrera 46	Av. Circunvalar	Calle 74	V3	26	3,98	\$ 2.397.218.820
		Carrera 38	Calle 69C	Calle 74	V3	26	0,70	\$ 421.233.472
		Calle 45 (Av. Murillo)	Carrera 46	Vía 40	V3	26	1,06	\$ 641.591.104
		Carrera 53	Calle 98	Avenida Circunvalar	V3	26	1,33	\$ 799.458.718
		Calle 30	Carrera 14 (Ruta de La Inclusión)	Vía 40	V3	26	3,93	\$ 2.371.745.413
		Carrera 54	Calle 53	Calle 78	V3	26	2,33	\$ 1.401.634.154
		Calle 19	Av. Circunvalar	Calle 17	V3	26	1,85	\$ 1.116.881.726
		Carrera 38	Calle 4	Calle 30	V3	26	0,86	\$ 517.165.625
		Carrera 38	Calle 30	Calle 69C	V4	25	3,36	\$ 2.026.178.690
		Vía La Cordialidad	Calle 45	Calle 39 - Carrera 26B	V4	25	0,60	\$ 363.523.486
		Calle 39 (Continuación Vía La Cordialidad)	Carrera 26B	Carrera 30	V4	25	0,44	\$ 267.030.749
		Carrera 44	Calle 74	Calle 72	V4	25	0,30	\$ 178.964.852
		Calle 38 (Continuación Vía La Cordialidad)	Carrera 30	Carrera 40 - La Paz	V5	18,5	1,19	\$ 717.836.520
		Carrera 43	Calle 90	Calle 6 (Corredor Portuario)	V5	18,5	6,58	\$ 3.965.382.511
		Carrera 53	Calle 53	Calle 80	V5	18,5	2,89	\$ 1.743.475.707
		Carrera 44	Calle 72	Calle 6	V5	18,5	4,23	\$ 2.549.094.819
		Carrera 42F (Ruta de la Inclusión)	Calle 84	Calle 82	V5	18,5	0,30	\$ 183.419.383
		Carrera 51B	Calle 82	Carrera 51 entre Calles 76 y 75	V6	13	0,95	\$ 574.284.888
		Carrera 50	Calle 91	Calle 75	V6	13	2,08	\$ 1.253.477.297
		Calle 38 (Continuación Vía La Cordialidad)	Carrera 40. La Paz	Carrera 50	V6	13	0,96	\$ 577.672.502



Semiarteria	Principal	Carrera 50	Calle 75	Calle 57	V6	13	1,75	\$	1.057.851.655
		Calle 45 (Av. Murillo)	Av. Circunvalar	Carrera 46	VTM2	40	7,67	\$	4.621.952.654
		Calle 17	Intersección Carretera B/quilla - Santa Marta	Carrera 38	VTM2	40	2,95	\$	1.776.055.870
		Carrera 46	Calle 74	Calle 10	VTM3	33	3,76	\$	2.266.675.142
		Carrera 58	Calle 76	Calle 64	V3	26	1,33	\$	800.254.385
		Carrera 59B	Calle 77	Calle 79	V3	26	0,42	\$	255.662.352
		Calle 68	Vía 40	Carrera 62	V3	26	0,77	\$	462.180.196
		Carrera 8	Calle 30	Calle 52C	V3	26	2,59	\$	1.562.352.910
		Calle 77	Calle 76	Carrera 59B	V3	26	0,15	\$	91.628.316
		Carrera 65	Prolongación Crra 65	Calle 99	V4	25	1,91	\$	1.153.904.364
		Calle 70	Carrera 58	Carrera 38	V5	18,5	2,10	\$	1.263.091.609
		Calle 54	Carrera 54	Carrera 30	V5	18,5	2,03	\$	1.221.397.440
		Calle 76	Carrera 43	Carrera 60	V5	18,5	1,92	\$	1.155.055.670
		Calle 84 (Ruta de la Inclusión)	Carrera 42F	Carrera 74	V5	18,5	2,93	\$	1.764.301.695
		Carrera 27	Calle 30	Calle 53D	V6	13	1,73	\$	1.043.722.534
		Carrera 27	Calle 57	Calle 70C	V6	13	1,00	\$	604.122.410
		Carrera 32	Carrera 33 - Rebozo	Calle 53C	V6	13	2,90	\$	1.750.853.713
		Carrera 58	Calle 99	Calle 79	V6	13	2,45	\$	1.475.329.819
		Diagonal 5 (Suroriente)	Carrera 9	Calle 17	V6	13	1,09	\$	654.719.613
		Carrera 33	Calle 6 (Corredor Portuario)	Calle 61	V6	13	3,59	\$	2.166.312.569
Colectora	Secundaria	Calle 68	Carrera 62	Carrera 58	V6	13	0,38	\$	231.768.223
		Calle 77B	Carrera 70	Vía 40	V6	13	0,62	\$	374.765.299
		Avenida Del Río	Intersección Calle 6 - Carrera 46	Glorieta Norte de la Loma	AVR	23	1,26	\$	757.270.271
		Calle 50	Carrera 22	Carrera 30	V3	26	0,76	\$	460.293.500
		Carrera 41	Calle 63A (7 Bocas)	Calle 57	V3	26	0,52	\$	315.970.312
		Calle 34 (Paseo Bolívar)	Carrera 44	Carrera 38	V3	26	0,67	\$	400.943.957
		Carrera 75A	Calle 87	Calle 93	V3	26	0,54	\$	327.555.710
		Calle 84B (El Tobogan)	Carrera 42	Carrera 38	V3	26	1,26	\$	761.640.413
		Carrera 21	Calle 30	Calle 53D	V4	25	2,00	\$	1.208.051.931
		Carrera 21B	Calle 53D	Calle 70C	V4	25	1,21	\$	732.230.864
		Carrera 40	Calle 45	Calle 30	V4	25	1,19	\$	718.891.382
		Calle 98	Carrera 49C	Carrera 51B	V5	18,5	0,31	\$	186.939.608
		Calle 98	Carrera 51B	Carrera 53	V5	18,5	0,38	\$	231.906.862
		Carrera 45	Calle 45	Calle 53	V5	18,5	0,50	\$	303.064.831
		Calle 93	Calle 42B-1	Carrera 43	V5	18,5	0,65	\$	393.288.674
		Calle 93	Carrera 49C	Carrera 51B	V5	18,5	0,29	\$	177.373.517



	Calle 81 (Noroccidente)	Carrera 51	Carrera 53	V5	18,5	0,42	\$ 253.401.934
	Calle 96	Carrera 43	Calle 93	V5	18,5	0,64	\$ 386.127.669
	Carrera 42B-1	Calle 93	Calle 81	V5	18,5	0,99	\$ 599.462.934
	Carrera 42B	Calle 81	Calle 80B	V5	18,5	0,09	\$ 54.641.845
	Calle 81	Carrera 42B-1	Carrera 42	V5	18,5	0,04	\$ 22.803.100
	Calle 84 (El Tobogan)	Carrera 42F (Ruta de la Inclusión)	Carrera 42	V5	18,5	0,85	\$ 515.134.262
	Carrera 64	Calle 99	Carrera 61	V6	13	2,06	\$ 1.240.035.343
	Carrera 22	Calle 53D	Calle 30	V6	13	1,91	\$ 1.151.517.362
	Carrera 32	Calle 55	Calle 72	V6	13	1,65	\$ 994.602.137
	Carrera 41	Calle 74	Calle 63A (7 Bocas)	V6	13	1,32	\$ 798.488.245
	Carrera 41	Calle 57	Calle 34	V6	13	1,92	\$ 1.160.275.729
	Calle 51B	Carrera 5B Sur	Carrera 2G	V6	13	1,03	\$ 620.349.199
	Calle 51B	Carrera 3B	Carrera 4	V6	13	0,37	\$ 221.870.605
	Carrera 60	Carrera 64	Calle 58	V6	13	2,49	\$ 1.501.207.087
	Calle 85	Carrera 42B1	Carrera 76	V6	13	3,74	\$ 2.253.401.966
	Calle 80	Carrera 60	Vía 40	V6	13	1,55	\$ 933.498.510
	Calle 80 (Noroccidente)	Carrera 53	Carrera 56	V6	13	0,23	\$ 140.338.824
	Calle 80 (Noroccidente)	Carrera 42E	Carrera 51	V6	13	1,39	\$ 835.161.272
	Carrera 20	Calle 6	Calle 45	V6	13	3,08	\$ 1.855.725.067
	Calle 74	Carrera 38	Carrera 71	V6	13	3,43	\$ 2.068.535.915
	Calle 75	Carrera 43	Vía 40	V6	13	2,91	\$ 1.751.456.491
	Calle 96	Carrera 44	Carrera 51B	V6	13	0,91	\$ 549.130.953
	Calle 97	Carrera 44	Carrera 42F	V6	13	0,42	\$ 250.315.709
	Carrera 15	Calle 17	Calle 6	V6	13	0,91	\$ 547.509.480
	Carrera 52	Calle 69	Calle 87	V6	13	2,69	\$ 1.622.353.453
	Carrera 24	Calle 73	Calle 30	V6	13	3,55	\$ 2.140.953.690
	Carrera 76	Calle 89	Calle 80	V6	13	0,82	\$ 493.193.135
	Carrera 19	Calle 30	Calle 47	V6	13	1,49	\$ 896.620.538
	Calle 34 (Paseo Bolívar)	Carrera 46	Carrera 44	V6	13	0,33	\$ 199.109.700
	Carrera 49C	Calle 75	Calle 93	V6	13	2,26	\$ 1.360.609.069
	Carrera 48	Calle 79	Calle 69	V6	13	1,22	\$ 735.075.977
	Calle 79	Carrera 60	Vía 40	V6	13	1,47	\$ 884.998.974
	Calle 60	Cr. 21B	Cr. 10	V6	13	1,48	\$ 893.190.730
	Calle 61	Carrera 21B	Carrera 46	V6	13	2,61	\$ 1.575.571.836
	Calle 53D	Carrera 27	Carrera 14	V6	13	1,71	\$ 1.030.105.774
	Calle 62	Cr. 43	Cr. 50	V6	13	0,78	\$ 468.358.673
	Calle 64	Carrera 70	Cr. 43	V6	13	2,25	\$ 1.356.250.982



		Carrera 59B	Calle 99	Carrera 59C	V6	13	2,30	\$	1.384.774.448
		Carrera 21B	Calle 78	Calle 74	V6	13	0,63	\$	380.533.887
		Carrera 65	Calle 68	Calle 77B	V6	13	1,42	\$	853.732.868
		Carrera 57	Calle 77C	Calle 99	V6	13	2,63	\$	1.585.825.093
		Carrera 45	Calle 30	Calle 45	V6	13	1,07	\$	646.998.024
		Calle 53D	Carrera 31	Carrera 25	V6	13	0,45	\$	273.142.920
		Carrera 21 (Par vial - Calzada Sur)	Calle 14	Calle 6 (Corredor Portuario)	V6	13	0,51	\$	307.670.056
		Carrera 21 (Par vial - Calzada Sur)	Calle 30	Calle 17	V6	13	1,37	\$	827.090.071
		Carrera 21 (Par vial - Calzada Norte)	Calle 30	Calle 28	V6	13	0,72	\$	432.204.035
		Carrera 21 (Par vial - Calzada Norte)	Calle 15	Calle 7	V6	13	0,44	\$	263.148.857
		Calle 83	Carrera 27 A	Calle 78	V6	13	0,92	\$	557.292.570
		Carrera 35 C3	Calle 83	Calle 82 C	V6	13	0,24	\$	144.570.327
		Calle 82 C	Carrera 35 C3	Carrera 38	V6	13	0,16	\$	98.331.210
		Carrera 41 D	Calle 83 C	Calle 84B (El Tobogan)	V6	13	0,20	\$	118.488.114
		Calle 68	Carrera 58	Crra 13 (Suroccidente)	V6	13	4,33	\$	2.608.173.112
Vía Peatonal	Exclusiva	Calle 60A	Carrera 54	Carrera 53	VP1	8	0,12	\$	74.135.693
		Calle 60A	Carrera 54	Carrera 59	VP1	8	0,12	\$	74.545.582
	De uso vehicular restringido	Calle 31	Carrera 42	Carrera 44	VP2	10	0,32	\$	191.219.333
		Carrera 41B	Calle 31	Calle 30	VP2	10	0,10	\$	60.904.711
		Carrera 42B	Calle 33	Calle 30	VP2	10	0,23	\$	141.544.380
		Carrera 45B	Calle 34	Calle 30	VP2	10	0,12	\$	73.189.331
		Calle 36	Carrera 40	Carrera 46	VP2	10	0,72	\$	432.927.369
		Calle 33	Carrera 35	Carrera 41	VP2	10	0,64	\$	383.421.194
		Calle 39	Carrera 46	Carrera 45	VP2	10	0,13	\$	77.674.001
		Calle 39	Carrera 38	Carrera 44	VP2	10	0,60	\$	363.734.458
		Calle 31	Carrera 36	Carrera 42	VP2	10	0,55	\$	331.118.129
		Carrera 41	Calle 34	Calle 30	VP2	10	0,32	\$	190.550.249
		Calle 33	Carrera 42	Carrera 44	VP2	10	0,27	\$	163.431.257
		Carrera 42	Calle 33	Calle 30	VP2	10	0,23	\$	137.192.322
		Carrera 49C	Calle 74	Calle 75	VP2	10	0,22	\$	131.592.512
Carrera 49B	Calle 74	Calle 75	VP2	10	0,22	\$	132.490.652		
					TOTAL	188,84	\$	113.849.198.778	

*Los valores aquí establecidos son aproximados y se ajustarán a los diseños específicos de obra



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE MOVILIDAD			
ESTRATEGIA(S)		. Gestionar la demanda del tráfico. Definición del trazado del sistema de acuerdo con la perspectiva de consolidación del nuevo modelo de ordenamiento territorial.			
OBJETIVOS		Se trata de generar oportunidades para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. La nueva cultura de la movilidad es paralela a la revisión del espacio público deteriorado por la antigua cultura de la movilidad			
SUBSISTEMA		Vehículo Privado			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: - Implementación Plan vial (Nuevas regionales, arterias, semiarterias, colectoras y peatonales)			Descripción Estratégica Es un instrumento de planeación estratégica que orienta la gestión de las entidades encargadas de la administración y gestión del sistema de movilidad y los subsistemas de transporte y vías, en el corto, mediano y largo plazo; con el propósito de garantizar que la movilidad sea segura, equitativa, eficiente y sostenible, de forma que contribuya a mejorar la calidad de vida de la comunidad y la competitividad de la región.		
Meta: Nuevas regionales, arterias, semiarterias, colectoras y peatonales) 57,42 km			Responsables: SEC. DISTRITAL DE INFRAESTRUCTURA –SECTOR PRIVADO		
Indicadores de impactos: 1-Mejorar las calidad de vida de los Barranquilleros 2-Mejorar la infraestructura vial 3-Disminuir los índices de accidentalidad 4-Reducir tiempo a la hora de trasportarse de un sitio a otro.			Indicadores de Seguimiento: 1- Metros cuadrados de regionales nuevas 2- Metros cuadrados de arterias y semiarterias nuevas 3- Metros cuadrados de colectoras y peatonales nuevas. 4-Tiempos de movilidad		
Programación (I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
		I		II	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático Subprograma: Movilidad Inteligente	
520.948.991.643 (Libre Destinación) 347.299.327.762 (Privado) 868.248.319.405 Total		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Impuestos	
Libre destinación y/o específica		Privado			



IMPLEMENTACION DEL SISTEMA VIAL: VIAS PROYECTADAS

Jerarquía POT	Categoría	Nombre Vía	Desde	Hasta	Tipo de Vía	Ancho Perfil	Longitud (KM)	Valor por tramo
Regional	Principal	Vía de La Prosperidad	Carrera 26 - La Playa	Limite perímetro urbano La Playa - Crra 10	V3	26	2,09	\$ 31.556.982.625
Arteria	Principal	Carrera 33 (Ruta de la Inclusión)	Calle 75	Calle 79C	V2	42	0,54	\$ 8.186.329.588
		Carrera 15 (Ruta de la Inclusión)	Calle 30	Calle 29	V2	42	0,28	\$ 4.246.886.258
		Calle 80B (Ruta de la Inclusión)	Calle 79C	Carrera 38	V2	42	0,38	\$ 5.804.970.121
		Calle 10	Carrera 39	Carrera 46	V3	26	1,04	\$ 15.656.149.291
		Carrera 43	Av. Circunvalar	Calle 90	V3	26	2,31	\$ 34.971.217.253
		Carrera 50	Calle 36	Glorieta institucional Isla de La Loma	V3	26	1,30	\$ 19.648.975.481
		Calle 17	Carrera 38	Calle 10	V3	26	0,15	\$ 2.291.228.633
		Carrera 50	Calle 93	Calle 91	V6	13	0,22	\$ 3.350.870.837
		Carrera 51B	Carrera 51	Calle 75	V6	13	0,10	\$ 1.439.068.819
		Calle 87 (Suroccidente)	Carrera 9C	Carrera 9G	VTM2	40	0,20	\$ 3.029.817.547
		Prolongación Calle 80 (Suroccidente)	Av. La Cordialidad	Carrera 6B	VTM2	40	0,10	\$ 1.555.361.791
		Calle 76 (Suroccidente)	Calle 79	Vía La Cordialidad	VTM2	40	0,64	\$ 9.620.105.489
		Carrera 46	Calle 10	Calle 6	VTM2	40	0,67	\$ 10.147.733.810
Semiarteria	Principal	Calle 98	Prolongación Carrera 75A	Vía 40	V2	42	0,79	\$ 11.948.233.322
		Carrera 75A	Calle 98	Av. Circunvalar	V2	42	0,97	\$ 14.722.327.312
		Carrera 75A	Calle 98	Av. Circunvalar	V2	42	0,76	\$ 11.469.904.752
		Carrera 8	Calle 29	Calle 30	V3	26	0,24	\$ 3.590.261.961
		Proyección Carrera 65	Carrera 59C	Carrera 64	V3	26	0,05	\$ 708.494.894
		Calle 78	Carrera 60	Vía 40	V3	26	1,42	\$ 21.415.902.769
		Calle 6 (Corredor Portuario)	Avenida del Rio	Carretera Barranquilla-Santa Marta	V3	26	4,33	\$ 65.481.260.678
		Vía Occidental Acceso Puerto	Intersección proyección Crra 75A - Vía 40	Km 4.3 Tajamar Occidental Rio Magdalena	V3	26	6,09	\$ 92.171.934.401
		Carrera 8	Calle 52C	Prolongación Carrera 4	V4	25	0,44	\$ 6.696.599.982
		Carrera 4	Calle 52	Calle 52C	V4	25	0,15	\$ 2.277.164.593



Colectora	Secundaria	Carrera 4	Calle 53	Vía La Cordialidad	V4	25	0,70	\$ 10.603.075.993
		Vía Oriental Acceso Puerto	Prolongación Vía 40	Km 4.3 Tajamar Occidental Rio Magdalena	V4	25	5,34	\$ 80.809.097.821
		Prolongación Carrera 65	Calle 99	Avenida Circunvalar	V4	25	1,57	\$ 23.811.023.823
		Calle 100	Crra 53	Calle 75A	V4	25	2,01	\$ 30.356.246.347
		Carrera 4	Calle 52C	Calle 53	V5	18,5	0,08	\$ 1.184.857.524
		Calle 77B	Carrera 60	Carrera 70	V6	13	0,54	\$ 8.112.984.866
	Secundaria	Avenida Del Río	Glorieta Norte La Loma	Calle 85	AVR	23	4,55	\$ 68.814.438.046
		Acceso Avenida Del Río Calle 86B	Vía 40	Avenida del Río	V3	26	0,38	\$ 5.711.361.084
		Acceso Avenida Del Río Calle 58	Vía 40	Avenida del Río	V3	26	0,87	\$ 13.189.800.682
		Prolongación Calle 87 (Suroccidente)	Carrera 27	Carrera 38	V3	26	0,84	\$ 12.681.226.866
		Carrera 71	Calle 94	Av. Circunvalar	V3	26	2,07	\$ 31.315.474.334
		Carrera 75A	Calle 93	Calle 98	V3	26	0,50	\$ 7.531.671.232
		Carrera 4	Calle 42	Calle 45	V3	26	0,20	\$ 3.053.862.518
		Carrera 4	Calle 45	Calle 52	V3	26	1,21	\$ 18.237.581.062
		Carrera 4	Calle 30	Calle 31	V3	26	0,12	\$ 1.794.904.141
		Carrera 3B	Calle 19	Calle 30	V3	26	0,48	\$ 7.245.399.976
		Acceso Avenida del Río Calle 78	Vía 40	Avenida del Río	V3	26	0,40	\$ 6.117.252.289
		Carrera 1 (Av. De las Torres)	Calle 96	Av. Circunvalar	V3	26	0,74	\$ 11.223.405.995
		Acceso Avenida Del Río Calle 84	Vía 40	Avenida del Río	V3	26	0,34	\$ 5.123.393.496
		Acceso Av. del Río - Calle 72	Vía 40	Avenida del Río	V3	26	0,76	\$ 11.421.058.679
		Carrera 59	Proyección Calle 106	Av. Circunvalar	V3	26	0,91	\$ 13.754.479.431
		Calle 50	Carrera 46	Carrera 51	V4	25	0,34	\$ 5.079.084.210
		Calle 115	Proyección Calle 115 (rural)	Carrera 46	V4	25	0,33	\$ 4.993.187.711
		Calle 98	Carrera 65	Prolongación Carrera 75A	V5	18,5	1,08	\$ 16.400.938.481
		Prolongación Calle 94	Carrera 73	Prolongación Carrera 75A	V5	18,5	0,21	\$ 3.177.263.123
		Carrera 59B	Calle 99	Proyección Calle 106	V5	18,5	0,54	\$ 8.174.231.489
		Carrera 64	Calle 99	Proyección Calle 106	V5	18,5	0,61	\$ 9.272.587.609
		Calle 51B	Carrera 2G	Carrera 3B	V6	13	0,18	\$ 2.672.772.415
		Carrera 21B	Calle 74	Calle 70C (Ruta de la Inclusión)	V6	13	0,71	\$ 10.746.136.008
		Proyección Calle	Proyección	Calle 83C	V6	13	0,44	\$ 6.667.413.319



		82 C	Crra 38					
		Carrera 65	Calle 77B	Calle 79	V6	13	0,45	\$ 6.770.247.157
		Carrera 59C	Proyección Carrera 65	Calle 84	V6	13	0,17	\$ 2.576.290.079
		Calle 86	Carrera 53	Carrera 57	V6	13	0,30	\$ 4.496.107.088
		Carrera 21 (Par vial - Calzada Sur)	Calle 17	Calle 14	V6	13	0,22	\$ 3.348.904.896
		Carrera 21 (Par vial - Calzada Norte)	Calle 28	Calle 15	V6	13	0,80	\$ 12.043.657.074
		Carrera 21 (Par vial - Calzada Norte)	Calle 7	Calle 6 (corredor Portuario)	V6	13	0,12	\$ 1.838.910.975
		Calle 83	Carrera 27 A	Carrera 35 C3	V6	13	0,40	\$ 6.094.265.902
		Carrera 72	Calle 78	Calle 77B	V6	13	0,53	\$ 8.050.830.885
Vía Peatonal	Exclusiva	Calle 68B	Carrera 54	Carrera 53	VP1	8	0,12	\$ 1.765.112.574
						TOTAL	57,42	\$868.248.319.405

*Los valores aquí establecidos son aproximados y se ajustarán a los diseños específicos de obra



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE MOVILIDAD. POLITICA DE COMPETITIVIDAD			
ESTRATEGIA(S)		. Integración del desarrollo del sistema con la propuesta urbanística de usos y edificabilidad en los corredores viales del sistema y su área de influencia.			
OBJETIVOS		Se trata de generar oportunidades para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. La nueva cultura de la movilidad es paralela a la revisión del espacio público deteriorado por la antigua cultura de la movilidad.			
SUBSISTEMA		Vehículo Privado			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: - Barrios a la Obra faltantes		Descripción Estratégica El programa consiste en que la comunidad se compromete a pagar la mano de obra, mientras que el Gobierno asume los materiales, el contratista y el pago del interventor .El modelo genera un mayor sentido de pertenencia por la obra, ya que la comunidad se compromete a cuidarla teniendo en cuenta que aportó recursos para que fuera una realidad. Estos recursos los obtienen realizando bailes, bingos, rifas y hasta sancochos comunitarios .El plan genera cohesión social porque los vecinos se unen en torno a un solo propósito. El valor que aporta la comunidad es mínimo teniendo en cuenta los costos de la pavimentación.			
Meta:					
Indicadores de impactos: 1-Mejorar las condiciones de vida y calidad de los habitantes de estos barrios. 2-Mejorar las condiciones sociales y económicas de estos barrios por el impacto de la del proyecto. 3-Aumentar la convivencia de las familias que habitan estos barrios.		Responsables: SEC. DISTRITAL DE INFRAESTRUCTURA Indicadores de Seguimiento: 1- Porcentaje de malla vial en buen estado (%) 2- Metros cuadrados de calles pavimentadas 3- Número de calles sin pavimentar 4. Estado actual de las calles pavimentadas en barrios a obra 5. Número de familias beneficiadas por la obra 6. Número de Vías pavimentadas con el programa Barrios a la Obra			
Programación (I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
2024 - 2028		2028 – 2032		2032 – 2036	
I					
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Renovación Urbana	
140.140.000.000(Libre Destinación) 490.490.000.000(Recursos de capital) 70.070.000.000(SGP) 700.700.000.000(Total)		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Impuestos	
Libre destinación y/o específica		Recursos de capital/SGP			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE COMPETITIVIDAD POLITICA DE MOVILIDAD			
ESTRATEGIA(S)		Mejorar la conectividad mediante una adecuada infraestructura terrestre y portuaria en su territorio y facilitar el acceso a las redes de comunicación aérea en otras ciudades.			
OBJETIVOS		Fomentar y diseñar los elementos centrales del desarrollo económico basado en las ventajas comparativas y competitivas y las potencialidades de la ciudad para hacer del Distrito de Barranquilla un centro urbano de categoría mundial, integrado al Gran Caribe, a la región Caribe, al eje Ciudad-región conjuntamente con Cartagena y Santa Marta, enmarcados en los criterios de sostenibilidad ambiental, competitividad e inclusión y equidad social.			
SUBSISTEMA		Carga			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: - Corredor Portuario		Descripción Estratégica El corredor es un instrumento de alto impacto, con el cual se pretende aumentar la competitividad de la ciudad y el país, al mejorar el sistema logístico del transporte de mercancías y la distribución física del intercambio comercial de bienes, lo cual beneficiará el comercio doméstico y externo. .Mediante la implementación del corredor se busca potenciar la eficiencia operativa de la Zona Portuaria, facilitando el tránsito de larga distancia, especialmente el pesado proveniente de otros departamentos con destino a la Zona Franca, Zona Portuaria y Zona Industrial, mediante el mejoramiento del corredor urbano			
Meta: - Construir un Corredor portuario de 4,5 km de longitud		Responsables: SEC. DISTRITAL DE INFRAESTRUCTURA- SECTOR PRIVADO			
Indicadores de impactos: 1-Aumentar la competitividad de la ciudad 2-Mejorar el sistema logístico y de carga 3-Aumentar la eficiencia de la Zona Portuaria 4-Disminuir tiempos de Transporte y carga		Indicadores de Seguimiento: 1- Porcentaje de carga en ton que circula por el corredor 2- Metros construidos de vía 3- Número de intersecciones semaforizadas. 4. Recaudo por año de los peajes ubicados a lo largo de la obra 5. Toneladas movilizadas 6. Número de camiones y tracto camiones que circulan sobre el corredor			
Programación (I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
I					
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático Subprograma: Planeación Sostenible y Sustentable	
38.500.000.000 (Libre		Por Definir			
destinación y/o específica)					
71.500.000.000 (Privado)					
110.000.000.0000 Total					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
Libre destinación y/o específica		Sector Privado			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE COMPETITIVIDAD Y POLITICA DE MOVILIDAD			
ESTRATEGIA(S)		Implementar el desarrollo de puertos y plataformas logísticas en los polígonos especializados para el desarrollo de estas actividades			
OBJETIVOS		Optimizar la red de infraestructura en logística y transporte que favorecen la dinamización de los uso industriales, portuarios y servicios afines			
SUBSISTEMA		Carga			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: - Puerto Seco		Descripción Estratégica Un puerto seco es una terminal intermodal interior, conectada por carretera o raíl con una o varias terminales marítimas, con la capacidad de posponer el control aduanero a la entrada en el puerto seco. Esta característica permite agilizar la salida de las mercancías de los puertos hacia su destino, contribuyendo a descongestionar sus operaciones. Es una cadena de medios de transporte, es una cadena intermodal que utiliza los mejores medios de transporte para cada una de sus etapas, logrando la eficiencia en la canalización de los flujos de mercancías			
Meta: -Construir Puerto Seco					
Indicadores de impactos: 1-Aumento de la competitividad del país. 2-Generacion de empleo local 3-Aumento de la Economía local 4-Mejorar la Eficiencia en los flujos de las mercancías		Responsables: Indicadores de Seguimiento: 1- Ton de mercancía que salen del Puerto seco 2- Valor de la mercancía en dólares que sale del Puerto 3. Tipo de Carga (Salida y Entrada)			
Programación (I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
II					
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Renovación Urbana	
90.000.000.000 (AFP)		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
AFP					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLÍTICA DE VIVIENDA Y POLITICA DE EQUIDAD E INTEGRACION			
ESTRATEGIA(S)		Identificar y definir los predios para del desarrollo prioritario de proyectos de vivienda de interés social y prioritario en área consolidada de expansión. Elaboración de macro proyectos de viviendas de interés social y prioritaria por iniciativa privada o pública en concurso con la nación de acuerdo con los nuevos lineamientos establecidos en el presente POT			
OBJETIVOS		Disminuir el déficit cualitativo y cuantitativo de la ciudad y facilitar el acceso de la población a una vivienda digna, confortable, segura, que satisfaga las necesidades esenciales y una mejor calidad de vida en general			
SUBSISTEMA		Vivienda			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: Generar Oferta de proyectos VIS y VIP que sea atractiva para la población que migra		Descripción Estratégica VIS. Que reúne los elementos que aseguran su habitabilidad, estándares de calidad en diseño urbanístico, arquitectónico y de construcción cuyo valor máximo es de ciento treinta y cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes (135 SMLM). VIP. Es aquella vivienda de interés social cuyo valor máximo es de setenta salarios mínimos legales mensuales vigentes (70 SMLM).			
Meta: Generar Oferta de proyectos VIS y VIP que sea atractiva para la población que migra generar 29.766 entre VIP y VIS					
Indicadores de impactos: 1-Mejorar la calidad de vida de los Barranquilleros 2-mejorar las condiciones socio-económicos del sector 3-Ampliacion de la cobertura de los servicios públicos. 4-Aumento de los índices de empleo		Responsables: SEC. DISTRITAL PLANEACION SECTOR PRIVADO			
		Indicadores de Seguimiento: 1. Área destinada para la construcción de viviendas vip y vis 2. Número de viviendas construidas y por construir VIP 3.Numero de viviendas construidas y por construir VIS			
Programación (I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
		I		II	
Costo estimado (pesos)		Articulación con otros programas			
De ejecución material		De mantenimiento/año		Integral de Vivienda	
685.096.000.000(SGP)					
Instrumentos de financiación		Combinación de alternativas			
SGP					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLÍTICA DE VIVIENDA POLÍTICA DE EQUIDAD E INTEGRACIÓN			
ESTRATEGIA(S)		Mejorar los estándares urbanísticos para el desarrollo de proyectos de vivienda y su integración con su usos complementarios en áreas de expansión y suelos en tratamiento de desarrollo y renovación urbana			
OBJETIVOS		Mejoramiento del déficit cualitativo			
SUBSISTEMA		vivienda			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: · Mejoramiento de vivienda (Vivienda Saludable y reforzamiento estructural).			Descripción Estratégica El programa Mejoramiento de Vivienda CVP cuenta con 3 modalidades de beneficio para sus usuarios. Son mecanismos que agrupan los 3 métodos de mejoramiento: Mejoramiento Estructural, Mejoramiento en Condiciones de Habitabilidad y Construcción en Sitio Propio.		
Meta: - Mejoramiento de vivienda 31.612 (Vivienda Saludable y reforzamiento estructural).					
Indicadores de impactos: 1-Mejorar la calidad de vida de los Barranquilleros 2-mejorar las condiciones socio-económicos del sector 3-Ampliación de la cobertura de los servicios públicos. 4-Aumento de los índices de empleo			Responsables: SEC. DISTRITAL DE PLANEACION. OFI. ATENCION Y PREVENCIÓN DE DESASTRES		
			Indicadores de Seguimiento: 1. Número de viviendas mejoradas 2.Areas destinadas para proyecto de viviendas VIS 3. Número de viviendas por mejorar 4. Número de familias beneficiadas con el mejoramiento de vivienda		
Programación (I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020 2020 – 2024		2024 - 2028 2028 – 2032 2032 – 2036	
		I II			
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Integral de Vivienda	
6.929.000.000(Libre destinación y/o específica)					
62.363.000.000(Presupuesto General)					
69.292.000.000 Total					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Fondos Compensatorios	
Presupuesto General		Libre destinación y/o específica			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLÍTICA DE EQUIPAMENTOS			
ESTRATEGIA(S)		Establecer las servidumbres, afectaciones y/o expropiaciones que se requieran para la prestación de los servicios públicos por parte de las entidades competentes y de conformidad con lo consagrado en la ley y la constitución nacional.			
OBJETIVOS		Propender por la distribución equitativa, efectiva y eficiente de los servicios públicos			
SUBSISTEMA		Bienestar Social			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:			Descripción Estratégica		
-Tanque Siete de Abril y Tanque del Norte			Es la implementación de infraestructura para mejorar la calidad de los servicios públicos y la construcción de diversos equipamientos.		
Meta:					
- Por Definir					
Indicadores de impactos:			Responsables:		
1. Mejorar las condiciones de vida de la población barranquillera con una eficiencia en la prestación del servicio de agua. 2. Mejorar y ampliar la cobertura de la prestación del servicio de agua 3. Mejorar la eficiencia en la prestación del servicio a la población			TRIPLE A		
			Indicadores de Seguimiento:		
			1- % Porcentaje de eficiencia en la prestación del servicio publico		
			2- Tipología de los servicios públicos prestados		
			3. Población beneficiada		
			4. Número de hogares beneficiados		
			5. Calidad del servicio prestado		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
2024 - 2028		2028 – 2032		2032 – 2036	
il					
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Renovación Urbana	
38.000.000.0000(SGP) 2.000.000.000(Privado)		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
SGP		Privado			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLÍTICA DE EQUIPAMENTOS			
ESTRATEGIA(S)		Establecer las servidumbres, afectaciones y/o expropiaciones que se requieran para la prestación de los servicios públicos por parte de las entidades competentes y de conformidad con lo consagrado en la ley y la constitución nacional.			
OBJETIVOS		Propender por la distribución equitativa, efectiva y eficiente de los servicios públicos			
SUBSISTEMA		Bienestar Social			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:			Descripción Estratégica		
-Plan de saneamiento Ambiental Cuenca Noroccidental de Barranquilla			El saneamiento ambiental básico es el conjunto de acciones técnicas y socioeconómicas de salud pública que tienen por objetivo alcanzar niveles crecientes de salubridad ambiental. Comprende el manejo sanitario del agua potable, las aguas residuales, los residuos orgánicos tales como las excretas y residuos alimenticios, los residuos sólidos y el comportamiento higiénico que reduce los riesgos para la salud y previene la contaminación. Tiene por finalidad la promoción y el mejoramiento de condiciones de vida urbana y rural.		
Meta:			Responsables:		
- Por Definir			TRIPLE A		
Indicadores de impactos:			Indicadores de Seguimiento:		
1-Mejorar las condiciones de vida de las personas que habitan en los alrededores de la cuenca oriental			1. Inundaciones		
2-Disminuir el daño en la infraestructura urbana			2. km canalizados		
3-Diminuir el impacto ambiental negativo que tiene el cauce del arroyo sin canalizar			3. km sin canalizar		
4-Evitar que exista riesgo de pérdidas humanas			4. Tipo de riesgo por zona		
			5. Número de arroyos		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
				2032 – 2036	
				II	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del cambio climático	
180.000.000.0000(SGP)		Por Definir		Subprograma: Gestión y Administración de recursos	
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
SGP					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLÍTICA DE VIVIENDA. POLITICA DE EQUIPAMENTOS			
ESTRATEGIA(S)		Establecer las servidumbres, afectaciones y/o expropiaciones que se requieran para la prestación de los servicios públicos por parte de las entidades competentes y de conformidad con lo consagrado en la ley y la constitución nacional.			
OBJETIVOS		Propender por la distribución equitativa, efectiva y eficiente de los servicios públicos			
SUBSISTEMA		Equipamientos			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica Los Caminos son Centros de Atención Médica Integral Oportuna de baja y mediana complejidad. Cuentan con servicios de consulta externa, oftalmología, Cirugía vascular, Neumología, Neurología, entre otros servicios. Los pasos son puntos de atención en salud ambulatoria Cuentan con servicios de medicina general, medicina interna, odontología general suministros de medicamentos, toma de exámenes de laboratorio, programas P y P, entre otros servicios.			
-Construcción de Pasos y Caminos					
Meta:					
- Construcción de 7 Pasos y 2 Caminos.					
Indicadores de impactos:		Responsables:			
1. Mejorar las condiciones de vida de la población infantil, adolescentes y adulto mayor de la calle que son beneficiadas por los hogares de paso.		SEC DISTRITAL. SALUD, SEC. DISTRITAL PLANEACION, SEC DISTRITAL INFRAESTRUCTURA			
2. Mejorar las condiciones de salud de la población de la calle		Indicadores de Seguimiento:			
3. Ofrecer oportunidades para la entrada al mercado laboral a la población en edad de trabajar beneficiada de los hogares de paso a través de sus programas de formación.		1- Número de pasos y caminos construidos y por construir			
4. Regeneración y resocialización de las personas a la sociedad y el núcleo de sus familias.		2- Numero de pasos proyectados Mediano y Largo Plazo			
		3- Cobertura de población atendida anual			
		4- Tipo de Población atendida			
		5- Tipología de Servicios ofrecidos a la comunidad			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 – 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
i				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Renovación Urbana	
40.000.000.0000		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
Libre destinación y/o específica					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		Política de Equipamientos			
ESTRATEGIA(S)		Generar una red de infraestructuras que materialicen y amplíen la cobertura de la prestación de los servicios públicos y privados en salud, educación, cultura, bienestar social, seguridad ciudadana, administración, abastecimiento, culto, servicios funerarios y cementerios, recreación y deporte.			
OBJETIVOS		Localizar estratégicamente los equipamientos con el objeto de garantizar su cobertura y el acceso a todos los ciudadanos en cualquier sector de la ciudad			
SUBSISTEMA		Equipamientos			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- Reconstrucción y Mejoramiento de las Instituciones Educativas Oficiales (IEO)		Con este programa se busca garantizar el acceso y la permanencia de la población en edad escolar al sistema educativo oficial y de los adultos que requieran culminar sus estudios de educación, manteniendo el 100% de cobertura bruta en educación básica y media. Continuar con la construcción y adecuación de la infraestructura educativa que aún falta por modernizar. Se busca con este programa bajar los niveles de deserción escolar, con el objetivo de que los estudiantes no abandonen las Instituciones Educativas Oficiales.			
Meta:					
- Mejoramiento de las instituciones educativas oficiales del distrito de Barranquilla para el año 2020					
Indicadores de impactos:		Responsables:			
1. Disminución en la tasa de analfabetismo		SEC. DISTRITAL EDUCACION SEC DISTRITAL PLANEACION			
2. Mejoramiento de la calidad de vida de los niños y adolescentes al iniciar un proceso de formación académica		Indicadores de Seguimiento:			
3. Mejores perspectivas de futuro para esta población		1. Tasa de Cobertura bruta y Neta desagregada por género, nivel educativo y sector institucional			
4. Ser partícipes de procesos de gestión administrativa, institucional, de convivencia y social logrando así una sociedad más activa, participativa y justa frente a los desafíos que hoy enfrentamos		2. Número de matriculados en instituciones públicas (Colegios y Universidades)			
5. Reemplazo del ocio por actividades de formación que contribuyen al desarrollo integral de los jóvenes		3. Porcentaje de deserción, aprobación y reprobación.			
		4. Porcentaje de inversión y dotación			
		5. Tasa de Alfabetización			
		6. Estado de construcción y mejoramiento de las IEO			
		7. Nivel de eficiencia escolar			
Programación (I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 – 2016		2016 – 2020		2024 – 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
I				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Renovación Urbana	
75.000.000.000 (Libre destinación y/o específica)		Por Definir			
175.000.000.000 (SGP)					
250.000.000.000 total					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Impuestos	
SGP		Libre destinación y/o específica			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLÍTICA DE EQUIPAMENTOS			
ESTRATEGIA(S)		Definir las condiciones a las cuales deben sujetarse los prestadores de servicios públicos referentes a normas generales de planeación urbana, circulación y tránsito, uso del espacio público e impactos sobre el territorio y los ciudadanos.			
OBJETIVOS		Localizar estratégicamente los servicios colectivos con el fin de maximizar su eficacia y cualificación, y reducir, en lo posible, los costos sociales y económicos de su implementación, para satisfacer las necesidades y favorecer la calidad de vida de los ciudadanos barranquilleros y disminuir la fragmentación social y espacial.			
SUBSISTEMA		Educación			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- Creación de Centros Distritales de Educación Superior CEDIES		El plan nace de la alianza público-privada entre el Distrito, La Cámara de Comercio, La Universidad (CUC), la Corporación Tecnar, y el Icetex, que financiará con créditos a los estudiantes beneficiados, instituciones que se le midieron al reto de educar en los colegios de Barranquilla. Se busca garantizar la continuidad a la educación superior a 10.000 jóvenes estudiantes por año que culminan la educación secundaria en Escuelas Distritales mediante estrategias de acceso y flexibles, que se articulen con la oferta de Instituciones de Estudios Superiores junto con las demandas del sector productivo del Distrito, además de facilitar el acceso de las poblaciones vulnerables a la formación académica en instituciones técnicas, tecnológicas o universitarias que les permitan profesionalizar su labor y obtener títulos que les permitan acceder a mejores opciones de trabajo.			
Meta:					
-20 Centros Distritales de Educación Superior					
Indicadores de impactos:		1. Mejorar las condiciones educativas y de calidad de vida de los niños y niñas beneficiarios de estos Centros educativos 2. Garantizar la continuidad a la educación superior de los jóvenes estudiantes. 3. Posibilidades de ser más competitivos y poder ubicarse en trabajos dignos para el bienestar personal y de sus familias 4. Disminución en las tasas de deserción académica en los programas de educación superior y tecnológica 5. Mejoramiento de las condiciones de socialización y habitabilidad en las comunidades y los núcleos familiares		Responsables: Secretaría Distrital de Educación. Secretaria Distrital de Planeación	
				Indicadores de Seguimiento: 1. Tasa de Cobertura bruta desagregada por género, nivel educativo y sector institucional 2. Tasa de Cobertura neta desagregada por género, nivel educativo y sector institucional 3. Número de matriculados en instituciones públicas y privadas (Colegios y Universidades) 4. Número de CEDIES en funcionamiento 5. Número de CEDIES proyectados al 2020 6. Oferta Educativa Programas Productivos 7. Inserción al mercado laboral de los estudiantes	
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020 2020 – 2024		2024 - 2028 2028 – 2032 2032 – 2036	
		I			
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Renovación Urbana	
16.000.000.000 (Presupuesto general)		Por Definir			
64.000.000.000 (Privado) Total 80.000.000.000					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Plan de Desarrollo		PRIVADO			
PRESUPUESTO GENERAL		PRIVADO			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLÍTICA DE EQUIPAMENTOS			
ESTRATEGIA(S)		Definir las condiciones a las cuales deben sujetarse los prestadores de servicios públicos referentes a normas generales de planeación urbana, circulación y tránsito, uso del espacio público e impactos sobre el territorio y los ciudadanos.			
OBJETIVOS		Localizar estratégicamente los servicios colectivos con el fin de maximizar su eficacia y cualificación, y reducir, en lo posible, los costos sociales y económicos de su implementación, para satisfacer las necesidades y favorecer la calidad de vida de los ciudadanos barranquilleros y disminuir la fragmentación social y espacial.			
SUBSISTEMA		Educación			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- Nuevos Colegios		El objetivo de la educación pública es la accesibilidad de toda la población a la educación, y generar niveles de instrucción deseables para la obtención de una ventaja competitiva. Regularmente la educación pública queda a cargo del gobierno, quien llega a proporcionar la planta física y docente, y hasta materiales didácticos, para la realización de los estudios y por tal motivo generalmente existen entidades de la administración pública, relacionados con el sistema educativo tales como los Departamentos o Ministerios de Educación. Estos están encargados de organizar y controlar los servicios educativos de cada país .La educación pública se ofrece a los niños del público en general por el gobierno, ya sea nacional, regional o local, siempre por una institución de gobierno civil, y pagado, en todo o en parte, por los impuestos. El término se aplica generalmente a la educación básica, la educación primaria y secundaria o bien a todo el sistema comprendido entre kindergarten y el último curso de la educación secundaria.			
Meta:					
-Construir 10 Nuevos Colegios					
Indicadores de impactos:		Responsables:			
1. Mejorar las condiciones educativas y de calidad de vida de los niños y niñas beneficiarios de estos Centros educativos		Secretaria Distrital de Educación. Secretaria Distrital de Planeación			
2. Garantizar la continuidad a la educación supe de los jóvenes estudiantes.		Indicadores de Seguimiento:			
3. Posibilidades de ser más competitivos y poder ubicarse en universidades dignos para el bienestar personal y de sus familias		1. Tasa de Cobertura bruta desagregada por género, nivel educativo y sector institucional			
4. Disminución en las tasas de deserción académica en los programas de educación básica y media		2. Tasa de Cobertura neta desagregada por género, nivel educativo y sector institucional			
5. Mejoramiento de las condiciones de socialización y habitabilidad en las comunidades y los núcleos familiares		3. Número de matriculados en instituciones públicas y privadas (Colegios y Universidades)			
		4. Número de colegios públicos construidos			
		5. Número de Mega colegios proyectados			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
II				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Renovación Urbana	
30.000.000.000 (Libre destinación)		Por Definir			
30.000.000.000 (SGP)					
60.000.000.000 Total					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
Libre Destinación		SGP			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE EQUIPAMENTOS Y POLITICA DE EQUIDAD E INTEGRACIÓN			
ESTRATEGIA(S)		Definir las condiciones a las cuales deben sujetarse los prestadores de servicios públicos referentes a normas generales de planeación urbana, circulación y tránsito, uso del espacio público e impactos sobre el territorio y los ciudadanos. Apuntalar equipamientos sociales y de formación en capital humano para garantizar adecuados niveles de empleo y competitividad frente a la economía nacional y global localizándolos estratégicamente en centralidades y nodos de equipamientos.			
OBJETIVOS		Localizar estratégicamente los equipamientos con el objeto de garantizar su cobertura y el acceso a todos los ciudadanos en cualquier sector de la ciudad. Propender por la distribución equitativa, efectiva y eficiente de los servicios públicos			
SUBSISTEMA		Equipamientos			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- Construcción Centros Culturales Con biblioteca.		Estos Centros Culturales con bibliotecas buscan recoger los diferentes elementos sociales, educativos y administrativos que puedan servir para el desarrollo de políticas públicas culturales que tengan como objetivo alcanzar un desarrollo cultural e investigativo en la población especialmente a los niños, niñas y adolescentes desde la lectura, la enseñanza, la recreación y la cultura.			
Meta:		Se busca la integración de las localidades en actividades culturales centradas en una biblioteca como un vínculo cultural para los habitantes menos favorecidos. Estos centros culturales reafirmarían las políticas públicas culturales del distrito buscando así la promoción de los derechos culturales, la consolidación del sistema distrital de cultura.			
Indicadores de impactos:		Responsables:			
1. Cubrir las necesidades de la población de niños y niñas y adolescentes a través de un espacio de participación conjunta.		Secretaria de Cultura Patrimonio y Turismo			
2. Cambiar las condiciones de vida de la población de primera infancia para lo cual es necesario se apropien de su uso y sean promotores de sus acciones y programas.		Indicadores de Seguimiento:			
3. Mejorar la integración de las personas con su entorno familiar y con el que los rodea.		1. Número de visitantes a los Centros Culturales			
		2. Numero de eventos realizados			
		3. Evaluación de cambios ocurridos en la población (Impacto Social y cultural)			
		4. Población beneficiada con los programas y eventos (edad y sexo)			
		5. Estadísticas de servicio y trabajo con la comunidad, capacitación etc.			
		6. Portafolio de Servicios ofrecidos			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático	
7.000.000.000(Libre destinación y/o específica)		Por Definir		Subprograma: Planeación Sostenible y Sustentable	
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
POT					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE EQUIPAMENTOS Y POLITICA DE EQUIDAD E INTEGRACION			
ESTRATEGIA(S)		Generar una red de infraestructuras que materialicen y amplíen la cobertura de la prestación de los servicios públicos y privados en salud, educación, cultura, bienestar social, seguridad ciudadana, administración, abastecimiento, culto, servicios funerarios y cementerios, recreación y deporte. Apuntalar equipamientos sociales y de formación en capital humano para garantizar adecuados niveles de empleo y competitividad frente a la economía nacional y global localizándolos estratégicamente en centralidades y nodos de equipamientos.			
OBJETIVOS		Localizar estratégicamente los equipamientos con el objeto de garantizar su cobertura y el acceso a todos los ciudadanos en cualquier sector de la ciudad. Localizar estratégicamente los servicios colectivos con el fin de maximizar su eficacia y cualificación, y reducir, en lo posible, los costos sociales y económicos de su implementación, para satisfacer las necesidades y favorecer la calidad de vida de los ciudadanos barranquilleros y disminuir la fragmentación social y espacial.			
SUBSISTEMA		Equipamientos			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: - Construir Casa de Convivencia, Casa de Justicia, Casa de la Mujer, Centro del Menor Infractor y Centro de Vida			Descripción Estratégica Red de infraestructura que amplíen la cobertura de la prestación de los servicios públicos y privados en salud, educación, bienestar social, seguridad ciudadana, administración, abastecimiento, culto. Servicios funerarios, cementerios, recreación y deporte para garantizar una mejor condición de vida de las personas de la ciudad de Barranquilla		
Meta: - Construir (Casa de Convivencia (1), Casa de Justicia (2), Casa de la Mujer (5), Centro del Menor Infractor, Centro de Vida (15))					
Indicadores de impactos: 1-Mejorar las condiciones de vida de los Barranquilleros. 2-Aumentar la eficiencia en la prestación de servicios sociales 3-Mejoramiento de la convivencia 4-Disminuir los índices de violencia contra la mujer 5-Disminuir los índices de violencia de los jóvenes			Responsables: SEC. GOBIERNO MINISTERIO DEL INTERIOR SEC. GESTION SOCIAL Indicadores de Seguimiento: 1. Numero de conflictos presentados en los barrios 2. Numero de ataques con violencia hacia la mujer 3. Numero de conflictos entre jóvenes en los barrios 4. Numero de conflictos resueltos entre los ciudadanos 5. Número de delitos hechos por menores 6 .Numero de delitos hechos por mujeres		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
				2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Renovación Urbana	
5.460.000.000 (Recursos de Capital)		Por Definir			
3.640.000.000(Presupuesto General)					
5.460.000.000 (cofinanciación)					
3.640.000.000 (Privado)					
18.200.000.000 Total					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementarios		Fondos Compensatorios	
Recursos de Capital		Presupuesto general Cofinanciación Privado			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE EQUIPAMENTOS			
ESTRATEGIA(S)		Definir los lineamientos para la creación, dotación, diseño y amoblamiento de los elementos constitutivos del espacio público			
OBJETIVOS		Consolidar el sistema de espacio público como un elemento estructurante para el disfrute y uso colectivo e incrementar el indicador de espacio público efectivo			
SUBSISTEMA		Equipamientos			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- Construir Centro Cultural y Deportivo del Bosque / Más las canchas en los parques.		Lugar de reunión que convergerá en actividades deportivas y de expresión cultural de la población basadas en las costumbres y tradiciones propias del entorno y de la ciudad, buscando así fortalecer y fomentar una nueva conciencia cultural y un enriquecimiento físico de la población.			
- Construcción y Recuperación de Espacios deportivos y recreativos					
Meta: -Construir 1 Centro Cultural y Deportivo en el barrio el Bosque. - Recuperación de 82 escenarios deportivos					
Indicadores de impactos:		Responsables:			
1. Mejoramiento urbanístico del entorno local		Sec. Distrital de Recreación y Deportes Sec. Distrital de Control Urbano y Espacio Publico			
2. Mejoramiento de las condiciones de salud de la población		Indicadores de Seguimiento: 1. Número aproximado de población beneficiada con el centro cultural 2. Programas culturales ofrecidos a la población infantil 3. Nivel de desarrollo cultural de la población 4. M2 de espacio recreativo publico 5. Nivel socioeconómico y educativo de la población beneficiada			
3. Recuperación de espacio para zonas verdes y recreación de la población					
4. Desarrollo cultural, social y personal en la población					
5. Servir de complemento en la etapa académica de los niños y niñas y jóvenes del sector					
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)		Articulación con otros programas			
De ejecución material		De mantenimiento/año		Renovación Urbana	
3.500.000.000(Libre destinación)		Por Definir			
31.500.000.000(Banca Multilateral)					
35.000.000.000 total					
Instrumentos de financiación		Combinación de alternativas			
Principal		Complementario		Valorización	
Libre destinación		Banca Multilateral			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE EQUIPAMENTOS Y POLITICA DE EQUIDAD E INTEGRACION			
ESTRATEGIA(S)		Generar una red de infraestructuras que materialicen y amplíen la cobertura de la prestación de los servicios públicos y privados en salud, educación, cultura, bienestar social, seguridad ciudadana, administración, abastecimiento, culto, servicios funerarios y cementerios, recreación y deporte. Apuntalar equipamientos sociales y de formación en capital humano para garantizar adecuados niveles de empleo y competitividad frente a la economía nacional y global localizándolos estratégicamente en centralidades y nodos de equipamientos.			
OBJETIVOS		Localizar estratégicamente los equipamientos con el objeto de garantizar su cobertura y el acceso a todos los ciudadanos en cualquier sector de la ciudad. Localizar estratégicamente los servicios colectivos con el fin de maximizar su eficacia y cualificación, y reducir, en lo posible, los costos sociales y económicos de su implementación, para satisfacer las necesidades y favorecer la calidad de vida de los ciudadanos barranquilleros y disminuir la fragmentación social y espacial.			
SUBSISTEMA		Equipamientos			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- Construcción de mercados públicos al Suroccidente de Barranquilla		Espacio público donde se realizan intercambios comerciales entre individuos o asociaciones de individuos y el cual está organizado en puestos de trabajo donde cada quien ofrece lo mejor de su mercancía a los clientes ambulantes. Puede poseer zonas cubiertas, áreas administrativas y de servicios comunes que complementan las actividades comerciales.			
Meta:					
- Construir 5 mercados públicos al Suroccidente de Barranquilla					
Indicadores de impactos:		Responsables:			
1-Mejorar las condiciones de los comerciantes de la zona.		SEC. DISTRITAL DE CONTROL URBANO Y ESPACIO PUBLICO, EDUBAR Y SEC.DISTRITAL GOBIERNO			
2-Aumentar los índices de empleo local		Indicadores de Seguimiento:			
3-Mejoramiento del entorno		1. Número de Visitantes a la plaza promedio por día			
4-Impulsar la Economía de la zona		2. Numero de vendedores en la zona			
5-Impulsar nuevos productos por parte de los vendedores locales		3. Área total de los mercados			
		4. Área total del espacio publico			
		5.Tipo de negocios que hay en el mercado			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
2012 - 2016		2020 – 2024		2028 – 2032	
2012 - 2016		2024 - 2028		2032 – 2036	
2012 - 2016		2016 - 2020		2028 – 2032	
2012 - 2016		2016 - 2020		2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)		Articulación con otros programas			
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático Subprograma: Edificaciones y Urbanismo Sostenible	
12.500.000.000(Instrumentos del POT)		Por Definir			
12.500.000.000(Recursos de capital)					
25.000.000.000 Total					
Instrumentos de financiación		Combinación de alternativas			
Principal		Complementarios		Fondos Compensatorios	
POT		AFP			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLÍTICA DE EQUIPAMIENTOS			
ESTRATEGIA(S)		Generar una red de infraestructuras que materialicen y amplíen la cobertura de la prestación de los servicios públicos y privados en salud, educación, cultura, bienestar social, seguridad ciudadana, administración, abastecimiento, culto, servicios funerarios y cementerios, recreación y deporte.			
OBJETIVOS		Localizar estratégicamente los equipamientos con el objeto de garantizar su cobertura y el acceso a todos los ciudadanos en cualquier sector de la ciudad			
SUBSISTEMA		Seguridad			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD		El objetivo es definir y concertar unas líneas de acción para focalizar acciones integrales en distritos y barrios claves de la ciudad, a fin de alcanzar resultados concretos en el corto, mediano y largo plazo, en la reducción de ciertos delitos que afectan a la ciudadanía con el fortalecimiento de las instituciones con la asesoría especial de la secretaria distrital de Gobierno.			
Meta:					
- PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD					
Indicadores de impactos:		Responsables:			
1. Mejorar las condiciones de convivencia ciudadana		Secretaria Distrital de Gobierno, Policía Nacional			
2. Buscar el bienestar, el desarrollo social y económico de los ciudadanos		Indicadores de Seguimiento:			
3. Disminuir los índices de violencia a nivel ciudad		. Índice de inseguridad			
4. Consolidar a Barranquilla como un escenario competitivo para la inversión nacional y extranjera		2. Índice de homicidios			
		3. Índice de atracos y robos en la ciudad			
		4. Numero de agentes por localidad			
		5. Numeros de CAI, estaciones, URI, Inspecciones, Comisarias y Cuadrantes			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Renovación Urbana	
10.764.000.000(Libre destinación y/o específica)		Por Definir			
25.116.000.000(Cofinanciación)					
35.880.000.000 Total					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Cofinanciación		Libre destinación específica y/o específica			
Libre destinación y/o específica		Cofinanciación			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLÍTICA DE EQUIPAMIENTOS			
ESTRATEGIA(S)		Generar una red de infraestructuras que materialicen y amplíen la cobertura de la prestación de los servicios públicos y privados en salud, educación, cultura, bienestar social, seguridad ciudadana, administración, abastecimiento, culto, servicios funerarios y cementerios, recreación y deporte.			
OBJETIVOS		Localizar estratégicamente los equipamientos con el objeto de garantizar su cobertura y el acceso a todos los ciudadanos en cualquier sector de la ciudad			
SUBSISTEMA		Seguridad			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD		El objetivo es definir y concertar unas líneas de acción para focalizar acciones integrales en distritos y barrios claves de la ciudad, a fin de alcanzar resultados concretos en el corto, mediano y largo plazo, en la reducción de ciertos delitos que afectan a la ciudadanía con el fortalecimiento de las instituciones con la asesoría especial de la secretaria distrital de Gobierno.			
Meta:					
-Centros de Atención Inmediato (C.A.I)					
Indicadores de impactos:		Responsables:			
1. Mejorar las condiciones de convivencia ciudadana		Secretaria Distrital de Gobierno Policía Nacional			
2. Buscar el bienestar, el desarrollo social y económico de los ciudadanos		Indicadores de Seguimiento:			
3. Disminuir los índices de violencia a nivel ciudad		1. Índice de inseguridad			
4. Consolidar a Barranquilla como un escenario competitivo para la inversión nacional y extranjera		2. Índice de homicidios			
		3. Índice de atracos y robos en la ciudad			
		4. Numero de de agentes por localidad			
		5. Numeros de CAI, estaciones, URI, Inspecciones, Comisarias y Cuadrantes			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
				2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Renovación Urbana	
7.392.000.000(Libre destinación y/o específica		Por Definir			
17.248.000.000(cofinanciación)					
24.640.000.000Total					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Cofinanciación		Libre destinación específica y/o específica			
Libre destinación y/o específica		Cofinanciación			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA. PLITICA DE COMPETITIVIDAD. POLITICA DE ESPACIO PUBLICO			
ESTRATEGIA(S)		Sembrar, preservar y mantener estas áreas con arborización y vegetación nativa que mejoren el microclima, la calidad del aire y la reducción del dióxido de carbono. Responder a la demanda urbana de recursos naturales y los requerimientos para su gestión y administración			
OBJETIVOS		enerar sustentabilidad y eficiencia, por medio de la creación de un entorno urbano equilibrado con el medio ambiente, el crecimiento económico y el desarrollo social, con mejor calidad de vida para sus habitantes, a partir de la integración en los procesos de planificación urbana del concepto de edificaciones y urbanismo sostenible y sustentable, arquitectura y diseño ambiental, asegurando el acceso a los recursos por las generaciones presentes y futuras			
SUBSISTEMA		Competitividad			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- Av. Río - Parque Lineal Rio Magdalena		Se conoce como avenida a una vía importante de comunicación dentro de una ciudad o asentamiento urbano. Generalmente una avenida tiene carriles en dos direcciones distintas, bien sea de norte a sur o de este a oeste, lo que lo diferencia de la calle. Las avenidas soportan mayor circulación de vehículos. Son vías urbanas principales que comunican diferentes distritos de la ciudad y en las cuales convergen las vías secundarias. La diferencia en la denominación entre calles y avenidas es en cierto modo subjetiva y reside a menudo en la voluntad del ayuntamiento de dar más categoría a determinadas vías de circulación, que al ser calificadas como avenidas incrementan su valor en el mercado urbano.			
Meta:					
-Construir 5,5 km de Parque lineal Rio Magdalena		Responsables: Secretaria de Control y Espacio Público			
Indicadores de impactos:		Indicadores de Seguimiento:			
1. Mejor ambiente natural y cultural de la población beneficiada		1. km construidos de avenida			
2. Espacios para el disfrute del ocio productivo en actividades propias para un sano crecimiento y desarrollo social		2. Área Construida			
3. Sensibilización a la ciudadanía a través de campañas pedagógicas sobre el correcto uso de estos espacios		3. Metros de espacio público y áreas verdes			
		4. Servicios públicos en los parques (Iluminación y señalización)			
		5. Arborización en los parques			
		6. Estado de la infraestructura			
		7. Mobiliario del parque			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del cambio climático Subprograma: Edificaciones y Urbanismo Sostenible	
180.000.000.000(Instrumentos del POT)		Por Definir			
180.000.000.000(cofinanciación)					
360.000.000.000 Total					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
POT		Cofinanciación			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA			
ESTRATEGIA(S)		Responder a la demanda urbana de recursos naturales y los requerimientos para su gestión y administración			
OBJETIVOS		Proteger las áreas naturales y artificiasdas localizadas en suelo urbano, y sus elementos constituyentes, en especial, agua, atmósfera, suelo y subsuelo, biodiversidad (ecosistemas, especies, recursos), fuentes primarias de energía no agotable y el paisaje			
SUBSISTEMA		Medio ambiente			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: - Obras de adecuación, protección y uso recreativo pasivo de las Rondas y Zonas de Preservación Ambiental de los Mangles de la Ciénaga de Mallorquín, frente sobre el Mar Caribe y la Ronda del Magdalena.			Descripción Estratégica Zonas verdes o parques urbanos integrales, con una superficie de 10 o más hectáreas, que ofrecen servicios de esparcimiento y recreación a la totalidad de los habitantes del Distrito y su área. Su nivel de impacto es alto y genera gran concentración de personas.		
Meta: - Obras de adecuación, protección y uso recreativo pasivo de las Rondas y Zonas de Preservación Ambiental de los Mangles de la Ciénaga de Mallorquín, frente sobre el Mar Caribe y la Ronda del Magdalena					
Indicadores de impactos: 1-Mejorar las condiciones de vida de las personas que viven cerca de estos lugares 2-Impacto ambiental positivo 3-sesibilizacion con la comunidad del cuidado de estas zonas 4-Evitar que exista riesgo de pérdidas humanas			Responsables: Secretaria de Control y Espacio Público		
			Indicadores de Seguimiento: 1. % de áreas de protección 2. % de áreas adecuadas 3. % de áreas protegidas 4. % de áreas de preservación ambiental		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
				2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático Subprograma: Gestión y Administración de Recursos Naturales	
18.597.000.000(Libre destinación y/o especifica)		Por Definir			
18.597.000.000(cofinanciación)					
37.194.000.000 Total					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
Libre destinación y/o especifica		Cofinanciación			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA			
ESTRATEGIA(S)		Sembrar, preservar y mantener estas áreas con arborización y vegetación nativa que mejoren el microclima, la calidad del aire y la reducción del dióxido de carbono.			
OBJETIVOS		Generar sustentabilidad y eficiencia, por medio de la creación de un entorno urbano equilibrado con el medio ambiente, el crecimiento económico y el desarrollo social, con mejor calidad de vida para sus habitantes, a partir de la integración en los procesos de planificación urbana del concepto de edificaciones y urbanismo sostenible y sustentable, arquitectura y diseño ambiental, asegurando el acceso a los recursos por las generaciones presentes y futuras			
SUBSISTEMA		Gestión del riesgo			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- Ecoparque de la Ladera Occidental Arborización urbana en ZAA y ZAMA - Amenazas- Suroccidente		Espacios naturales con un alto potencial ambiental e importantes valores paisajísticos, destinados a la preservación, restauración y aprovechamiento sostenible de sus elementos biofísicos para la educación ambiental y recreación pasiva y activa, donde existen ecosistemas poco alterados por el hombre, de gran relevancia dentro del contexto del medio natural de la región.			
Meta:		Estos parques forman parte de la estructura ecológica principal como zonas articuladoras del territorio. Son de una gran escala y tienen un área de influencia de más de dos departamentos.			
Indicadores de impactos:		Responsables:			
1- Mejor ambiente natural y cultural de la población beneficiada		SEC. PLANEACION ATENCION Y PREVENCIÓN Y DESASTRES FORO HIDRICO PLANEACION			
2-Espacios para el disfrute del ocio productivo en actividades propias para un sano crecimiento y desarrollo social		Indicadores de Seguimiento			
3-Sensibilización a la ciudadanía a través de campañas pedagógicas sobre el correcto uso de estos espacios.		1. Porcentaje de área para la protección y conservación.			
4-Impacto Ambiental positivo para la ciudad.		2.Arborización en el Eco-parque			
		3.Illuminación en el Eco-parque			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
				2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Riesgo Natural	
1.435.018.000.000(Libre destinación y/o específica)		Por Definir			
615.222.000.000 (cofinanciación)					
2.050.740.000.000Total					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Impuestos	
Libre destinación y/o específica		Cofinanciación			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA			
ESTRATEGIA(S)		Definir la infraestructura que reduzca el riesgo de desastres y permita adecuar las zonas de alto riesgo como zonas de interés público para el establecimiento de nuevas áreas verdes. Definir una zonificación que señale las áreas de intervención prioritaria, la mitigabilidad y no mitigabilidad del riesgo. Minimizar los impactos del desarrollo urbanístico en cuanto a la cantidad y la calidad de la escorrentía (en origen, durante su transporte y en destino), así como maximizar la integración paisajística y el valor social y ambiental de las actuaciones e intervenciones urbanas. Generar soluciones técnicas como SUDS que permitan reducir los caudales punta disminuyendo el riesgo de inundación aguas abajo, reducir volumen y frecuencia de escorrentías desde áreas urbanizadas hacia cauces naturales o redes de alcantarillado, para reproducir el drenaje natural y reducir el riesgo de inundación.			
OBJETIVOS		Afrontar la gestión de las aguas pluviales desde una perspectiva integral que combine aspectos hidrológicos, medioambientales y sociales, integrando programas y proyectos de sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS) y el tratamiento de las aguas lluvias y escorrentías pluviales en el paisaje urbano			
SUBSISTEMA		Arroyos			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- PLAN MAESTRO DE ARROYOS		Es el instrumento encargado de orientar las soluciones estructurales y no estructurales con énfasis en sistemas sostenibles de manejo de drenaje urbano, así como las políticas, regulaciones y normas técnicas planteadas para el ordenamiento de las cuencas a partir del análisis de las condiciones locales en términos hidrológicos, hidráulicos y de calidad del agua			
Meta:					
- Plan Maestro de Arroyos					
Indicadores de impactos:		Responsables:			
1-Mejorar las condiciones de vida de las personas que habitan en los alrededores de la cuenca oriental		SEC. DISTRITAL INFRAESTRUCTURA			
2-Disminuir el daño en la infraestructura urbana		Indicadores de Seguimiento:			
3-Diminuir el impacto ambiental negativo que tiene el cauce del arroyo sin canalizar		1- Inundaciones			
4-Evitar que exista riesgo de pérdidas humanas		2- km canalizados			
		3.-km sin canalizar			
		4-Tipo de riesgo por zona			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)		Articulación con otros programas			
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático	
1.450.450.000(Banca Multilateral)		Por Definir		Subprograma: Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible	
Instrumentos de financiación		Combinación de alternativas			
Principal		Complementario			
Banca multilateral					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA. POLITICA DE ESPACIO PUBLICO			
ESTRATEGIA(S)		Definir la infraestructura que reduzca el riesgo de desastres y permita adecuar las zonas de alto riesgo como zonas de interés público para el establecimiento de nuevas áreas verdes. Definir una zonificación que señale las áreas de intervención prioritaria, la mitigabilidad y no mitigabilidad del riesgo.			
OBJETIVOS		Afrontar la gestión de las aguas pluviales desde una perspectiva integral que combine aspectos hidrológicos, medioambientales y sociales, integrando programas y proyectos de sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS) y el tratamiento de las aguas lluvias y escorrentías pluviales en el paisaje urbano			
SUBSISTEMA		Medio ambiente			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- Canalización de arroyos Cuenca Oriental		Es un instrumento que permite definir como se estructurara y realizara la gestión del riesgo del distrito de Barranquilla, de acuerdo a las condiciones y categorías de amenazas, vulnerabilidad y riesgo detectados a partir de los estudios base en su área, que permitan definir agenda de prevención, las acciones frente a las futuras emergencias y las obras y acciones institucionales para la disminución de la vulnerabilidad			
Meta:					
-Canalizar 50,10 km de la Cuenca Oriental					
Indicadores de impactos:			Responsables:		
1-Mejorar las condiciones de vida de las personas que habitan en los alrededores de la cuenca oriental			SEC. DISTRITAL INFRAESTRUCTURA		
2-Disminuir el daño en la infraestructura urbana			Indicadores de Seguimiento:		
3-Diminuir el impacto ambiental negativo que tiene el cauce del arroyo sin canalizar			1. Inundaciones		
4-Evitar que exista riesgo de pérdidas humanas			2. km canalizados		
			3. km sin canalizar		
			4. Tipo de riesgo por zona		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático	
1.252.500.000.000 (Libre destinación y/o específica)		Por Definir		Subprograma: Sistemas Urbanos de Drenajes Sostenible	
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Plusvalía	
Libre destinación y/o específica					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA			
ESTRATEGIA(S)		Definir la infraestructura que reduzca el riesgo de desastres y permita adecuar las zonas de alto riesgo como zonas de interés público para el establecimiento de nuevas áreas verdes. Definir una zonificación que señale las áreas de intervención prioritaria, la mitigabilidad y no mitigabilidad del riesgo.			
OBJETIVOS		Afrontar la gestión de las aguas pluviales desde una perspectiva integral que combine aspectos hidrológicos, medioambientales y sociales, integrando programas y proyectos de sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS) y el tratamiento de las aguas lluvias y escorrentías pluviales en el paisaje urbano			
SUBSISTEMA		Arroyos			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica Espacios naturales con un alto potencial ambiental e importantes valores paisajísticos, destinados a la preservación, restauración y aprovechamiento sostenible de sus elementos biofísicos para la educación ambiental y recreación pasiva y activa, donde existen ecosistemas poco alterados por el hombre, de gran relevancia dentro del contexto del medio natural de la región. Estos parques forman parte de la estructura ecológica principal como zonas articuladoras del territorio. Son de una gran escala y tienen un área de influencia de más de dos departamentos			
- Ejes ambientales urbanos de las ZAMPA -Manejo y Preservación- de los Arroyos Urbanos (Incluye canalización, recuperación de ronda, espacio público, reasentamiento).					
Meta:					
- Ejes ambientales urbanos de las ZAMPA -Manejo y Preservación- de los Arroyos Urbanos (Incluye canalización, recuperación de ronda, espacio público, reasentamiento).					
Indicadores de impactos:		Responsables: EC. DISTRITAL DE PLANEACION FORO HIDRICO OFICINA DE ATENCION PREVENCIÓN DE DESASTRES SEC. DISTRITAL DE INFRAESTRUCTURA			
1-Mejorar las condiciones de vida de las personas que habitan en los alrededores de la ZAMPA		Indicadores de Seguimiento: 1. %de preservación de los arroyos urbanos 2. Metros de canalizados de arroyos 3. % de rondas recuperadas 4. % de espacio público recuperado 5. % de reasentamiento			
2-Disminuir el daño en la infraestructura urbana					
3-Diminuir el impacto ambiental negativo que tiene el cauce del arroyo sin canalizar					
4-Evitar que exista riesgo de pérdidas humanas					
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del Cambio Climático Subprograma: Sistema Urbanos de Drenaje Sostenible	
196.549.500.000 (SGP)		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario			
SGP					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE EQUIPAMENTOS, POLITICA DE EQUIDAD E INTEGRACION Y POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA			
ESTRATEGIA(S)		Generar una red de infraestructuras que materialicen y amplíen la cobertura de la prestación de los servicios públicos y privados en salud, educación, cultura, bienestar social, seguridad ciudadana, administración, abastecimiento, culto, servicios funerarios y cementerios, recreación y deporte. Constituir un sistema estructurante de espacio público que vincule los suelos urbano, de expansión, rural y suburbano, en un conjunto armónico y equilibrado que explote las ventajas ambientales con las cuales cuenta el territorio. Desarrollar las bases normativas que permitan crear un sistema de gestión y financiación para la generación y administración de nuevo espacio público.			
OBJETIVOS		Localizar estratégicamente los equipamientos con el objeto de garantizar su cobertura y el acceso a todos los ciudadanos en cualquier sector de la ciudad Consolidar el sistema de espacio público como un elemento estructurante para el disfrute y uso colectivo e incrementar el indicador de espacio público efectivo Proteger las áreas naturales y artificias localizadas en suelo urbano, y sus elementos constituyentes, en especial, agua, atmósfera, suelo y subsuelo, biodiversidad (ecosistemas, especies, recursos), fuentes primarias de energía no agotable y el paisaje			
SUBSISTEMA		Articulación del Espacio Público			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica Es el instrumento que organiza y define en el corto, mediano y largo plazo las políticas, objetivos, estrategias y metas, los programas, proyectos e instrumentos de gestión y financiación para el sistema de espacio público y todos sus componentes para facilitar el mejoramiento de su cubrimiento, accesibilidad y calidad.			
- Plan Maestro de Espacio Público (Estudio)					
Meta:					
-Realizar el Plan Maestro de Espacio Publico		Responsables: SEC. DISTRITAL DE CONTROL URBANO Y ESPACIO PUBLICO			
Indicadores de impactos:		Indicadores de Seguimiento:			
1. Aumentar la población que utiliza estos espacios como lugar de encuentro, esparcimiento y recreación familiar y cultural.		1- Metros cuadrados de espacio público existente			
2. Incrementar los espacios con buena iluminación que favorecen y brindan u mejor ambiente de seguridad para los habitantes		2.-Metros cuadrados de espacio público invadido			
		3-Metros cuadrados de espacio público inutilizado			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
2024 - 2028		2028 – 2032		2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Integración Inmobiliaria	
600.000.000 (Banca Multilateral)		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Renovación Urbana	
Banca Multilateral					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Ficha de programas y proyectos

POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA. POLITICA DE ESPACIO PUBLICO			
ESTRATEGIA(S)		Definir los criterios espaciales y técnicos para la consolidación del sistema de equipamientos públicos colectivos del Distrito.			
OBJETIVOS		Localizar estratégicamente los equipamientos con el objeto de garantizar su cobertura y el acceso a todos los ciudadanos en cualquier sector de la ciudad			
SUBSISTEMA		Articulación del Espacio Público			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica Se busca la recuperación de espacios urbanos para la recreación de la familia que incluyen zonas verdes y características naturales para recibir visitantes. Son áreas libres, zonas verdes o parques que prestan un servicio especializado y de recreación activa a sectores específicos de la ciudad con un alcance más complejo que el vecindario o barrio, o a un grupo reducido y homogéneo de barrios, con una superficie que varía entre 1 y 10 hectáreas			
- Parque Distrital de la Paz (1,55) ha					
Meta:					
-Construir el Parque Distrital de la Paz de 1,55 ha					
Indicadores de impactos:		<i>Responsables:</i> SEC. DISTRITAL DE PLANEACION FORO HIDRICO			
1- Mejor ambiente natural y cultural de la población beneficiada 2-Espacios para el disfrute del ocio productivo en actividades propias para un sano crecimiento y desarrollo social 3-Sensibilización a la ciudadanía a través de campañas pedagógicas sobre el correcto uso de estos espacios 4-Aumentar los índices de salud de los barranquilleros		Indicadores de Seguimiento: 1. Cobertura en prácticas deportivas 2. Área Construida 3. Casos de criminalidad en la zona de los parques 4. Servicios públicos en los parques (Iluminación y señalización) 5. Arborización en los parques 6. Estado de la infraestructura 7. Mobiliario del parque			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
2024 - 2028		2028 – 2032		2032 – 2036	
I					
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del cambio climático Subprograma: Planeación Sostenible y Sustentable	
18.000.000.000(Recursos de capital)		Por Definir			
			PROGRAMA ASOCIADO:		
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Valorización	
Recursos de capital					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA POLITICA DEL ESPACIO PUBLICO			
ESTRATEGIA(S)		Definir los criterios espaciales y técnicos para la consolidación del sistema de equipamientos públicos colectivos del Distrito.			
OBJETIVOS		Localizar estratégicamente los equipamientos con el objeto de garantizar su cobertura y el acceso a todos los ciudadanos en cualquier sector de la ciudad			
SUBSISTEMA		Articulación del Espacio Público			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- Parque Batallón (47,7)		Se busca la recuperación de espacios urbanos para la recreación de la familia que incluyen zonas verdes y características naturales para recibir visitantes.			
Meta:		Son áreas libres, zonas verdes o parques que prestan un servicio especializado y de recreación activa a para todos los sectores de la ciudad con un alcance más complejo que el vecindario o barrio.			
-Construir el Parque Batallón de 47, 7 ha		Responsables:			
Indicadores de impactos:		SEC. DISTRITAL DE PLANEACION FORO HIDRICO			
1. Mejor ambiente natural y cultural de la población beneficiada		Indicadores de Seguimiento:			
2. Espacios para el disfrute del ocio productivo en actividades propias para un sano crecimiento y desarrollo social		1. Cobertura en prácticas deportivas			
3. Sensibilización a la ciudadanía a través de campañas pedagógicas sobre el correcto uso de estos espacios.		2. Área Construida			
4. Aumentar el nivel de vida de la comunidad.		3. Casos de criminalidad en la zona de los parques			
		4. Servicios públicos en los parques (Iluminación y señalización)			
		5. Arborización en los parques			
		6. Estado de la infraestructura			
		7. Mobiliario del parque			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
2024 - 2028		2028 – 2032		2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del cambio climático Subprograma: Planeación Sostenible y Sustentable	
59.625.000.000(Recursos de capital)		Por Definir			
59.625.000.000(cofinanciación)					
119.250.000.000 Total					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Valorización	
Recursos de capital		Cofinanciación			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA.POLITICAS DE ESPACIO PUBLICO			
ESTRATEGIA(S)		Generar una red de infraestructuras que materialicen y amplíen la cobertura de la prestación de los servicios públicos y privados en salud, educación, cultura, bienestar social, seguridad ciudadana, administración, abastecimiento, culto, servicios funerarios y cementerios, recreación y deporte.			
OBJETIVOS		Localizar estratégicamente los equipamientos con el objeto de garantizar su cobertura y el acceso a todos los ciudadanos en cualquier sector de la ciudad			
SUBSISTEMA		Articulación del Espacio Público			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica Espacios naturales con un alto potencial ambiental e importante valores paisajísticos, destinados a la preservación, restauración y aprovechamiento sostenible de sus elementos biofísicos para la educación ambiental y recreación pasiva y activa, donde existen ecosistemas poco alterados por el hombre, de gran relevancia dentro del contexto del medio natural de la región. Estos parques forman parte de la estructura ecológica principal como zonas articuladoras del territorio. Son de una gran escala y tienen un área de influencia de más de dos departamentos.			
- Parque Bicentenario (5,50) ha					
Meta:					
-Construir el Parque Bicentenario de 5,50 ha					
Indicadores de impactos:			Responsables:		
1- Mejor ambiente natural y cultural de la población beneficiada			SEC. DISTRITAL DE PLANEACION FORO HIDRICO		
2-Espacios para el disfrute del ocio productivo en actividades propias para un sano crecimiento y desarrollo social			Indicadores de Seguimiento:		
3-Sensibilización a la ciudadanía a través de campañas pedagógicas sobre el correcto uso de estos espacios			1. Cobertura en prácticas deportivas		
4-Aumentar los índices de salud de los barranquilleros			2. Área Construida		
			3. Casos de criminalidad en la zona de los parques		
			4. Servicios públicos en los parques (Iluminación y señalización)		
			5. Arborización en los parques		
			6. Estado de la infraestructura		
			7. Mobiliario del parque		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
2024 - 2028		2028 – 2032		2032 – 2036	
I					
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del cambio climático Subprograma: Planeación Sostenible y Sustentable	
10.000.000.000 (Instrumentos del POT)		Por Definir			
			PROGRAMA ASOCIADO:		
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Valorización	
POT					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA. POLITICA DE ESAPCIO PUBLICO			
ESTRATEGIA(S)		Sembrar, preservar y mantener estas áreas con arborización y vegetación nativa que mejoren el microclima, la calidad del aire y la reducción del dióxido de carbono.			
OBJETIVOS		Proteger las áreas naturales y artificiasdas localizadas en suelo urbano, y sus elementos constituyentes, en especial, agua, atmósfera, suelo y subsuelo, biodiversidad (ecosistemas, especies, recursos), fuentes primarias de energía no agotable y el paisaje			
SUBSISTEMA		Articulación del Espacio Público			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica Espacios naturales con un alto potencial ambiental e importante valores paisajísticos, destinados a la preservación, restauración y aprovechamiento sostenible de sus elementos biofísicos para la educación ambiental y recreación pasiva y activa, donde existen ecosistemas poco alterados por el hombre, de gran relevancia dentro del contexto del medio natural de la región. Estos parques forman parte de la estructura ecológica principal como zonas articuladoras del territorio. Son de una gran escala y tienen un área de influencia de más de dos departamentos.			
- Parque Jardín Botánico. (5,4) ha					
Meta:					
-Construir Parque Jardín Botánico de 5,4 ha					
Indicadores de impactos:			Responsables: SEC. DISTRITAL DE PLANEACION FORO HIDRICO		
1- Mejor ambiente natural y cultural de la población beneficiada			Indicadores de Seguimiento:		
2-Espacios para el disfrute del ocio productivo en actividades propias para un sano crecimiento y desarrollo social			1. Cobertura en prácticas deportivas		
3-Sensibilización a la ciudadanía a través de campañas pedagógicas sobre el correcto uso de estos espacios			2. Área Construida		
4-Aumentar los índices de salud de los barranquilleros			3. Casos de criminalidad en la zona de los parques		
			4. Servicios públicos en los parques (Iluminación y señalización)		
			5. Arborización en los parques		
			6. Estado de la infraestructura		
			7. Mobiliario del parque		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
		2020 – 2024		2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)			Articulación con otros programas		
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del cambio climático Subprograma: Planeación Sostenible y Sustentable	
12.000.000.000 (Instrumentos del POT)		Por Definir			
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Valorización	
POT					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA. POLITICA DE ESAPCIO PUBLICO			
ESTRATEGIA(S)		Sembrar, preservar y mantener estas áreas con arborización y vegetación nativa que mejoren el microclima, la calidad del aire y la reducción del dióxido de carbono. Desarrollar las bases normativas que permitan crear un sistema de gestión y financiación para la generación y administración de nuevo espacio público.			
OBJETIVOS		Proteger las áreas naturales y artificiasdas localizadas en suelo urbano, y sus elementos constituyentes, en especial, agua, atmósfera, suelo y subsuelo, biodiversidad (ecosistemas, especies, recursos), fuentes primarias de energía no agotable y el paisaje			
SUBSISTEMA		Articulación del Espacio Público			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: - Parques Propuestos Totales		Descripción Estratégica Espacios naturales con un alto potencial ambiental e importantes valores paisajísticos, destinados a la preservación, restauración y aprovechamiento sostenible de sus elementos biofísicos para la educación ambiental y recreación pasiva y activa, donde existen ecosistemas poco alterados por el hombre, de gran relevancia dentro del contexto del medio natural de la región. Estos parques forman parte de la estructura ecológica principal como zonas articuladoras del territorio. Son de una gran escala y tienen un área de influencia de más de dos departamentos.			
Meta: -Parques Propuestos Totales 38,4 ha					
Indicadores de impactos: 1- Mejor ambiente natural y cultural de la población beneficiada 2-Espacios para el disfrute del ocio productivo en actividades propias para un sano crecimiento y desarrollo social 3-Sensibilización a la ciudadanía a través de campañas pedagógicas sobre el correcto uso de estos espacios 4-Aumentar los índices de salud de los barranquilleros		Responsables: SEC. DISTRITAL DE PLANEACION FORO HIDRICO			
		Indicadores de Seguimiento: 1. Cobertura en prácticas deportivas 2. Área Construida 3. Casos de criminalidad en la zona de los parques 4. Servicios públicos en los parques (Iluminación y señalización) 5. Arborización en los parques 6. Estado de la infraestructura 7. Mobiliario del parque			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
</					



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE GESTION AMBIENTAL URBANA. POLITICA DE ESAPCIO PUBLICO			
ESTRATEGIA(S)		Sembrar, preservar y mantener estas áreas con arborización y vegetación nativa que mejoren el microclima, la calidad del aire y la reducción del dióxido de carbono. Desarrollar las bases normativas que permitan crear un sistema de gestión y financiación para la generación y administración de nuevo espacio público.			
OBJETIVOS		Proteger las áreas naturales y artificiasdas localizadas en suelo urbano, y sus elementos constituyentes, en especial, agua, atmósfera, suelo y subsuelo, biodiversidad (ecosistemas, especies, recursos), fuentes primarias de energía no agotable y el paisaje			
SUBSISTEMA		Articulación del Espacio Público			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto:		Descripción Estratégica			
- Mantenimiento y recualificación Parques Existentes		Espacios naturales con un alto potencial ambiental e importantes valores paisajísticos, destinados a la preservación, restauración y aprovechamiento sostenible de sus elementos biofísicos para la educación ambiental y recreación pasiva y activa, donde existen ecosistemas poco alterados por el hombre, de gran relevancia dentro del contexto del medio natural de la región.			
Meta: -Mantenimiento y Recualificación de Parques 70 ha		Estos parques forman parte de la estructura ecológica principal como zonas articuladoras del territorio. Son de una gran escala y tienen un área de influencia de más de dos departamentos.			
Indicadores de impactos:			Responsables: FORO HIDRICO		
1- Mejor ambiente natural y cultural de la población beneficiada 2-Espacios para el disfrute del ocio productivo en actividades propias para un sano crecimiento y desarrollo social 3-Sensibilización a la ciudadanía a través de campañas pedagógicas sobre el correcto uso de estos espacios 4-Aumentar los índices de salud de los barranquilleros			Indicadores de Seguimiento: 1. Cobertura en prácticas deportivas 2. Área Construida 3. Casos de criminalidad en la zona de los parques 4. Servicios públicos en los parques (Iluminación y señalización) 5. Arborización en los parques 6. Estado de la infraestructura 7. Mobiliario del parque		
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2020 – 2024	
2024 - 2028		2028 – 2032		2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)		Articulación con otros programas			
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del cambio climático	
52.500.000.000 (Destinación específica)		Por Definir		Subprograma: Planeación Sostenible y Sustentable	
52.500.000.000 (Recursos de Capital)					
105.000.000.000 Total					
Instrumentos de financiación			Combinación de alternativas		
Principal		Complementario		Valorización	
Destinación Especifica		Recursos de Capital			



PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL					
Ficha de programas y proyectos					
POLÍTICA ASOCIADA		POLITICA DE EQUIPAMENTOS Y POLITICA DE EQUIDAD E INTEGRACION			
ESTRATEGIA(S)		Generar una red de infraestructuras que materialicen y amplíen la cobertura de la prestación de los servicios públicos y privados en salud, educación, cultura, bienestar social, seguridad ciudadana, administración, abastecimiento, culto, servicios funerarios y cementerios, recreación y deporte. Adelantar las intervenciones y acciones urbanas que organicen el espacio público en forma clave para mejorar la seguridad ciudadana en las áreas más conflictivas de la ciudad y evitara el deterioro de las restantes.			
OBJETIVOS		Localizar estratégicamente los equipamientos con el objeto de garantizar su cobertura y el acceso a todos los ciudadanos en cualquier sector de la ciudad Consolidar el sistema de espacio público como un elemento estructurante para el disfrute y uso colectivo e incrementar el indicador de espacio público efectivo Rehabilitar, restituir y recuperar espacios públicos existentes o invadidos.			
SUBSISTEMA		Articulación del Espacio Público			
ESTRUCTURA		Funcional y de Servicios			
Proyecto: - PLAZAS Y PLAZOLETAS		Descripción Estratégica Son espacios libres tratados como zona dura, que ocupa una manzana completa y posee un carácter colectivo de uso cotidiano y sirve de soporte a eventos públicos; es lugar de encuentro y relaciones entre los ciudadanos, en el cual predominan los elementos arquitectónicos sobre los paisajísticos naturales, y el peatón tiene una condición preponderante. Por su carácter cívico y de representatividad urbana no están dotadas de equipamientos específicos, como tampoco de señalización ni vallas publicitarias, a excepción de las plazas de uso institucional, que requieren de avisos de orientación. Deben cumplir con los mismos requisitos de los andenes, en su periferia y en lo relativo a las discontinuidades que puedan tener sus superficies. Se deben mantener pendientes del 2%, hacia las estructuras de drenaje			
Meta: 1. Aumentar la población que utiliza estos espacios como lugar de encuentro, esparcimiento y recreación familiar y cultural. 2. Incrementar los espacios con buena iluminación que favorecen y brindan un mejor ambiente de seguridad para los habitantes		Responsables: Secretaría Distrital de Control Urbano y Espacio Público			
Indicadores de impactos: 1. Valorización económica de la zona 2. Fomenta una armonía visual 3. Mejoramiento de la accesibilidad		Indicadores de Seguimiento: 1. Número de Visitantes a la plaza 2. Numero de Eventos públicos culturales realizados 3. Señalización e iluminación de la plaza 4. Área construida			
Programación(I fase estructuración – II fase ejecución)					
Corto plazo		Medio plazo		Largo plazo	
2012 - 2016		2016 - 2020		2024 - 2028	
				2028 – 2032	
				2032 – 2036	
Costo estimado (pesos)				Articulación con otros programas	
De ejecución material		De mantenimiento/año		Mitigación del cambio climático Subprograma: Planeación Sostenible y Sustentable	
15.420.000.000(Instrumentos del POT)		Por Definir			
15.420.000.000 (AFP)					
30.840.000.000 Total					
Instrumentos de financiación				Combinación de alternativas	
Principal		Complementario		Valorización	
POT		AFP			



7. BIBLIOGRAFIA

7.1. LEYES

- LEY 9 DE 1989, Ley de la Reforma Urbana
- LEY 388 DE 1997, Ley de Ordenamiento Territorial
- LEY 37 DE 1993, Regulación de la prestación de los servicios de telefonía móvil
- LEY 142 DE 1994, Regulación de los servicios públicos domiciliarios
- LEY 1228 DE 2008, Regulación de las fajas mínimas de retiro obligatorio para las carreteras del sistema vial nacional
- LEY 1523 DE 2012, Política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema de Gestión del Riesgo de Desastres
- LEY 397 DE 1997, Ley General de la Cultura
- LEY 1185 DE 2008, modifica la LEY 937 DE 1997
- LEY 1469 DE 2011, Disposiciones para promover el acceso a la vivienda y se promueve la oferta de suelo urbanizable - Macroproyectos
- DECRETO - LEY 2811 DE 1974, Código Nacional de Recursos Naturales
- DECRETO – LEY 2324 DE 1984, Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria
- LEY 768 DE 2002, Ley de Distritos
- LEY 1242 DE 2008, por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones.
- LEY 164 de 1994 (aprobatoria de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático).
- LEY 629 de 2000 (aprobatoria del Tratado de Kyoto de 1997).
- LEY 788 de 2002 (Por la cual se expiden normas en materia tributaria y penal del orden nacional y territorial; y se dictan otras disposiciones. Específicamente el artículo 18 que establece que está exenta de renta por 15 años “la venta de energía con base en los recursos eólicos, biomasa o residuos agrícolas, realizada únicamente por las empresas generadoras” y el artículo 95 que determina que “la importación de maquinaria y equipos destinados a proyectos que generen certificados de reducción de gases de efecto invernadero está exenta de IVA”.
- Sentencia de Constitucionalidad de la Corte Constitucional C-073 de 1994, ratificación 22 de Marzo de 1995 de la ley 164 de 1994.
- Sentencia de Constitucionalidad de la Corte Constitucional C-860 de 2001.



7.2. DECRETOS

- DECRETO No 2941 DE 2009, Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 397 de 1997 modificada por la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza Inmaterial
- DECRETO No 2976 DE 2010, Por el cual se reglamenta el parágrafo 3° del Art 1° de la Ley 1228 de 2008 y se dictan otras disposiciones
- DECRETO No 1310 DE 2012, Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 1469 de 2011 en lo relacionado con los Macroproyectos de Interés Social Nacional
- 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
- DECRETO No 3450 DE 2009, Por el cual se reglamenta el Programa de Subsidio Familiar de Vivienda vinculado a Macroproyectos de Interés Social Nacional
- DECRETO No 3600 DE 2007, Por el cual se reglamentan disposiciones para el suelo rural y otras disposiciones
- DECRETO No 763 DE 2009, Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 814 de 2003 y 397 de 1997 modificada por medio de la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza material
- DECRETO 151 DE 1998, Por el cual se dictan reglas relativas a los mecanismos que hacen viable la compensación en tratamiento de conservación mediante la transferencia de derechos de construcción y desarrollo.
- DECRETO 1337 DE 2002, Por el cual se reglamenta la Ley 388 de 1997 y el Decreto-ley 151 de 1998, en relación con la aplicación de compensaciones en tratamientos de conservación mediante la transferencia de derechos de construcción y desarrollo

7.3. RESOLUCIONES

- RESOLUCION NUMERO 2353 DE 2008, “Por medio de la cual se adopta el Macroproyecto de Interés Social Nacional “Villas de San Pablo” del Distrito Especial Industrial y Portuario de Barranquilla”. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial
- 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 1614 DE 1999, Declara Bien de Interés Cultural del ámbito nacional al Centro Histórico de Barranquilla, Ministerio de Cultura
- RESOLUCION NUMERO 0087 DE 2005, Declara Bien de Interés Cultural del ámbito nacional a una sector de la ciudad comprendido por los barrios El Prado, Bellavista y una parte de Altos del Prado, Ministerio de Cultura
- RESOLUCION NUMERO 746 DE 2005, por la que crea el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) del Centro Histórico de Barranquilla, Ministerio de Cultura
- 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
- RESOLUCION NUMERO 453 DE 2004 (aprobación de estrategias y acciones para venta de servicios ambientales de mitigación del cambio climático y los criterios de evaluación de los mismos).

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
- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial DNP – DDUPA 2009. Documento CONPES 3604 LINEAMIENTOS PARA LA CONSOLIDACIÓN DE LA POLÍTICA DE MEJORAMIENTO INTEGRAL DE BARRIOS – MIB, Bogotá
- Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, Ministerio de Cultura, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Transporte, Policía Nacional, DNP: DDU, DIES, DJS, SDAS, DIFP, 2012. Documento CONPES 3718 Política Nacional de Espacio Público, Bogotá
- Alta Consejería Presidencial Para la Competitividad y la Productividad Ministerio de Comercio, Industria y Turismo Consejo Privado de Competitividad Departamento Nacional de Planeación: Gerencia de Competitividad, Grupo de Apoyo a la Competitividad y Dirección de Desarrollo Empresarial, 2008. Documento CONPES 3527 POLÍTICA NACIONAL DE COMPETITIVIDAD Y PRODUCTIVIDAD. 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

- DNP: DDUPA, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, 2004. Documento CONPES 3305, Lineamientos para optimizar la política de desarrollo urbano, Bogotá
- Ministerio de Cultura, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, DNP: DDS-SE, DDU-SVDU, DIFP-SPSC, 2010. Documento CONPES 3658 Lineamientos de política para la recuperación de los Centros Históricos de Colombia. Bogotá
- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial DNP – DDUPA, 2009. Documento CONPES 3583 Lineamientos de política y consolidación de los instrumentos para la habilitación de suelo y generación de oferta de vivienda. Bogotá
- CORPORACIÓN REGIONAL DEL ATLÁNTICO – CRA, 2006. Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca Hidrográfica de la Ciénaga de Mallorquín. Barranquilla
- Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2011. Documento Conpes 3700 Estrategia Institucional para la articulación de Políticas y Acciones en materia de Cambio Climático en Colombia. Bogotá.

7.5. ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

- PABLO BOCAREJO INGENIEROS CONSULTORES, 2003. Diseño Conceptual del Sistema Integrado de Transporte Público de Barranquilla y su Área Metropolitana. Barranquilla
- ARTELIA, 2012. Estudio de factibilidad de una tranvía en Barranquilla. Barranquilla.
- ALCALDIA DE BARRANQUILLA, CAMARA DE COMERCIO, ICPC, 2008. Manual del Espacio Público de Barranquilla. Barranquilla
- MINISTERIO DE MINAS Y ENERGIA – INSTITUTO COLOMBIANO DE GEOLOGIA Y MINERIA –INGEOMINAS, 2011. Zonificación de amenaza por movimientos en masa de las laderas occidentales de Barranquilla, Departamento del Atlántico. Bogotá
- ROMERO R. JUAN FELIPE, 2012. Zonificación a escala 1:10.000 Cuenca Mallorquín - Actualización de la zonificación ambiental para el manejo de la Cuenca Mallorquín en el sector oriental del Distrito de Barranquilla. Barranquilla
- ANDERSON, F. M., 1926. Original source of oil in Colombia. Am. Assoc. Petrol. Geol., 10(4):382-404. Tulsa.



- ANDERSON, F. M., 1929. Marine Miocene and related deposits of North Colombia. Calif. Acad. Sci. Procc., 18(4):73-213. San Francisco.
- 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.
- BARRERA, R.; REYES, G.; GUZMÁN, G.; FRANCO J. V., 1999. Geología de la Plancha 31 Campo de la Cruz. INGEOMINAS. Bogotá.
- CLAVIJO J., G REYES. 1996. Geología estructural de los cinturones de San Jacinto y Sinú Norte. Mem. VII Congr. Col. Geol., Bogotá, 2 p.
- DUQUE-CARO, H., 1984. Estilo estructural, diapirismo y episodios de acrecimiento del terreno Sinú - San Jacinto en el noroccidente de Colombia. Ingeominas. Geol, 27(2):1-29. Bogotá.
- FARIÑAS DE ALBA, J., GÓMEZ, A., MATAIX, C., GARCÍA, P., LLOPIS, G., SERRANO, P. 1999. Manual de estabilización y revegetación de taludes. Editorial Entorno Gráfico, S.L. Avda. El Ferrol, 4 – Bajo 1 28029 Madrid. Ed: Carlos López Gimeno.
- 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.
- IGAC. 1994. Atlántico, características geográficas. Santa Fe de Bogotá, 157 p.
- INGEOMINAS., 1997. Evaluación geotécnica de las laderas occidentales de Barranquilla. Fase I. Informe Ingeominas para DADIMA. Bogotá, 127p.
- JICA, Agencia de Cooperación Internacional del Japón. 1988. Estudio del Plan de Manejo de Aguas Lluvias para la Ciudad de Barranquilla.
- MARTÍNEZ, J. O., 1993. Geomorfología y amenazas geológicas de la línea de costa del Caribe central colombiano (sector Cartagena - Bocas de Ceniza). Ingeominas, Publ. Esp., (19):1-62. Santa Fe de Bogotá.
- SÁNCHEZ, F. 1984. Barranquilla y las aguas lluvias. Publicación Nacional de la Sociedad de Ingenieros del Atlántico.
- UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA – FACULTAD DE INGENIERIA 2005. Estudio de estacionamiento sobre la vía y en lotes privados en el área de influencia del centro expandido de Barranquilla
- ROA FERNANDO, 2009. Contrato de consultoría 530 de 2008 - Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial - VIABILIZACIÓN DEL PROGRAMA DE APROVECHAMIENTO ECONÓMICO Y URBANÍSTICO PARA LAS ÁREAS REMANENTES DEL SITM –TRANSMETRO-. Bogotá
- INSTITUTO COLOMBIANO DE CULTURA, CAMARA DE COMERCIO DE BARRANQUILLA, ATRIUM LTDA, 1995. Reglamentación Barrios Prado, Altos del Prado y Bellavista de la ciudad de Barranquilla, Atlántico. Bogotá.



- ABRAMO, PEDRO. 2006. Ciudad Caleidoscópica: una visión heterodoxa de la economía urbana. Barcelona : Netbiblo, 2006.
- CAMARGO SIERRA, ANGÉLICA PATRICIA, y otros. 2004. Evaluación del Impacto Social del Programa de Desmarginalización de Barrios. Bogotá : Universidad Piloto de Colombia, 2004.
- CUERVO, LUIS MAURICIO. 1999. Expansión Metropolitana y globalización en Bogotá. Toluca - México : www.eumed.net/cursecon/ecolat/, 1999. CIDER - Universidad de los Andes.
- FORERO, ANDRÉS. 2008. Informe de consultoría al Bouwcentrum de Colombia. Propuesta de manejo territorial de la zona del Tunjuelo en Bogota. Bogotá : Universidad Piloto de Colombia, 2008.
- FREEDMAN, DAVID Y PISANI, ROBERT Y PURVES, ROGER. 1993. Estadística. Barcelona : Antoni Bosh, 1993.
- GOULD, JOHN P Y LAZEAR, EDUARD P. 1994. Teoría Microeconómica. Mexico DF : Fondo de Cultura Económica, 1994.
- JARAMILLO GONZÁLEZ, SAMUEL. 2009. Hacia una teoría de la renta del suelo urbano. Bogotá : Ediciones Uniandes, 2009.
- JARAMILLO, SAMUEL. 2004. Modelo de acumulación con salto peligroso. Bogotá : Cede - Universidad de los Andes, 2004.
- ORTEGA ÁVILA, CRISTHIAN. 2012. El mercado y las políticas del suelo. [aut. libro] Juan Felipe Pinilla y Mauricio Rengifo. La ciudad y el derecho. Una introducción al derecho urbano contemporáneo. Bogotá : Uniandes - Temis, 2012.
- PADUA, JORGE. 1994. Técnicas de investigación aplicadas a las ciencias sociales. Santiago de Chile : FONDO DE CULTURA ECONÓMICA, 1994.
- PARKIN, MICHAEL. 2004. Economía. México DF : Pearson Educación, 2004.
- POGGIESE, HECTOR ATILIO. 2005. Sistematización y articulación de ONGS que buscan asociarse en red. Buenos Aires, Ciudad Federal, Argentina : Sociedade 1º Maio, Marzo de 2005.
- Metodología FLACSO de Planificación-gestión. (Planificación participativa y gestión asociada). Planificación y Gestión, FLACSO. Argentina : FLACSO, 1993.
- POGGIESE, HECTOR, REDIN, MARIA ELENA y ALÍ, PATRICIA. 1999. El papel de las redes en el desarrollo local como prácticas asociadas entre estado y sociedad. Buenos Aires, Ciudad Federal, Argentina : FLACSO, febrero de 1999.
- POLESE, MARIO Y SHEARMU, R. 2005. Économie régionale et urbaine, introduction à la géographie économique. Paris : Economica, 2005.
- Portafolio.com.co - Empresas - Ficha de empresa, Colombia. [En línea] [Citado el: 20 de septiembre de 2008.]



<http://www.portafolio.com.co/empresassectores/empresas/home/empresa.php?ide=4003449>.

- VARIAN, HAL R. 1992. Análisis Microeconómico. Barcelona : Antoni Bosch, 1992.
- VIVES, ANTONIO. 2008. Cumpetere. Cumpetere. [En línea] enero de 2008. [Citado el: 29 de agosto de 2008.] <http://cumpetere.com/Documents/El%20papel%20publico%20del%20sector%20privado%20HBRAL%20articulo.pdf>.
- AASHTO (2011) A policy on geometric design of highways and streets. 6ed. 2011.
- AASHTO (2012) Guide for the Development of Bicycle Facilities, 4 ed.
- BANISTER, D. (2009) [The sustainable mobility paradigm](#) TRANSPORT POLICY (15) 2, pp: 73-80
- 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.
- DURANTON, G. AND TURNER, M (2011) : [The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities](#). American Economic Review 101(6), pp 2616-2152.
- INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Manual de diseño geométrico para vías, Bogotá, 2007
- INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES (2012). Forensis. Muertes y lesiones no fatales por accidentes de transporte, Colombia, 2011
- LEAPE, J. (2006) The London Congestion Charge. Journal Of Economic Perspectives 20 (4), pp 157-176.
- MANHEIN, M.L. Fundamentals of Transportation Systems Analysis. The MITPRESS. Cambridge. 1979
- ORTUZAR, JDD Y WILLUMSEN, LG (2011) Modelling Transport, Wiley, 4ed. Chichester
- INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES (2011) Forensis :Muertes y lesiones no fatales por accidentes de transporte, Colombia, 2011. Bogotá, DC.

7.6. ACUERDOS DISTRITALES

- Acuerdo 003 de 2007, revisión POT Barranquilla
- 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 0154 de 2000, POT Barranquilla
- DECRETO No 0876 DE 2012, Por medio del cual se regula el estacionamiento de vehículos en vías del Distrito especial, industrial y portuario de Barranquilla
- DECRETO No 0123 DE 2005 Por el cual se adopta el Plan Parcial para los sectores de Barranquillita – La Loma – Barlovento del Distrito Industrial y Portuario de Barranquilla
- DECRETO No 0198 DE 2005 Por el cual se hace una modificación al Plan Parcial para los sectores de Barranquillita – La Loma – Barlovento del Distrito Industrial y Portuario de Barranquilla
- DECRETO No 0117 DE 2005, Por el cual se adopta el Plan Parcial para la protección, rehabilitación, recuperación y revitalización integral del Centro Histórico del Distrito Industrial y Portuario de Barranquilla. Barranquilla
- DECRETO No 1046 DE 2011, Por el cual se adopta el Plan Parcial Cordialidad - Circunvalar

7.8. RESOLUCIONES DISTRITALES

- RESOLUCION No 095 DE 2009, por la cual se dilucidan unos errores, inconsistencias e imprecisiones en el texto del Acuerdo 003 de 2007 en las zonas e inmuebles de conservación histórica o artística.
- Resolución No 028 del 30 de Junio de 2011, por la cual se dilucida un error en la Tabla No 8 del Artículo 295 del Acuerdo 003 de 2007.
- Resolución 055 de 2009, por la cual se dilucidan unos errores, inconsistencias e imprecisiones en el texto del Acuerdo 003 de 2007
- Resolución 064 de 2008, por la cual se dilucidan un errores de impresión en el texto del Acuerdo 003 de 2007.
- Resolución No 141 de 2008, por la cual se dilucida un error en el texto del Acuerdo 003 de 2007.
- Resolución No 157 de 2008, por la cual se corrige un error en el plano No 3 de Suelo predializado del POT del Distrito de Barranquilla.
- Resolución No 158 de 2008, por la cual se corrige un error en el plano No 3 predializado del POT del Distrito de Barranquilla.
- Resolución No 056 de 2010, por la cual se dilucida un error en el plano No 3 de suelo predializado del Acuerdo 003 de 2007 - POT.
- Resolución No 071 de 2009, por la cual se dilucida un error en el plano No 3 de suelo predializado del POT del Distrito de Barranquilla.
- Resolución No 078 de 2009, por la cual se dilucida un error en el plano No 3 de suelo predializado del POT del Distrito de Barranquilla.



- Resolución No 087 de 2009, por la cual se actualiza la clasificación de actividades económicas adoptada mediante el Acuerdo 003 de 2007, a la versión 3.1 y se realiza la desagregación de seis dígitos de la misma.
- Resolución No 096 de 2009, por la cual se dilucida un error en el plano No 3 de suelo predializado del POT del Distrito de Barranquilla.
- Resolución No 102 de 2009, por la cual se corrige un error en el plano de zonificación del POT del Distrito de Barranquilla.