

|

**DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y
PORTUARIO
DE BARRANQUILLA**

***PLAN DE ORDENAMIENTO
TERRITORIAL DEL
DISTRITO DE BARRANQUILLA***
(Ley 388 de 1997)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION
DISTRITAL
2000

TOMO III PARTE A

COMPONENTE URBANO

ALCALDÍA MAYOR DEL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA

BERNARDO HOYOS MONTOYA
Alcalde

1998 - 2000

**DEPARTAMENTO
ADMINISTRATIVO DE
PLANEACIÓN DISTRICTAL DE
BARRANQUILLA
(DAPD)**

CECILIA PÁEZ CORREA
Directora

BARRANQUILLA
2000

GABINETE DISTRITAL
(Secretarías, Departamentos y Empresas Mixtas)

- Secretario General	ANTONIO BAYONA MENDOZA
- Gobierno	CARLOS ALTAMAR ARIAS
- Hacienda	FABIO GUERRERO SALGADO
- Educación	ROSMAN CARRILLO.
- Gerente Proyectos de Inversión	ANTONIO PEÑALOZA NÚÑEZ.
- Prevención y Desastres	CLAUDIO LUGO SALAS.
- Distrisalud	ALFONSO LUQUE.
- Participación Ciudadana y Desarrollo Comunitario	FREDY PATERNINA MADERA
- Instituto Distrital de Cultura - IDC -	VÍCTOR GONZALEZ SOLANO
- Oficina de la Mujer	GLORIA ULLOA ALVARADO
- Instituto Distrital de Recreación y Deporte	ALFONSO GÓMEZ BAUTISTA
- Fondo de Vivienda de Interés Social — FONVISOCIAL	FRANCISCO COGOLLO GÁLVEZ
- Departamento Administrativo del Medio Ambiente — DADIMA.	MANUEL HERRERA.
- Área Metropolitana	ARMANDO GUIJARRO DAZA.
- Empresa de Desarrollo Urbano de Barranquilla — EDUBAR	CARLOS ESCRIG SAIEH
- Instituto Distrital de Transportes y Tránsito	Coronel HUGO F. RAMÍREZ VÁSQUEZ
- Servicios Administrativos	BETTY MARTINEZ
- Control Urbano	LUIS C. FERNÁNDEZ SIADO
- Relaciones Humanas	ANTONIO BOHÓRQUEZ.
- Control Interno	BLANCA FRANCO DE CASTRO
- Gerente Protocolo	NAYIBE GARCÍA ESPINOZA
- Comunicaciones	DINA ROVIRA FERNÁNDEZ
- Gerente Hospital General de Barranquilla	NADIM NARVAEZ
- Gerente Hospital Pediátrico	ALBERTO MARTÍNEZ CHARRIS
- Gerente Hospital Nazareth	AGUSTÍN PÉREZ PÉREZ
- Gerente Hospital La Manga	JUAN ZAPATA YÉPEZ

EQUIPO DE TRABAJO

CECILIA PAÉZ CORREA Arquitecto Especialista en Planificación Regional Urbana	Directora General de los estudios del POT
EDGARDO J. PANZA MEJIA Arquitecto Especialista en Planificación Regional y Urbana	Asesor externo Coordinador General
MANUEL TORRES POLO Licenciado en Ciencias Sociales Especialista en Planificación Regional y Urbana	Asesor externo
PEDRO DE LA ROSA REYNALES Economista – Administrador de Empresas	Profesional Especializado
<i>Profesionales:</i> Virginia Rocha Jiménez Arquitecto Iván Verdugo Lindado Arquitecto Jenny de la Cruz Mengual Arquitecto Juan Carlos Pérez Irina Rivero	Asistente General Asistente de Sistemas Profesional Auxiliar Profesional Auxiliar
<i>Dibujantes:</i> Eunice Mantilla Torres Adriana Torres Quiroga Katuska Pérez Vanegas Katherine Beltrán Jiménez	
ASESORES	
Mario Hernández Sánchez Anselmo Hernández Peña Ruben D. Martínez	Arquitecto – Planificación Urbana Ingeniero Civil - Suelos Economista – Especialista en Proyectos de Desarrollo
Juan Burgos	Asesor Especialista en Geografía y Ordenamiento Territorial
Carlos Altamar Arias Helena Cárdenas Ramírez	Abogado Abogada

PLANEACIÓN DISTRITAL

Freddy Pulido Gómez	Arquitecto Especialista en Planificación Regional y Urbana Jefe División de Infraestructura
Porfirio Ospino Contreras	Arquitecto Especialista en Gestión y Planificación Del Desarrollo Urbano Jefe del Departamento de Urbanismo y Desarrollo
Boris González Lastra	Ingeniero Civil - Vías Profesional C.

DISTRISALUD

Domingo Cuello Acosta	Arquitecto Planeación DISTRISALUD
-----------------------	--------------------------------------

DADIMA

Gisela Montoya Acosta	Arquitecta Jefe Unidad de Planeación y Política Ambiental.
Roberto Salcedo Martínez	Ingeniero Químico Especialista en Gestión y Planificación del Desarrollo Urbano y Regional.

ALCALDÍA MAYOR DEL DISTRITO ESPECIAL, INDUSTRIAL Y PORTUARIO DE BARRANQUILLA

**DECRETO NUMERO 0154
SEPTIEMBRE 6 DEL 2000**

CONTENIDO

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

TOMO III

PARTE A

COMPONENTE URBANO

1.	Estructura de los Usos del Suelo	18
1.1	Introducción	19
1.2	El Modelo Territorial y los Usos del Suelo	20
1.3	Elementos de la Estructura de Usos del Suelo	23
1.3.1	Suelo Urbano	25
1.3.1.1	Prospectiva	27
1.3.1.2	Sectores Residenciales: Incremento de Densidades	32
1.3.1.3	Áreas de Mejoramiento Integral	33
1.3.1.4	Área de Renovación Urbana	34
1.3.1.5	Del Espacio Público	35
1.3.1.5.1	Políticas y Proyectos	44
1.3.1.6	Usos Industriales	49
1.4	Suelo de Expansión Urbana	53
1.5	Suelo Rural	57
1.6	Suelo Suburbano	59
1.7	Suelo de Protección	59
1.7.1	Áreas de Protección	59
1.8	Áreas de Conservación Patrimonial	61
1.9	La Dimensión Ambiental de la Estructura de Usos del Suelo	63

2.	Plan Vial y de Transporte	69
2.1	Breves Antecedentes	70
2.2	Fundamentos Básicos y Alcances del Plan	78
2.2.1	Referentes del Diagnóstico	78
2.2.2	De la Clasificación Vial	80
2.2.3	Fundamentos	82
2.2.4	Criterios	88
2.2.5	Consideraciones Metodológicas	90
2.3	Componentes del Plan Vial	91
2.3.1	Vías de Alcance Metropolitano y Regional	93
2.3.1.1	Avenida del Río	93
2.3.1.2	Anillo Circunvalar Interior	96
2.3.1.3	Carretera Metropolitana o Segundo Anillo Circunvalar	98
2.3.2	Vía Arterial de Transición: Ampliación de la Circunvalar	99
2.3.3	Vías Radiales y Anillos Circunvalares Internos	101
2.3.3.1	Vías Radiales	101
2.3.3.2	Anillos Circunvalares Internos	114
2.3.4	Estructuras Viales Sectoriales	117
2.3.5	Intersecciones	126
2.3.6	Ejes Viales con Cruces de arroyos sujetos a estudios para Soluciones	127
2.3.7	Estacionamientos	129
2.4	Aspectos Institucionales en Materia Vial y de Transporte	130
2.5	Transporte	131
2.5.1	Antecedentes Básicos	131
2.5.2	El Transporte Público	132
2.5.2.1	Transporte Masivo: Alternativa Sobre Rieles	132
2.5.2.2	Sistema de Transporte en la Modalidad de Buses	134
2.5.3	Transporte de Carga	135
2.5.4	Ciclovías	136

3.	Equipamiento	138
3.1	Presentación	139
3.2	Alcances	140
3.3	De las clases de Equipamientos:	141
3.3.1	Equipamiento Administrativo	141
3.3.2	Equipamiento Área de la Salud	142
3.3.3	Equipamiento Educativo	143
3.3.4	Equipamiento Sector Bienestar Social	146
3.3.5	Equipamiento Cultural y Religioso	146
3.3.6	Equipamiento Recreacional y Deportivo	149
3.3.7	Otros Equipamientos	151
3.4	De los Niveles de Prestación de los Servicios	151
3.4.1	Nivel Barrio	152
3.4.2	Nivel Zonal	152
3.4.4	Nivel Ciudad	154
3.4.5	Nivel Metropolitano	154
3.5	Demanda de Equipamientos	154
3.6	Equipamiento Administrativo	155
3.6.1	Centros Administrativos	155
3.6.2	Abastecimiento	156
3.6.3	Transporte	157
3.6.4	Seguridad	159
	- Cuarteles	159
	- Policía Nacional	160
	- Cuerpo de Bomberos	161
	- Cárceles	162
3.6.5	Servicios Funerarios	162
3.7	Equipamiento Área de la Salud	163
3.7.1	Generalidades	163
	3.7.1.1 Estándares de Cubrimiento de los Servicios de Salud	166
	3.7.2 Infraestructura del Sector Público de Salud	167
	3.7.3 Proyección de la demanda	173
3.8	Equipamiento Educativo	174

3.8.1	Generalidades	174
3.8.2	Niveles de Servicio	176
3.8.3	Niveles de Cubrimiento	178
3.8.4	Indicadores (Estándares) Sectoriales	178
3.8.5	Población en Edad Escolar	179
3.8.6	Proyecciones para la Atención de la Demanda	181
3.9	Equipamiento Sector de Bienestar Social	184
3.9.1	Servicios de Protección al Menor	184
3.9.2	Servicio a la Tercera Edad	188
3.9.2.1	Generalidades	188
3.9.2.2	Situación actual en el Distrito de Barranquilla	189
3.9.2.3	Déficit y Proyecciones	190
3.9.3	Hogares de Paso	193
3.10	Equipamiento Deportivo y Recreativo	193
3.10.1	Introducción	193
3.10.2	De los Niveles de Equipamiento	195
3.10.3	Administración	197
3.10.4	Proyecciones de la Demanda	202
3.11	Equipamiento Cultural	206
3.11.1	Generalidades	206
3.11.2	Niveles	207
3.11.3	Inventario de la Oferta Cultural	208
3.11.4	Administración	209
3.11.5	Políticas	210
3.11.6	Provisiones de Suelo para la Infraestructura Cultural	211
3.12	Otros Equipamientos	214
3.12.1	Centros de Ferias	214
3.12.2	Recintos para Ferias Artesanales	215
4	Servicios Públicos	216
4.1	Generalidades	217
4.2	Acueducto, Alcantarillado y Aseo	218
4.2.1	Acueducto	221
4.2.2	Alcantarillado	224

4.2.3	Aseo	228
4.3	Energía Eléctrica	229
4.4	Gas Domiciliario	230
4.5	Telefonía	230
5	Vivienda	232
5.1	Antecedentes	233
5.2	Demanda de Vivienda	235
5.3	Densidad, Hogares por Vivienda.	240
5.4	Vivienda de Interés Social.	241
5.5	Planeamiento de Vivienda	243
5.6	Vivienda de Interés Social - VIS -, Proyecciones	244
	5.5.1 Objetivos a Mediano Plazo	250
	5.5.2 Estrategias	250
6	Identificación de Macroproyectos, Planes Parciales o Locales.	253
6.1	Introducción	254
6.2	Identificación de Proyectos Urbanos	256

ANEXOS

Anexo No. 1	Primera Parte: Infraestructura del Sector Educativo del Distrito De Barranquilla	264
	Segunda Parte: Población Estudiantil por Edades y Matriculados	271
Anexo No. 2	Listado de Mercados de Barranquilla	274
Anexo No. 3	Inspecciones de Policía y Comisarías de Familia	275

LISTADO DE PLANOS

-	Plano No. 1	Usos del Suelo	26
-	Plano No. 2	Área de Expansión al Año 2020	54
-	Plano No. 3	Barreras Naturales y Artificiales	56
-	Plano No. 4	Suelo Rural	58
-	Plano No. 5	Suelo de Protección	60
-	Plano No. 6	Zonas de Patrimonio Urbano y Arquitectónico	62
-	Plano No. 7	Prospectiva sobre la Ribera del Río Magdalena	65
-	Plano No. 8	Esquema Vial en el Modelo de Organización Territorial Metropolitano	77
-	Plano No. 9	Zonificación por Niveles de Intervención Vial	85
-	Plano No. 10	Propuesta Vial General	92
-	Plano No. 11	Avenida del Río	94
-	Plano No. 12	Distribución y Organización Territorial del Servicio de Salud a cargo del Distrito.	170
-	Plano No. 13	Modelo de Organización Territorial del Área Metropolitana con Zona de Protección Área Rural	198
-	Plano No. 14	Zona de Atención Territorial Servicios Públicos	219

LISTADO DE GRÁFICOS

-	Gráfico No. 1	Sección Típica de la Avenida del Río	95
-	Gráfico No. 2	Sección Vía Circunvalar	100
-	Gráfico No. 3	Demanda Potencial y Efectiva de Vivienda en en AMB	236
-	Gráfico No. 4	Demanda Insatisfecha de Vivienda en el AMB	239
-	Gráfico No. 5	Número de Personas por Vivienda en el AMB	241

LISTADO DE TABLAS

-	Tabla No. 1	Evolución del Tamaño Poblacional de Barranquilla – Año 2010	28
-	Tabla No. 2	Distribución Territorial de la Población Proyectada	29
-	Tabla No. 3	Equipamientos Sociales. Niveles Teóricos de Cubrimiento	153
-	Tabla No. 4	Inventario de Centros Asistenciales a cargo del Distrito	168
-	Tabla No. 5	Estimación del Cubrimiento del Servicio de Salud	171
-	Tabla No. 6	Proyección de la Demanda. Áreas y Camas	174
-	Tabla No. 7	Equipamiento Educativo. Población años 1985-1995-2000-2020	175
-	Tabla No. 8	Equipamiento Educativo. Porcentaje de Cubrimiento 1980-1990-2000-2020	178
-	Tabla No. 9	Población en Edad Escolar por Niveles Educativos 1980-2000-2020	180
-	Tabla No. 10	Déficit por Edades	181
-	Tabla No. 11	Proyección de la Demanda al 2020	182
-	Tabla No. 12	Atención al Preescolar. Población y Cubrimiento 1980 – 1999	185
-	Tabla No. 13	Servicios de Protección al Anciano. Población y Cubrimiento	192
-	Tabla No. 14	Tasas de Crecimiento de la Actividad Edificadora del AMB	233
-	Tabla No. 15	Actividad Edificadora en Barranquilla 1960 – 1996	235
-	Tabla No. 16	Demanda Potencial y Efectiva de Vivienda en el AMB	236

-	Tabla No. 17	Demanda Insatisfecha de vivienda en el AMB	238
-	Tabla No. 18	Número de Hogares por Vivienda en el AMB	240
-	Tabla No. 19	Número de Personas por Vivienda en el AMB	240
-	Tabla No. 20	Déficit Cuantitativo de Vivienda de Interés Social en el Distrito 1996 – 2015	242
-	Tabla No. 21	Participación Porcentual de los Gastos de Vivienda en el Producto Interno Bruto (PIB), Presupuesto General y el Gasto Social	243
-	Tabla No. 22	Distribución Territorial de la Población Proyectada en el Distrito	245

LISTADO DE CUADROS

-	Cuadro No. 1	Condiciones de la Ciudad para la Instalación de Parques Tecnológicos	50
-	Cuadro No. 2	Número de Camas – ISS	172
-	Cuadro No. 3	Área de suelo Demandada para la Atención del Déficit actual	187
-	Cuadro No. 4	Área de Suelo Demandado para la Atención de la Población Estudiantil al 2020	177
-	Cuadro No. 5	Población Mayor de 65 Años – PIDAMB	190
-	Cuadro No. 6	Población Mayor de 65 años – 2020	190
-	Cuadro No. 7	Proyecciones de Población al 2025 de la Empresa de Servicios Triple A	220
	Cuadro No. 8	Viviendas Demandadas por el Incremento de la Población al Año 2025 en el Área Metropolitana de Barranquilla	238

COMPONENTE URBANO

1

ESTRUCTURA DE LOS USOS DEL SUELO

1.1 Introducción

La propuesta de zonificación de los usos del suelo constituye, dentro de la estructura general del Plan de Ordenamiento Territorial, el instrumento mediante el cual se orienta la administración y ocupación del espacio físico del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, que recoge no sólo las características del modelo territorial, sino aspectos inherentes al uso racional del recurso suelo, las políticas de integración y uso equitativo del mismo, la consolidación del centro de Barranquilla como núcleo de servicios metropolitano y regional, el rescate de la orilla occidental del Río para la ciudad y sus ciudadanos, la conformación de subcentros de servicios (en el norte y el sur), la definición de zonas de protección y de valoración patrimonial histórico y arquitectónico, entre otros aspectos.

Como herramienta de trabajo - para la administración - se destaca la constitución, a partir de los aspectos señalados, de una estructura normativa¹ formulada de manera sencilla pero con propósitos claros, que concreta acciones en materia de rescate de amplias zonas residenciales, asignación de intensidades de usos de la tierra urbana convenientemente articulada con un adecuado manejo ambiental del territorio, localización de las zonas de riesgo de la ciudad, manejo del espacio público, políticas de incremento de densidades como mecanismo de optimización del tejido urbano, así como la incorporación de los instrumentos de gestión y de control del suelo que se encuentran establecidos en la Ley 388 de 1997.

Desde la perspectiva de la planificación física territorial, propicia la organización del territorio, como también las bases para conformar Planes Parciales, procesos de Renovación Urbana (Distrito Central) y Planes Zonales (aplicable al suroccidente), los cuales, en la nueva visión normativa derivada de la Ley 388, posibilita su organización y ejecución por agentes de los sectores público, privado y comunitario o, de manera conjunta, por varios de ellos. Tal proceder señala ventajas de planeación, ejecución y control para la formulación

¹ Tercer componente de la estructura general del POT.

y gestión de los proyectos que surjan desde y durante el proceso de implementación y ejecución del Plan de Ordenamiento.

1.2 El Modelo Territorial y los Usos del Suelo

La articulación entre modelo y usos del suelo toma como punto de partida la estructura asumida por el primero, consistente en una configuración lineal que tiene como dimensión territorial la escala metropolitana, complementada, en lo Distrital, con una estructura radiocéntrica que se expande hacia el occidente de su territorio. La constitución lineal permite integrar el territorio metropolitano con los restantes municipios que la conforman y con las rutas troncales regionales mediante un anillo circunvalar, consolidando a Barranquilla en su estructura urbana, como una ciudad central regional con un subsistema de asentamientos periféricos articulados mediante Redes Viales y Equipamientos de diversa naturaleza. Estos asentamientos forman un anillo urbano metropolitano periférico (periurbano) a la centralidad de Barranquilla y Soledad, integrados mediante la construcción de la futura Carretera Metropolitana (Segunda Circunvalar). Desde esta perspectiva, los usos del suelo del área distrital se conciben a partir de dos consideraciones territoriales descritas de la siguiente manera:

- 1°. La constitución de un eje o corredor vial y urbano compuesto por la calle 30 (en sentido sur - norte) y la carrera 46 (en sentido este - oeste), vinculados a través de la intersección que conforman entre sí y la Vía 40, como elemento a través del cual se articulan los usos de servicios, producción, recreación, abastecimiento, transporte, administración y educación, presentando como característica adicional la de cubrir el espacio metropolitano. El corredor es complementado por el Río Magdalena, a través del cual la estructura urbana de Barranquilla adquiere importante connotación regional por constituirse en punto de origen y destino del comercio de muchos núcleos urbanos ubicados en sus riberas.

En este eje se ubica el Distrito Central de Barranquilla, núcleo básico de servicios equidistante de todos los puntos de la ciudad, de los dos extremos metropolitanos y de la región. Aun cuando sus condiciones de accesibilidad presentan restricciones, está constituido como pieza fundamental para el proceso de recuperación de la orilla occidental del Río Magdalena, del sistema de Caños del Mercado, de la renovación del Barrio Barlovento y de la generación de nuevos usos urbanos, especialmente residenciales, en el sector de Barranquillita. El proceso de renovación urbana, de que es objeto, incluye proyectos de construcción de nuevas instalaciones educativas (Fundación Mario Santo Domingo), un parque cultural y tecnológico promovido por la Vicepresidencia de la República, la reubicación de San Andresito, la peatonalización del Paseo Bolívar, la consolidación de edificaciones institucionales (como la Alcaldía Distrital, la Gobernación, el Palacio de Justicia, Telecom, la Aduana), la construcción de nuevos centros comerciales populares, entre otros proyectos, lo cual propicia la consolidación del área como elemento fundamental de la optimización de la plataforma urbana² de Barranquilla. En este mismo sector está prevista una terminal de transbordo de pasajeros para un futuro sistema de transporte masivo.

La accesibilidad entre la región, el área metropolitana y la ciudad presenta como rasgo común los dos componentes viales señalados, los cuales requieren mejoras para configurar un sistema multimodal de transporte que optimice e incremente la funcionalidad entre los diferentes núcleos urbanos metropolitanos. Bajo estas consideraciones, la estructura urbana de Barranquilla consolidará sus componentes económicos, institucionales, recreativos, como ciudad central mientras los núcleos urbanos periféricos adaptarán su jerarquía a sus respectivas especializaciones (o funciones) o aquellas derivadas de su propia dinámica o la resultante de su ubicación en la región metropolitana. La adecuada interacción funcional entre los centros urbanos metropolitanos debe mejorar y estimular la desconcentración de actividades en el núcleo central, de tal forma que los más pequeños potencien sus recursos y se afiance su sostenibilidad, mientras el

² Dentro del POT, se entiende por optimización de la plataforma urbana la disposición apropiada y funcional de los elementos estructurales de la ciudad, con capacidad para propiciar ofertas de localización no sólo de actividades productivas, sino de servicios que estimulen el desarrollo social y económico.

núcleo urbano central adopte un tamaño urbano propicio para garantizar su planificación y control en el mediano y largo plazo.

El modelo territorial será complementado mediante la adecuada conservación y protección de las zonas rurales (escasas en la escala del Distrito de Barranquilla), las zonas de protección (cuencas de los arroyos Grande y León y zonas perimetrales de la Ciénaga de Mallorquín) y del litoral (Mar Caribe), las zonas de reserva forestal y la franja occidental del Río Magdalena.

2°. La ubicación en semicírculos de los sectores destinados a vivienda, los cuales toman como punto de referencia el Distrito Central y son vinculados al eje metropolitano mediante un sistema de vías radiales, cuyo punto de origen – destino también se ubica en este mismo sitio.

Las intervenciones en este último nivel estarán orientadas a incrementar la integración funcional entre las “dos ciudades” (sur-norte), señaladas en el diagnóstico (sur-norte), así como propiciar un “reencuentro” entre la actual estructura urbana con la estructura ecológica metropolitana y regional, con el fin de minimizar los impactos generados por la acción del uno sobre el otro y garantizar la sostenibilidad ambiental entre ambos. Comprende, entre otras acciones, las siguientes:

- Aumentar la disponibilidad de áreas verdes y recreativas en toda el área del Distrito de Barranquilla.
- Vincular la ciudad al Río Magdalena mediante el desarrollo de proyectos urbanísticos (parques, Centros de Ferias, camellones), y viales.
- Rescatar y fortalecer el Distrito Central de Barranquilla como Centro de escala Metropolitana y Regional, rediseñándole su conferida vocación comercial y de servicios.
- Desconcentrar las actividades comerciales estableciendo nuevos corredores y subcentros en los sectores del norte y sur de la ciudad

- Mantener los criterios de localización de servicios metropolitanos (transporte, abastecimiento, recreación, etc.) en municipios diferentes a Barranquilla.
- Mejorar y consolidar las estructuras urbanas de los sectores del sur de la ciudad (vías, espacio público, accesibilidad, equipamiento, entre otros).
- Estimular el incremento de densidades de vivienda en el Distrito con el propósito de hacer más eficiente el tejido urbano.
- Establecer áreas de expansión urbana acordes con las reales necesidades de incremento de la población, sin que representen deterioro de los ecosistemas Distrital y Metropolitano.
- Optimizar la accesibilidad entre todos los sectores urbanos mediante la adecuada constitución de una red vial, donde prime la construcción de anillos circunvalares internos como forma de garantizar la funcionalidad e integración intersectorial.
- Generar nuevas áreas para las actividades productivas.

1.3 Elementos de la Estructura de Usos del Suelo

Tomando en consideración lo expuesto con anterioridad, la configuración de la Estructura de Usos del Suelo del Distrito permite establecer tres importantes aspectos:

- 1) La definición y localización de actividades urbanas y rurales representadas en decisiones sobre asignación, provisión y regulación de las mismas sobre el territorio.
- 2) La función pública como competencia esencial de la Administración Distrital para orientar el desarrollo físico de la ciudad, tal como lo expresa el Artículo 3° de la ley 388 de 1997 y el alcance de los principios asociados con dicha función, como los establecidos en su artículo 2°.
- 3) La estructura de usos como resultado de procesos de consulta y participación, igualmente considerados en el contexto de dicha ley³.

³ Artículos 4°, 24°, 29°, de la Ley 388 de 1997.

La estructura de los Usos está sustentada tanto en los principios como en los criterios establecidos en el Componente General que incluye, desde la perspectiva territorial, los siguientes:

- **SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL:** Consiste en armonizar el proceso de desarrollo urbano con los valores ambientales (recursos naturales y paisajísticos locales), propiciando la construcción de la ciudad con fundamento en la realidad de su medio físico. En este criterio caben dos consideraciones operativas: por un lado, la recuperación ambiental de la actual área urbanizada y, por otro, las acciones previsivas requeridas para mantener las condiciones de equilibrio de los nuevos desarrollos urbanísticos, en especial los considerados hacia el occidente.
- **SUSTENTABILIDAD ECONÓMICA:** Radica en el estímulo al desarrollo de actividades productivas ligadas a la industria, el comercio y los servicios (distritales y metropolitanos), que permitan aumentar la participación del Distrito en estas áreas para garantizar e incrementar los beneficios sociales derivados de una mayor dinámica urbana.
- **INTEGRACIÓN⁴:** Entendida, desde la perspectiva social, como la reducción de los desequilibrios entre amplios sectores de la ciudad y desde lo físico (funcional) como la adecuada accesibilidad entre todos los componentes de la estructura urbana.
- **EQUIDAD SOCIAL TERRITORIAL:** Complementa el criterio de integración en tanto representa la dotación equilibrada de todos los servicios, públicos o comunitarios, necesarios para el bienestar de la población.

⁴ Los criterios de INTEGRACIÓN, EQUIDAD SOCIAL TERRITORIAL, DESCENTRALIZACIÓN Y RACIONALIDAD, constituyen una breve síntesis de los contenidos consignados en el Tomo II.

- **DESCENTRALIZACIÓN Y DESCONCENTRACIÓN:** Mediante la primera se pretende generar un proceso de acercamiento de la administración a cada uno de los componentes urbanos, mientras la segunda busca generar la transferencia de actividades hacia zonas periféricas de la ciudad considerando el criterio de equidad como esencia de la misma. Con respecto a la primera, se requerirá repensar el sistema de administración del territorio del Distrito y, consecuentemente, de los desarrollos social y económico.

- **RACIONALIDAD EN EL PROCESO DE EXPANSIÓN TERRITORIAL DEL DISTRITO:** Busca un proceso controlado de la expansión urbana, cuya extensión debe ser el resultado de un previo esquema de planificación (Plan Parcial) que garantice su articulación al tejido urbano existente y mantenga condiciones ambientales apropiadas en los nuevos desarrollos urbanos.

La estructura de usos (urbana) está constituida por las diferentes categorías de suelos especificadas en el texto de la ley, las cuales son denominadas de la siguiente manera: suelo urbano, suelo de expansión urbana, suelo rural, suelo suburbano y suelo de protección. Cada una de ellas comprende lo siguiente:

1.3.1 Suelo Urbano

Está constituido por las 8.566 hectáreas de áreas urbanas consolidadas, incluidas las correspondientes a los desarrollos incompletos del sur – occidente, que presentan como límite de crecimiento el actual eje de la vía Circunvalar, más las 2.586 hectáreas por desarrollar previstas al interior del perímetro urbano establecido para el año 2010, cuya delimitación puede observarse en el siguiente Plano de Usos del Suelo (No. 1). Estas últimas se destinan como áreas de nuevos desarrollos dentro del nuevo proyecto normativo, indispensables para cubrir las necesidades de incremento de la población en el corto y mediano plazo. El Plan de Ordenamiento Territorial - POT - asume esta delimitación como línea de

DISTRITO DE BARRANQUILLA
Departamento Administrativo de Planeación Distrital
Barranquilla – Colombia

Plan de Ordenamiento Territorial - POT

Plano No. 1
Plano de Usos del Suelo.

perímetro urbano proyectándola al año 2010, tomando en consideración las siguientes políticas:

- 1ª. Control del proceso de expansión física de la ciudad hacia el occidente, observable en el patrón de crecimiento histórico.

Como apoyo a esta determinación, se establece, como zona de desarrollo y construcción prioritaria (en los términos previstos en el Capítulo VI de la Ley 388 de 1997, artículos 52 al 57), la totalidad de la actual área urbanizada de Barranquilla hasta la línea eje de la vía Circunvalar, en el tramo correspondiente al Distrito de Barranquilla.

- 2ª 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.

- 3ª 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 urbanas.

Lo anterior está consignado tanto en la estructura general del nuevo Estatuto Urbanístico como en el Plano de Zonificación de Escala 1 : 25.000 que lo acompaña.

1.3.1.1 Prospectiva

Las previsiones de ocupación del suelo distrital para el corto y mediano plazo se exponen a continuación, considerando los requerimientos de espacio demandados por la población futura y la estructura del modelo de ocupación de largo plazo. Con estos fundamentos, se determina lo siguiente:

La propuesta de crecimiento de la ciudad, señalada en el Plano de Usos del Suelo, determinados a partir de las consideraciones emanadas del modelo establecido en el Componente de Formulación del Plan, de la evolución del tamaño de la población del Distrito al año 2020 (Tabla No. 1) y de las

Tabla No. 1

EVOLUCIÓN DEL TAMAÑO POBLACIONAL
DE BARRANQUILLA
AÑO 2010

Año	Número de Habitantes	Porcentaje de incremento %	Incremento total de población (anual)	Demanda de Ocupación (Hectáreas)
1996	1.147.978	2.2	24.390*	
1997	1.172.661	2.2	24.683	
1998	1.197.754	2.1	25.093	
1999	1.223.260	2.1	25.506	
2000	1.249.197	2.1	25.937	
2001	1.275.562	2.1	26.365	
2002	1.302.415	2.1	26.853	
2003	1.329.579	2.1	27.164	
2004	1.356.873	2.1	27.294	
2005	1.386.895	2.1	30.022	
2006	1.416.297	2.1	29.402	
2007	1.446.323	2.1	30.026	
2008	1.476.985	2.1	30.662	
2009	1.508.297	2.1	31.312	
2010	1.535.446	1.8	27.149	
		TOTAL	337.692**	3.376,92***

* Con relación al año de 1995.

** Tomando como base el período 1999 – 2010.

*** Estimada a partir de un estándar de 100 m² x habitante.

Las proyecciones hasta el año 2005 corresponden a las establecidas por el DANE. Para las siguientes se adoptó la tasa anual de incremento de esta entidad aplicándola a la siguiente fórmula:

$$P_{t+n} = P_t (1 + r)^n$$

donde P = población

P_{t+n} = población a (n) unidades de tiempo contadas a partir de t

n = número de unidades de tiempo (años, décadas, etc.)

t = índice de tiempo (años, décadas, etc).

r = tasa o razón de cambio

Este modelo se denomina Exponencial y puede ser consultado en Análisis de Planificación Urbana. Métodos y Modelos, de Krueckeberg, Donald y Silvers, Arthur. México, Editorial LIMUSA, 1978. Pág. 320.

necesidades por habitante establecidas mediante un estándar urbano básico de 100 m²/hab., permiten estimar el área requerida para ocupar: al año 2010 en actividades residenciales, complementarias e industriales en 3.376,92 hectáreas; más 2.908,85 hectáreas al año 2020, para un total de 6.285,7 hectáreas, indispensables para alojar a 628.572 personas hacia este último año⁵, áreas que, sin embargo, disminuyen significativamente al considerarse ajustes mediante políticas de incremento de densidades en sectores consolidados de ciudad, y otros de características urbanas deprimidas como alternativa de reactivación urbanística y provisiones de usos a establecer en la escala metropolitana, los que pueden observarse en la Tabla No. 2. El estándar señalado incluye el equipamiento requerido y las provisiones para zonas productivas de carácter industrial.

Como consecuencia de lo anterior, la distribución territorial de la población en el Distrito - proyectada a los años 2010 y 2020 - presenta las siguientes características:

Tabla No. 2

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LA POBLACIÓN PROYECTADA

1	2	3	4	5	6
Año	Población Proyectada	Incremento Total de Población (Año base: 1999)	Barranquilla (Población atendible mediante Incremento de Densidad) (40%)	Población atendible a través de Áreas de Nuevos Desarrollos Urbanos (60%) (Perímetro Urbano)	Población atendible a través de Áreas de Expansión Urbana del Distrito (60%)
2010	1.535.446	337.692	135.076	202.616	---
2020	1.826.326	290.880	116.352	---	174.528
	Totales	628.572	251.428	202.616	174.528
	Viviendas	129.593	50.285	40.524	38.784*

* Para este último período se asume un promedio de 4.5 hab/viv.

Fuente: Estudio POT a partir de las proyecciones de población. 1998.

⁵ Las proyecciones de población previstas por la Triple A para el año 2020 muestran un total de 1.936.629 habitantes, superior en 137.303 a las proyecciones previstas en la Tabla 1. (Ver proyecciones de población de la Triple A en el Cuadro No. 7 del presente Tomo).

Del total de la población proyectada al 2020, el 40% (251.428 personas) se ubicará al interior del área urbanizada y el 60% (equivalente a 377.144 personas, columnas 5+6, de la tabla anterior) se distribuirá de la siguiente manera: 202.616 personas en las zonas de nuevos desarrollos urbanos (correspondientes a los territorios aún no ocupados dentro del perímetro urbano) y 174.528 se dispondrán en áreas de expansión urbana y, eventualmente, en otros municipios del Área Metropolitana.

De acuerdo con lo anterior, el total de viviendas requeridas por el incremento total de población al 2020 (columna 3, misma tabla) en el Distrito de Barranquilla, equivale a 129.593, considerando una unidad familiar diferencial equivalente a una composición de 5 hab./viv. para aquellas a ubicar en el interior de Barranquilla y 4.5 hab./viv. para las destinadas a las zonas de expansión en el largo plazo, previendo el descenso ocasionado por la recomposición familiar motivada por la reducción en el número de miembros del núcleo familiar.

Bajo las consideraciones de ajuste descritas en la Tabla No. 2, de este total se localizarán, en el área urbanizada de Barranquilla (columna 4), **50.285*** unidades, distribuidas por estratos** de la siguiente manera:

Estrato 1	13.075 unidades (26%).
Estrato 2	9.051 unidades (18%)
Estrato 3	13.075 unidades (26%)
Estrato 4	5.028 unidades (10%)
Estrato 5.....	4.022 unidades (8%)
Estrato 6	6.034 unidades (12%)

Como puede apreciarse, los estratos del 1 al 3 demandarán soluciones por 35.201 unidades, equivalentes al 70% del total de las viviendas a ubicar en el

* Equivalente a la siguiente operación: $251.428 \text{ hab.} \div 5 \text{ hab./viv.} = 50.285 \text{ unidades.}$

** Los porcentajes utilizados corresponden a la información SISBEN del Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD).

área urbanizada de Barranquilla, de los que el 1 y 2 alcanzan las 22.126 unidades para un 44%, estratos que requieren programas y proyectos de vivienda de interés social, mientras los estratos 4 al 6 demandan soluciones por 15.084 unidades, para un 30%. Para los sectores previstos como de nuevos desarrollos dentro del perímetro urbano, el número de viviendas estimado según el total de población (202.616, columna No. 5. Tabla no. 2) equivale a **40.524** unidades, tomando en cuenta la composición de 5 hab./viv..

La distribución por estratos muestra el siguiente comportamiento:

Estrato 1	10.536 unidades (26%).
Estrato 2	7.294 unidades (18%)
Estrato 3	10.536 unidades (26%)
Estrato 4	4.052 unidades (10%)
Estrato 5.....	3.242 unidades (8%)
Estrato 6	4.864 unidades (12%)

Los resultados anteriores permiten concluir que el total de viviendas a ubicar en las zonas urbanizadas y de nuevos desarrollos en el Distrito al año 2020 (sin las correspondientes a las áreas de expansión establecidas en la columna 6) se eleva a **90.809** unidades (columnas 4+5), sin incluir el déficit de vivienda del Distrito, estimado en 15.915 unidades para el año 2000 según el *Plan de Vivienda de Interés Social para el Distrito de Barranquilla 1994-2000*⁶, como tampoco las requeridas por los desplazados, cuya demanda se estima en 6.000 unidades. Sumadas las proyecciones totales de vivienda al 2020, más el déficit precisado en el estudio señalado y las unidades previstas por la población desplazada, el Distrito demanda, al final del período indicado, soluciones por 151.508 unidades de vivienda, para una población de 757.540, equivalente al tamaño de una ciudad como el Distrito de Cartagena.

⁶ FONVISOCIAL, Distrito de Barranquilla. 1994. Cuadro No. 1, pág. 51.

1.3.1.2 Sectores Residenciales: Incremento de Densidades

Los estimativos de densidad media de población y habitacionales en Barranquilla (establecidos en el Tomo I: Aspectos Generales), respecto a la ubicación de 251.428 personas adicionales al año 2020, es viable en razón del potencial territorial mostrado por sectores, como en los siguientes barrios: Abajo, Las Nieves, Rebolo, Barranquillita (Macro Proyecto Barranquillita), Montes, Chiquinquirá, Las Delicias, Recreo, Boston, Olaya Herrera, por lo general con bajas densidades habitacionales pero dotados con infraestructura de servicios públicos y red vial, y en donde puedan aplicarse las técnicas de fusión de predios, reajuste de tierras, etc.. Los desarrollos viales previstos en el POT contribuirán a la solución que, en materia de movilidad, requerirá este incremento de población.

La potencialidad de los primeros barrios para el incremento de densidades radica en el bajo comportamiento de los precios, frente a sectores como Las Delicias, Recreo, Boston, etc., tomando como referencia información aislada suministrada por peritos evaluadores, frente a la imposibilidad de obtener información que permitiera elaborar isolíneas de precios. En igual forma, las características prediales de dichos barrios propician un incremento de densidades puesto que corresponden a lotes de tamaños promedios de 350 a 500 metros cuadrados*, con índices de ocupación que, en muchos casos, son inferiores al 50% del tamaño del mismo. Los incrementos de población previstos con anterioridad serán complementados con acciones que propendan por la optimización de la infraestructura de servicios sociales como educación, salud, recreación, abastecimiento y seguridad ciudadana.

En cuanto a las zonas residenciales del norte de la ciudad, se mantienen las características de las densidades generales y, sólo en algunos sectores se estimula la construcción en alturas libres, sin perder las condiciones en materia de escala urbana, proporcionalidad, paisaje urbano, patrimonio urbanístico y

* Sin embargo, se aprecia un proceso sostenido de subdivisión predial.

arquitectónico, requeridas para un adecuado control en el proceso de ocupación, previendo con ello su deterioro y consecuente desvalorización.

Están constituida por barrios como Villa Country, Alto Prado, Riomar, Ciudad Jardín, San Francisco, La Concepción, Altos de Riomar, Granadillo, La Campiña, Altamira, San Vicente, El Poblado, El Porvenir y Bellavista, entre otros, determinados así por razones de infraestructura de servicios públicos y vial, para mantener la calidad de los espacios urbanos que hoy tienen y para preservar la escala de los mismos.

1.3.1.3 Áreas de Mejoramiento Integral*

Están conformadas por barrios de origen subnormal entre los que se destacan los ubicados en la zona suroccidental, los localizados en las cercanías del Río Magdalena (Las Flores y Siape) y los caños del mercado y en inmediaciones de la Ciénaga de Mallorquín (La Playa). Estos barrios requieren incrementos en las coberturas y calidad en los servicios públicos, equipamiento social como escuelas, puestos de salud, parques, vías, seguridad ciudadana y el mejoramiento integral de la vivienda y su entorno, para promover positivamente la calidad urbanística, la calidad de vida y la calidad ambiental.

Aun cuando los problemas urbanos son ligeramente menores a los anteriores, barrios como Ciudadela 20 de Julio, San Isidro, Loma Fresca, Alfonso López, Montes y El Boliche, requieren mejoramiento en cuanto al espacio público, medio ambiente y equipamiento social; mientras que en barrios como Las Flores y Siape se requiere inducir actividades económicas asociadas a la utilización del Río como fuente recreativa y turística, mediante la dotación de muelles, camellones y actividades comerciales a la orilla del Río, a través de las correspondientes concesiones otorgadas por las autoridades respectivas y, en aquellas donde ya existe algún nivel de actividad (como en el barrio Las Flores), proceder a su formalización.

* Fundamentado en Plan de Ordenamiento Físico Territorial (POFT), 1997. Documento Central, Pág. 73.

1.3.1.4 Área de Renovación Urbana

Comprende el área de Barranquillita, en el Distrito Central de Barranquilla. Detallados estudios han sido elaborados sobre sus características de usos, estructura predial, potencialidades, etc., destacándose los correspondientes al Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Barranquilla - PIDAMB -, el Estudio de Factibilidad para el desarrollo del Distrito Central de la Misión Japonesa y el Macroproyecto Barranquillita elaborado por el Ministerio de Desarrollo, EDUBAR y la Administración Distrital. Del segundo han partido singulares propuestas en materia de reestructuración predial, como es el caso de la técnica de reajuste de tierras, como instrumento para conferir mayor racionalidad a la distribución y tamaño de manzanas y predios, incentivar la inversión, propiciar una mejor organización del sistema de tráfico y la utilización más eficiente de los inmuebles. El último de los estudios señalados amplía la estructura de usos del suelo propuesta por la Misión Japonesa, abordando con mayor especificidad planteamientos relacionados con diseños urbanos sectoriales y, dentro de ellos, proyectos de vivienda.

El Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito incorpora el Macroproyecto Barranquillita como elemento esencial para la estrategia de “acercamiento de la ciudad al Río”, conjuntamente con La Loma 1, el proyecto de Parque de Ferias y de Convenciones y la recuperación de los 30 metros de franja paralela a la ribera occidental del Río Magdalena, de acuerdo con el enunciado del literal “b” del artículo 83 del Código de Recursos Naturales (Decreto 2811 de 1974).

El área de renovación de Barranquillita es complementaria del área del Centro de Barranquilla, formando un conjunto territorial de importancia estratégica para la ciudad. En esta perspectiva, el Centro de la ciudad también ha sido objeto de detallados estudios por parte de la Gobernación (Plan Centro) y la Misión Japonesa, buscando su optimización funcional, la recuperación ambiental, el rescate del patrimonio histórico y arquitectónico, el paisaje urbano, etc..

Otra importante área de renovación está constituida por la manzana donde se ubica el estadio Romelio Martínez, entre las calles 72 y 74 y las carreras 44 y 46, importante espacio abierto y de recreación para el que se requiere un proceso de renovación urbana, de recuperación del patrimonio histórico, del mejoramiento del entorno y del espacio público en general.

1.3.1.5 Del Espacio Público

El Espacio Público ha sido objeto de regulación desde el período de la Conquista y de la Colonia, particularmente asociado con la forma y disposición con que debían fundarse las ciudades (Leyes de Indias), cuyo elemento urbano básico de partida lo constituyó la plaza pública, propiciando un marco legal de amplia tradición histórica y cultural acerca de este importante componente ciudadano. Más recientemente, la normativa sobre el Espacio Público es objeto de tratamiento en las siguientes disposiciones:

- Código Civil, en sus artículos 674, 675, 678 y 680.
- Ley 4ª de 1913, artículo 208 y 338.
- Ley 97 de 1913, artículo 4º.
- Ley 113 de 1928, artículo 10º.
- Decreto 640 de 1937, artículo 1º.
- Ley 9ª de 1989, Capítulo II.
- Constitución Política de 1991.
- Ley 388 de 1997 (Planes de Ordenamiento).
- Decreto Reglamentario 1504 del 4 de agosto de 1998 (Reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento).

Según este último, el espacio público está conformado por elementos* constitutivos y complementarios, correspondiendo a los primeros los espacios naturales y los artificiales o construidos, mientras el segundo incluye aspectos

* Ver contenido del Artículo 5º del Decreto 1504 de 1998.

como los siguientes: vegetación natural o intervenida, amoblamiento urbano (mobiliario), señalización, nomenclatura urbana, entre otros.

El Espacio Público constituye una categoría fundamental del uso de suelo urbano. Como tal es indispensable, no sólo para la circulación de los habitantes y de los vehículos de la ciudad, sino como elemento estructurante del espacio urbano. Como fundamento de su estructura, toman allí expresión los espacios destinados a la recreación pública, activa o pasiva, el encuentro y las expresiones cívicas, políticas y culturales; la ornamentación de la ciudad (por ejemplo: estatuas, fuentes de agua), la ambientación natural, el paisaje urbano (preservación y diseño del paisaje) y, en general, las manifestaciones de la adecuada convivencia entre espacio interior y espacio exterior. Incluye las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, los parques, las plazas, las zonas verdes y similares, las áreas necesarias para el mantenimiento de los servicios públicos básicos, las establecidas para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, los elementos naturales del entorno de la ciudad, las áreas protegidas, las rondas de los ríos, arroyos y ciénagas y, en general, todas aquellas en que se manifieste el disfrute y uso individual o colectivo del espacio urbano.

Como bien público dentro de la estructura del POT, el espacio público constituye una dimensión que es objeto de intervención especial por conducto del Estatuto Urbano, en tanto implica la intervención constructiva del urbanismo y la edificación civil a través de la regulación y la disposición sobre retiros de las edificaciones sobre las vías, las áreas de cesión para urbanizaciones y disposiciones para su ubicación, andenes, antejardines y procedimientos para enlazar áreas verdes que permitan generar parques de escala zonal, elementos para el amoblamiento y la publicidad visual exterior, entre otros aspectos. Señala, igualmente, las garantías para la accesibilidad de todos los ciudadanos a estos espacios, incluidos los discapacitados. Adicionalmente, establece normas

para el uso público de la orilla occidental del Río Magdalena⁷, delimitándola conforme lo establece el Código de Recursos Naturales, asimismo para las zonas perimetrales de la Ciénaga de Mallorquín y las áreas de protección y reserva de la zona occidental del Distrito. De igual forma establece, para aquellas zonas de riesgo actualmente ocupadas pero sujetas a procesos de reubicación, áreas potencialmente hábiles para espacios abiertos o recreativos pasivos. El Estatuto Urbanístico incluye las posibilidades de generar espacios públicos recreativos o abiertos mediante compensaciones o transferencias de derechos de construcción, este último instrumento aplicable especialmente para aquellas zonas sujetas a preservación del patrimonio histórico y arquitectónico, como también señala restricciones normativas destinadas a evitar los cambios de uso de los espacios públicos.

Los elementos constitutivos artificiales o construidos generadores de espacio público en el Distrito están reflejados en el siguiente inventario, ilustrativo de la oferta disponible en la ciudad, la que, como se ha reconocido, presenta indicadores de cubrimiento* muy por debajo de las coberturas requeridas para el tamaño de la ciudad.

BULEVARD SANTA ELENA	CENTRO	'02	114	CRA 45 - 46 CLLE 44 – 45
BULEVARD SIMON BOLIVAR	ROSARIO	'02	142	CRA 40 - 41 CLLE 44 – 45
C. BASKET – MICROFUTBOL	CENTRO	'02	357	CRA 38 - 39 CLLE 38 – 39
C. AMIDELFA	SAN ROQUE	'05	202	CRA 39 -32 CLLE 37 – 38
C. BARLOVENTO	MONTECRISTO	'00	0	SIN INFORMACION
C. BARRANQUILLA ESC. No 8	SOURDIS	'08	821	CRA 9J CLLE 70C
C. BARRANQUILLITA	CEVILLAR	'05	0	CRA 15 CALLE 51
C. BASKET – MICROFOTBALL	CHIQUINQUIRA	'05	351	CRA 30-30B CLLE 43 – 44
C. CIUDADELA DE LA SALUD	LUCERO	'05	708	CRA 31-32 CLLE 51B
C. DE BASKET	EL CARMEN	'05	756	CRA 20-20B CLLE 53B 53D
C. DE BASKET	LUCERO	'05	776	CLLE 50 - 51B CRA 31 – 32
C. DE FOOTBALL	CHIQUINQUIRA	'05	648	CRA 31-32 CLLE 48 – 50
C. DE FOOTBALL LAS FLORES	LAS FLORES	'03	0	CRA 86 CALLE 108
C. DE FOOTBALLL	EVARISTO SOURDIS	'08	821	CRA 9K - 10 CLLE 78

⁷ El Estado se reserva el derecho de entregar en concesión porciones de la orilla para el desarrollo de actividades productivas, asociadas al transporte marítimo y fluvial o recreativo – culturales.

* Ver numerales 3.3.6 y 3.10 del Capítulo 3 del presente Tomo, Equipamiento Recreativo.

C. DE FOTBALL	SAN JOSE	'05	252	CRA 21-21B CLLE 39 -40B
C. DE MICOFOOTBALL	SAN JOSE	'05	460	CRA 19 - 20 CLLE 45B –46
C. DE MICOFOOTBALL	LA VICTORIA	'05	434	CRA 10E CLLE 45B -45B3 - 45C
C. DE MICOFOOTBALL	CEVILLAR	'05	652	CRA 14 CLLE 53D
C. EDGAR PEREA	SIN INFOR.	'00	0	SIN INFORMACION
C. EDGARD PEREA	EL CARMEN	'05	719	CRA 20 - 21 CLLE 52 – 53
C. EL CARMEN	LA MAGDALENA	'06	638	CRA 4A - 5 CLLE 35A - 37C
C. FOOTBALL SANTA MARIA	CHIQUNQUIRA	'05	0	CEMENTERIO CLLE 45 CRA 37B
C. GIMNASIO SAN FRANCISCO	POR FIN	'08	599	CRA 27 CLLE 86 – 87
C. LAS PALMITAS	SIN INFOR.	'00	0	SIN INFORMACION
C. LEONARDO OROZCO	EL CARMEN	'05	664	CRA 19E - 19D CLLE 49 – 50
C. LIPAYA	LA PAZ	'08	393	CRA 13B CLLE 104
C. LOS PINOS	EL CARMEN	'05	664	CRA 19E-19D CLLE 49 – 50
C. ME QUEJO	LA PAZ	'08	382	CRA 12F - 13 CLLE 104
C. MICROFOOTBALL J. MINA	OLAYA	'04	331	CLLE 70B CRA 31
C. MICROFOOTBALL	CEVILLAR	'05	548	CRA 18 CLLE 46 - 46B
C. MICROFOOTBALL	SAN JOSE	'05	252	CRA 21B CLLE 39 - 40B
C. MINI - MICROFOOTBALL	VILLA DEL ESTE	'03	277	CRA 65 - 67 - 70 CLLE 85
C. MULTIPLE	LAS PALMAS	'06	473	CRA 7D CLLE 34 – 35
C. NUEVA GRANADA	NUEVA GRANADA	'04	201	CRA 29 - 31 CLLE 64 – 65
C. POLIDEPORTIVO	LAS NIEVES	'06	378	CRA 26C-26E-21D CLLE 26
C. POLIFUNCIONAL	SIAPE	'03	'0	CRA 84 ESQ. CLLE 85
C. POLIFUNCIONAL LA PAZ	SIAPE	'03	292	CALLE 85 CON 86 ESQ.
C. SAN JOSE	LA SIERRA	'05	487	CRA 13C CLLE 46
C. SAN PIO	COLOMBIA	'01	407	CLLE 74 CRA 49
C. SAN VICENTE	CERVILLAR	'05	665	CRA 15 - 16 CLLE 50 - 51 - 53D
C. SIAPE	LAS FLORES	'03	'050	CRA 86 - 87 CLLE 108
C. SOURDIS	LAS FLORES	'03	'050	CRA 86 CLLE 108 – 109
C. VILLANUEVA	LAS FLORES	'03	'053	CRA 87 - 88 CLLE 109 - 109 ^a
C.EL CALI	LAS NIEVES	'06	340	CRA 18 - 19 CLLE 24
C.PABLO NERUDA	LA MAGDALENA	'06	757	CRA 5A-6A CLLE 36B - 37C
C.RENOWISKY	LA MAGDALENA	'06	510	CRA 7B - 7C CLLE 36B - 37C—38B
C.SANTA CRUZ	URB. TAYRONA	'06	628	CRA 7D - 7H CLLE 32 – 33
C.THERASSI	LA MAGDALENA	'06	756	CLLE 33 CRA 6
C.WEEKED	CIUDAD 20 DE JULIO	'00	0	CLLE 45 AV. CIRCUNVALAR
C.WILLIAM METROPOLIS	CIUDAD 20 DE JULIO	'00	0	CRA 3B - 3D CLLE 45G - 45H
CANCHA DE BASKET	SIN INFORM	'00	0	LADO BLOQ. 157 - 162 –167
CANCHA No 5, No 6	ROSARIO	'02	142	CLLE 44 - 45 CRA 40
COLISEO HUMBERTO PEREA	CENTRO	'02	0	CLLE 33 CRA 41
CONCHA ACUST. CONIDEC	CIUDAD 20 DE JULIO	'00	0	CRA 2E - 3 CLLE 45B - 45B3

EST. MODERNO	MONTES	'05	451	CLLE 30 CRA 25
EST. PARQ. SURI SALCEDO	COLOMBIA	'01	372	CALLE 70 CRA 46
EST. ROMELIO MARTINEZ	COLOMBIA	'01	402	CLLE 47 CRA 54
EST. TOMAS ARRIETA	BARRIO ABAJO	'01	'045	CLLE 72 CRA 46 – 47
P. AMIRA DE LA ROSA	MONTECRISTO	'01	244	CRA 54 CLLE 52
P. - CANCHA	CAMPO ALEGRE	'03	S.I	CRA 41B CLLE 84 - 84B
P. 16 DE JULIO	LA SIERRA	'05	487	CRA 13C - 14 CLLE 45E
P. ADUANA	BARRIO ABAJO	'02	163	CRA 50 - 50B CLLE 37-38-39
P. ALFONSO FELIPE	SIN INFORM	'00	0	SIN INFORMACION
P. ALMENDRA	LA VICTORIA	'05	0	ZONA PROTECCION DE ARROY.
P. ALTOS DE RIOMAR	ALTAMIRA	'00	0	SIN INFORM.
P. ANTONIO GALAN	CIUDAD 20 DE JULIO	'09	398	CRA 3B4 CLLE 45
P. BELLAS ARTES	PRADO	'04	301	CRA 32 - 34 CLLE 68C – 69
P. BELLAVISTA	LAS NIEVES	'06	335	CRA 15 CLLE 24
P. BENJAMIN HERERRA	LA ALBORAYA	'07	111	CRA 8H-8F CLLE 42- 42B-42D
P. BETANIA	LA LUZ	10	0	CLLE 14 CRA 17B
P. BETANIA	LA LUZ	'06	'089	CRA 15 - 16 -17B DIAG. 5
P. BOSQ. NORTE (PATINOROMO)	RIOMAR	'03	520	CLLE 94 CRA 55
P. BOYACA	LAS PALMAS	'05	'091	CRA 10 CLLE 36B
P. CALANCALA	LAS PALMAS	'05	115	CRA 8D CLLLE 36B
P. CAMARA JUNIOR	EL PARAISO	'03	143	CRA 59B - 59C CLLE 79 - 80
P. CANCH, ESC.No 161	LA LUZ	'06	0	CLLE 16 CRA 14
P. CANCHA MICROFOTBALL	EL CAMPITO	'05	162	CRA 8D - 8D1 CLLE 37C - 38B
P. CARIDAD DEL COBRE	LA LUZ	10	'008	CRA 12 CLLE 16
P. CARTAGENA	EL RECREO	'01	143	CRA 42-43 CLLE 63 - 63B
P. CAYENA	UNIVERSAL	'06	867	CRA 2C-2C1 CLLE 34B
P. CHINQUIRA	EL LIMON	'06	672	CRA 5C-5D-6 CLLE 36A-33E
P. CISNEROS	SANTANA	'01	329	CRA 66 CLLE 66
P. COL. SOC.DE CRISTO	SIN INFORM	'00	0	SIN INFORMACION
P. COLECHERA	CIUDAD 20 DE JULIO	'07	979	CRA 1B3 -1C CLLE 46G-46H-46J
P. COMUNAL	CIUDAD 20 DE JULIO	'07	993	CRA 4AS - 4B - 4C CLLE 48F - 49
P. COMUNAL No 35	CIUDAD 20 DE JULIO	'07	981	CRA 1C - 1C2 CLLE 46 - 46B
P. CRISTO REY	SAN SALVADOR	'03	322	CRA 78 - 78B CALLE 85B
P. DE BOMBEROS	REBOLO	'06	132	CLLE 17 CRA 28 ESQ.
P. DE LA PAZ	SANTA MONICA	'03	0	CLLE 89 CRA 51B
P. DINO	CIUDAD 20 DE JULIO	'07	992	CRA 2 - 2S - 3S CLLE 48C - 49
P. DOLIS HEREDIA	CIUDAD 20 DE JULIO	'07	989	CRA 3A - 3B - 4A CLLE 47 - 47C
P. EL CAMPITO	TAYRONA	'06	778	CRA 7B - 7B1 CLLE 31 - 33
P. EL CAMPITO	JOSE A. GALAN	'06	748	CRA 3A-3B CLLE 36B
P. EL CARMEN	LAS PALMAS	'05	'051	CRA 8 - 10 CLLE 33 - 33A

P. EL CARMEN	LAS PALMAS	'06	627	CLLE 33A - 34 CRA 8
P. EL GOLF	EL PUEBLITO	'08	0	CRA 12 CLLE 119 - 120
P. EL LIMON	LAS PALMAS	'05	'072	CRA 8B-9D CLLE 34
P. EL LIMON - GALAN	LA UNION	'05	'025	CRA 11 CLLE 33
P. EL LIMONCITO	EL PUEBLITO	'08	0	CRA 12 CLLE 118 - 119
P. EL SILENCIO	EL SILENCIO	'04	434	CRA 26B2 - 26C CLLE 73 - 73C
P. EUGENIO MACIAS	PORVENIR	'03	119	CRA 44 - 45 CLLE 79B - 80
P. EZEQUIEL ROSADO	ALTOS DEL PRADO	'03	'083	CRA 56 CLE 79
P. GALOFRE	VILLASANTOS	'03	0	CLLE 98 CRA 54
P. GEORGE WASHIGTON	ALTOS DEL PRADO	'03	140	CRA 53 CLLE 80
P. GRANADILLO	GRANADILLO	'03	258	CLLE 84 - 85 CRA 43B - 44
P. HAITI	BOSTON	'01	504	CRA 47 - 47B CLLE 66 - 67
P. JARDIN BOT. (PROYECTADO)	LA VICTORIA	'05	780	CLLE 35 CRA 14
P. JARDIN ZOOLOGICO	LA CONCEPCION	'01	220	CLLE 77 CRA 68 - 70
P. JORGE GAITAN	CENTRO	'02	'048	CRA 45B-45C CLLE 33 - 34
P. JOSE MARTI	EL PRADO	'01	448	CRA 49B - 49C CLLE 74
P. JUAN MINA	URB. EL RUBI	'11	206	CLLE 85 CRA 36
P. KARL PARRISH	ALTOS DEL PRADO	'03	'034	CRA 53 - 54 CLLE 76
P. LA ALBORAYA	LA UNION	'05	'028	CRA 15(DIAG) CLLE 31 - 34
P. LA ELECTRIFICADORA	EL PUEBLITO	'08	638	CRA 12 CLLE 117 - 118
P. LA INMACULADA	EL PUEBLITO	'08	635	CRA 10J CLLE 117 - 118
P. LA MANGA	VILLANUEVA	'02	276	CRA 42D -43 CLLE 4 - 5
P. LA MARIA	B., ABAJO	'01	'00	SIN INF.
P. LA PAZ	VILLANUEVA	'02	415	CRA 42 CLLE 2B
P. LA VIRGEN	B. ABAJO	'01	'023	CRA 53 CLLE 45 - 46
P. LA VIRGEN DEL CARMEN	VIEJO PRADO	'01	S.I	CRA 47 - 50 CLLE 55-56-57
P. LA VIRGEN DEL CARMEN	CIUDAD 20 DE JULIO	'07	0	CRA 6BS - 8S CLLE 47
P. LA VIRGEN DEL CARMEN	BOYACA	'05	95	CRA 19-20 CLLE 35 - 35B
P. LAS AMERICAS	BOSTON	'01	303	CRA 49 - 50 CLLE 64 - 65
P. LAS DOS VILLAS	NUEVO HORIZONTE	'03	237	CRA 42C - 42D CLLE 84
P. LAS DUNAS	LOS TRUPILLOS	'06	700	CRA 21E CLLE 28
P. LAS FLORES	LA MANGA	'08	312	CRA 15 -15A -15A1 CLLE 84B
P. LAS MERCEDES SUR	ME QUEJO	'04	650	CLLE 83 CRA 27 ESQ.
P. LAS NIEVES	CIUDAD 20 DE JULIO	'09	'023	CRA 8BS - CLLE 46E
P. LAS PALMITAS	LOSTRUPILLOS	'06	701	CLLE 28B - 29 CRA 21
P. LOS ANDES	LOS ANDES	'04	131	CRA 26 - 27 CLLE 61 - 63
P. LOS ANDES	LOS ANDES	'04	150	CRA 27 CLLE 63 - 63B
P. LOS ANDES	LOS ANDES	'04	'084	CRA 26 - 27 CLLE 58 - 60
P. LOS FUNDADORES	PRADO	S.I	S.I	CLLE 64 CRA 54
P. LOS LOCUTORES	LOS TRUPILLOS	'06	853	CRA 20B-20C-21 CLLE 28 - 29

P. LOS PINGUINOS	EL LIMON	'03	462	CRA 73 CLLE 86 - 87
P. LOS PITUFOS	CIUDAD 20 DE JULIO	'09	'013	CRA 6 S CLLE 46C - 46K
P. LOS TRUPILLOS	SANTA HELENA	'06	359	CRA 8 -10 CLL 27-27B
P. LUIS GALAN	COLOMBIA	'01	402	CRA 44 CLLE 72 - 74
P. MELVIS JHON	ALTOS DE RIOMAR	'03	469	CLLE 92 CRA 64B - 64C
P. MODELO	MODELO	'01	249	CRA 65 CLLE 52 - 56
P. MONTECRISTO	URB. EL RUBI	'11	462	CLLE 85 CRA 37
P. MURILLO	B. ABAJO	'01	'023	CRA 53 - 53B CLLE 45 - 46
P. NAPOLEON SALCEDO	URB. EL RUBI	'11	205	CLLE 85 CRA 37
P. NTRA. SRA LA MERCED.	S.I	S.I	S.I	SIN INF.
P. OLAYA	OLAYA	'04	359	CRA 30 - 31 CLLE 64 - 65
P. PALACIO PLAZA	LA MAGDALENA	'06	675	CRA 6A-6B CLLE 34
P. PARAISO	ALTOS DE RIOMAR	'03	472	CRA 64C CLLE 92
P. POLIDEPORTIVO POR FIN	ANDALUCIA	'03	317	CRA 64 - 64B CLLE 85 -86
P. PRIMERO DE MAYO	CIUDAD 20 DE JULIO	'07	0	CLLE 47 CRA 1SUR
P. PRIMERO DE MAYO	CIUDAD 20 DE JULIO	'07	0	CRA 3S - 3AS CLLE 46G - 46K
P. RIPOLL	LA CIUDADELA	'07	991	CRA 1A CLLE 49
P. SAGRADO CORAZON	PARAISO	'03	209	CRA 74 CLLE 82 - 85
P. SAN JOSE	SIMON BOLIVAR	'06	144	CRA 8 CLLE 19
P. SAN JOSE	SIMON BOLIVAR	'06	0	CRA 1D-1F-2-3-4-5-6-7-8 CLLE 19
P. SAN MARTIN	SIMON BOLIVAR	'06	200	CRA 4C-4D-5 CLLE 19 - 23
P. SAN PIO X	JUAN MINA	'00	0	CRA 7A CLLE 5
P. SAN SALVADOR	JUAN MINA	'00	0	CRA 5 ENTRE 6 - 7
P. SAN VICENTE	EL SILENCIO	'04	506	CRA 26C2 - 26C5 CLLE 76
P. SANTA MONICA	SANTA MARIA	'07	0	CRA 7 - 7B CLLE 11
P. SANTANDER	PRADO	'01	306	CRA 54 CLLE 64
P. SANTO DOMINGO	LUCERO	'04	'065	CRA 29 - 30 CLLE 57 - 58
P. SIAPE	PARAISO	'03	0	CRA 71 -72 CLLE 80
P. SILENCIO DE LA 76	EL SILENCIO	'04	506	CRA 26C2 - 26C5 CLLE 75
P. SILENCIO DE LA 76	SIMON BOLIVAR	'06	193	CRA 5 CLLE 19
P. SOCIEDAD DE MEJORAS P.	MONTECRISTO	'01	244	CRA 54 CLLE 52
P. SURI SALCEDO	COLOMBIA	'01	372	CRA 46 - 47 CLLE 70 - 72
P. TERPEL	PORVENIR	'03	171	CRA 69 CLLE 81 - 81B
P. TRES AVEMARIAS	PRADO	'01	341	CRA 56 - 57 CLLE 68
P. TRUPILLOS	SIMON BOLIVAR	'06	201	CRA 5 -6 CLLE 19
P. UNION (PLANTA ELET)	LOS PINOS	'04	'025	CRA 26C CLLE 56 ESC. B. 119
P. UNIVERSAL	JUAN MINA	'00	0	CRA 10 CLLE 6 - 7 11
P. UNIVERSAL PRIM. ETAP.	EL SILENCIO	'04	517	CLLE 76 - 76C CRA 26B - 26B1
P. VECINAL	ME QUEJO	'04	0	CLLE 81 CRA 26
P. VENEZUELA	LA CAMPIÑA	'03	348	CRA 44 - 43B CLLE 87 - 88 - 90

P. VILLA COUNTRY	PRADO	'01	339	CRA 53 - 54 CLLE 68
P. VILLA TRIVOLE No 1	BELLAVISTA	'01	385	CRA 61 - 61B CLLE 70 - 72
P. VILLA TRIVOLE No 2	PARAISO	'03	602	CRA 59B - 60 CLLE 78
P. VILLASANTOS	ALTOS DE RIOMAR	'03	520	CRA 53 CLLE 96
P. ZONA VERDE	RIOMAR	'03	204	CRA 59B - 64 CLLE 82
P.LAZA DE LA IGLESIA	NUEVO HORIZONTE	'03	251	CRA 42 CLLE 82 -84
PARQUE	CAMPO ALEGRE	'03	644	CRA 41A - 41B CLLE 84B
PARQUE LAS FLORES	LAS FLORES	'03	0	CALLE 108A CRA 81B
PARQUE PLAZA	PASEO BOLIVAR	'02	'056	CRA 44 - 45 CLLE 34
PARQUESITO	NUEVO HORIZONTE.	'03	251	CRA 42F CLLE 84
PLAZA ALFONSO LOPEZ	EL BOSQUE	'08	429	CRA 7 - 8 CLLE 62 - 62B
PLAZA DE COLON	EL BOSQUE	'08	129	CRA 8 CLLE 72A
PLAZA ELBERS (ADUANA)	BARRIO ABAJO	'02	170	CRA 50 - 50B CLLE 36 - 37
PLAZA ELIAS PELLET	SAN FELIPE	'04	273	CRA 24A - 24 CLLE 70C
POLIDEPORTIVO SAN FELIPE	SAN FELIPE	'04	308	CRA 24 - 24B- 24C CLLE 70C
SEMI - P. TRIPLE A	EL SILENCIO	'04	596	CRA 26C5 - 26C7 CLLE 74C
VELODROMO	EL SILENCIO	'04	460	CRA 26B2 CLLE 74B - 74D
Z. VERDE	MODELO	'01	0	CRA 62 - 63 - 64 CLLE 54
Z. VERDE	LOS ANDES	'04	008B	CRA 23 - 24 CLLE 53D
Z. VERDE	DELICIAS	'01	435	CRA 42F - 43 CLLE 74
Z. VERDE	BETANIA	'01	467	CRA 38A - 38C CLLE 75 - 75B
Z. VERDE	ME QUEJO	'04	661	CRA 33 - 44 CLLE 79A - 79B
Z. VERDE	BETANIA	'01	438	CLLE 75C CRA 39
Z. VERDE	CIUDAD JARDIN	'03	124	CRA 42E - 42F CLLE 80
Z. VERDE	LOS ANDES	'04	676	CRA 24 - 24C-25 CLLE 68 - 68B
Z. VERDE LOS ANDES	LOS ANDES	'04	162	CRA 25 CLLE 63 - 64
Z. VERDE - PARQUE	B. ABAJO	'01	'024	CRA 53B - 54 CLLE 45 - 46
Z. VERDE - SEMI PARQUE	BARVOLENTO	'02	366	CRA 50B - 50C CLLE 30 (VIA 40)
Z. VERDE - SEMI PARQUE	ROSARIO	'01	'066	CRA 45 - 46 CLLE 50 - 53
Z. VERDE C. DEL BOSQUE	EL BOSQUE	'08	169	CRA 8 CLLE 76
Z. VERDE DE CUBA	EL CARMEN	'05	719	CRA 21 CLLE 52
Z. VERDE EL RUBI	LAS PALMAS	'05	122	CRA 8C CLLE 35B - 36
Z. VERDE EL RUBI	LAS PALMAS	'05	0	CRA 8 CLLE 34B - 35A
Z. VERDE LEON	LAS PALMAS	'05	114	CRA 8C - 8D CLLE 35A - 35B
Z. VERDE LOS ANDES	LOS ANDES	'04	164	CRA 25 CLLE 63B - 63C
Z. VERDE LOS ANDES	BUENA ESPERANZA	'04	182	CRA 20B - 21 CLLE 63B - 63C
Z.VERDE EL RUBI	EL BOSQUE - 737	'07	740	CRA 5 - 6 VIA LA CORDIALIDAD
ZONA VERDE	EL SILENCIO	'04	436	CRA 26C7 CLLE 73B - 73C
ZONA VERDE	EL SILENCIO	'04	451	CRA 26 C7 - 27 CLLE 73D - 74
ZONA VERDE	EL SILENCIO	'04	432	CRA 27 CLLE 72C - 73

ZONA VERDE	EL SILENCIO	'04	505	CLLE 76 - 76C CRA 26B - 26B1
ZONA VERDE	EL SILENCIO	'04	525	CRA 26B - 26B1 CLL 79 - 79A
ZONA VERDE	EL SILENCIO	'04	506	CRA 26G5 26G6 CLLE 79A - 80
ZONA VERDE	EL SILENCIO	'04	461	CRA 26B CLL 74 COST. SUR
ZONA VERDE	EL SILENCIO	'04	518	CRA 26C1 CLLE 76CA
ZONA VERDE	EL SILENCIO	'04	341	CRA 26C1 CLLE 79A - 80
ZONA VERDE	EL SILENCIO	'04	580	CRA 26C7 CLLE 79 (1 - 2)
ZONA VERDE	EL SILENCIO	'04	583	CLLE 76 CRA 27 LAD. IZQ.
ZONA VERDE	SAN FELIPE	'04	386	CRA 26B - 26B1 CLL 72C
ZONA VERDE - PARQUE	EL SILENCIO	'04	506	CRA 26C5 CLLE 76
GLORIETAS	RECREO			CRA. 41 CALLES 63 - 65
PUENTE VEHICULAR				CLLE 45 – CIRCUNVALAR
PUENTE VEHICULAR				CLLE 45 – CRA. 27
PUENTE VEHICULAR				CLLE 45 – CRA. 54
PUENTE VEHICULAR				CLLE 47 (Cordialidad) – CIRCUNVALAR
PUENTE VEHICULAR				CRA. 46 – CLLE. 48
PUENTE VEHICULAR				CRA. 46 – CIRCUNVALAR
PUENTE VEHICULAR				CRA 46 – CLLE 30
PUENTE VEHICULAR				CRA. 45 – CALLE 48
PUENTE VEHICULAR				CLLE. 48 – CRA. 50
PUENTE VEHICULAR				CRA. 38 – CLLE 65
PUENTE VEHICULAR				CRA 30 – CAÑO AHUYAMA
PUENTE VEHICULAR				CRA. 38 – CAÑO AHUYAMA
PUENTE VEHICULAR				CLLE. 6 – CAÑO MERCADO
PUENTE VEHICULAR				CRA 61 – CLLE 76/77

C = Canchas Deportivas
EST. = Estadios
P. = Parques
Z. VERDE = Zona ...

Los elementos complementarios como vegetación natural e intervenida presentan un tratamiento ligeramente apropiado en los sectores residenciales medios y altos, así como en múltiples edificaciones corporativas del sector privado, pero es inexistente en las zonas céntricas y en numerosos barrios del sur de la ciudad. En lo que respecta a la arborización de la ciudad, particularmente aquella ubicada sobre las vías, se presenta desordenada, profusa en algunos sectores e inexistente en otros, sin criterios de ubicación de los árboles por parte de instancia alguna, lo cual genera no pocos inconvenientes con las empresas de

servicios públicos, particularmente con las empresas Electricaribe y las telefónicas (EDT y Metrotel).

Es necesaria una mayor intervención por parte de la entidad ambiental del Distrito en este aspecto, con el fin de precisar las especies requeridas según cada sitio en particular, factor determinante para la calidad (ambiental y paisajística) de los espacios tanto existentes como proyectados.

En materia de amoblamiento urbano la ciudad cuenta con nomenclatura domiciliaria, con elementos de señalización vial, señalización aérea, etc., pero en cuanto al mobiliario (como mapas de localización, planos de sitios de interés, decibeles y mensajes, carteleras locales, buzones, bolardos, paraderos, semáforos, relojes, esculturas, murales, parquímetros, bicicleteros, baños públicos, canecas para basuras, entre otros) las deficiencias son notorias.

1.3.1.5.1 Políticas y Proyectos.

En marco de las políticas, se establecen las siguientes:

- Recuperación de los espacios públicos existentes, mediante intervenciones que permitan fortalecer la calidad patrimonial, paisajística y cultural de la ciudad, con lo cual puede entregarse al ciudadano espacios de encuentro, recreación y descanso, que en suma, restituyan el carácter peatonal de los mismos.
- Asignación de las funciones de coordinación al Instituto Distrital de Cultura - IDC -, quien conjuntamente con las Facultades de Arquitectura de la Ciudad, velará porque los diseños del amoblamiento urbano en las zonas patrimoniales urbano – arquitectónico de la ciudad se sujeten a las características formales del entorno.

- Inducción de representatividad espacial (a través de plazas, zonas verdes, arboledas, etc.) a las edificaciones institucionales ubicadas en la ciudad, en tanto constituyen elementos estructurantes del paisaje y de amplios sectores urbanos.
- Ampliación de la red de vías peatonales en la ciudad, especialmente en el sector céntrico.
- Incorporación de las zonas de protección como elementos constitutivos estructurantes en el proceso de reconstrucción del tejido urbano de Barranquilla, especialmente aquellas ubicadas sobre la orilla occidental del Río Magdalena y la Ciénaga de Mallorquín.
- Incorporación de las zonas de protección de los cauces de los arroyos del suroccidente como elementos constitutivos estructurantes del tejido urbano del sector; además, configuradoras de una red articulada de espacios públicos en Barranquilla.
- Ampliación de la oferta de espacios públicos.
- Asignación de recursos en los proyectos de obras públicas generadoras de espacios públicos para la dotación de las zonas verdes, para la arborización y la ubicación de obras de arte, entre otros aspectos.
- Inducción, mediante procesos de capacitación, campañas educativas u otros medios de comunicación masivos, de comportamientos ciudadanos acordes con la valoración ambiental y paisajística del espacio público.

El POT propone, en el marco de la política de recuperación y control del espacio público de la ciudad, proyectos como los siguientes:

- Recuperación, reconstrucción y mantenimiento de espacios abiertos, lo que incluye plazas, plazoletas, espacios abiertos paisajísticos y de circulación peatonal, andenes, separadores viales, rondas, etc.. Incluye proyectos como los siguientes:

- Alrededores del Estadio de Fútbol Romelio Martínez. La estratégica ubicación de este componente urbano en la ciudad genera no pocas expectativas respecto de sus posibilidades urbanísticas. Varios proyectos han sido objeto de presentación para su recuperación, sin embargo, han estado caracterizados por una visión parcial del tratamiento urbanístico, circunstancia que le resta posibilidades a una solución integral que aporte valores espaciales, formales y paisajísticos. La zona, por lo tanto, debe ser objeto de un detallado estudio de planificación, que la contemple en la perspectiva tanto local como metropolitana y facilite la formulación de alternativas con diferentes de usos sin subestimar el valor arquitectónico allí presente.
- Alrededores del Estadio de Béisbol Tomás Arrieta. Se encuentra ubicado en la confluencia de barrios como Montecristo y Abajo con la zona industrial de la Vía 40, constituyéndose en un importante espacio de transición entre estos componentes urbanos.
- Canchas deportivas del barrio La Victoria
- Plazas: Iglesia de San Nicolás (antigua Plaza Colón), Jorge E. Gaitán, Plaza de la Paz (Catedral Metropolitana).
- Rondas de los arroyos del suroccidente (El Bosque, Santo Domingo) y suroriente (Don Juan).
- Andenes, calzada y separador central del Paseo Bolívar (Peatonalización).
- Jardín Botánico.
- Parques del norte de la ciudad: Sagrado Corazón, Eugenio Macías, Tomás Suri Salcedo, entre otros.
- Separador de la carrera 54 entre las calles 59 a 64 y 58, desde las carreras 64 a la 76.
- Arborización de zonas verdes, separadores viales y vías principales.
- Culminación de los proyectos de recuperación de las rondas de los Caños del Mercado.

- Construcción de nuevos Proyectos.
 - Muelles, camellones, malecones, senderos peatonales y plazas – miradores a la orilla del Río entre los sectores de Barranquillita y la Base Naval, y en los barrios Siape y Las Flores, como espacios destinados a propiciar el encuentro de la ciudad y sus ciudadanos con este recurso natural. La ejecución de los diseños estarán sujetos a los sitios establecidos en el Plano de Zonificación de Usos del Suelo y requerirán de los estudios previos para la necesaria estabilización de las orilla.
 - Parque Balcón del Río en el sector de Barranquillita.
 - Parques zonales en los sectores del suroccidente y suroriente.
 - Parques por barrios, en especial en los del sur de la ciudad.
 - Plaza de Ferias y Centro de Convenciones en la orilla del Río (Campamento Las Flores).
 - Parque Cultural del Caribe en inmediaciones de la Aduana.
 - Plaza – Parque entre el conjunto de los edificios gubernamentales de la Alcaldía, la Gobernación y la Aduana.

- Fortalecimiento de los aspectos normativos asociados con el Espacio Público.
 - Recuperación del antejardín en las zonas residenciales y comerciales como espacio privado de valor ecológico y paisajístico extendido al de carácter público.
 - Propiciar la ornamentación urbana mediante determinaciones sobre la ubicación de esculturas en edificaciones administrativas, públicas o privadas.
 - Acentuar los controles sobre las áreas de cesión que los urbanizadores y constructores están obligados a transferir al Distrito en proyectos de urbanizaciones, destinadas a parques o áreas verdes.
 - Incorporación de las normas correspondientes al Código de Recursos Naturales sobre protección de las orillas de ríos, ciénagas, arroyos, etc..

- Definición de las zonas perimetrales de la Ciénaga de Mallorquín como sitios eco-turísticos.
- Definición, mediante un Plan Parcial, de las áreas de cesión de los nuevos usos previstos en La Loma I, de tal forma que se propicie una mayor relación espacio construido – espacio verde – naturaleza, cuyo resultado guarde estrecha integración con el Río Magdalena y la zona de la Aduana.
- Racionalizar la utilización del mobiliario urbano y la publicidad exterior visual, con el propósito de evitar la contaminación visual.
- Determinaciones en materia de estacionamientos de vehículos sobre vías públicas en la ciudad, con el propósito de no afectar las estructuras paisajísticas visuales del espacio urbano (natural, incorporado o construido).

Dentro de las estrategias requeridas para la obtención de los resultados antes señalados se incluyen las siguientes:

- 1) Fortalecimiento de las dependencias administrativas que tienen bajo su responsabilidad el control y planificación de todos los aspectos inherentes al espacio público en la ciudad.
- 2) Incremento de los niveles de gestión administrativa, técnica y financiera de los organismos responsables del espacio público, con el propósito de alcanzar un índice efectivo de 2.50 m²/hab. durante la vigencia del POT y, en el largo plazo, 15 m²/hab., tal como es formulado en el artículo 14° del Decreto Reglamentario 1504 de 1998.
- 3) Implementación de la cátedra de “Ciudad Educadora” establecida en el parágrafo del artículo 111 de la Ley 388 de 1997, como mecanismo de difusión, formación y conocimiento del espacio público como componente esencial para el disfrute individual o colectivo de la ciudad
- 4) Incentivo para los proyectos arquitectónicos institucionales, por la construcción del espacio público como elemento destacado en el proceso de construcción de la ciudad.

1.3.1.6 Usos industriales

Los usos del suelo para actividades industriales en la ciudad han estado tradicionalmente ubicados sobre la orilla occidental del Río Magdalena, la Zona Franca y áreas adyacentes al Puerto de Barranquilla y el corredor de la calle 30 entre la carrera 27 hasta el límite con el Municipio de Soledad.

Desde el punto de vista del tipo de industria (liviana, intermedia, pesada y tecnológica), predominan las livianas e intermedias, mientras la pesada se limita a un número muy reducido de actividades y empresas. Estas últimas incluyen químicos, fertilizantes y cemento, y su ubicación en la zona norte de la ciudad (entre los barrios Las Flores y Siape), sobre la orilla occidental del Río, les confiere competitividad en tanto parte importante de su producción está orientada al mercado exterior. Sus plantas presentan una alta ocupación del suelo y, por la naturaleza de sus actividades y sus efectos ambientales, es necesario dotarlas de una zona de protección ambiental entre éstas y las residenciales, localizadas al sur de las mismas. Para la ubicación de industrias de gran tamaño, la ciudad requiere generar opciones de localización en la escala metropolitana, como en efecto viene presentándose en los municipios de Soledad y Malambo, sobre la orilla del Tajamar Occidental o en el eje de la Circunvalar entre la Cordialidad hasta el límite con el municipio de Soledad. La ubicación de industrias en otros municipios permite una deseable desconcentración, propiciando estímulos para el desarrollo de aquellos municipios del Área Metropolitana diferentes a Barranquilla.

El sector comprendido entre el barrio Siape y La Loma II (Eternit) presenta actividades muy heterogéneas, que incluyen empresas comerciales, de almacenamiento, de servicios a la industria, e industrias de escala intermedia, con un nivel de ocupación de suelos en lotes de gran variedad de tamaños. Este sector, por su ubicación entre las zonas portuarias de la ciudad, presenta un alto potencial para la localización de industria de base tecnológica, de bajo impacto urbanístico y ambiental y bajo nivel de ocupación de suelo, compatible con la generación de actividades recreativo - turísticas sobre la orilla occidental del Río Magdalena. Su fácil accesibilidad respecto de los puertos, el Parque de Ferias y

el Centro de Convenciones, el aeropuerto y la zona de universidades, representa una oportunidad territorial para la ubicación de parques tecnológicos que, asociados con las universidades a través de la constitución de centros de investigación, constituirían un factor adicional de competitividad para el Área Metropolitana y la región de la Costa Atlántica. Las características arquitectónicas y de entorno ambiental de estos parques tecnológicos representan, también, una oportunidad de integración física, paisajística y de desarrollo urbano con relación al Río Magdalena. El siguiente cuadro resume las condiciones actuales de la ciudad frente a las posibilidades de instalación de parques tecnológicos.

Cuadro No. 1
CONDICIONES DE LA CIUDAD PARA LA INSTALACION
DE PARQUES TECNOLÓGICOS

CONDICIONES LOCALES	PARQUE TECNOLÓGICO ⁸
1) Disponibilidad sobre la Vía 40 en el sector comprendido entre Siape y La Loma II y el corredor de la Circunvalar, entre la Vía 40 y la carrera 57.	1) Tierra
2) Existencia de centros universitarios con amplia oferta de carreras y base investigativa.	2) Fundamentado en un mínimo de investigación
3) Ventaja comparativa de localización de la ciudad frente a mercados del Caribe, sur de Estados Unidos y Europa Occidental	3) Industria de base tecnológica
4) Nuevas posibilidades de desarrollo urbano hacia la franja occidental del Río Magdalena.	4) Ambiente tipo campus universitario
5) La ventaja de localización de la ciudad potencia sus posibilidades de difusión de innovación hacia el interior y el exterior.	5) Impulsado por la innovación
6) Universidades con potencial investigativo e interés por articularse con cadenas productivas y la comunidad.	6) Alianza permanente con universidades en tiempo real
7) Los centros universitarios constituyen la base local para internalizar dicha transferencia.	7) Transferencia de tecnología
8) Existencia de recurso humano apropiado para este tipo de alianzas.	8) Consorcios y Cooperación técnica
9) Mano de obra calificada.	9) Empleo

⁸ Fundamentadas en la exposición del Dr. Bob Armit, “Research Park Update”, 1998, durante el I Seminario de Parques Tecnológicos efectuado en la ciudad los días 27 y 28 de mayo de 1999, promovido por PROBARRANQUILLA.

Dentro de los sectores identificados con mayores posibilidades de desarrollo en parques tecnológicos** se encuentran: la agroindustria, las telecomunicaciones, la informática y la electromedicina, biotecnología y aeronáutica, aunque se requiere la eliminación de obstáculos en áreas como las siguientes: financiamiento, tributación, inestabilidad de las normas (regulaciones), infraestructura, entre otras.

Por su parte, la existencia de los caños en el sector de Barranquillita, conectados con el Río Magdalena, ha contribuido a generar algunas industrias de pequeña y mediana escala en esta zona, especialmente procesadoras de alimentos, trilladoras y aserraderos, entre otras, las cuales, por efectos del proyecto de renovación urbana del Distrito Central y de los cambios de usos del suelo previsible, deberán reubicarse en sitios señalados para tales fines.

La industria localizada sobre la calle 30 presenta evidentes alcances metropolitanos, en tanto se extiende hasta Malambo, presentando tamaños pequeños y medianos. En este Municipio se encuentra el Parque Industrial que incluye industria metalmecánica vinculada a mercados nacionales e internacionales. Dentro de la estructura de usos del suelo del POT, este corredor mantendrá dichas características en lo que compete al área del Distrito de Barranquilla.

Las provisiones de tierras para localización de futuras industrias en el Distrito de Barranquilla se estiman en 2.600 hectáreas⁹ aproximadamente, considerados necesarios para todos los tamaños industriales. El análisis prospectivo territorial ha permitido determinar la localización de una parte de las nuevas zonas para industrias y servicios sobre una franja de tierra de 500 metros extendida a lo largo de la Circunvalar (acera sur) entre la zona del Parque Industrial

** Taller de conclusiones del trabajo efectuado en el I Seminario de Parques Tecnológicos señalado con anterioridad.

⁹ Resultado de aplicar un indicador equivalente a 45 m²/hab. multiplicado por la población futura estimada. Este indicador está referenciado respecto al documento “Los Estándares Urbanos” de la Revista Ciudad y Territorio del Instituto de Estudios de Administración Local. Revista de Ciencia Urbana, No. 1 de 1973. Madrid (España). Páginas 6 a 11.

Metroparque (intersección de la Circunvalar con la Cordialidad) hasta el límite con el Municipio de Soledad, generando una oferta de tierras que sólo alcanza las 300 hectáreas. Dada la escasa ocupación de esta área en la actualidad, podrá disponerse allí la industria que presente impactos ambientales medianos y altos, debidamente regulados y controlados por las autoridades ambientales de la jurisdicción.

De manera conjunta, el sector adyacente al Puerto de Barranquilla y la Zona Franca disponen de tierras para la ubicación de industrias con una oferta estimada en 160 hectáreas aproximadamente. Sobre la calle 17, entre las carreras 38 y el límite con el Municipio de Soledad, podrán disponerse industrias de bajo impacto urbanístico y de tamaños mediano y pequeño, con una oferta de tierras de aproximadamente 100 hectáreas, en tanto que el sector urbano comprendido entre Siape y La Loma II (Eternit), sobre la Vía 40, considerando la sustitución industrial tratada con anterioridad, puede generar una oferta de tierras equivalentes a 200 hectáreas aproximadamente. La disponibilidad de suelo industrial se eleva a 800 hectáreas en el área del Distrito de Barranquilla, por lo que las restantes 1.800 hectáreas deberán distribuirse entre los diferentes municipios del Área Metropolitana.

Todas las actividades industriales en el área del Distrito de Barranquilla estarán sujetas a las normas que, sobre control ambiental disponga el Departamento Administrativo del Medio Ambiente - DADIMA -, el cual debe actuar sobre parámetros como los siguientes:

- 1) Efectuar un inventario detallado del tipo de industria, localización, proceso industrial, equipos específicos para mitigación de efectos nocivos al medio ambiente, y de su entorno urbano¹⁰.
- 2) Hacer una efectiva coordinación con las entidades que a nivel nacional, regional y local, públicas o privadas, se relacionan con el problema ambiental.

¹⁰ El DADIMA cuenta para estos efectos con un Diagnóstico Ambiental del Sector Industrial de Barranquilla – PNG-002. Octubre 1997.

- 3) Propiciar la reubicación paulatina de aquellos establecimientos industriales que presenten inconvenientes para la ciudad y/o sectores residenciales adyacentes. Para los efectos descritos en el anterior y presente numeral deberán establecerse los incentivos del caso.
- 4) Hacer altas exigencias para el control de los efectos ambientales y urbanísticos. Para aquellas industrias que, por razones de su cadena productiva, presenten factores comprobados de altísimo impacto ambiental, aún con tecnologías avanzadas, deberá establecerse un proceso de relocalización.
- 5) Instalar los equipos de monitoreo indispensables para un efectivo control ambiental.
- 6) Con base en la anterior consideración, elaborar planes de manejo ambiental integrales.

Desde el punto de vista institucional, tanto el sector público como el privado deben consolidar sus vínculos con los organismos e instancias nacionales asociadas con la generación de políticas de desarrollo industrial, en especial el Ministerio de Desarrollo, como soporte orientado al fomento de la competitividad, al mejoramiento de la eficiencia de los mecanismos del mercado, para el estímulo de la pequeña y mediana industria, al fortalecimiento y disponibilidad de instrumentos de financiación, al fortalecimiento del recurso humano (investigación, asistencia técnica, entre otros) e innovación tecnológica y la promoción de políticas regionales de desarrollo, destinadas estas últimas a la creación de regiones competitivas y orientadas a los mercados mundiales, todo ello como parte integral de la estrategia exportadora del país.

1.4 Suelo de Expansión Urbana

Se define como aquella porción del territorio distrital que se destina para futuros usos urbanos, fundamentados en las proyecciones de población y el consecuente requerimiento de áreas de ocupación residencial y complementarios. Su ubicación puede apreciarse en el Plano No. 2, correspondiente al occidente del territorio distrital, proyectadas para la atención

Plano No. 2. Áreas de Expansión Año 2020.

del incremento poblacional hasta el año 2020. Comprende unas 1.500 hectáreas del Distrito de Barranquilla. Al respecto, el Plano señala la vocación conferida a una porción del territorio, la cual deberá incorporarse al uso urbano previa elaboración de un Plan Zonal y subsecuentes planes parciales, exigencia que responde a la necesidad de armonizar áreas de importancia ambiental.

Los suelos de Expansión Urbana son señalados por la ley 388 de 1997 como “áreas de desarrollo concertado, a través de procesos que definan la conveniencia y las condiciones para su desarrollo mediante su adecuación y habilitación urbanística

a cargo de sus propietarios, pero cuyo desarrollo estará condicionado a la adecuación previa de las áreas programadas”. De igual manera, su desarrollo podrá efectuarse acudiendo a la formulación de planes parciales (Artículo 19 de la Ley 388 de 1997), como instrumentos mediante los cuales se complementan las disposiciones de los Planes de Ordenamiento, siempre y cuando se ajusten a los requerimientos establecidos en este mismo artículo y a los estudios de impacto ambiental que se elaboren para cada caso.

La disponibilidad de suelo para expansión urbana en el área del Distrito de Barranquilla es poca y sólo se presenta hacia el occidente, debido a las barreras físico - naturales y artificiales (Ver Plano No. 3) que impiden el crecimiento de la ciudad hacia determinados sectores, como son: el Río Magdalena hacia el oriente, la Ciénaga de Mallorquín hacia el norte y, hacia el sur, el casco urbano de Soledad. Las posibilidades de expansión hacia el oriente, en la orilla opuesta del Río Magdalena, no son viables en el corto y mediano plazo por razones ambientales (zona definida como Parque Nacional Natural Isla Salamanca), técnicas y económicas.

Como consecuencia de lo anterior, se orientará hacia el occidente la atención de los programas de vivienda, incluida la de interés social que, por ley, debe ser establecida por el Distrito, definiendo para ello el sector comprendido entre los límites con Soledad y Galapa y la carretera a Juan Mina o prolongación de la carrera 38. La generación de proyectos de vivienda en este sector y los previstos

Plano No. 3. Barreras Naturales para la Expansión del Distrito.

en la escala metropolitana deben responder a los criterios que, sobre organización territorial, sean establecidos por el Área Metropolitana, a fin de lograr un ordenamiento orgánico, integrado y autosuficiente desde el punto de vista social y económico.

Las áreas requeridas para expansión urbana se estiman a partir de las necesidades de localización del excedente de población no atendible en el área actualmente urbanizada y la de nuevos desarrollos del Distrito. Al respecto, la Tabla No. 2 muestra una población de 174.528 personas a ubicar en éstas para el período 2011 – 2020, demandando un total de **38.784** viviendas, estimadas a partir de una unidad familiar de 4.5 hab./viv.¹¹ y un área equivalente a 1.745,2 hectáreas (incluidos los aspectos complementarios como equipamientos, zonas verdes, equipamiento comercial e industrial, etc.).

Es preciso añadir, a todo lo anterior, la poca disponibilidad de tierras aptas para atender la expansión urbana de Barranquilla mas allá del año 2020, debido al pequeño tamaño del Distrito y a la necesidad de preservar - dentro del mismo - las áreas de protección y de reserva, por lo que es necesario reforzar los mecanismos y vínculos de planificación territorial en la escala metropolitana para garantizar un desarrollo equilibrado entre las diferentes estructuras urbanas que la conformen con posterioridad a este período.

1.5 Suelo Rural

En esta categoría están incluidos las porciones del suelo distrital adyacentes a los municipios de Puerto Colombia y Galapa, cuya proximidad a Barranquilla (Ver Plano No. 4) les confiere determinada validez para generar espacios de reserva forestal, de reserva rural integrada a las de los municipios señalados y, parte de ellas, a soportar los espacios de protección territorial establecidos entre

¹¹ Las grandes ciudades del país tienden a mostrar reducciones en tal sentido. El POT de la ciudad de Santafé de Bogotá trabaja sobre una base de 3.6 hab./viv., lo que, por supuesto, arroja mayores necesidades habitacionales.

DISTRITO DE BARRANQUILLA
Departamento Administrativo de Planeación Distrital
Barranquilla – Colombia

Plan de Ordenamiento Territorial - POT

Plano No. 4. Suelo Rural

la zona urbana consolidada, de Barranquilla, y el corredor periurbano propuesto en la escala metropolitana.

1.6 Suelo Suburbano

Dadas las características compactas del proceso de crecimiento del área urbanizada del Distrito de Barranquilla y las deshabitadas en el territorio rural, no existen usos específicamente suburbanos, no considerándose esta categoría dentro del Plan de Ordenamiento Territorial.

1.7 Suelo de Protección

Definido por la ley como aquel localizado dentro de cualquiera de las anteriores clases de suelos 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. En lo que respecta al POT, el suelo de protección se localiza en las áreas identificadas en el Plano No. 5, además, se establece lo siguiente:

1.7.1 Áreas de Protección

Están constituidas por aquellas destinadas a preservar los ecosistemas del Distrito de Barranquilla; son áreas de protección los cauces de los arroyos y los terrenos inestables, las de servidumbre de líneas de alta tensión y las de tendidos de redes matrices de suministro de gas a la ciudad. Dentro de estas áreas se identifican las siguientes: riberas sur, oeste, norte y parte del este de la Ciénaga de Mallorquín, comprendida entre la línea sur de la costa y la carretera a La Playa y Sabanilla, entre el barrio Las Flores y el límite del Distrito con el

Plano No. 5. Suelos de Protección.

municipio de Puerto Colombia, la barra natural que la separa del Mar Caribe y el Tajamar Occidental y la ribera occidental del Río Magdalena, en una franja de terreno de 30 metros de ancho constituida a partir de la cota más alta de inundación, de conformidad como lo establece el Código de Recursos Naturales, literal “d” del Artículo 83; sin embargo, ésta puede ser otorgada en concesión a entidades públicas y privadas que deriven del Río algún tipo de actividad, previa evaluación por parte de las entidades de planeación y ambientales, competentes; terrenos inestables del sur – occidente sujetos a programas de reubicación de viviendas; porciones del sector rural del Distrito, cuencas de los arroyos Grande y León y sus afluentes, y sectores adyacentes a la estación depuradora de aguas residuales “El Pueblo” hacia la zona sur – occidental de Barranquilla.

Para las zonas establecidas de protección ecológica (sector sur de la Ciénaga de Mallorquín) podrán proponerse usos asociados con actividades recreativas y de alojamiento turístico, siempre y cuando presenten planes de mitigación ante las autoridades ambientales, quienes se expresarán sobre el particular mediante la debida aprobación o rechazo.

1.8 Áreas de Conservación Patrimonial

Las determinaciones adoptadas por el Plan de Ordenamiento respecto del patrimonio urbanístico y arquitectónico del Distrito (Plano No. 6), representan para la ciudad, y su comunidad, la preservación de la memoria urbanístico - constructivo colectiva, reflejo de las diferentes épocas y estilos de ocupación del territorio y las formas de construir que asumieron sus habitantes. Desde este punto de vista, la ciudad presenta dos componentes físicos sujetos a conservación, como son la disposición y trazado urbanístico de los barrios El Prado y Altos del Prado, la arquitectura representativa de estos mismos barrios y Bellavista, el Centro Histórico de Barranquilla y construcciones aisladas ubicadas en barrios como el Recreo, Boston, Abajo y San Roque, etc.. Al respecto, la ciudad cuenta con un inventario detallado de todas las

Plano No. 6. Zonas de Patrimonio Urbanístico y Arquitectónico

construcciones consideradas de valor patrimonial histórico y cultural e instrumentos de supervisión como la Filial Local del Consejo de Monumentos Nacionales, a propósito de la cual, sería muy conveniente, para la función conservacionista del patrimonio, propiciar, a nivel de los gobiernos local y departamental, así como de la misma sociedad civil, un mayor y más continuo apoyo institucional para el desarrollo de sus funciones.

El POT incorpora y asigna, en virtud de las restricciones que genera la decisión de conservación en materia de derechos de construcción y desarrollo sobre determinados inmuebles, los fundamentos legales derivados del Decreto 151 del 22 de enero de 1998, mediante el cual se establecen compensaciones especificadas, entre otras, como los “derechos transferibles de construcción” en la estructura del Estatuto Urbano, así como los sectores receptores de los mismos.

1.9 La Dimensión Ambiental de la Estructura de Usos del Suelo

La ocupación, construcción y reconstrucción de un territorio, armonizado y equilibrado con respecto al medio natural, demanda, para el caso del Distrito, esencialmente acciones de: recuperación, de mejoramiento, de ampliación de la oferta ambiental y de control sobre la zona altamente urbanizada, así como de planificación, prevención y control sobre aquellas aún no ocupadas, especialmente las áreas ubicadas al occidente, potencialmente hábiles para la expansión urbana de la ciudad.

- De Recuperación y Mejoramiento

Las acciones de recuperación y mejoramiento comprenden un proceso de rehabilitación y estabilización (del medio natural, restitución de la flora y la fauna, etc.) de largo plazo, que incluye los ecosistemas territoriales del Distrito: Ribera Occidental del Río Magdalena, Ciénaga de Mallorquín, Caños del

Mercado y la Zona Occidental de Barranquilla (sur – occidente y nor – occidente), los cuales fueron afectados severamente durante el proceso histórico de ocupación del territorio. En el largo plazo, estas acciones complementan la de ampliación de la oferta ambiental del Distrito y el Área Metropolitana. Dentro de éstas se incluyen aquellas destinadas a rehabilitar o construir senderos urbanos para el sistema de arroyos que ocupan vías principales de la ciudad, que drenan hacia los caños y el Río Magdalena. En este sentido, deben retomarse los estudios y recomendaciones emanadas del informe que sobre estos aspectos elaboró una comisión especial de la Misión Japonesa¹².

La recuperación ambiental de la ribera occidental del Río también facilitará el proceso de generación de los espacios de encuentro de los ciudadanos con la ciudad (Ver Plano No. 7), reconstruyendo progresivamente un tejido urbano que tenga como referencia esta importante arteria fluvial. Se trata de reconstruir parte de la historia urbana y arquitectónica de Barranquilla con fundamento en este eje de desarrollo social y económico. Para ello se requiere establecer las normas de protección previstas en las leyes (especialmente las señaladas en el Código de Recursos Naturales), además de la gestión y promoción de los proyectos identificados: construcción de la Avenida del Río, del Parque Balcón del Río, del Parque de Ferias y Centro de Convenciones, parques urbanos sobre el río en los barrios ubicados en su orilla, protección de la ribera, muelles camellones, entre otros. Incluye, igualmente, los programas de saneamiento de los caños y de las aguas servidas mediante la construcción de plantas de tratamiento, de tal forma que se viertan al río aguas menos contaminadas.

Los parques, espacios abiertos, zonas verdes, plazas, separadores viales, se incluyen dentro de estas acciones, correspondiéndole a la Oficina de Planeación, conjuntamente con el DADIMA y la Personería Distrital, las tareas legales de recuperación para la restitución de numerosos parques hoy en manos de particulares y/o con usos diferentes a los originales. Institucionalmente estas

¹² Corresponde al trabajo denominado ESTUDIO DE DRENAJE URBANO PARA BARRANQUILLA, conformado por dos documentos: Características Hidráulicas e Hidrológicas de los Arroyos en Barranquilla (Septiembre de 1998) y Estudio del Plan de Manejo de Aguas Lluvias para la ciudad de Barranquilla. (Diciembre de 1988).

Plano No. 7 Prospectiva Territorial de la Ribera Occidental del Río.

acciones deben planificarse y coordinarse desde el Departamento Administrativo de Planeación, conjuntamente con entidades como el DADIMA, la Corporación Regional del Atlántico - CRA -, Corporación del Río Magdalena - CORMAGDALENA -, y el Instituto de Recreación y Deportes, entre otras instancias.

Dentro de la categoría de recuperación se incluyen aquellas acciones destinadas a transformar los usos del suelo de zonas consideradas de alto riesgo, particularmente las ubicadas sobre terrenos muy inestables, en zonas verdes o parques no activos. Aquellos ubicados en zonas de inundación pueden transformarse en camellones peatonales o zonas de protección para el control de las inundaciones.

- De Ampliación de la Oferta Ambiental

La ampliación de la oferta ambiental dentro de la estructura general de los usos del suelo, se entiende en la perspectiva de las áreas urbanizadas y por urbanizar, asociándolas con la constitución y construcción de nuevos parques en la ciudad tanto en la escala zonal como a nivel de barrios, procurando generar una red “verde” que contribuya no sólo a la preservación ambiental sino a la configuración de nuevos espacios urbanos, estructurantes del tejido urbano. Para tales fines, la Administración Distrital podrá disponer de instrumentos como las compensaciones, transferencia de derechos de construcción, enajenación o expropiación y los determinados en el Estatuto Urbano como zonas de cesión obligatorias por parte de los urbanizadores y constructores.

Para los sectores de nuevos desarrollos se establecen, además de las áreas consideradas en las normas urbanas, las zonas de protección constituidas por franjas de tierra ubicadas a ambos lados del cauce de los arroyos, las cuales pueden destinarse a la conformación de redes ambientales urbanas que incluyan senderos peatonales, plazas, bahías de estacionamiento, ciclovías y parques, permaneciendo abiertas al público.

Hacia la zona occidental rural del Distrito se establece una amplia zona de reserva destinada a conformar el corredor ambiental de protección, definido en el Modelo de Ordenamiento Territorial Metropolitano, el cual establece un espacio de transición entre las ciudades centrales de Barranquilla y Soledad con los núcleos urbanos periféricos (periurbanos).

- De Planificación y Control

Son funciones inherentes al desempeño de la Oficina de Planeación del Distrito. En el campo de la planificación, las labores deben encaminarse a la configuración de un Plan Maestro de Mejoramiento y Recuperación y de Generación de Oferta de parques, zonas verdes, arborización, etc., como elementos urbanos ambientales convenientemente armonizados con los perfiles arquitectónicos de sus respectivos linderos. Por el lado del control, le corresponderá mantener procesos de monitoreo sobre todos los tipos de espacios como los descritos con anterioridad para evitar se destinen o invadan para usos diferentes a los asignados. Le compete a las Curadurías Urbanas vigilar, en los proyectos que se someten a su aprobación, que el urbanizador y/o constructor cumpla con las normas sobre reservas destinadas a cesión obligatorias y a la Oficina de Control Urbano del Distrito, la aplicación de las sanciones a que haya lugar si las mismas no son acatadas o se compruebe su destinación a otros propósitos.

- Otras acciones

Aparte de los temas antes expuestos, también presentan incidencia sobre la estructura de usos del suelo aspectos como las instalaciones requeridas para el tratamiento de las aguas negras y los residuos sólidos, puesto que las primeras contienen una alta tasa de bacterias patógenas que provocan, además de hedores, el cólera, la fiebre tifoidea y disentería, mientras los segundos ocasionan deterioros del ambiente y del paisaje. Igualmente, constituyen vertimientos

aquellos desechos industriales derivados del cemento, papel, vidrio y plástico, que al ser arrastrados por el agua o el aire, tienen implicaciones sobre los ecosistemas, circunstancia que puede ser atenuada mediante la utilización de tecnologías apropiadas y una producción más limpia. Dentro de los usos del suelo del POT se incluye una franja “verde” de protección entre la zona industrial comprendida entre los barrios Siape y Las Flores y las áreas destinadas a nuevos desarrollos urbanos. Para el resto de los sectores industriales se recomienda incluir en los Planes Locales (Parciales) las acciones requeridas para la apropiada protección de los habitantes.

Los factores asociados con cultura y educación para el manejo y operación de las basuras, por parte de la ciudadanía, no son menos importantes. Al respecto, es preciso evitar el vertimiento de basuras a las vías – canales de arroyos, puesto que ella es distribuida irracionalmente a través de todo el tramo vial, ocasionando represamiento de alcantarillas, taponamiento de desagüaderos, hedores nauseabundos y restricciones para el tráfico vehicular y, en general, afecta el espacio público sectorial.

2

PLAN VIAL Y DE TRANSPORTE

2.1 Breves Antecedentes

Hasta la década del cincuenta del presente siglo, Barranquilla mostró un desarrollo en su estructura vial acorde con el ritmo de crecimiento de la ciudad, cuya extensión hacia el occidente y noroccidente encontró, en este factor, un aporte adicional para que en ellos se ubicara la ciudad moderna, alcanzando un límite que no sobrepasaba lo que hoy es la actual calle 70. Es precisamente a partir de fines de esta misma década y las siguientes cuando la ciudad se constituye en destino final de grandes cantidades de población¹³ emigrante de otros departamentos de la Costa Atlántica y del interior del país, que dan lugar a la ocupación del sur de la ciudad y en especial del suroccidente, en un proceso carente de planificación y organización urbana que generó la total desarticulación de la red vial local.

Se configuran dos subsistemas viales, fraccionados, a partir de estas circunstancias históricas, uno, con diseños geométricos adecuados a la estructura urbana existente, mientras el otro evolucionó sin ningún tipo de criterio de diseño (en cuanto a diseño geométrico de la sección ni mucho menos en cuanto a la continuidad con relación a la red vial existente).

Los resultados de estos procesos diferenciados de desarrollo vial han sido objeto de diferentes estudios, dentro de los que se destacan los siguientes:

1° Plan Vial del año de 1956¹⁴

Fue elaborado por la firma Town Planning Collaborative de Washington, el cual jerarquizó las vías de Barranquilla en tres grupos: vías regionales, vías de tráfico mayor y vías de tráfico menor y el Acuerdo No. 012 de 1957 definió las

¹³ Factores como el proceso de industrialización del país, los énfasis del Gobierno en políticas de desarrollo urbano, en detrimento del campo, y la expansión de la violencia pueden contarse entre los más importantes generadores de traslado de población del campo a la ciudad.

¹⁴ Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Barranquilla - PIDAMB -. Barranquilla, Alcaldía de Barranquilla. Plan Vial, Volumen 6, Informe Final. 1982. Pág. 9.

características principales de las tres clases de vías en las cuales se jerarquizó la malla vial de la ciudad. Se otorgó énfasis, mediante las primeras, a la interconexión con otros centros urbanos como Soledad, Santa Marta y Cartagena; en tanto que con las segundas se buscó comunicar adecuadamente, de manera radial, las zonas comerciales e industriales con las residenciales. Dentro de las vías más importantes del plan se encuentran la carrera 51B, la carrera 38, la calle 45 y una vía de circunvalación que buscaba unir la carretera de la Cordialidad con las vías de Tubará a Puerto Colombia y a Bocas de Ceniza.

La visión derivada de este plan muestra hoy resultados específicos en cuanto al tratamiento que en efecto han sido conferidos a la calle 45 (Murillo), extendida hasta el municipio de Malambo y constituida como una entrada adicional a la ciudad; la carrera 51B, eje vial básico de un corredor institucional de importancia regional y residencial y, la carrera 38, principal vía de comunicación del centro con los numerosos barrios del sur y el occidente de la ciudad.

2° Plan de Inversiones Viales por Valorización (1969-1972)¹⁵

Elaborado por el Departamento de Valorización Municipal, partió de una revisión del anterior y consideró la Vía 40 y la Calle 17 como vías básicas para el desarrollo de la ciudad. Como soluciones futuras, este Plan consideró la prolongación de la Cordialidad hasta unirla con el Proyectado Puente sobre el Río Magdalena y la Avenida de la Circunvalación como elemento de unión de todos los accesos a la ciudad.

El Plan logró identificar algunos problemas del sistema vial de Barranquilla, que el documento resume de la siguiente manera:

- i. *Carencia de vías para distribuir el tráfico proveniente del Puente sobre el Magdalena.*

¹⁵ Ibid, pág. 10.

- ii *Congestionen en las vías regionales.*
- iii *Congestionen en la zona central por ausencia de vías periféricas.*

Las recomendaciones del estudio arrojaron lo siguiente: prolongar el Paseo Bolívar, de la vía *Bron Kron*^{*}, nombre del Callejón así denominado en honor del aviador alemán que murió junto con Ernesto Cortissoz, o calles 57/58; prolongación de la calle 72, ampliación de la carrera 14, prolongación de la calle 30 y ampliación de la carrera 38, entre otras.

Es de resaltar, en este plan, la visión respecto de una vía circunvalar para la ciudad, así como los logros obtenidos a través de la prolongación de la calle 30 y la ampliación de la carrera 38 hasta la calle 81. Sin embargo, las prolongaciones del Paseo Bolívar, la calle 57/58 y la calle 72 no tuvieron efecto.

3° Mejoramiento Vial de la Zona Central¹⁶

En el año de 1979, la firma Duque y Monge realizó el Estudio de Mejoramiento Vial de la Zona Central. Este estudio recomendó básicamente la ampliación y regularización de la calle 30 (Avenida Boyacá), para lograr un empalme adecuado con la Vía 40, contribuyendo en esta forma a una mejor organización del tráfico en la zona central.

Es, luego de veinte años, que se logra concretar el empalme propuesto en este trabajo y, concretamente, bajo la presente administración. La vía, en el tramo comprendido entre la carrera 38 y la Vía 40, presenta dos calzadas para cuatro carriles y un separador central de 3.00 metros, previsto así para que, en el futuro, se posibilite, si es el caso, la alternativa de un monorriel destinado al transporte masivo.

* Expresión textual del documento.

¹⁶ Ibid, pág. 12

4° Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana (1981)¹⁷

Elaborado por el Consorcio Aurora Pachón - Gabriel Galvis, formuló, a través del mismo, la estructura general de la malla vial en términos de anillos y vías radiales de la siguiente forma:

- a) Anillos Viales, identificando dos en la red primaria consistentes en:
 - Calle 56 desde la vía 40 hasta la carrera 54, 38 y, desde ésta, hasta el Caño de la Ahuyama.
 - Calle 82 desde la Vía 40 hasta la carrera 38, por ésta hasta la calle 79 a través de la cual empalma con las carreras 27, 20, 15, 14 y 13, y a través de éstas con la Autopista al Aeropuerto.

- b) Anillos Calle 72 hasta el Caño de la Ahuyama
 - Calle 97 y 96 A hasta la calle 19 y algunos sectores viales de la zona sur de la ciudad
 - Calle 72 hasta el Caño de la Ahuyama

- c) Vías Radiales: Vía 40, Carrera 46 (Olaya Herrera), Carrera 38 (Av. Estudiantes), Calle 47 (Vía de la Cordialidad), Calle 45 (Murillo), Calle 17 (antigua carretera a Soledad), Vía Panorámica del Río en el área de Barranquillita, Avenida del Caño de la Ahuyama entre la vía de acceso al Puente Pumarejo y Barranquillita, Calle 6 y una vía que atraviesa La Loma II.

- d) Soluciones de mejoramiento de vías para un mayor desplazamiento de la periferia al centro de la ciudad: regulación de secciones, cierre de separadores, pavimentación de tramos, semaforización adecuada, señalización, distribución de tráfico racional, construcción de bahías de protección, restricciones del parqueo sobre las vías, construcción de parqueos en lotes específicos.

¹⁷ Ibid, pág. 12.

e) El estudio estableció las siguientes prioridades:

- *El empate entre la calle 30 y la Vía 40.*
- *El empate entre el Puente sobre el Río Magdalena y la carretera Circunvalar, cuyo propósito es desviar el tráfico pesado de la ciudad.*
- *Mejoramiento de la Cordialidad.*
- *Regularización de la Avenida de los Estudiantes (carrera 38).*
- *Definición y construcción de separadores en la calle 17 a fin de disminuir el tráfico en la Autopista al Aeropuerto.*
- *Terminación de obras de canalización Arroyo Rebolo y regularización de la vía en todos sus tramos en el anillo repartidor de la calle 72.*
- *Regularización Anillo 82 a fin de conformar otro distribuidor a lo largo de la ciudad.*
- *Optimización de la Carrera 50 como vía de desembotellamiento entre la zona central y occidental de la ciudad; finalmente con la carretera a Puerto Colombia.*
- *Carretera de la Circunvalar a fin de unir todos los accesos de la ciudad por medio de un solo elemento vial.*

f) Estudio de Rutas Urbanas de Barranquilla

g) Intersecciones

Un balance de resultados respecto de la propuesta integral de la red vial de Barranquilla y el Área Metropolitana, del PIDAMB, permite apreciar acciones sólo limitadas al mejoramiento del sistema vial arterial y semiarterial de enlace entre la ciudad y el contexto metropolitano y regional, como en efecto se constata al mirar las siguientes obras:

- Ampliación y mejoramiento de las especificaciones viales de la calle 30 entre las carreras 38 a 46.
- Integración vial del puente sobre el Río Magdalena con la Circunvalar a través de la construcción del puente de la 30 con esta misma vía.
- Mejoramiento de la Cordialidad (calle 47) y su intersección con la Circunvalar.

- Optimización estructural de la calzada y construcción de un separador en la calle 17.
- Culminación de la totalidad de la canalización del cauce del arroyo Rebolo.
- Construcción parcial de la Circunvalar (una calzada).

El desarrollo de estas obras han aportado significativa funcionalidad vial a la ciudad en materia de los enlaces señalados, constituyéndose, conjuntamente con las ampliaciones de las carreras 38, 46, 51B y la Vía 40, en uno de los activos más importantes de la ciudad. Pese a lo anterior, las recomendaciones orientadas a mejorar el sistema de anillos interiores (Calles 56, 72, 82) y la optimización de la carrera 50, no tuvieron eco en las sucesivas administraciones de la ciudad, hecho que ha representado la insuficiencia y disfuncionalidad vial actual.

5° Estudio Integral de Transporte Urbano para la Región Metropolitana de Barranquilla (1985)¹⁸

Es elaborado por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA) como resultado de una solicitud que en tal sentido formuló el Gobierno de Colombia al del Japón, bajo la dirección del Sr. Takeo Sato, desde julio de 1983 hasta mayo de 1985 y cuyos resultados fueron adoptados mediante el Acuerdo Metropolitano No. 042 de 1993.

Se constituye, a la fecha, en uno de los diagnósticos y propuesta más detallados acerca de la estructura vial, del transporte y de los usos del suelo del Área Metropolitana, aún vigente en su totalidad, por lo que se incorpora como fundamento básico de la estructura vial para el Distrito de Barranquilla, con ampliaciones hacia proyectos que resultan de tendencias de usos adicionales del suelo, como es el caso del superpuerto, en el extremo del Tajamar Occidental y las propuestas viales del suroriente y suroccidente. El estudio plantea, como

¹⁸ Tomos I y II del Informe Final, Barranquilla. 1985.

clasificación vial, las siguientes: vías arterias, semiarterias, colectoras y locales, la cual es incorporada al POT.

Uno de los principales planteamientos del estudio radica en la definición de un eje vial de alcance metropolitano que se origina en la carretera oriental a la altura del municipio de Malambo, empalma con la Calle 30 a la altura de la vía de acceso al Aeropuerto, cruza el municipio de Soledad, el Distrito Central de Barranquilla hasta empalmar con la Carrera 46 (Olaya Herrera), desde donde orienta hacia el Municipio de Puerto Colombia. Otro consiste en la construcción de la Carretera Metropolitana (hoy denominada segunda Circunvalar) mediante la cual se propone el enlace de los municipios satélites de Barranquilla (Malambo, Galapa, Puerto Colombia) y el POT le adiciona la posibilidad de proyectarla hasta empalmar con la vía dique sobre el Tajamar Occidental, necesaria para garantizar el acceso al superpuerto; además se propone, mediante la reserva de una franja de tierra paralela al eje de la vía, la dotación del sistema férreo metropolitano hasta las nuevas instalaciones portuarias, desde donde puede generarse una derivación hacia la ciudad distrital de Cartagena para la constitución de un sistema subregional de transporte de carga y pasajeros (Ver Plano No. 8).

El tercer planteamiento de importancia radica en la definición de una alternativa para el sistema de transporte masivo para el Área Metropolitana, con un sistema de ruta operando sobre el eje de la Calle 30 – Carrera 46, conectando la Terminal de Transporte, el centro de Soledad, el Distrito Central de Barranquilla hasta la zona institucional (Universidades) en el municipio de Puerto Colombia.

Finalmente, el estudio adelantado por JICA demandaba actualizaciones periódicas de su contenido (encuestas de origen – destino, conteo de tráfico, análisis en los cambios en la estructura de usos del suelo, de la funcionalidad territorial metropolitana, etc.) cada cinco años, a partir de su entrega, debiendo efectuarse en los años de 1990 y 1995. Tales actualizaciones no se llevaron a cabo.

Plano No. 8. Esquema Vial en el Modelo de Organización Territorial Metropolitano.

Un detenido análisis de los contenidos de los anteriores planes y de sus resultados permite concluir que las escasas ejecuciones derivadas de cada uno de ellos, puede atribuirse a razones de diferente naturaleza, dentro de las que se señalan las siguientes:

- 1^a Escasos niveles de gestión para pasar del plan a la ejecución propiamente dicha por parte de los administradores públicos.
- 2^a Escasa percepción prospectiva del plan frente al desarrollo de la ciudad como conjunto.
- 3^a Persistente escasez de recursos financieros, aspecto que dificulta, entre otras cosas, acometer compras de predios para proyectos de ampliaciones viales.
- 4^a Alta rotación de las administraciones municipales (antes de la elección popular de Alcaldes) y, al interior de ellas, de los funcionarios a cargo de estos proyectos.
- 5^a Poca capacidad económica de la población para atender programas de desarrollo vial por el sistema de valorización.
- 6^a Nula capacidad de actualización de los planes viales por parte de las administraciones, por lo que rápidamente tienden a perder vigencia sin que lleguen a concretarse.
- 7^a Escasa propensión planificadora de las instituciones a cargo de los aspectos viales y de control de tráfico en la ciudad.

2.2 Fundamentos Básicos y Alcances del Plan

2.2.1 Referentes del Diagnóstico

A partir de este conjunto de consideraciones resulta importante señalar, brevemente, las principales características del diagnóstico vial consignado en el Tomo I del presente plan, dentro del cual merecen especial atención aspectos como los siguientes:

- La estructura vial de la ciudad se encuentra dividida en dos grandes componentes: la del sur, con deficiencias estructurales en todos los órdenes y la del norte, con mejor disposición en cuanto a trazado, estado y composición aunque deficiente para los volúmenes de tráfico actuales. Como consecuencia de este factor, la red vial presenta deficiencias en su continuidad y una profunda fragmentación.
- Concentración de rutas de buses por determinadas vías, ocasionando congestión en las mismas y deterioro de sus estructuras, comportamiento particularmente crítico en el Distrito Central de la ciudad.
- Escasa funcionalidad del sistema vial que ocasiona tiempos de viaje prolongados, congestiones viales que incrementan el consumo de combustible y generan pérdidas de tiempo y economía, reducción de los niveles básicos de velocidad promedio, entre otros.
- Los accesos viales a los centros de producción y de transporte (Terminal Marítimo, por ejemplo), presentan limitaciones en su diseño y trazado, además de ser insuficientes, constituyéndose en cuellos de botella para su mayor y mejor desempeño.
- Las actividades de mantenimiento de la estructura vial son bajas, con lo cual se generan rápidos deterioros físicos, ocasionando restricciones a la movilización.
- Los vehículos de transporte de carga circulan por partes del interior de la ciudad no acondicionadas para ello, generando deterioros a las calles y causando problemas de contaminación ambiental y sonora.
- Los elementos complementarios viales como: semaforización y soluciones de intersecciones se muestran deficientes, lo que impide el flujo continuo de los vehículos, ocasionando conflictos con el paso de peatones, y aumentando los niveles de contaminación y estrés en la población.
- El sistema de enlaces radiales debe conducir a la consolidación del modelo de organización territorial metropolitano conformado por las

ciudades de Barranquilla y Soledad, definidas como ciudades centrales y el anillo urbano previsto en la periferia.

2.2.2 De la Clasificación Vial

La clasificación vial establecida en el Estudio Integral de Transporte Urbano para la Región Metropolitana de Barranquilla y adoptada en el presente trabajo (arterias, semiarterias, colectoras y locales), es complementada con las siguientes:

- **AUTOPISTA.** Vía especialmente diseñada para altas velocidades de operación, con los sentidos de flujo aislados por un separador central, sin intersecciones a nivel y con el control total de accesos. Estructuralmente corresponden a vías con anchos (incluidas las calzadas, los separadores y los retiros laterales) que oscilan entre los 60 y 100 metros.
- **VÍAS FÉRREAS.** Vía diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con prelación sobre todas las demás vías del sistema vial.

Las especificaciones de uso y dimensiones previstas se determinan de la siguiente manera:

- **VÍAS ARTERIAS.** Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de las vías Férrea y Autopista.

En el contexto del presente Plan Vial presentan las siguientes características funcionales:

Conforman el Plan Vial Urbano Básico, tanto a nivel Distrital como Metropolitano; normalmente, tienen continuidad dentro del Área Metropolitana y su función principal es atraer el flujo vehicular de larga distancia al área urbana; de modo general, están destinadas a unir el sistema de tránsito entre

zonas de uso residencial, industrial y de comercio con el periférico. Se caracterizan por atender grandes volúmenes de tránsito en distancias relativamente grandes, predominando en ellas el vehículo particular y la movilización de pasajeros a través del transporte colectivo. Estructuralmente oscilan entre los 35 y 60 metros y el retiro de antejardín¹⁹, para zonas de nuevos desarrollos, no debe ser inferior a 10 metros.

- **VÍAS SEMIARTERIAS.** Vía de un sistema vial con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.

Funcionalmente distribuyen y canalizan el tránsito vehicular hacia o desde el sistema arterial hasta los sectores de actividad urbana, en forma directa o con intervención complementaria de las vías de servicio. Estructuralmente se encuentran entre los 22 y 35 metros y el retiro de antejardín no será inferior a 8 metros.

- **VÍAS COLECTORAS.** Vía de un sistema vial con tránsito subordinado a vías principales. Conjunto de vías vehiculares cuya función principal es facilitar el acceso directo a las propiedades o actividades adyacentes a la vía.

Por este sistema de vías debe restringirse el transporte público y de carga, la velocidad de operación estará condicionada al desarrollo de las actividades y flujos peatonales existentes. Estructuralmente oscilan entre los 14 y 22 metros y el retiro mínimo del antejardín no será inferior a 6 metros.

- **VÍAS LOCALES.** Vía destinada al uso directo e interior de las urbanizaciones, permitiendo la interconexión con el sistema de vías colectoras. Pueden funcionar como vías interiores de conjuntos o agrupaciones residenciales o industriales cerrados. El retiro mínimo del antejardín no será inferior a 3 metros.

¹⁹ Sección frontal de un lote público o privado comprendida entre la línea de propiedad y la de construcción, abierta y de carácter privado, pero integrante y configuradora del espacio público de la vía. Los retiros mínimos de antejardines podrán ser modificados por el Departamento Administrativo de Planeación previas consideraciones del sector y el tipo de vía y uso propuesto por el urbanizador.

- VÍAS PEATONALES. Categoría vial de uso restringido vehicular, destinada únicamente a peatones, permitiéndose, en algunos casos, sólo acceso de vehículos menores para entrega de servicios. Estructuralmente oscilan entre los 8 y 14 metros. Los retiros de antejardín no serán inferiores a 1.50 metros.

Para aquellas vías peatonales en urbanizaciones para Vivienda de Interés Social con secciones entre 6 y 8 metros no se permitirán frentes de manzana mayores a 140 metros, de tal forma que desde el centro de la manzana exista una distancia mínima de 70 metros a los bordes laterales de las vías locales. En estos casos, no se admitirá ningún tipo de circulación vehicular, excepto los de urgencias y servicios.

2.2.3 Fundamentos

A partir de la estructura del modelo de desarrollo territorial lineal adoptado desde la década del ochenta y ratificado por el POT y de la vocación portuaria e industrial de la ciudad, el plan vial toma como punto de partida las consideraciones generales establecidas en el Estudio Integral de Transporte para la Región Metropolitana de Barranquilla, elevado a la categoría de Acuerdo Metropolitano (No. 042 de 1993), dada la vigencia de su diagnóstico²⁰ y de la validez de sus recomendaciones. El plan es complementado con una propuesta de estructuración vial para el sur-occidente, sur-oriente y nor-oriente, cuyo fundamento radica en la necesidad de articular las mallas viales del sur y norte, indispensable para la adecuada integración física de la ciudad, para el equilibrado desarrollo del territorio distrital y para mejorar los factores de movilidad y competitividad general. Amén de ser una propuesta integradora, desfracturante de un subsistema discriminado y discriminador.

²⁰ El documento requiere la actualización de la información sobre origen – destino y el inicio de la fase de estudios de factibilidad para el sistema de transporte masivo.

En conjunto, el plan vial constituye un aspecto esencial del proceso de ordenamiento del territorio y, como tal, factor que contribuye al posicionamiento de la ciudad en escenarios competitivos como los actuales, generados como consecuencia del proceso de globalización. Su ejecución permite fortalecer las decisiones que en materia de usos del suelo se derivan del modelo territorial (incluida la escala metropolitana), con determinantes estructurantes que incluyen aspectos como los siguientes:

1. Consolidar la conformación de un “corredor urbano regional” con las ciudades de Cartagena y Santa Marta, capitales de los Departamentos de Bolívar y Magdalena respectivamente, en el cual se concentra, por lo menos, el 50% de la población de la Costa Atlántica.
2. Asegurar la articulación funcional entre los centros urbanos periféricos a la estructura urbano central de Barranquilla dentro de la región metropolitana (conformada por Puerto Colombia, Soledad, Galapa y Malambo, con extensión de su influencia hacia Sabanagrande, Santo Tomás y Palmar de Varela).
3. La ribera del Río: recurso urbano multipropósito (incluidas las actividades portuarias, industriales, comerciales, recreativas, culturales, institucionales y, en un futuro, residenciales) dentro de la estructura general de Barranquilla, cuya función demanda integración no sólo interna sino con las escalas metropolitana y regional. Dentro de este amplio sector, la construcción del superpuerto será sin duda un factor dinamizador del desarrollo de la ciudad como lo es, también, la construcción del Centro de Ferias y Convenciones promovido por la Cámara de Comercio de la ciudad y el Macroproyecto de Renovación Urbana de Barranquillita.
4. La accesibilidad a los activos más importantes de la ciudad como son el Puerto Marítimo y Fluvial, las zonas industriales, el Aeropuerto, la Central de Abastos y la Terminal de Transporte Terrestre, entre otros.

5. El alto número de barrios débilmente comunicados con relación a los centros de empleo, producción, recreación e instituciones de la ciudad.
6. Amplios sectores residenciales con densidades bajas, sobre los cuales pueden propiciarse procesos de incremento de densidades.
7. Las estructuras viales como complemento vital de la dimensión ambiental, paisajística y cultural de la ciudad.
8. Apoyar las zonas de nuevos desarrollos y de expansión hacia el occidente de Barranquilla.

Bajo estas consideraciones, el Plan Vial incluye aquellos aspectos que en la escala nacional, departamental y metropolitana requieren resoluciones para la óptima funcionalidad del sistema urbano en sus diferentes componentes y aquellos que garanticen la apropiada continuidad de la malla vial. En sentido general, se configura por niveles²¹ de intervención (Plano No. 9), resultantes de la necesidad de resolver y atender las restricciones actuales de la ciudad en esta materia y las futuras actividades a desarrollar en el marco del nuevo modelo de organización territorial. En conjunto, buscan propiciar la optimización de la plataforma física de la ciudad, orientada a conferirle mayor competitividad.

El primer nivel corresponde a los requerimientos viales necesarios para mejorar la accesibilidad a todas las áreas de actividad de la ciudad, lo cual implica considerarlo en la escala departamental y metropolitana. Este nivel incluye nuevos desarrollos viales, previstos dentro del Plan de Ordenamiento, que se ubican en la zona demarcada como 1 en el Plano antes indicado.

El segundo comprende la optimización del sistema vial de transición, constituido por todo el anillo Circunvalar de la ciudad, incluido el tramo

²¹ La definición de niveles no implica necesariamente una jerarquización, por cuanto el sistema vial se concibe desde una perspectiva global, complementaria e integradora.

Plano No. 9. Zonificación por Niveles de Intervención del Plan Vial.

comprendido entre la intersección con la calle 30 y la vía 40. Se define como el 2 en el Plano correspondiente.

El tercero y último nivel incluye las acciones requeridas para la optimización de la malla vial existente, correspondiente al área urbanizada de Barranquilla (Zona 3 del Plano No. 9).

La configuración por niveles, antes descrita, da lugar a un sistema que evoluciona y en el cual se resalta la interdependencia entre los flujos de tráfico y los usos del suelo establecidos (incluso en la escala metropolitana), por lo que los objetivos a alcanzar a través de su optimización incluye los siguientes:

- a) Construir una red vial que responda a las necesidades actuales y futuras en términos de accesibilidad, movilidad, funcionalidad y sostenibilidad ambiental.
- b) Satisfacer con eficiencia la demanda de movilidad de bienes y personas en general, haciendo uso adecuado de la infraestructura existente y de los recursos disponibles.
- c) Propiciar la adecuada integración física entre los diferentes componentes de la estructura urbana como factor esencial para la optimización de la plataforma urbana y, consecuentemente, hacerla viable social y económicamente en escenarios competitivos como los actuales.
- d) Facilitar la conformación y concurrencia de un sistema de transporte masivo de pasajeros.
- e) Conferir prioridad a las inversiones en materia de obras públicas viales a fin de derivar de ellas el máximo beneficio social, reconociéndose las dificultades y restricciones que en materia de recursos existen actualmente para acometer grandes proyectos viales.
- f) Contribuir a la recuperación ambiental del territorio distrital y metropolitano.
- g) Inducir flexibilización a la red vial para la satisfacción de las necesidades actuales, permitiendo su adaptación a los cambios de la ciudad en el futuro inmediato.

- h) Apoyar las políticas de incremento progresivo de las densidades residenciales.
- i) Servir de mecanismo coadyuvante de control del desarrollo urbano de la ciudad y su contexto metropolitano.

Además de lo anterior, se establecen las siguientes políticas como necesarias para alcanzar los objetivos señalados:

- a) Otorgar prioridad a la configuración de la malla vial interna (nivel 3) de la ciudad para que permita la mejor integración espacial entre el norte y sur de la ciudad, con lo cual se aliviaría sustancialmente el tránsito vehicular sobre la circunvalar, permitiéndole recobrar su carácter de vía de interconexión de carácter metropolitano - regional. En este aspecto es necesario adelantar los proyectos consistentes en la conformación de los “anillos viales internos” que tienen como ejes principales las calles 54, 72 y 84.
- b) Integrar los diferentes municipios que conforman el Área Metropolitana de Barranquilla, consolidando adecuadamente los corredores viales de escala metropolitana.
- c) Adelantar los estudios de factibilidad para la construcción de la carretera metropolitana (o segundo anillo vial) desde Malambo hasta el Tajamar Occidental, incluyendo los análisis correspondientes a un futuro trazado férreo como apoyo a las actividades portuarias futuras.
- d) Dar prioridad a la construcción de aquellas obras que refuercen los patrones de desarrollo urbano sobre la ribera del Río Magdalena (en especial el sector de Barranquillita), constituido como eje de desarrollo urbano fundamental dentro de la estructura general del Plan de Ordenamiento.
- e) Hacer uso de los mecanismos de participación por plusvalía o valorización para subsidiar parte del desarrollo de proyectos en zonas deprimidas de la ciudad.
- f) Minimizar los impactos sobre la propiedad privada dados los escasos recursos para la adquisición de tierras destinadas al desarrollo de los proyectos viales, siempre y cuando ello sea posible.

- g) Fortalecer los organismos e instituciones administrativas que tienen bajo su responsabilidad la planificación, ejecución, mantenimiento y control del sistema vial y sus aspectos complementarios.
- h) Propiciar la búsqueda de alternativas de transporte más económicas para la población así como ambientalmente menos nocivas para la ciudad (por ejemplo, ciclovías)
- i) Diseñar y aplicar mecanismos de mantenimiento preventivo apoyado en un efectivo sistema de información sobre las condiciones físicas de las diferentes vías (juntas, andenes, separadores, bordillos, etc.).

2.2.4 Criterios

El componente vial del plan, dentro del proceso de ordenamiento del territorio del Distrito de Barranquilla, se estructura en torno a cinco criterios: integración, atracción de actividades, accesibilidad, compatibilidad ambiental y movilidad. Aun cuando cada uno presenta características individuales, mantienen condiciones de complementariedad, necesarias para garantizar la operación del modelo de organización territorial formulado a través del Plan de Ordenamiento.

Integración Funcional

Sobre el criterio de integración recae la estrategia de articulación y optimización funcional entre las diferentes actividades urbanas, así como la que es necesario prever entre éstas y las nuevas áreas de expansión y los nuevos desarrollos previstos hacia el occidente de la ciudad y el área metropolitana, hasta el año 2020. Incluye los proyectos estratégicos esenciales para el desarrollo y la dinámica futura de la ciudad, como factores de obligada articulación dentro del Plan Vial.

Gravitación Inducida

La importancia del segundo criterio radica en la intención de jalonar, asociada con una adecuada reglamentación urbana, las actividades comerciales y de

servicios hacia sectores que hoy presentan notorias debilidades en estos frentes, permitiendo atenuar los efectos actuales de concentración, facilitando los procesos de renovación urbana actualmente liderados por instancias de la administración distrital.

Accesibilidad

El tercer criterio, el de accesibilidad, señala una de las principales características del sistema vial, como es el de garantizar el acceso apropiado a todas las zonas de la ciudad (residenciales, comerciales, industriales, recreativas, etc.) y de éstas con su contexto metropolitano, departamental, regional y nacional en estrecha consonancia con las funciones públicas del urbanismo establecidas en el Artículo 3° de la Ley 388 de 1997, incluyendo desarrollos viales estratégicos derivados de proyectos de cobertura internacional (superpuerto, entre otros) previstos en la ciudad para el corto y mediano plazo.

Compatibilidad Ambiental

El cuarto criterio, compatibilidad ambiental, responde a la necesidad de armonizar el carácter utilitario de la calle como elemento urbano para el traslado de la población, y los bienes y servicios que ésta requiera, con elementos esenciales para crear condiciones ambientales más equilibradas, dentro de los que se incluyen: la adecuada disposición para la ventilación y asoleamiento de las edificaciones, las zonas verdes de los antejardines (esenciales para separar y diferenciar lo público de lo privado), la arborización de los separadores y aquellos espacios abiertos o parques enlazados a lo largo de su estructura territorial, importantes para conferir amenidad visual al recorrido y como sitios apropiados para la recreación. La preservación del paisaje urbano mediante un adecuado control del mobiliario y la publicidad constituyen, también, factores a considerar dentro de las características ambientales (visuales) del trazado del sistema vial.

Movilidad

El quinto y último criterio corresponde al de movilidad, entendida como la continuidad vial necesaria para el desplazamiento óptimo de bienes y personas en el área del Distrito y en la escala metropolitana. Este particular criterio debe ser objeto de un detallado estudio que permita definir un sistema multimodal de transporte que involucre al Río como alternativa adicional de comunicación (pasajeros, turismo-recreación, etc.) y el establecimiento de ciclorutas, previendo los volúmenes de personas a movilizar entre zonas residenciales y municipios del sur de Barranquilla con las de producción y empleo.

2.2.5 Consideraciones Metodológicas

Como se señaló con anterioridad, la estructura del Plan Vial se adapta al contenido general del Estudio Integral de Transporte Urbano para la Región Metropolitana de Barranquilla, complementado con los planes viales para el suroccidente, suroriente y nororiente, y las nuevas tendencias que, en materia portuaria, se establecen en la zonificación urbana del Distrito.

Como es de amplio conocimiento por parte de la ciudadanía, los estudios adelantados por JICA cubrieron todo el frente metropolitano, tomando en consideración aspectos como: estratificación, densidad vial, hechos generadores de tráfico (establecimientos educativos, instituciones de salud, centros de empleo, lugares de abastecimiento, etc.), estacionamientos, encuestas origen-destino, análisis de funcionalidad territorial, entre otros.

Para el caso de los planes viales del suroccidente y suroriente se consideraron los planteamientos formulados por el Departamento Administrativo de Planeación y la comunidad, en un esfuerzo de participación que es consistente con los requerimientos y procedimientos para la formulación del POT.

2.3 Componentes del Plan Vial

Con base en las consideraciones antes planteadas y la clasificación especificada, se establecen las siguientes estructuras viales (Ver Plano No. 10):

1. **Vías de Alcance Metropolitano y Regional.** Están constituidas por estructuras que canalizan el tráfico generado por las vías de carácter regional, departamental y nacional hacia el interior de la ciudad, enlazando con las vías radiales. Generalmente son vías arteriales ubicadas por fuera de la estructura urbana de Barranquilla.
2. **Vía Arterial de Transición.** Se define como aquella vía cuyos bordes están sujetos a procesos de nuevos desarrollos urbanísticos (o de expansión urbana), cuyos efectos implican la adopción de medidas de protección destinadas a preservar su carácter arterial, en especial aquellas que protejan su sentido de continuidad, como en el caso de la Circunvalar.
3. **Vías Radiales y Anillos Circunvales internos.** Las primeras están constituidas por el sistema de vías cuyo trazado radial (que toman como punto de partida el centro de la ciudad), conectan el núcleo urbano del Distrito con las vías arteriales antes descritas, mientras las segundas complementan y articulan internamente el sistema radial. La disposición de estas últimas adopta características semicirculares dentro de la estructura urbana de Barranquilla.
4. **Estructuras Viales Sectoriales.** Están comprendidas por vías colectoras y locales correspondientes a los sectores suroccidental, suroriental, norte, etc., requeridas para la apropiada complementación con los componentes anteriormente descritos.

En conjunto, conforman la estructura general del Plan Vial, cuya disposición sobre el territorio del Distrito puede apreciarse en el plano anterior, así como en

Plano No. 10. Propuesta Vial General

el Plano que en escala 1 : 25.000 se adopta como oficial, incluyendo aquellos de alcance metropolitano.

2.3.1 Vías de Alcance Metropolitano y Regional.

Corresponden a esta categoría vías como las siguientes: Avenida del Río, Anillo vial correspondiente a la zona de servidumbre de las torres de alta tensión hasta la subestación eléctrica Nueva Barranquilla (sobre la acera occidental de la Circunvalar entre las carreras 38 y 46), la Carretera Metropolitana o Segundo Anillo Circunvalar.

2.3.1.1 Avenida del Río

Proyecto vial que se extiende desde la vía de acceso al puente sobre el Río Magdalena hasta la Vía 40, a la altura de la calle 72, cubriendo una extensión de 8.362 metros (Ver Plano No. 11). Comprende doble calzada con pasos elevados en las calles 30, carrera 38, Barranquillita y el empalme con la Vía 40, además de estructuras con gálibos suficientes para garantizar la navegación en los pasos de los caños Arriba, Los Tramposos y de las Compañías C y B. Asociado al proyecto, y en un tramo de 1.9 kilómetros, el Caño de la Ahuyama será rectificado e integrado al diseño vial.

El proyecto cuenta con diseños geométricos y especificaciones para construcción, con un trazado vial que comprende una sección de 30.50 metros distribuidos en dos calzadas de 7.00 metros, un separador central de 4.50 metros y retiros laterales de 6.00 metros (Ver sección tipo de la vía en el Gráfico No. 1). Actualmente se adelantan procesos de consecución de fuentes de financiación por parte de la Empresa de Desarrollo Urbano – EDUBAR.

DISTRITO DE BARRANQUILLA
Departamento Administrativo de Planeación Distrital
Barranquilla – Colombia

Plan de Ordenamiento Territorial - POT

Plano No. 11. Avenida del Río

Gráfico No. 1. Sección Vial Avenida del Río.

Funcionalmente presenta características multipropósitos, dentro de los cuales se destacan los siguientes:

- Integración vial entre el puente sobre el Río Magdalena, la zona industrial de la Vía 40 y el superpuerto, a construirse en el Tajamar Occidental de Bocas de Ceniza.
- Mayor accesibilidad al Puerto y la Zona Franca de Barranquilla.
- Generación de usos del suelo alternativos para los sectores de Barranquillita y La Loma I, estabilización del borde occidental del Río y aprovechamiento paisajístico y recreativo de este último.
- Recuperación urbanística del sector suroriental de Barranquilla.
- Descongestión de las calles 17 y 30.
- Posibilitar su ampliación hacia el sur de Barranquilla por la orilla occidental del Río.

2.3.1.2 Anillo Circunvalar Interior en Zona de Servidumbre de Líneas de Alta Tensión²².

Dentro del análisis de prefactibilidad elaborado por la Oficina del Área Metropolitana de Barranquilla se plantea como un “corredor paralelo a la línea de transmisión entre la carrera 46 y Malambo²³”, de unos 15 kilómetros. El Plan de Ordenamiento Territorial retoma esta alternativa como componente vial intermedia (Ver Plano Vial No. 11) entre la Circunvalar actual y la proyectada Carretera Metropolitana, la cual se configura a partir de los siguientes tramos:

- Tramo 1: partiendo de la intersección conformada por la Vía al Aeropuerto y el acceso a la Urbanización Soledad 2000 en el Municipio de Soledad, pasando por la calle 45 hasta la glorieta No. 1, localizada en las coordenadas X = 1.696.000 y Y = 919.000.

²² Esta vía no forma parte del Estudio JICA, pero es importante como elemento estructurante y de organización territorial del Área Metropolitana.

²³ Área Metropolitana de Barranquilla. Segundo Anillo Circunvalar de la Ciudad de Barranquilla. Estudio de Prefactibilidad elaborado por la firma Enrique Dávila Lozano – EDL Ltda. Santafé de Bogotá. Abril de 1998.

- Tramo 2: continuando, a partir de la glorieta No. 1, hacia el nor – occidente transcurre paralela a las líneas de transmisión eléctrica hasta interceptar la carretera La Cordialidad, generando una segunda glorieta No. 2, cuyas coordenadas son: $X = 1.701.350$ y $Y = 914.650$.
- Tramo 3: desde esta última intersección y en sentido norte, continuando por las líneas de alta tensión, hasta encontrar la glorieta No. 3 en el Distrito de Barranquilla, localizada en las coordenadas $X = 1.703.150$ y $Y = 914.100$.
- Tramo 4: iniciando en esta última intersección, continuando hacia el norte por las líneas descritas, hasta la prolongación de la carrera 38, donde se genera la glorieta No. 4, localizada en las coordenadas $X = 1.704.750$ y $Y = 913.150$.
- Tramo 5: desde ésta última glorieta, en dirección nor –este hasta la intersección conformada por las coordenadas $X = 1.706.450$ y $Y = 914.700$.
- Tramo 6: correspondiente a la bifurcación generada a partir de la última glorieta, con sentido norte, hasta interceptar la prolongación de la carrera 43, donde configura la glorieta No. 5 localizada en las coordenadas $X = 1.708.800$ y $Y = 916.000$.
- Tramo 7: partiendo de la intersección correspondiente a las coordenadas $X = 1.706.450$ y $Y = 914.700$ (Tramo 5), en sentido nor – occidental hasta empalmar con el trazado de la segunda circunvalar, en la glorieta No. 10.
- Tramo 8: tomando como punto de partida la intersección $X = 1.706.450$ y $Y = 914.700$ (Tramo 5) hacia el este, hasta interceptar la Vía Circunvalar, donde se articula con la prolongación de la carrera 42, generando un cruce que requerirá, en el futuro, una solución a desnivel.

A partir de la propuesta de expansión urbana establecida en el Plan de Ordenamiento hacia la zona occidental del Distrito, la Circunvalar adopta un carácter de corredor vial urbano cuyo sentido de “continuidad” no debe perderse.

2.3.1.3 Carretera Metropolitana o Segundo Anillo Circunvalar

El estudio JICA (Tomo II) la caracteriza de la siguiente forma: *sección que se extiende entre Malambo y Puerto Colombia en una distancia de 22.3 kilómetros.*

(1) Condición de la vía y ruta planteada.

Esta vía será la segunda circunvalar alrededor del área metropolitana, comunicando a Malambo, Galapa, Juan Mina y Puerto Colombia, así como todas las poblaciones ubicadas en los suburbios de Barranquilla. No existe actualmente una vía en esta ruta propuesta. Según el plan, esta vía será de tipo rural y el área circundante de la ruta se compone completamente de terrenos desocupados. La ruta cruzará varios ríos de pequeño y mediano tamaño entre Malambo y Juan Mina, aunque el terreno es en si relativamente plano, con una elevación que oscila entre 50 y 70 metros. La vía, sin embargo, debe cruzar lomas con elevaciones de 100 metros o más entre Juan Mina y Puerto Colombia. De acuerdo con esto, la ruta planteada tendrá curvas frecuentes y ondulaciones, dependiendo de la topografía del área. Como resultado de esto, el volumen del trabajo de nivelación del terreno para esta vía en particular, será mayor que en todas la demás vías en planificación. Geológicamente hablando, el sedimento de arena domina el lado de Malambo, mientras que el contenido de aluvión domina el lado de Puerto Colombia. Sin embargo, no habrá problemas con la construcción de estructuras principales, tales como puentes, etc., si se tiene suficiente cuidado en la etapa de diseño.

(2) Plan para la vía.

La velocidad de diseño será de 60 km./h y la sección transversal será de dos carriles con 3.50 m de ancho cada uno, bermas de 2.5 m de ancho y terraplén de protección para la berma de 1.0 m de ancho se proveerán a ambos lados de la vía. Todos los puentes en esta vía serán en concreto pretensado.

El POT adiciona a esta vía una nueva función, consistente en facilitar el acceso a las futuras instalaciones del superpuerto mediante una variante que partiendo de un punto a la altura del corregimiento de Juan Mina, se proyecte por el cauce del arroyo Grande, cruzando por la barra que divide la Ciénaga de Mallorquín con el Mar Caribe, hasta empalmar con la vía - dique que será necesario construir a lo largo del Tajamar occidental, para acceder a las instalaciones del nuevo puerto

desde la Vía 40 y la Circunvalar existente, con una longitud adicional estimada de 14 kilómetros aproximadamente. La construcción del tramo sobre la barra de separación del Mar Caribe con la Ciénaga de Mallorquín permitiría su estabilización y consecuente protección. A lo largo de la nueva vía deberá reservarse una franja de tierra destinada, hacia el futuro, al tendido de una red férrea que permita el acceso tanto al nuevo puerto como a la ciudad de Cartagena.

2.3.2 Vía Arterial de Transición: Ampliación de la Circunvalar

A) TRAZADO: Primera Etapa: Entre la carrera 38 y el Puente sobre el Río Magdalena.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VÍA Y RUTA PLANTEADAS. Actualmente se halla construida la sección interna de la vía, con solución parcial a una sola calzada de 11.00 metros sin bermas, con cruces a desnivel en las principales intersecciones (calles 30, 45, 47 - Cordialidad -, carreras 46 y 51B). Los altos volúmenes de tráfico en el trazado señalado determinan la urgencia por construir la segunda calzada según las especificaciones mostradas en el perfil respectivo (Gráfico No. 2).

C) PLAN PARA LA VÍA:

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCION TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
60 km./h.	4 carriles 2 carriles paralelos a cada lado.	10.00 m y entre paralelas 10.00 m	1.50m a ambos lados de la vía. Con terraplén de protección.	2.00m a ambos lados de la vía	3.50m Ancho carril paralelo 8.00 m

D) CARACTERÍSTICAS URBANAS: La Vía Circunvalar tiene como función conectar periféricamente las vías radiales de la ciudad (la Vía 40, las carreras 51B, 46, 38 y las calles 47, 45, 30 y 17), propiciando su integración y facilitando el acceso desde la red de carreteras nacionales y regionales hacia el interior. Por sus características de uso, las actividades urbanas de la vía se distribuyen, con preferencia, entre industriales y comerciales, sin descartar la vivienda.

Gráfico No. 2. Sección Transversal de la Circunvalar.

Atraviesa, en la actualidad, grandes sectores con desarrollos urbanísticos incompletos, especialmente los ubicados hacia el occidente y noroccidente.

2.3.3 Vías Radiales y Anillos Circunvalares Internos

2.3.3.1 Vías Radiales

1ª. CARRERA 46 (Barranquillita)

A) TRAZADO: Entre la Avenida del Río y la calle 30. Distancia: 1.0 km.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VÍA Y RUTA PLANTEADAS.

Actualmente existe el tramo entre las calles 6 a la 30, por lo que será prolongada desde la Avenida del Río hasta la 6, constituyendo un par vial con la carrera 45, de acuerdo con lo establecido en el Plan Maestro Barranquillita (EDUBAR). La sección cruza zonas de bodegas, fábricas y terminales de transporte público, pero en un futuro zonas residenciales e industriales.

C) PLAN PARA LA VÍA:

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCION TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
40 km./h.	4 carriles	1.00m ancho	de 1.00 m a ambos lados de la vía	3.00 m a ambos lados de la vía	3.50m

D) CARACTERÍSTICAS URBANAS: la vía se ubica en el sector de Barranquillita, al este de la ciudad, formando parte de los proyectos básicos para el proceso de renovación urbana del Distrito Central. Actualmente permite el acceso desde las calles 30, Vía 40 y desde el occidente, hacia el Puerto de Barranquilla y algunas industrias ubicadas en sus alrededores, a la Zona Franca Industrial y Comercial y edificaciones institucionales. Su estado y estructura ambiental es crítica por cuanto carece de adecuados andenes, bordillos, arborización, entre otros aspectos. En el futuro y en el marco del Plan Maestro

Barranquillita, será objeto de rectificación y ampliación para conformar, con la carrera 45, un par vial dentro de este sector.

2ª. CARRERA 46

A) TRAZADO: Entre la calle 30 y la calle 96. Distancia: 5.5 kms.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VÍA Y RUTA PLANTEADAS. Actualmente existe el tramo entre las calles 6 a la 30, por lo que será prolongada desde la Avenida del Río hasta la 6, constituyendo un par vial con la carrera 45, de acuerdo con lo establecido en el Plan Maestro Barranquillita (EDUBAR). La sección cruza zonas de bodegas, fábricas y terminales de transporte público, pero en un futuro zonas residenciales e industriales.

C) PLAN PARA LA VÍA:

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCIÓN TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
50 km./h.	4 carriles	3.00 m de ancho.	1.00 m a ambos lados de la vía	4.00 m a ambos lados de la vía	3.50m

D) CARACTERÍSTICAS URBANAS: A partir de la calle 30 hasta el acceso a la cabecera urbana del municipio de Puerto Colombia mantiene las características en cuanto a la sección vehicular, pero con variaciones sustanciales en materia de retiros laterales en todo su trazado, lo cual restringe sustancialmente las acciones de ampliación y rectificación en razón a los altos costos de intervención destinados a estos fines. Presenta una adecuada continuidad no sólo como urbana sino metropolitana y regional; está dotada de un separador central de 1.50 m en toda su extensión con arborización en algunos tramos, y las calzadas, de escasos cinco (5.0) metros cada una, resultan insuficientes para atender los volúmenes de tráfico actuales. Esta circunstancia y las numerosas intersecciones con que cuenta reducen la velocidad de tráfico. Presenta usos urbanos mixtos, residenciales y comerciales, en todo su trayecto, pero se observan patrones de cambios fuertes hacia este último.

La Carrera 46, en el presente tramo, forma parte del corredor vial definido para el sistema de transporte masivo previsto como alternativa por los estudios de la JICA, el cual es complementado con el corredor de la Calle 30, hacia el sur de la ciudad. El Plan para la vía se complementará con uno de manejo de tráfico que garantice la continuidad permanente, que incluya un análisis integral del sistema de intersecciones a todo lo largo de ella.

3ª. CARRERA 45 (Barranquillita).

A) TRAZADO: Entre la Avenida del Río y la calle 30. Distancia: 1.0 km.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VÍA Y RUTA PLANTEADAS. Actualmente existe el tramo entre las calles 6 a la 30, por lo que será prolongada desde la Avenida del Río hasta la 6, constituyendo un par vial con la carrera 46, de acuerdo con lo establecido en el Plan Maestro Barranquillita (EDUBAR). La sección cruza zonas de bodegas, fábricas y terminales de transporte público, pero en un futuro zonas residenciales e industriales.

C) PLAN PARA LA VIA:

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCIÓN TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
40 km./h.	4 carriles	1.00m ancho	de 1.00 m a ambos lados de la vía	3.00 m a ambos lados de la vía	3.50m

D) CARACTERÍSTICAS URBANAS: Presenta una menor sección física con relación a la carrera 46, pero las características urbanas actuales y futuras son iguales a las conferidas a esta última.

4ª. VÍA A LA PLAYA (Carretera a Sabanilla)

A) TRAZADO: Entre la Circunvalar (a partir del cruce con la Vía 40) y la carretera de acceso a la Playa. Distancia: 4.5 kms.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VÍA Y RUTA PLANTEADAS: Es un carretable destapado que bordea la zona sur de la Ciénaga de Mallorquín entre la intersección de la Vía 40 con la Circunvalar hasta el corregimiento de La Playa. La ruta propuesta para el desarrollo de la vía será la antigua carrilera del tren a Sabanilla, que se extiende hasta Salgar y Puerto Colombia.

C) PLAN PARA LA VIA:

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCION TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
50 km./h.	2 calzadas	1.50 m	0.50m a ambos lados de la vía	3.50m a ambos lados de la vía	3.50m

D) CARACTERÍSTICAS URBANAS: actualmente comprende un carretable destapado entre la intersección de la Vía 40 con Circunvalar hasta el Corregimiento de La Playa, cuyo trazado bordea el costado sur de la Ciénaga de Mallorquín. El trazado permitirá generar una barrera de contención para controlar el desarrollo de usos urbanos en la orilla sur de este cuerpo de agua, pero sí posibilitar actividades asociadas con recreación y turismo ecológico, mediante las cuales se vinculen la actual zona urbanizada con la futura. La construcción de la Vía permitirá mejorar el acceso a la futura zona portuaria de Barranquilla, y a los nuevos desarrollos residenciales del noroccidente de Barranquilla y de Puerto Colombia.

5ª. AMPLIACIÓN CARRERA 38 HASTA JUAN MINA

A) TRAZADO: Entre la Circunvalar y Juan Mina. Distancia: 7.0 kms.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VIA Y RUTA PLANTEADA: Está constituida por la carretera que conduce a los Municipios de Piojó, Tubará y Juan de Acosta, con una sección transversal de seis (6) metros en el tramo Circunvalar – Juan Mina, insuficiente para atender los nuevos desarrollos urbanísticos del Distrito de Barranquilla. La mayoría de los terrenos por donde cruza están constituidos por terrenos y lotes baldíos.

C) PLAN PARA LA VIA:

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCIÓN TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
50 km./h.	2 calzadas	1.00 m	1.50m a ambos lados de la vía. Con terraplén de protección.	3.00m a ambos lados de la vía	3.50 m

D) CARACTERÍSTICAS URBANAS: Constituye la prolongación de la Carrera 38 o Avenida de los Estudiantes hacia el occidente de Barranquilla. No presenta usos definidos aun cuando se observan usos mixtos distribuidos de manera aislada entre residenciales (La Pradera, Los Olivos II), comerciales (hospedajes) e industriales (actividades asociadas con el sector de la construcción) pero, en general, atraviesa lotes baldíos hasta el corregimiento de Juan Mina. Por razones del escaso tamaño territorial del Distrito de Barranquilla, cruza la zona de expansión natural de la ciudad en un futuro, por lo que su ampliación reviste importancia para la atención no sólo de los usos esperados, sino para las necesidades de movilización de la población del Macroproyecto de Vivienda de Juan Mina.

6ª AMPLIACIÓN VIAL DE LA CARRERA 38 ENTRE LAS CALLES 74 A 80

A) TRAZADO: Entre la Calle 74 a 81. Distancia: 1.0 km.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VÍA Y RUTA PLANTEADAS: Está constituida por una calzada de 7.0 metros sin separador central y retiros

laterales de 3.0 metros, insuficiente para la atención del alto volumen de vehículos que por allí transitan entre las 06:30 horas y las 20:00 horas, generalmente con destino a los barrios del suroccidente.

C) PLAN PARA LA VÍA:

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCIÓN TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
50 km./h.	2 calzadas	1.00 m	1.50m a ambos lados de la vía. Con terraplén de protección.	3.00m a ambos lados de la vía	3.50 m

D) CARACTERÍSTICAS URBANAS: el trazado descrito objeto de ampliación comprende usos mixtos generadores de importantes volúmenes de tráfico como son: centros comerciales (El Vivero), clínicas, instituciones de seguridad y de comunicaciones del gobierno (Policía Nacional, Sijin, Telecom, etc.), instalaciones del acueducto local, instituciones educativas formales y no formales (colegio Americano, CEDES, etc.), ancianatos, Iglesias y núcleos residenciales de estratos medios. Además, constituye la única vía de empalme entre las calles 70 y 72, sectores que hoy constituyen áreas de transbordo de pasajeros en horas picos, con la Circunvalar y los barrios del suroccidente.

7ª . CARRERA 38

A) TRAZADO: Entre el bypass de la orilla del río Magdalena y la calle 30. Distancia: 1.3 kms.

B) PLAN DE MEJORAMIENTO: La sección de mejoramiento se hará a cuatro carriles de tráfico-recto con separador de 3m de ancho. El ancho de cada carril será de 3.50m con bermas de 2.5m de ancho y andenes de 3m a ambos lados de la vía.

C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: SEMIARTERIA

D) CARACTERÍSTICAS URBANAS: atraviesa el costado sur del Distrito Central, vinculando el Puerto de Barranquilla con las calles 6, 17, 30. Sus

características físicas no permiten una apropiada funcionalidad de la vía, la cual permanece sobresaturada vehicularmente entre el acceso al Puerto de Barranquilla hasta la calle 45 (Murillo). Los usos urbanos son esencialmente comerciales y de servicios y, hacia el Puerto, industriales.

8ª. PROLONGACIÓN VIAL DE LA CARRERA 43

A) TRAZADO: Partiendo de la calle 96 se extiende hacia el occidente, atravesando por la Circunvalar hasta empalmar con la Autopista a Puerto Colombia o carrera 46. Distancia: 3.5 kms.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VÍA Y RUTA PLANTEADAS. Esta vía se considera de tráfico mediano y contribuirá a organizar la trama urbana prevista para el occidente de Barranquilla, articulándose con el conjunto vial exterior de la ciudad. Esta destinada a la atención de los nuevos desarrollos urbanísticos hacia el occidente de la ciudad, en el tramo comprendido entre las carreras 38 a 46.

C) PLAN PARA LA VÍA.

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCION TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
50 km./h.	1 calzada		1.50m a ambos lados de la vía. Con terraplén de protección.	6.00m a ambos lados de la vía	12.00 m

D) CARACTERÍSTICAS URBANAS: La prolongación de la carrera 43 se proyecta como una vía parcialmente paralela a las Carrera 38 (Vía a Juan Mina) y 46, como colectoras rápidas, con una calzada de 12.0 metros, para una velocidad de tráfico promedio de 50 km./h., con retiros (andenes) laterales no inferiores a 6.0 metros.

9ª. VÍA - DIQUE TAJAMAR OCCIDENTAL

A) TRAZADO: A partir de la intersección conformada por la Circunvalar con la Vía 40 a la altura del barrio Las Flores, se desprenderá un ramal que tomará por la parte norte (externa) a este barrio y se prolongará hasta las nuevas instalaciones del superpuerto a través del Tajamar Occidental.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VIA Y RUTA PLANTEADA. Esta vía está constituida como un tajamar de encauce y control del Río Magdalena en el que existe un tendido férreo para transporte de material de mantenimiento, el cual se extiende por unos 7.0 kilómetros aproximadamente. Existe un carretable (destapado) hasta el sitio denominado “Puerto Mocho”.

C) PLAN PARA LA VÍA:

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCIÓN TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
40 km./h.	1 calzada		1.00m a ambos lados de la vía. Con terraplén de protección.	3.00m a ambos lados de la vía	8.00 m

D) CARACTERÍSTICAS URBANAS: La Vía - Dique Tajamar se proyecta como una vía paralela al tendido de la línea férrea que conecta el campamento de Las Flores con el extremo final del Tajamar Occidental, con una calzada de 8.0 metros, para una velocidad de tráfico pesado promedio de 40 km./h., con retiros laterales no inferiores a 3.0 metros. Está destinada como vía de servicio a las actividades portuarias del sector.

E) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: COLECTORA.

10ª. CARRERA 42

A) TRAZADO: Entre la calle 84 a la altura del barrio Los Nogales hasta la Circunvalar. Distancia: 2.5 kilómetros.

- B) PLAN PARA LA VÍA: prolongación de la vía existente sin separador central, con una calzada de 8 metros y andenes de 3 m a ambos lados de la vía.
C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: COLECTORA

11ª. CALLE 98.

- A) TRAZADO: Entre la carrera 51B hasta la Vía 40. Distancia: 2.3 kms.
B) PLAN DE MEJORAMIENTO: ampliación y prolongación a 13.00 m desde la carrera 51 hasta la Vía 40, sin separador central y andenes de 3.00 m a ambos lados de la vía.
C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: SEMIARTERIA.
D) CARACTERÍSTICAS URBANAS: Actualmente se encuentra construida con especificaciones de semiarteria entre las carreras 51 B y 53; en adelante, comprende un carreteable en carpeta asfáltica que permite el acceso a varios barrios del norte de Barranquilla y a las instalaciones de la planta de Cementos del Caribe, sitio en el cual pierde la continuidad hasta la Vía 40.

12ª. CALLE 94.

- A) TRAZADO: Entre la carrera 75 hasta la Vía 40. Distancia: 1.3 kms.
B) PLAN DE MEJORAMIENTO: prolongación y ampliación a 7.00 m sin separador central y andenes de 2.50 m a ambos lados de la vía.
C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: LOCAL.
D) CARACTERÍSTICAS URBANAS: Integrará amplios sectores residenciales con la Vía 40 y, a través de ésta, se mejorará el acceso hacia diferentes sitios de trabajo. Adicionalmente, su continuidad hasta la orilla del Río permite generar un punto de “encuentro” urbano con éste, abierto al público en general.

13ª. CALLE 30

- A) TRAZADO: Entre las carreras 22 y 38. Distancia: 1.4 kms.

B) PLAN DE MEJORAMIENTO: Esta vía tendrá cuatro carriles con separador de 3.0 m de ancho, y el ancho por carril será de 3.50 m cada uno con bermas de 0.75 m de ancho y andenes de 3.00 m de ancho a ambos lados de la vía

C) PLAN PARA LA VÍA:

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCIÓN TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
50 km./h.	2 calzadas	3.00 m	0.75 m	3.00 m	3.50 m

D) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: ARTERIA.

E) CONDICIONES EXISTENTES: Los requerimientos de ampliación se derivan de la necesidad de adecuarla a las especificaciones que hoy tiene entre la carrera 21 y el acceso al Aeropuerto y la carrera 38 hasta la carrera 46, tramos que, en conjunto, complementan, con la carrera 46, el corredor para el sistema de transporte masivo metropolitano.

F) CARACTERÍSTICAS URBANAS: Es una calle que comunica el centro de la ciudad con los Municipios del sur del Área Metropolitana y los de la carretera Oriental del Departamento del Atlántico, además de comunicar con el Aeropuerto “Ernesto Cortissoz”. Múltiples usos urbanos se presentan en todo su trayecto, desde comerciales e industriales hasta institucionales (especialmente del sector salud, educativo, iglesias, etc.). Presenta importantes conexiones con otras vías de la ciudad, entre éstas: la Vía 40 y la carrera 46, las carreras 45, 44, 43, 38, 21 y la Circunvalar.

14ª. VÍA 40

A) TRAZADO: Entre la calle 82 y la vía Circunvalar. Distancia: 3.5 kms.

B) PLAN DE MEJORAMIENTO: La sección total de mejoramiento se hará de cuatro carriles con separador de 1.50 m. Se proveerán bermas de 1.50 m y andenes de 4.0 m de ancho a ambos lados de la vía.

C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: ARTERIA.

D) CARACTERÍSTICAS URBANAS: En su recorrido se ubican las industrias de grandes plantas en la ciudad, por lo que su tráfico está condicionado por estas

características urbanas y porque, adicionalmente, a través de ésta, tienen acceso a los muelles portuarios privados. Presenta un separador muy pequeño (1.00 m) para la magnitud del tráfico, y muy poco arborizado. La sección vial urbana correspondiente al trazado aquí descrito es menor al existente entre la intersección de la calle 30 con carrera 46 hasta la calle 82. Empalma con la Circunvalar a la altura del barrio Las Flores y en un futuro con la Vía Dique Tajamar hacia el superpuerto.

15ª. CARRERA 33 (Concordia – Avenida Humboldt)

A) TRAZADO: Entre las calles 17 y 45.

B) PLAN DE MEJORAMIENTO: La sección total de mejoramiento se hará de cuatro carriles con separador de 1.50 m. Se proveerán bermas de 1.50 m y andenes de 3.00 m de ancho a ambos lados de la vía.

C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: SEMIARTERIA.

D) CARACTERÍSTICAS URBANAS: parte del acceso a las instalaciones de la Zona Franca de Barranquilla, desde donde se extiende hacia el occidente atravesando las calles 17, 30 y 38. Los usos urbanos comprenden industrias, instituciones educativas, comerciales y zonas residenciales. Respecto a estas últimas, corresponden a los sectores Las Nieves, Rebolo, La Chinita y La Luz, núcleos urbanos deprimidos, sobre los que recaen posibilidades de incrementos de población mediante procesos de aumento de densidades habitacionales.

16ª. VÍA DE ACCESO AL CORREGIMIENTO DE LA PLAYA

A) TRAZADO: Entre la prolongación de la Carrera 51B (Antigua Vía a Puerto Colombia) y la vía a Sabanilla. Distancia: 1.4 kms.

B) PLAN DE MEJORAMIENTO: La sección total de mejoramiento se hará de una calzada de 7.50 m. Se proveerán bermas de 1.20 m y andenes de 4.00 m de ancho a ambos lados de la vía.

C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: LOCAL.

D) **CARACTERÍSTICAS URBANAS:** La vía permite el acceso al corregimiento de La Playa y a la urbanización del mismo nombre, así como a nuevos asentamientos (Maratea). Su actual sección (calzada) no supera los 5.50 m, construida en asfalto, el cual no soporta el tráfico de buses que la usan como ruta desde el centro de la ciudad hasta dicho corregimiento. Su construcción permitirá generar un anillo vial en el occidente de Barranquilla, conformado por esta vía, la Circunvalar, la Carretera a Sabanilla y la Carrera 51B.

17ª. PROLONGACIÓN DE LA CARRERA 53 DESDE LAS CALLE 98 A LA CIRCUNVALAR

A) **TRAZADO:** A partir de la intersección conformada por la Calle 98 con la Carrera 53, se desprenderá un ramal que tomará hacia el occidente y se prolongará hasta la Circunvalar.

B) **CONDICIONES EXISTENTES DE LA VÍA Y RUTA PLANTEADAS.** Esta vía está construida sólo en su calzada norte, la cual empalma con la calle 106 que se extiende hacia el norte desde la urbanización Villa Santos.

C) **PLAN PARA LA VÍA:**

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCIÓN TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
50 km./h.	2 calzadas	1.00 m	1.00m a ambos lados de la vía.	3.00m a ambos lados de la vía	3.50 m

D) **CLASIFICACIÓN DE LAS VÍA:** SEMIARTERIA.

18ª. PROLONGACIÓN DE LAS CARRERAS 53 Y 64 DESDE LA CALLE 98 A LA CIRCUNVALAR.

A) TRAZADO: A partir de la intersección conformada por la Calle 98 con las Carrera 57 y la 64, se desprenderá un ramal que tomará hacia el occidente y se prolongará hasta empalmar con la Circunvalar.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VÍA Y RUTA PLANTEADAS. No existe ruta trazada para ninguna de las vías a prolongar.

C) PLAN PARA LA VÍA:

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCIÓN TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
40 km./h.	1 calzada		0.50 m a ambos lados de la vía.	4.00m a ambos lados.	3.50 m

D) CLASIFICACIÓN DE LAS VÍAS: COLECTORAS.

19ª. PROLONGACIÓN DE LA CARRERA 57 ENTRE LA CALLE 98 A LA CIRCUNVALAR.

A) TRAZADO: A partir de la intersección conformada por la calle 98 con las carreras 57, se desprenderá un ramal que tomará hacia el occidente y se prolongará hasta empalmar con la Circunvalar²⁴.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VÍA Y RUTA PLANTEADAS. No existe ruta trazada para ninguna de las vías a prolongar.

C) PLAN PARA LA VÍA:

²⁴ La continuidad de estas vías hacia los sectores institucional (Universidades) y residencial de Villa Campestre, conjuntamente con la carreras 53 y 75, debe preverse y garantizarse en el POT del Municipio de Puerto Colombia y en la escala metropolitana por los efectos supramunicipales de las mismas.

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCIÓN TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
40 km./h.	1 calzada		0.50 m a ambos lados de la vía.	4.00m a ambos lados.	3.50 m

D) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: COLECTORA.

2.3.3.2 Anillos Circunvalares Internos

1°. ANILLO INTERNO HACIA EL ORIENTE: CALLE 84 - CARRERA 21B

A) TRAZADO: Desde la carrera 72 hasta la calle 17. Distancia: 11.5 kms.

B) PLAN DE MEJORAMIENTO: La sección transversal de la vía será ampliada en el tramo de la calle 70C a la calle 53B con un ancho total de 12.00m sin separador, bermas de 0.50m de ancho y andenes de 4.00m de ancho se proveerán a ambos lados de la vía. La interconexión con la 21B requerirá de la construcción de un tramo que, partiendo del barrio Campoalegre, atraviese la carrera 38 y se conecte con la calle 83, la cual empataría con la carrera 21B; de aproximadamente 7.0 kilómetros.

C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: SEMIARTERIA.

2°. AMPLIACIÓN DE LA CARRERA 50 ENTRE LA LOMA I Y LA CALLE 55

A) TRAZADO: Entre La Loma I y la calle 55. Distancia: 1.5 kms.

B) PLAN DE MEJORAMIENTO: La sección total de mejoramiento se hará de cuatro carriles de 3.50 m cada uno, con separador de 2.00m y andenes de 4.00m de ancho a ambos lados de la vía.

C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: SEMIARTERIA.

3°. AMPLIACIÓN DE LA CALLE 72 DESDE LA CARRERA 38 HASTA LA CIRCUNVALAR (ANILLO VIAL INTERNO HACIA EL OCCIDENTE)

- A) TRAZADO: Entre las carreras 38 y la Circunvalar. Distancia: 1.5 kms.
- B) PLAN DE MEJORAMIENTO: La sección total de mejoramiento se hará de cuatro carriles de 3.50 m cada uno, separador de 1.00 m y andenes de 4.00m de ancho a ambos lados de la vía.
- C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: SEMIARTERIA.

4°. ANILLO VIAL INTERNO HACIA EL ORIENTE: CALLE 72 - CARRERA 14

- A) TRAZADO: Entre la carrera 38 hasta la calle 30. Distancia: 6.0 kms.
- B) PLAN DE MEJORAMIENTO: La sección transversal de la vía será ampliada en el tramo de la calle 70C a la calle 30 con una calzada de ancho total de 10.00m sin separador y andenes de 4.00m de ancho, se proveerán a ambos lados de la vía.
- C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: COLECTORA.

5°. AVENIDA LA ARENOSA

- A) TRAZADO: Entre la calle 47 (Cordialidad) y la Vía 40. Distancia: 5.7 kms.
- B) PLAN DE MEJORAMIENTO: La ruta se dividirá en tres secciones, de acuerdo al Plan de Mejoramiento: i) sección de 1.4 kms entre la Vía 40 y la carrera 54; ii) sección de 3.1kms entre la carrera 54 y la carrera 21B y iii) sección de 1.2kms entre la carrera 21B y la calle 47 (Cordialidad). La sección Transversal será de cuatro carriles de tráfico recto con separador de 1.00m de ancho. Se proveerán bermas de 0.75m de ancho y andenes de 4.00m a ambos lados de la vía.
- C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: ARTERIA.

6°. VÍA DE ACCESO AL PUENTE PUMAREJO

A) TRAZADO: Entre la entrada al puente sobre el Río Magdalena y la calle 17.
Distancia: 1.0 kms.

B) PLAN DE MEJORAMIENTO: La sección planeada de esta vías se hará con cuatro carriles de tráfico recto con separador de 3.00 m de ancho. El ancho de cada carril será de 3.00m y se proveerán bermas de 1.50 m de ancho y andenes de 2.00 m de ancho a ambos lados de la vía.

C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: ARTERIA.

7°. CALLE 45D

A) TRAZADO: Entre la Circunvalar y la carrera 21.

B) PLAN DE MEJORAMIENTO: La sección entre la Circunvalar y la calle 47 será ampliada a cuatro carriles de tráfico sin separador, con un ancho total de 13.00m y andenes de 3.00m para ambos lados de la vía.

C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: COLECTORA.

8°. CALLE 54

A) TRAZADO: Entre las carreras 54 y la intersección conformada por la calle 70 C y carrera 27, lugar en el que se bifurca hacia la Circunvalar (por la vía bajada del Barrio La Manga).

B) PLAN DE MEJORAMIENTO: ampliada a cuatro carriles de tráfico sin separador, con un ancho total de 13.00 m y andenes de 3.00m de ambos lados de la vía.

C) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: COLECTORA.

2.3.4 Estructuras Viales Sectoriales

1°. MALLA VIAL DEL SUR – OCCIDENTE DE BARRANQUILLA

a) TRAZADOS: las vías a detallar corresponden a las prioridades de integración previstas con el resto de la Malla Vial de la ciudad.

- Circunvalar Interna I, 7.5 kms.

TRAMO 1:

Carrera 1ª, desde la calle 45 (Murillo) hasta la calle 88, atravesando los barrios Ciudadela 20 de Julio, Santo Domingo de Guzmán y 7 de Abril, en sentido Oeste.

TRAMO 2:

Calle 88, desde la carrera 1 hasta la carrera 4 C, y desde este punto por la calle 89 hasta la carrera 6, desde allí hasta la carrera 8 por la calle 89, atravesando los barrios Santo Domingo de Guzmán, El Romance y Evaristo Sourdís, en sentido norte.

TRAMO 3:

Calle 87, desde la carrera 8 hasta la carrera 27, en sentido norte, atravesando los barrios Ciudad Modesto y Por Fin.

- Circunvalar Interna II, 8.5 kms.

TRAMO 1:

Carrera 1, desde la calle 45 (Murillo) hasta la calle 65, en sentido occidental, atravesando el barrio Ciudadela 20 de Julio.

TRAMO 2:

Calle 66, desde la carrera 1 hasta la Vía La Cordialidad en la carrera 6, en sentido norte, atravesando el barrio Santo Domingo de Guzmán.

TRAMO 3:

Calle 89, desde la Cordialidad (carrera 6), en sentido norte, atravesando el barrio El Romance.

TRAMO 4:

Carrera 7H, desde la calle 87 hasta la calle 98, en sentido norte, atravesando el barrio Las Malvinas.

TRAMO 5:

Calle 98, desde la carrera 7H hasta la 94, atravesando los barrios Las Malvinas y 7 de Agosto.

TRAMO 6:

Carrera 9M, desde la calle 98 hasta la calle 84, hacia el oriente, atravesando el barrio 7 de Agosto.

TRAMO 7:

Calle 94 desde la carrera 9M hasta la carrera 12.

TRAMO 8:

Carrera 12, desde la calle 94 hasta la calle 87.

TRAMO 9:

Calle 87, desde la carrera 9M hasta la carrera 27 en sentido norte, atravesando los barrios Ciudad Modesto, La Paz, La Manga, Los Olivos y Por Fin.

- Circunvalar Interna III, 1.65 kms.

TRAMO 1:

Carrera 8, desde la calle 45 (Murillo) hasta la calle 54 A.

TRAMO 2:

Transversal 6, desde la carrera 8 hasta La Cordialidad, en sentido norte, atravesando el barrio La Sierrita.

- Transversal I, 6.3 kms.

TRAMO 1:

Carrera 14, desde la calle 30 hasta la calle 45, desde ésta hasta la calle 53D, desde ésta hasta la calle 70C, recorriendo los barrios La Ceiba, Villate, Cuchilla de Villate, Lipaya, Esmeralda, Ciudad Modesto, 7 de Agosto y La Paz.

TRAMO 2:

Carrera 13, desde la calle 70C hasta la calle 87, hacia el occidente.

TRAMO 3:

Carrera 12 A, desde la calle 87 hasta la Circunvalar, hacia el occidente, recorriendo los barrios 7 de Agosto, La Paz y Ciudad Modesto.

- Transversal II, 1.65 kms.

TRAMO 1:

Calle 83, desde la carrera 27 hasta la carrera 38, en sentido norte, recorriendo los barrios Me Quejo, Por Fin y La Manga.

- Transversal III, 6.75 kms.

TRAMO 1:

Prolongación de la calle 9G, desde la glorieta ubicada en las coordenadas X = 1.703.150 y Y = 914.100, hasta la Circunvalar.

TRAMO 2:

Carrera 9G, desde la Circunvalar hasta la carrera 9J, hacia el oriente, recorriendo los barrios Las Malvinas, Los Rosales, Sourdís, Lipaya y Cuchilla de Villate.

TRAMO 3:

Diagonal 70C, desde la carrera 9 J hasta la carrera 14, de allí a la carrera 21B y de ésta hasta la carrera 27, en sentido oeste para convertirse en calle 71, recorriendo los barrios Cuchilla de Villate, La Esmeralda, San Felipe y Olaya.

TRAMO 4:

Calle 70 entre las carreras 21B y 28, y de ésta hasta empalmar con la calle 72.

b) Plan de mejoramiento: Las secciones de estas vías colectoras serán de 7.00 metros, con bermas de 1.00 metro y andenes de 4.00 metros a la línea de propiedad.

Todas las vías señaladas se clasifican como COLECTORAS.

2°. MALLA VIAL DEL SUR – ORIENTE DE BARRANQUILLA

El proyecto de optimización de la malla vial del sector comprende los siguientes programas:

a) Vías por pavimentar:

COMUNA 6:

- El Ferry: Carrera 7 entre la diagonal y la calle 6
Carrera 7A entre las calles 4 y 6
Carrera 8 entre la diagonal 5 y la calle 12
Calle 8 entre las carreras 7 y 8
Calle 4 entre las carreras 5 y 7B
Carrera 7B entre las calles 1 y 17
Diagonal 5 entre las carreras 7B y 7D
Calle 5B entre las carreras 6D y 7B.
- La Chinita: Construcción de una carrera alterna a la carrera 15 para
desembotellar el barrio
Carrera 13A
Calle 12
- La Luz: Calle 7 entre las carreras 15 y 23
Calle 8 entre las carreras 17B y 24
Calle 9 entre las carreras 17B y 24
Calle 10 entre las carreras 15 y 24
Calle 11 entre las carreras 15 y 26
Calle 12 entre las carreras 20 y 24
Calle 15 entre las carreras 20 y 26
Calle 16 entre las carreras 20 y 26
Carrera 24 entre las calles 14 y 15
Carrera 23 entre las calles 5 y 11
Carreras 21 y 22 entre las calles 5 y 14
Carrera 17B entre las calles 14 y 17
Carrera 16, 16A desde la diagonal 5 a la calle 5
Calle 16 entre las carreras 20 y 24
- COMUNA 8: Calle 18 entre las carreras 22 y 25
Calle 19 entre las carreras 20C y 24
Calle 20 entre las carreras 24 y 25

Calle 22 entre las carreras 22 y 25
Calle 23 entre las carreras 2 y 25
Calle 25 entre las carreras 21D y 25A
Calle 26 entre las carreras 21D y 25A
Calle 27 entre las carreras 24 y 25
Calle 28 entre las carreras 23A y 24
Carrera 22 entre las calles 19 y 24
Carrera 24 entre las calles 24 y 28
Carrera 26 entre las calles 21 y 24

COMUNA 9:

Simón Bolívar: Carrera 5B entre las calles 27 y 27B
Carrera 6 entre las calles 23B y 27B
Carrera 6A entre las calles 24 y 27C
Carrera 6B entre las calles 24 y 27C
Carrera 6B entre las calles 19 y 23B
Carrera 6C entre las calles 27 y 27B
Carrera 6D entre las calles 19 y 23B
Carrera 6D entre las calles 17 y 19
Carrera 7 entre las calles 23B y 28
Carrera 7A entre las calles 19 y 23B
Carrera 7A entre las calles 17E y 19
Carrera 7A entre las calles 17 y 19
Carrera 7B entre las calles 19 y 23B
Carrera 8 entre las calles 18 y 27
Carrera 9 entre las calles 8 y 19
Carrera 9B entre las calles 18 y 19
Carrera 10 entre las calles 19 y 21
Calle 23 entre las carreras 6 y 24
Calle 24 entre las carreras 6 y 7
Apertura de la carrera 5B con la calle 27 para darle continuidad a la carrera 5B y empalmarla con la calle 30.

Calle 23B entre las carreras 4 y 7B
Carrera 3E entre las calles 19 y 30
Carrera 4D entre las calles 19 y 30
Calle 17F entre las carreras 6A y 6D
Calle 18 entre las carreras 6A y 6B

Santa Helena: Apertura de la Carrera 8 desde la calle 30 a la 19.
Carrera 9 entre las calles 27 y 27B
Carrera 8 entre las calles 26 y 27
Carrera 10 entre las calles 26 y 30
Calle 28 entre las carreras 10 y 15
Calle 27 entre las carreras 10 y 15
Calle 27A entre las carreras 8 y 9

Las Nieves: Carrera 10 entre las calles 18 y 21
Carrera 10 entre las calles 21 y 24
Carrera 11 entre las calles 17 y 26
Carrera 11 entre las calles 24 y 26
Calle 21 entre las carreras 10 y 18
Carrera 14 entre las calles 26 y 28
Carrera 16 entre las calles 24 y 26A
Carrera 17 entre las calles 24 y 26
Carrera 17 entre las calles 26 y 28
Carrera 17 entre las calles 17 y 26
Carrera 10B entre las calles 18 y 21
Carrera 20B entre las calles 27 y 28
Carrera 20C entre las calles 26 y 27
Calle 21 entre las carreras 8 y 16
Calle 24 entre las carreras 9 y 18
Calle 27B entre las carreras 10 y 12
Calle 27 entre las carreras 10 y 15
Calle 27 entre las carreras 17 y 20
Calle 27 entre las carreras 18 y 20C
Calle 28 entre las carreras 10 y 17B

Apertura de la calle 18 entre las carreras 18 y 20, y las
carreras 15 y 18
Apertura de la carrera 12 hasta la calle 30

Los Trupillos: Calle 28 entre las carreras 20 y 21
Apertura de la carrera 19 entre las calles 28 y 30

b) Vías por reparar:

COMUNA 6: Carrera 17B entre las calles 5 y 14
Diagonal 5 entre las carreras 15 y 17B

COMUNA 8: Calle 21 entre las carreras 21 y 26
Calle 24 entre las carreras 21 y 26
Calle 33 entre las carreras 24 y 25
Carrera 22 entre las calles 30 y 38
Carrera 23 entre las calles 17 y 37
Carrera 24 entre las calles 30 y 38
Carrera 25 entre las calles 28 y 37
Carrera 26 entre las calles 24 y 30
Carrera 27 entre las calles 30 y 38
Carrera 28 entre las calles 21 y 30

COMUNA 9:

Simón Bolívar: Calle 26 entre las carreras 6C y 9
Carrera 6C entre las calles 19 y 26

Las Nieves: Calle 24 entre las carreras 9 y 22
Calle 26 entre las carreras 9 y 22
Carrera 15 entre las calles 17 y 30
Calle 21 entre las carreras 15 y 22
Calle 26 entre las carreras 14 y 16

Carrera 12 entre las calles 17 y 30
Carrera 10 entre las calles 26 y 27
Calle 18 entre las carreras 15 y 22

Santa Helena: Entrada de la carrera 10 desde la calle 30 a la 26

3°. MALLA VIAL DEL NORTE (ADYACENTE AL RÍO)

1ª. CARRERA 68

A) TRAZADO: Comprende el tramo ubicado desde la calle 72 a la calle 98. Longitud = 2.8 kms.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VÍA Y RUTA PLANTEADAS. Consta de una calzada de 6.0m, sin bermas ni separador central y se encuentra interrumpida espacialmente por el cauce del arroyo del Country y parte de las instalaciones del Batallón Nariño en el barrio Paraíso. Esta ruta permitirá un desplazamiento vehicular alternativo a las carreras 58 y 64 y la Vía 40, destinada a un tipo de tráfico esencialmente de vehículos medianos y pequeños.

c) PLAN PARA LA VÍA:

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCIÓN TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
40 Km./h.	2 carriles		0.50 m a ambos lado de la vía	3.00 m a ambos lados de la vía	3.50m

d) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: COLECTORA

2ª. CARRERA 75

A) TRAZADO: Desde la calle 85 a la Circunvalar.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VÍA Y RUTA PLANTEADAS.
Existe un tramo vial comprendido entre las calles 85 y 87 con una calzada de 5.50 m. A partir de esta última vía hasta la Circunvalar, atraviesa terrenos de propiedad de Cementos del Caribe. Dentro del POT, constituye una vía límite para el área de protección a establecer entre dicha factoría (y las restantes de la Vía 40) y los nuevos desarrollos residenciales del sector.

c) PLAN PARA LA VÍA:

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCIÓN TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
40 km./h.	2 carriles		0.50 m a ambos lado de la vía	3.00 m a ambos lados de la vía	3.00m

D) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: LOCAL.

3ª. CALLE 79

A) TRAZADO: Desde la carrera 42 y la ribera del Río.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VÍA Y RUTA PLANTEADAS.
Existe un tramo vial comprendido entre las carreras 42 y la Vía 40 con una calzada de 6.00 m. A partir de esta última vía hasta la orilla del Río se plantea como nueva vía, con retorno por el sector del barrio Siape. Dentro del POT, constituye una vía de integración con el Río.

C) PLAN PARA LA VÍA:

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCIÓN TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
50 km./h.	2 carriles		0.50 m a ambos lados de la vía	3.00 m a ambos lados de la vía	3.50m

D) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: COLECTORA.

4ª. CALLES 90 y 94 (Retorno al Río)

A) TRAZADO: Desde la Vía 40 a la ribera del Río.

B) CONDICIONES EXISTENTES DE LA VÍA Y RUTA PLANTEADAS. A partir de la Vía 40 hasta la orilla del Río están constituidas como nuevas vías actuando en sentido de par vial, con retorno constituido por el tramo paralelo a la orilla del Río . Dentro del POT, constituye una vía de integración con el Río, semejante a la descrita en el numeral anterior.

C) PLAN PARA LA VÍA:

VELOCIDAD DE DISEÑO	SECCION TRANSVERSAL	SEPARADOR	BERMA	ANDENES	ANCHO DE CARRIL
50 k/h	2 carriles		0.50 m a ambos lados de la vía	3.00 m a ambos lados de la vía	3.50m

d) CLASIFICACIÓN DE LA VÍA: LOCAL.

2.3.5 Intersecciones

Dentro de este ítem se relacionan aquellas intersecciones que están constituidas por el cruce de dos vías arterias y/o semiarterias, cuyos volúmenes de tráfico son mucho mayor que la capacidad física de las mismas, haciendo necesario realizar mejoramientos y construcciones apropiadas con el propósito de mejorar su capacidad vial:

Carrera 38 con calle 34
Calle 38 con carrera 38
Calle 75 con carrera 50 y 51B
Carrera 54 con calle 76
Carrera 53 con calle 76
Carrera 46 con calle 76
Calle 30 con carreras 38 y 46
Avenida Circunvalar con carrera 38

Calle 72 con carrera 38
Calle 45 con carrera 46
Calle 45 con carreras 38, 43, 44
Carrera 46 empalme con la Avenida del Río y con la calle 96
Avenida del Río con Calle 72 y Vía 40
Carrera 43 con calle 72
Carrera 64 con la calle 79
Circunvalar con las carreras 38, 42, 53, 57, 64, 75, Vía 40

Las soluciones en las intersecciones señaladas deben combinarse con un sistema de regulación de tráfico en los sectores aledaños al cruce, incluido el peatonal, con el propósito de evitar congestiones adicionales derivadas del uso poco racional de los accesos a ellas, tales como: cruces a la izquierda, parqueos, falta de señalización, entre otras.

Todas las intersecciones solucionadas a nivel o desnivel en la ciudad se consideran como áreas verdes de protección paisajística.

2.3.6 Ejes viales con cruces de arroyos sujetos a estudios para soluciones

Los efectos de las corrientes de agua comúnmente denominadas “arroyos”, ocasionados durante los períodos de lluvia en la ciudad sobre las vías y el transporte, tienden a la destrucción de las primeras y a la parálisis temporal de los segundos, con implicaciones sobre el desenvolvimiento económico de la ciudad en tanto ocasionan pérdidas por efectos de la inmovilidad de personas y bienes en general.

Las causas del problema radican en la ausencia de un proceso planificado de construcción de un sistema de drenaje pluvial para toda la ciudad, el cual no es posible distinguir en las acciones administrativas de los sucesivos gobiernos municipales y distritales, excepto la intención formulada a través de la Misión Japonesa quienes, conscientes de la magnitud del problema y de sus alcances

sobre toda la estructura urbana, determinaron elaborar un estudio base de diagnóstico y recomendaciones destinado a atenuar los efectos de los “arroyos”.

Las soluciones sobre las vías que a continuación se señalan no constituyen una respuesta integral al problema de los drenajes pluviales, por lo que la totalidad del área urbana debe constituirse en un marco específico de estudio que incorpore soluciones igualmente integrales, complementando el efectuado por la misión especial que con tal propósito dispuso la Agencia de Cooperación Internacional del Japón - JICA -.

Varias recomendaciones surgieron de éste, incluyendo las siguientes:

- 1- Instalar cunetas a lo largo y a ambos lados de las vías, disponiéndolas de manera adyacente a los bordillos o por debajo de los andenes desde donde, mediante secciones cubiertas con rejillas, ingrese el agua y sea conducida a grandes colectores subterráneos.
- 2- Canalizaciones de vías colectoras principales, disponiendo la utilización de box culverts adecuadamente provistos de registros para limpieza y mantenimiento.
- 3- Combinación de las dos anteriores.
- 4- Inclusión de instalaciones de drenaje en futuros planes de mejoramiento y/o construcción de vías.

Otras propuestas plantean soluciones asociadas con la construcción de reservorios de agua, para efectos de disminuir los volúmenes de escorrentía y facilitar el tránsito de vehículos y peatones, aguas que posteriormente puedan evacuarse mediante tuberías subterráneas o ser utilizadas para riegos o incluso, como elementos integrados a parques.

Por otro lado, es preciso considerar, dentro de la normativa urbana, prohibir las transformaciones totales de las zonas municipales y de antejardín en los sectores residenciales en zonas “duras” o pavimentadas, por cuanto con ello se reduce la capacidad de absorción de la tierra y se aumenta el volumen de agua vertida a

las vías. Si ello es absolutamente necesario se recomienda la utilización de materiales permeables al agua.

Finalmente, considerando las características predominantes de movilidad de la población en sentido este – oeste, o viceversa, en la ciudad y en particular el sistema de transporte tanto privado como público, coincidentes con el sentido descendente de los arroyos más caudalosos, es necesario establecer soluciones a través de las vías más importantes dispuestas en tal sentido, dentro de las que se incluyen las siguientes: carreras 21, 38, 46, 51B, 53 y 54, mientras en el de las calles se incluyen: 47 (Cordialidad), 45 (Murillo), Calle 30, Calle 17 y Calle 84 (esta última incluye la canalización del trayecto ubicado en el barrio Siape).

2.3.7 Estacionamientos

Las zonas con problemas de estacionamientos corresponden a las comerciales, múltiples e institucionales, generalmente asociados con incumplimiento total o parcial de las normas que los regulan y a la progresiva transformación de sectores destinados a vivienda con usos institucionales como universidades, institutos tecnológicos, colegios, clínicas o centros médicos, cuyos efectos sobre las vías representan ocupación de calzadas y andenes, antejardines, jardines, plazas y generación de “cuellos de botella” para el tráfico vehicular. A estos, es preciso agregar la generación de mayores viajes de compras, negocios y otros propósitos, que aumentan la demanda de parqueo por efecto del incremento del parque automotor, especialmente el privado.

Las soluciones para el sistema de estacionamientos (vehículos particulares, motocicletas, de carga y pasajeros, etc.) parten de considerarlo como un elemento inherente al desarrollo urbano, esencial para garantizar la accesibilidad y seguridad del usuario en los diferentes sectores urbanos, pero sin que ello afecte la vida productiva, social y cultural de la ciudad. Punto de partida lo constituye la observación de las normas urbanas que sobre estacionamientos establece el Estatuto Urbano, así como las disposiciones encaminadas a ofrecerle incentivos especiales a los constructores o inversionistas para la

construcción de edificaciones orientadas a dichas funciones en las zonas más críticas de la ciudad y propender porque todos los proyectos arquitectónicos institucionales los consideren como factores asociados con zonas abiertas y áreas verdes articuladores de espacios públicos e incluso, aportes al proceso de construcción de la ciudad bajo criterios de armonía ambiental y respeto por el peatón.

Otro frente del problema se observa en los estacionamientos de buses de transporte intermunicipal y taxis sobre vías, separadores centrales y parques. Es preciso preservar de estas actividades el espacio público como espacio para el colectivo, recomendándose su ubicación en recintos cerrados de carácter privado dotados con todos los servicios inherentes a su actividad. En lo que respecta a los estacionamientos, dispersos en el centro de la ciudad, de las diferentes rutas de transporte intermunicipal, la empresa EDUBAR promueve la construcción de la Terminal de Transporte Intermunicipal en el sector de Barranquillita, permitiendo la recuperación de aquellas áreas urbanas donde frecuentemente estacionan. Asimismo, no debe permitirse la localización de nuevas estaciones de taxis en el espacio público y aquellas que en la actualidad lo ocupan deberán programar su relocalización en el tiempo que para tal fin establece el Estatuto Urbano de la ciudad.

2.4 Aspectos Institucionales en Materia Vial

La organización institucional correspondiente al sector es preciso considerarla en dos niveles, el primero, asociado con los procesos de planificación vial, los cuales estarán bajo competencia del Departamento Administrativo de Planeación Distrital a través de una Unidad o División especializada en estos menesteres. Su principal función en este importante aspecto radica en contextualizar los programas y proyectos de desarrollo vial tanto a nivel Distrital como Metropolitano, así como adelantar permanentes procesos de actualización de información y cartografía. El segundo corresponde a los organismos de ejecución de obras viales y mantenimiento, todas ellas bajo competencia de entidades como la Oficina de Gerencia de Proyectos y Valorización.

Desde el punto de vista de la planeación, es preciso adelantar, entre otras acciones, el diseño de un sistema de información territorial vial en cuanto a las condiciones estructurales, especificaciones e intensidad de uso de todas las vías del Distrito, destinado a la programación tanto de los procesos de mantenimiento²⁵ como de previsión sobre modificaciones en las características del diseño geométrico que pueden ocasionar cambios en las tendencias de usos del suelo. El sistema debe incluir información acerca de todos los elementos asociados al espacio de la vía, como: estado de los andenes, ubicación de mobiliario, infraestructura de servicios públicos, arborización, etc..

2.5 Transporte

2.5.1 Antecedentes Básicos

El transporte representa en la ciudad el factor de enlace entre las diferentes áreas funcionales, interactuando con la estructura vial para propiciar la movilidad de la población, y los bienes y servicios. En este aspecto, la ciudad presenta muchas dificultades, generalmente relacionadas con la insuficiencia de la malla vial, limitaciones en las especificaciones del diseño, saturación de las principales vías por asignación de numerosas rutas de transporte a lo largo de su recorrido, tiempos de recorrido prolongado, precario manejo del tránsito, insuficiente señalización vial, parque automotor carente de normas básicas de seguridad, entre otras razones, consignadas en el Componente General del POT, (Tomo I). En conjunto, reducen las condiciones de adecuado desempeño de las funciones al interior de la ciudad y, por ende, de la sociedad, afectando significativamente la calidad de vida en la población usuaria del servicio de transporte, especialmente el público.

Por otro lado, la ciudad actual y futura no puede acometer grandes proyectos de ampliación de vías ante la insuficiencia de recursos y teniendo sólo como

²⁵ Procedimiento que sustenta la racionalidad en la asignación de los recursos de inversión.

referencia el usuario con vehículo particular, por lo que es necesario gestionar la actualización de los estudios del Plan Maestro de Transporte Metropolitano, concretando lo dispuesto en el Acuerdo Metropolitano No. 042, el cual hace referencia a la adopción del Estudio antes indicado y “ordena la ejecución de un sistema integral metropolitano de transporte masivo de pasajeros” y priorizar las vías indispensables para el apropiado funcionamiento del sistema de transporte.

Por las razones señaladas, el objetivo primordial del proceso de ordenamiento territorial del Distrito, en este frente, radica en mejorar el sistema de movilidad, para lo cual reitera la adopción de los estudios del Plan Maestro señalados con anterioridad, cuyos resultados incluyen determinaciones para un sistema de transporte (público) y un plan de manejo de tráfico de largo plazo con acciones definidas en materia de semaforización, regulación de tráfico, estacionamientos, entre otros. Todo lo anterior es preciso complementarlo con la elaboración de estudios respecto a la movilidad de carga y ciclorutas, estas últimas como alternativas sustitutivas o complementarias del sistema de transporte público y privado de pasajeros.

2.5.2 El Transporte Público

2.5.2.1 Sistema de Transporte Masivo: Alternativa sobre rieles

Consignado en el numeral 12.6 del Estudio Integral de Transporte Urbano para la Región Metropolitana, plantea consideraciones como las siguientes:

- a) La demanda de transporte público en el área del Distrito presentará una tendencia de aumento anual del 3% al aproximarse al año 2000 y los siguientes.
- b) Necesidad de reforzar el sistema de transporte público entre el norte y el sur de Barranquilla con el centro de la ciudad.
- c) Recomendaciones para un sistema de transporte elevado sobre rieles (monorriel) por constituirse en una alternativa procedente frente a las grandes dificultades de adquisición de tierras para otras opciones (subterráneo, por ejemplo).

- d) Recomendaciones sobre rutas candidatas, incluidas las siguientes:
- Ruta 1 Centro – Las Flores, por la vía 40
 - Ruta 2 Centro – Subcentro norte (zona de Universidades), por la Carrera 46
 - Ruta 3 Centro – Subcentro Sur (Terminal de Transporte), por la Calle 30
 - Ruta 4 Centro – Malambo, por la Calle 30
 - Ruta 5 Estadio – Centro – Las Flores, por la Calle 47 y la Vía 40
 - Ruta 6 Combinación de las rutas 1 y 3.

De éstas, el estudio recomienda una ruta específica resultante de la combinación de la 2 y la 3, que entrelaza los tendidos propuestos sobre la calle 30 con la carrera 46 y viceversa. Adicionalmente, reconoce la necesidad de establecer una clasificación funcional de las vías y la ampliación, entre otras, de la calle 30 y la carrera 46, complementadas con la carrera 50 y la nueva Avenida del Río, destinadas a garantizar la movilidad derivada del proyecto de renovación urbana del Distrito Central y Barranquillita, y la necesaria articulación entre el puente sobre el Río Magdalena, la Vía 40 y los nuevos proyectos portuarios sobre el Tajamar Occidental. Este componente de la red vial para el transporte resulta esencial para potenciar el carácter portuario de Barranquilla en el marco del modelo de organización territorial del Distrito.

La importancia del corredor de la calle 30 y la carrera 46 (vías troncales) radica en su carácter complementario, pues se confieren mutua continuidad espacial y porque sobre ése se dispone el mayor número de factores generadores de viajes (Distrito Central de comercio, zonas administrativas gubernamentales y privadas, enlace para las zonas industriales, zonas comerciales del norte, zona de universidades, proyectos como el Parque Cultural del Caribe e instituciones educativas en los alrededores del restaurado edificio de la Aduana, etc.).

- e) Observaciones sobre las condiciones de planeación del sistema:
- Longitud de la ruta: 21.3 kilómetros
 - Número de pasajeros: 280.600 pasajeros/día

- Frecuencia del servicio: 328 servicios/día
- Número de trenes requeridos: 20 trenes (80 coches)

2.5.2.2 Sistema de Transporte en la modalidad de Buses

Dentro de la estructura general del sistema de transporte público y del proceso de mejoramiento de la movilidad se le considera complementario del transporte masivo sobre rieles, con implicaciones sobre las actuales condiciones de transporte público en la modalidad de buses y de las rutas asignadas. En tal sentido, la complementariedad se concibe como un sistema de movilización articulado que se orienta a conferirle mayor eficiencia y flexibilidad al sistema, apuntando a la búsqueda de unos costos operativos razonables para la operación tanto del sistema como del usuario.

Las referencias sobre los principales proyectos para esta modalidad se encuentran consignados en el numeral 15.1.3 del Estudio Integral de Transporte aludido, en el cual se describen, entre otros, los siguientes:

- Construcción de ocho (8) grandes paradas²⁶ para rutas urbanas (establecidas fuera de la vías y en los sitios recomendados en el Estudio).
- Construcción de dos terminales para buses, uno interdepartamental (en operación) y uno intermunicipal (previsto en el área de Barranquillita).
- Dotación de infraestructura para control de tráfico (semáforos, señalización, supervisión de equipos, etc.).
- Inversiones para adecuación de intersecciones y vías en el área del Distrito.

²⁶ Ver numeral 12.4.5 del Estudio Integral de Transporte. Pág. 306.

2.5.3 Transporte de Carga

Desde el punto de vista de la relación usos del suelo y el transporte de carga, la ciudad presenta, como características principales, las siguientes zonas generadoras: las industriales de la Vía 40, el Puerto y la Zona Franca, la Calle 30 y la Circunvalar; dentro de éstas, algunas son generadoras de transporte de carga marítima y fluvial, mientras en la escala metropolitana se destacan los sectores de Granabastos y la Terminal de Transporte Terrestre, en el Municipio de Soledad, con impactos importantes sobre la movilidad en el Distrito, especialmente sobre la Calle 45 (Murillo) hasta el empalme con la Vía Caracolí – Malambo (ruta de la futura Carretera Metropolitana o segunda Circunvalar) y el Aeropuerto a través de la Calle 30. Los sectores comerciales del centro y norte de la ciudad constituyen igualmente, aunque con menor intensidad, núcleos generadores de carga.

Los sectores de la Vía 40, el Puerto de Barranquilla y la Zona Franca, constituyen, por su ubicación sobre la franja occidental del Río Magdalena, sitios propicios para el transporte multimodal, esencial dentro de las opciones de movilización de carga moderna y, además, adecuada al modelo de desarrollo centrado en la apertura y con objetivos definidos para apoyar el sector de las exportaciones. De hecho, las grandes empresas ubicadas en esta franja presentan estrechas relaciones con el comercio exterior de la ciudad y el país. En esta perspectiva, la optimización de la red vial para el transporte de carga representa una garantía real para el posicionamiento en el liderazgo y competitividad de la ciudad. La creación de empresas operadoras multimodales encuentran en MULTIMAG²⁷ un hito histórico tanto en la ciudad como en el país.

Para atender estas necesidades, la red vial del Distrito dispone de la Vía 40 (caracterizada como de tráfico pesado que se articula con la Circunvalar y la zona portuaria a través de Barranquillita, sector que no presenta vías apropiadas

²⁷ Resultado de la unión de las empresas Monómeros Colombo Venezolanos S.A., Cementos del Caribe, Sociedad Portuaria Regional, Naviera Fluvial Colombiana, Transportes Sánchez Polo, Navesco, Puerto PIMSA y el IFI.

para estos fines), la Calle 30, la Circunvalar, la Calle 17, la Calle 47 (Cordialidad) y un tramo de la Carrera 38, especialmente el ubicado entre el Puerto y la Calle 30 y, en el futuro, con la nueva Avenida del Río, la ampliación de la Circunvalar y la construcción de la Carretera Metropolitana o Segunda Circunvalar. Sobre esta red vial circulará únicamente el transporte de carga, mientras que los vehículos menores utilizados para estos fines operarán en horarios nocturnos o en horarios especiales en la semana, para evitar conflictos de circulación con el tráfico vehicular particular y público.

Para la adecuada atención de la carga cuyo origen/destino sea la ciudad de Barranquilla se dispondrán terminales de transferencia de carga en las vías troncales antes señaladas, quedando exentos de su uso aquellos vehículos cuya carga no pueda ser transferida. Al respecto, será necesario elaborar los estudios de localización y prefactibilidad para el proyecto.

2.5.4 Ciclovías

El sistema de transporte constituido en la ciudad a través del tiempo ha privilegiado, por un lado, el vehículo privado y, por otro, un único medio de transporte para el público en general, el cual utiliza indiscriminadamente toda clase de vehículos (buses, busetas, colectivos, taxis, etc.), “invasor” de cualquier vía o corredor vial. Sobresale, igualmente, el uso intensivo de determinadas vías por este único modo de transporte, el cual genera conflictos vehiculares, saturación de la malla vial disponible, deterioro acelerado de las estructuras viales, reducción de los promedios de velocidad en las vías, congestiones, mayores tiempos de recorrido, entre otros.

Constituye lo anterior un factor que motiva la necesidad de plantear, además de un sistema de transporte masivo convenientemente asociado con la racionalización del medio de transporte público de buses, la utilización de la malla vial y la adecuada disposición de rutas, alternativas de movilidad urbana diferentes a las tradicionalmente existentes, pero constituidas como complemento de los anteriores.

Para tales efectos, las autoridades de Planeación y de Tránsito de la ciudad deberán estudiar, recomendar y formular un sistema de ciclovías como estrategia consistente en mejorar la movilidad de la población en determinados sectores de la ciudad, utilizando para ello un medio no contaminante y escasamente generador de congestiones viales, como es la utilización de la bicicleta como medio de transporte. Ciudades como Vancouver (Canadá), Tokio (Japón), Brujas (Holanda) y Hampi (India) disponen de importantes redes de ciclovías para numerosos usuarios, predominando un alto sentido del transporte no contaminante. Sin lugar a dudas, en estas ciudades está cimentada una cultura del respeto al usuario ciclista, aspecto que en nuestro medio representa un esfuerzo enorme que no raya en lo imposible, pero que resulta dificultoso por las características de desapego a éste y por privilegio hacia el transporte privado, como ya se señaló.

El Plan deberá considerar las redes principales y secundarias, así como las características de articulación entre los centros generadores de tráfico (centros de empleo y educativos o institucionales) y las zonas residenciales. Pero, además, requiere de un proceso de inducción progresivo construido sobre bases concretas, contemplando para ello vías debidamente señalizadas, vigilancia permanente para evitar las “invasiones” vehiculares, sitios de parqueos y seguridad para las bicicletas, control del tráfico sobre intersecciones y calles principales. El Plan, inicialmente, y ante las fuertes tendencias inerciales del uso del vehículo, debe considerar una zona específica como proyecto piloto, a través del cual se genere un efecto multiplicador que ubique la modalidad de las ciclovías como parte de la solución del problema del transporte público en la ciudad.

3

EQUIPAMIENTO

3.1 Presentación

El presente aparte tiene por objeto definir los niveles de equipamiento social requeridos por el Distrito para la atención de las necesidades de la población hacia los años 2010 y 2020, estimados dentro de la estructura general del Plan de Ordenamiento Territorial - POT - a partir de las proyecciones de población y las tendencias de crecimiento físico previstas en el modelo de organización territorial.

La información referente a las condiciones territoriales actuales del equipamiento social en el área del Distrito están consignadas en el POT, Tomo I (Aspectos Generales), obtenida de fuentes como las siguientes: Plan de Ordenamiento Físico Territorial (POFT, versión 1997), Censo de 1993, por sectores y manzanas efectuado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas - DANE - y las Secretarías de Salud, Educación, Recreación y Deportes, Gobierno, entre otras. El procedimiento de trabajo consistió en analizar la información existente en los documentos antes señalados, en reuniones efectuadas con los funcionarios de las oficinas de planeación de cada secretaría del Despacho y jornadas de trabajo con las comunidades, a partir de documentos elaborados por las mismas, como en los casos del sector del sur – occidente, sur-oriente, La Playa y Barlovento.

En cuanto a las actuales características del equipamiento, es preciso concluir que es deficitario y desequilibrado a nivel territorial (por ejemplo, en algunos sectores se presenta disperso, mientras otros muestran acentuada concentración, como puede observarse en los planos respectivos) y, en términos generales, evidencia escasos parámetros de planeación que se manifiestan en factores como los siguientes:

1° Bajo nivel de provisión y reserva de tierras para la dotación de equipamiento, especialmente en las zonas donde está ubicada la población más vulnerable de la comunidad barranquillera.

2° Manifiesto deterioro físico del equipamiento existente, en detrimento de la calidad de los diversos servicios prestados.

3° Escasa organización espacial para el cubrimiento territorial de los servicios, aspecto particularmente crítico en el sector de la educación, donde muchos estudiantes, especialmente de los sectores más pobres de la población, deben recorrer grandes distancias para obtenerlo.

4° Bajo nivel de inversión pública para la optimización del equipamiento en general, muchos de los cuales funcionan en instalaciones inapropiadas.

3.2 Alcances

Es preciso señalar que en este nivel de análisis no se incluyen referencias cualitativas relacionadas con el comportamiento y las condiciones de prestación de los servicios de cada una de las unidades de equipamiento, por lo que los alcances de este componente en el POT están limitados a la identificación de características de la demanda en cuanto a necesidades territoriales del servicio, sustentadas en los estándares urbanos constituidos como modelo teórico previstos en la Tabla No. 5 de la página 221 del Tomo I.

La importancia de la dotación de equipamientos sociales no deja lugar a dudas, pues de estos dependen las condiciones de mejor bienestar de la población y la garantía de su supervivencia, en particular aquella con escasas posibilidades de acceder a fuentes alternativas de servicios, como los ofrecidos por el sector privado. La falta de respuesta del Estado ha incrementado el desequilibrio social y aumentado la gravedad de los problemas.

El estudio se aproxima a cada uno de los servicios a partir del inventario correspondiente, de allí que el análisis se relaciona únicamente con el nivel del equipamiento y su respectiva proyección.

De otra parte, en lo que respecta a la definición de equipamiento, el Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana - PIDAMB -, formula la siguiente:

Se entiende por Equipamientos Sociales el conjunto de espacios físicos que en un ámbito social posibilitan el ejercicio de aquellas actividades de la vida cotidiana que, sin relacionarse directamente con las actividades productivas, las soportan. Como condición indispensable para la producción, estas actividades devienen en necesidades sociales en la medida en que son parte de la reposición de la fuerza de trabajo, impulsora de la vida social²⁸.

A continuación agrega:

El equipamiento está relacionado estrechamente al desarrollo de la vida productiva, los equipamientos sociales tienen un carácter histórico, de manera que, el aumento y las transformaciones de ciertas necesidades, así como la aparición de algunas nuevas, son una consecuencia directa de las exigencias de la producción. Es así como por ejemplo, el incremento de la educación y su extensión progresiva a toda la población, corresponden a los cambios operados en los procesos productivos con una mayor o menor exigencia de ciertos conocimientos. De igual manera los ritmos de trabajo darían origen a mayores exigencias en materia de descanso, y de cualificación del ocio que no se manifestaban anteriormente, así como a la necesidad de incrementar la capacidad sanitaria que garantice un nivel de salud adecuado a la vida productiva²⁹.

3.3 De las Clases de Equipamiento

Los equipamientos comprenden diferentes niveles y escalas de servicios, constituyéndose como más importantes, los siguientes: Administrativos, de Salud, Educativos, Bienestar Social, Socio-cultural y Deportivo-recreativos.

3.3.1 Equipamiento Administrativo

Constituyen equipamiento administrativo el conjunto de servicios urbanos destinados a garantizar el funcionamiento de organismos del Estado (Administración Pública, Seguridad, Justicia) e institucionales en el nivel distrital (como también en el metropolitano, departamental y nacional),

²⁸ PIDAMB. Barranquilla, Alcaldía Mayor de Barranquilla. Documento 3, Informe Final, Equipamientos. Barranquilla, Agosto 1982, pág. 7.

²⁹ Ibid, pág. 7

comprendiendo desde las sedes de la administración hasta edificaciones para organismos nacionales e internacionales. Su amplitud y cobertura de atención son indicativos de una mayor o menor calidad de vida de las áreas urbanas. Dentro de estos, se consideran los siguientes:

1. Instalaciones para la Administración Pública (Sedes gubernamentales, Centros Administrativos Locales)
2. Seguridad (cuarteles, policía, bomberos, cárceles, inspecciones de policía, Defensa Civil, CAIs) y justicia.
3. Servicios Básicos: Cementerios, Funerarias, Hornos Crematorios.
4. Abastecimiento (Plazas de Mercado, Centrales de Abasto).

En sentido general, es poco el aporte de las edificaciones correspondientes a este equipamiento a la construcción de una apropiada representatividad institucional urbana en Barranquilla, destacándose su patrón de ubicación disperso, carente de simbolismo (como en los casos de las edificaciones gubernamentales departamental y distrital) y con poco aporte arquitectónico y paisajístico a la imagen de la ciudad. En este aspecto, debe concluirse que el equipamiento administrativo carece de una contribución específica en cuanto a la configuración urbana de Barranquilla, lo cual tiende a perpetuarse en la medida en que las instituciones públicas propendan por ocupar edificaciones comerciales y, en algunos casos, residenciales.

3.3.2 Equipamiento Área de la Salud

Está constituido por la oferta de servicios destinados a la atención de la salud de la población, con una infraestructura y distribución territorial señaladas en la Tabla No. 4 en el plano No. 12 del presente Tomo, recogiendo en estos sólo lo que compete al sector público.

La oferta de servicios del área de la salud por parte del sector privado se localiza con preferencia en el Silo 7, ubicado hacia el norte, correspondiente a los sectores poblacionales de mayores ingresos. Configuran una red concentrada de

servicios con una clara orientación a la complementariedad y obtención de ventajas económicas.

A partir de la creación de instituciones integradas de salud (públicas y privadas) como las IPSs y la EPSs, derivadas de la Ley 100, se destaca la preferencia de localización de éstas en algunos sectores residenciales del norte de la ciudad, utilizando infraestructuras urbanas no apropiadas para estos fines, hecho que se aprecia con mayor énfasis en el sector comprendido entre las calles 79 y 86 y las carreras 46 a 52. Las consecuencias de estos cambios presentan manifestaciones en aspectos como los siguientes: afectación de sectores residenciales (expulsión de población y cambios radicales de usos del suelo), deterioro y modificaciones estructurales del espacio público (por ejemplo: utilización intensiva en áreas de parqueos y eliminación de zonas verdes), ambientales (basuras), congestiones vehiculares, entre otros.

3.3.3 Equipamiento Educativo

Los servicios educativos del sector público en el Distrito están constituidos, además de los aspectos logísticos y docentes, por la oferta tanto de cupos como de instalaciones físicas disponibles para estos fines.

En materia de infraestructura, el Distrito dispone de 225 instituciones para la atención del servicio público educativo distribuidas en todo su territorio, cuyo listado puede consultarse en el Anexo No. 1 – Primera Parte, del presente documento. Pese a lo anterior, es evidente que esta infraestructura no permite atender la totalidad de la población estudiantil ente los 5 y 17 años, situación que se hace más crítica hacia el suroccidente y suroriente de la ciudad, en donde no se establecieron las provisiones de suelos para este tipo de equipamiento.

La población en edad estudiantil presenta las siguientes características, descritas en el numeral 3.2.4.1 del Tomo I (página 112):

Respecto al déficit, fuentes del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas - DANE -, señalan que para el año de 1985 la población de 5 a 17 años alfabetizada y en capacidad de asistir a la escuela se elevaba a 252.383, de los cuales, 53.174 no presentaba ningún nivel de asistencia escolar. Para 1993, este último indicador bajó a 41.731, leve reducción asociada con la ampliación de cupos y redistribución de jornadas escolares. Este alto déficit manifiesta la incapacidad del Distrito (y el Estado en general) para la atención de todo el universo de población escolar, en especial aquella ubicada en los barrios del sur – occidente y sur – oriente. Efectos colaterales de esta situación se manifiestan en delincuencia juvenil (pandillismo), inserción en el campo laboral en edades muy tempranas, deserción y desintegración familiar, etc. De continuar esta tendencia, hacia el año 2010 la población escolar sin asistencia puede alcanzar una cifra cercana a los 53.415 personas.

En lo que respecta a la utilización de suelo urbano, el documento señalado con anterioridad añade:

De acuerdo con la información consignada en el Plan de Ordenamiento Físico Territorial - POFT de 1997, la ciudad presenta una capacidad instalada educativa (área de construcción) de 781.187 m² (Cuadro No. 12 del Documento Central, pág. 39) que equivalen a 78.1 hectáreas y áreas libres asociadas al sector por 931.705 m², equivalentes a 93.1 hectáreas, totalizando 171.2 hectáreas. Correlacionada esta información con el número de habitantes de la ciudad a 1998, se obtiene un promedio de 1.40 m² por habitante, inferior en 6.45 m²/hab con respecto a los estándares definidos para el sector educativo, que es de 7.85 m²/hab³⁰. El déficit así considerado incluye todos los niveles educativos (pre-escolar, básica primaria y bachillerato, educación media, superior, etc.) de la ciudad.*

La distribución territorial de los planteles educativos - particularmente los del sector público - no obedece a un proceso convenientemente planificado, encontrándose unos muy cercanos entre sí, generando concentraciones en determinados sectores, mientras otros sectores carecen de las mínimas instalaciones. No existe, igualmente, una adecuada distribución espacial de la población escolar respecto a cada unidad - primaria y media vocacional -, encontrándose casos de niños que para llegar a una de éstas deben recorrer distancias equivalentes a 30 ó 45 ó más minutos de recorrido, lo cual genera desperdicio de tiempo y disminución del rendimiento y productividad escolar.

³⁰ Ver NIVEL DE EQUIPAMIENTO, Tabla No. 5 del Tomo I, Aspectos Generales. Pág. 221.

* Denominado igualmente Secundaria.

Debe destacarse, igualmente, el precario aporte de la infraestructura educativa a la construcción del espacio y paisaje de la ciudad, ocasionado generalmente por las limitaciones impuestas por los altos costos de construcción y los bajos niveles de mantenimiento de las instalaciones físicas.

El equipamiento educativo privado se ubica hacia el norte de la ciudad, con destacada presencia en materia de ocupación de usos del suelo en sectores de alta dinámica urbanística, como son los casos de colegios como: Liceo de Cervantes, Alemán, La Enseñanza, Biffi, Lourdes, San José, María Auxiliadora, entre otros. Además, existe una fuerte tendencia al desplazamiento de instalaciones de algunos colegios y escuelas hacia otros municipios por efecto de los cambios en las tendencias de los usos del suelo en sus respectivos contextos³¹.

El sector educativo superior y tecnológico de la ciudad representa una de sus principales fortalezas, sin embargo, se observan dos marcadas tendencias en cuanto al patrón de localización de las universidades e instituciones tecnológicas. Unas han optado por ubicarse por fuera de la ciudad, particularmente sobre el corredor de la carrera 51B (antigua carretera al Municipio de Puerto Colombia), mientras otras mantienen su localización dentro de la ciudad, ocupando manzanas enteras cuyo origen generalmente correspondió a sectores residenciales o comerciales, con efectos no planificados de expansión que han ocasionado desplazamientos residenciales, cambios en los usos del suelo de sus respectivos entornos, deterioro del espacio público y dificultades para la movilidad en general.

La oferta de servicios educativos en el campo técnico se ha visto incrementada con la culminación de las obras de construcción del Colegio Tecnológico de Rebolo en el suroriente, constituido como centro educativo para la formación de bachilleres con énfasis en electrónica, telecomunicaciones y sistemas. Un centro de iguales características se encuentra proyectado para el suroccidente.

³¹ Ejemplo representativo de este hecho lo constituye el desplazamiento del Colegio San Francisco (Calle 72 con carrera 38), cuyo sitio es hoy ocupado por una cadena comercial.

Otro frente educativo con presencia significativa en la ciudad está constituido por instituciones de educación no formal, cuyo número se ha incrementado durante los últimos cinco años. Ocupan, por lo general, zonas residenciales, lo que genera no pocos problemas de congestión vehicular, conflictos con el vecindario, actividades de comercio en ocasiones no complementarias, deterioro inmobiliario y ambiental y afectación del espacio público en general.

3.3.4 Equipamiento sector Bienestar Social

Esta denominación incluye aquellos centros de atención especializada o centros de desarrollo comunitario destinados a la atención de población vulnerable por factores de edad, por patologías asociadas con drogas y alcohol, marginados y discapacitados, entre otros.

En esta categoría se incluyen los Hogares de Paso, los Centros Geriátricos, las Casas para Menores, Centros de Rehabilitación, Casas de la mujer, Jardines Infantiles, Guarderías, etc..

3.3.5 Equipamiento Cultural y Religioso

Agrupar aquellos servicios de apoyo y estímulo a las actividades culturales como fuente de preservación de valores y hechos representativos de la región y la localidad.

El marco de actividades culturales cubre no sólo expresiones recurrentes como el Carnaval, el cual es organizado anualmente en la ciudad, constituyéndose en un espacio de expresión festiva de significado típicamente urbano; además, el carácter cosmopolita de Barranquilla la convierte en centro regional de eventos artísticos, folclóricos y de exposición. Cuenta para ello con el Teatro Amira de la Rosa, con instalaciones modernas, apropiadas para todo tipo de actos culturales como el teatro, la danza, la ópera, el canto, entre otros; por otro lado,

las universidades de la ciudad disponen de recintos para actividades culturales menores, como el Auditorio de Bellas Artes de la Universidad del Atlántico, la Casa de la Cultura de la Universidad Simón Bolívar, el Teatro de la Universidad Autónoma del Caribe, entre otras. Cuenta, también, con museos como el Romántico (carrera 54), el Museo Antropológico de la Universidad del Atlántico (en la sede de Bellas Artes) y el Museo de Arte Moderno de Barranquilla, en tanto que instituciones educativas no formales ofrecen espacios como galerías para exposiciones artísticas, dentro de las que pueden mencionarse la Alianza Colombo-Francesa y el Centro Colombo - Americano, entre otros. Finalmente, existe un proyecto de constitución de un Museo Aeronaval en los hangares de la Escuela Naval de Suboficiales de la Armada Nacional, en memoria a la condición de Barranquilla como ciudad cuna de la aviación comercial y del correo aéreo nacional³².

Por su parte, las Cajas de Compensación Familiar en la ciudad, disponen de recintos y auditorios para actividades culturales, destacándose la Caja de Compensación Combarranquilla, sede Boston, por albergar la Cinemateca del Caribe y un pequeño Planetario y Comfamiliar con un auditorio en la sede de la calle 48 y el Centro Cultural de la carrera 54. El informe de actividades de este último para el año de 1999 señala que, para el área de biblioteca, atendieron 385.055 personas (para un promedio de 1.054 personas/día), préstamo de 28.100 libros y revistas, 85 cajas viajeras con promedio de 120 libros cada una por colegios, barrios y veredas del departamento; en lo cultural y de servicios, se beneficiaron 380.000 personas, se realizaron 13 exposiciones, 11 lanzamientos de libros, 13 conferencias, 11 talleres de promoción de lectura, 10 tertulias musicales, 13 encuentros con escritores y discusiones abiertas, en convenio con el Instituto Distrital de Cultura. Igualmente, con una feria del arte, 16 conciertos de la Orquesta Sinfónica Infantil, 70 talleres para niños, orientados a sensibilizarlos en la lectura, un seminario internacional de literatura infantil con apoyo del Fondo Mixto de Cultura del Departamento y la Biblioteca Pública Departamental.

³² EL HERALDO. Barranquilla, Sábado 23 de Enero de 1999. Pág. 12 A.

Existen en la ciudad un Zoológico y un Jardín Botánico; el primero, ubicado en una zona urbana inapropiada para la naturaleza del servicio y con muy poca área para su funcionamiento, mientras el segundo es objeto de desarrollo mediante un proyecto que en tal sentido lidera la ciudad.

En los últimos años, bajo el patrocinio de diferentes instancias del gobierno y privadas, la ciudad ha recuperado edificaciones y espacios urbanos para fines culturales y simbólicos, como es el caso de la Aduana y la sede de la Biblioteca Departamental. En la primera se encuentra ubicada la Biblioteca Piloto, a la cual acuden un promedio de 800 personas/día para diferentes consultas, y una amplia plaza utilizada para diversos eventos al aire libre, mientras la segunda constituye un aporte fundamental para la recuperación de un importante sector del centro de la ciudad.

Todas estas instalaciones se encuentran ubicadas al centro y norte de la ciudad, por lo que la ausencia de recintos para las actividades culturales en el sur de la ciudad impide la organización de eventos afines, factor que acentúa el marginamiento de su población y refleja la precariedad de su nivel de vida. Al respecto, el Instituto Distrital de Cultura promueve constantemente actividades culturales en esta zona, pero no es posible utilizar espacios abiertos ante la inexistencia de los mismos.

Es preciso concluir que en materia de equipamiento cultural la ciudad presenta un aceptable cubrimiento en las escalas metropolitana y de ciudad, pero en las escalas zonal y de barrios es absolutamente precario, pues son muy pocas las instalaciones que permiten algún tipo de actividad o, donde existen, son escasamente utilizados, como es el caso de la pequeña concha acústica del Parque Almendra Tropical*.

Finalmente, debe impulsarse la elaboración de un detallado plan de acción cultural como apoyo al proceso de socialización e incremento del sentido de pertenencia de los habitantes del Distrito, que se constituya en una respuesta

* En la actualidad se utiliza únicamente por parte de grupos evangélicos.

para el necesario acercamiento de la comunidad con la ciudad y permita establecer instrumentos para la apropiación de su proceso de recuperación y construcción.

En cuanto al equipamiento religioso, el Distrito está constituido como Arquidiócesis, con jurisdicción sobre el área metropolitana y algunas otras ciudades de la Costa. En éste se encuentra la denominada Catedral Metropolitana como centro de mayor jerarquía eclesiástica en la ciudad, en lo que respecta a la Iglesia Católica. A su vez, el Distrito está subdividido en parroquias, cuasiparroquias y centros de evangelización. Las parroquias cuentan con una iglesia principal como centro de actividades que agrupa a un promedio de 4 a 5 barrios. En total, la ciudad dispone de 62 parroquias que corresponden a igual número de unidades territoriales.

Además de las instalaciones propias de la iglesia Católica, otros grupos religiosos vienen incrementando la demanda de ocupación de suelo urbano para el desarrollo de sus actividades, apreciándose que algunas de ellas manifiestan marcada preferencia por sectores residenciales (implicando modificaciones de residencias para actividades de culto), pero también por los espacios públicos como parques, estadios y coliseos para reunirse. En los sectores residenciales esto ha generado algún grado de incompatibilidad que es objeto de regulación en la nueva estructura del Estatuto Urbanístico.

3.3.6 Equipamiento Recreacional y Deportivo

Se agrupan bajo esta denominación aquellos servicios a la comunidad que hacen referencia al esparcimiento social (activo o pasivo) y los de carácter deportivo, cuya infraestructura está detallada en el Anexo No. 4 del Tomo I (Aspectos Generales).

En términos generales, la oferta de la ciudad en este frente resulta más que precaria, pues son limitadas las posibilidades que ofrece la infraestructura existente para atender las necesidades de esparcimiento y disfrute del tiempo

libre de la población. La ciudad cuenta con escenarios deportivos de escala metropolitana de importancia nacional, como es el caso del Estadio Metropolitano “Roberto Meléndez”, sitio que cuenta con terrenos adyacentes para la conveniente ubicación de una ciudadela deportiva, que hoy día sólo cuenta, además del estadio, con un velódromo, este último con manifiesto deterioro y con una piscina olímpica. También, en esta escala, la ciudad contará próximamente con un completo complejo deportivo ubicado sobre la Vía al Mar (carretera a Cartagena), en terrenos de la nueva sede de la Universidad del Atlántico.

En la escala Distrital cuenta con un segundo estadio de fútbol, el Romelio Martínez, situado estratégicamente dentro de la ciudad, aportándole un espacio abierto a una zona marcadamente comercial que genera no pocas presiones sobre su suelo en el mercado inmobiliario, y el estadio para baloncesto “Elías Chegwin” ubicado en la acera opuesta, sobre la calle 72. Como, también, con instalaciones para el juego del béisbol, denominado estadio Tomás Arrieta, adyacente a la zona industrial de Barranquilla y una cancha para este mismo deporte en el barrio La Victoria, asimismo, cuenta con el Coliseo Cubierto “Humberto Perea” para diversos deportes y actos masivos.

En la escala zonal cuenta con un tercer escenario deportivo, el estadio Moderno (para fútbol), ubicado sobre la calle 30, entre las carreras 25 y 26.

En la escala de barrios es muy limitada la existencia de equipamiento deportivo y recreativo y, allí donde hay una mínima infraestructura, el común denominador lo constituye la precariedad física de sus instalaciones y la ausencia de mantenimiento, el cual corre, en no pocas ocasiones, por cuenta de la comunidad residente en sus alrededores.

En cuanto a parques y zonas verdes la ciudad sólo dispone, de acuerdo con el inventario señalado en el Anexo No. 1, con el equivalente a 0.93 m² por habitante, cuya comparación con el mínimo establecido por la agencia HABITAT de Naciones Unidas, el cual se encuentra en 10 m²/hab., resalta la magnitud del déficit en este campo. No existe un parque de escala metropolitana

y los parques urbanos de escala Distrital son escasos (Sagrado Corazón, Tomás Surí Salcedo, Venezuela, etc.). Los parques del nivel de barrio son prácticamente inexistentes, existiendo sólo en urbanizaciones diseñadas por entidades del Estado (antiguo ICT, por ejemplo) o por urbanizadores con mayor visión de ciudad, lamentablemente escasos. La ausencia de parques, por otra parte, tiene raíces en hechos generados por procesos de invasión de tierras, por la escasa provisión de áreas para parques por parte de la Administración, por cesiones concedidas por urbanizadores en terrenos poco apropiados para parques y por cambios de destinación para algunos (por ejemplo, los parques 11 de Noviembre, Tomás Surí Salcedo, entre otros).

3.3.7 Otros Equipamientos

Existe la necesidad de reservar áreas del territorio del Distrito para la ubicación de centros de ferias, exposiciones y convenciones, vitales para promocionar el desarrollo empresarial no sólo local sino regional y nacional. En la actualidad, los eventos feriales programados en la ciudad se realizan en recintos poco apropiados para ello, restándoles posibilidades de mayor interacción empresarial y, también, cultural y recreativo.

3.4 De los Niveles de Prestación de los Servicios

Para evitar cualquier impedimento para la promoción social y el beneficio colectivo en todos los sectores sociales, respecto del equipamiento urbano, es necesario contemplar las relaciones existentes entre estos con el ámbito espacial que los requiere y el volumen de población a servir, lo cual supone, por una parte, la conveniencia de circunscribir las diferentes actividades urbanas de manera equitativa, que posibiliten mayores interacciones y se traduzcan en una racional distribución espacial de los diferentes servicios y, por otra parte, la necesidad de racionalizar los costos económicos y sociales de los desplazamientos sobre el territorio, el uso del suelo urbano y la prestación de los servicios en sí.

De acuerdo con lo anterior se plantean, para el Distrito, cuatro (4) niveles de prestación de servicios que equivalen a diferentes tamaños del equipamiento y cobertura, cuya síntesis es registrada en la tabla a continuación. Los niveles comprenden lo siguiente:

3.4.1 Nivel Barrio

El Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Barranquilla (PIDAMB) plantea, respecto a este nivel, lo siguiente:

Se considera como barrio, la conformación de una comunidad cohesionada alrededor de las actividades residenciales y sus usos complementarios. Esta conformación obedece a una extensión de terreno urbanizada en forma normal o espontánea, cuya dimensión física y poblacional permite la consolidación de una comunidad que hace del barrio la unidad social urbana mayormente identificada y apropiada por sus miembros.

Cada barrio posee un nombre reconocido oficialmente, el cual ha sido adjudicado bien sea por el urbanizador, o en el caso de las invasiones, por la propia comunidad. El tamaño de su población puede variar de acuerdo a la extensión, el número de viviendas o su densidad.

3.4.2 Nivel Zonal

El sector corresponde a un conjunto de barrios (con características de homogeneidad física y socio - económica) limitado por vías del Plan Vial, como corresponde al suroccidente, suroriente, etc..

Tabla No. 3
EQUIPAMIENTOS SOCIALES
NIVELES TEÓRICOS DE CUBRIMIENTO

NIVEL - TIPO	BARRIO	ZONAL	CIUDAD	ÁREA METROPOLITANA
Educativos	Escuela básica primaria.	Colegio de bachillerato Bachillerato técnico y Centro de Capacitación	Escuelas técnicas intermedias	Universidades
Salud	Centro de salud	Hospital nivel 1	Hospital nivel 2 Hospital regional	Hospital universitario Hospital nivel 3
Recreacional y deportivo	Parque de barrio	Parque de sector Unidad Deportiva	Estadio Parque urbano Ciudadela deportiva	Escenario deportivos Parque metropolitano Clubes privados
Bienestar social	Guardería Preescolar	Hogares de Paso	Centros de menores	Centros Geriátricos
Sociocultural y religioso	Centro comunal	Templo Biblioteca Sala de cine Auditorio al Aire libre	Museo Auditorio Coliseo Cubierto Teatro Municipal	Biblioteca General Museos Cinematecas Planetario
Abastecimiento	Tienda	Supermercado Plaza de Mercado	Mercado central	Central de abastos
Transporte	Paradero de buses	Terminal de ruta	Terminal de buses interurbano e intermunicipal	Terminal interdepartamental Terminal de carga Aeropuerto Puerto marítimo y fluvial
Seguridad	Puesto de policía	Subestación de policía Subestación de bomberos	Subcomando Central D.A.S.	Comando Dpto. de Policía Armada Nacional F.A.C.
Aseo urbano		Plantas de transferencia y/o compactación de basuras	Basurero	Planta de tratamiento
Cementerio		Salas de velación Funerarias	Cementerio Horno crematorio	Cementerio jardín Horno crematorio
Matadero			Matadero municipal	Frigorífico

* Según tamaño de población.

NOTA: adaptación del cuadro ES 1 del PIDAMB.

3.4.3 Nivel Ciudad

Corresponde al área definida como la cabecera municipal, manteniendo los límites municipales donde exista la conurbación. Este nivel puede corresponder a uno o varios circuitos según el área urbana definida.

3.4.4 Nivel Metropolitano

Comprende el área total de los cinco municipios que conforman el área de estudio, y son: Barranquilla, Soledad, Malambo, Galapa y Puerto Colombia.

3.5 Demanda de Equipamiento.

En este aspecto, el PIDAMB³³ señala lo siguiente:

El carácter histórico de las necesidades sociales conlleva la cuantificación de las mismas en dos sentidos: la población que debe cubrir determinados servicios y la demanda de área requerida por los mismos en un momento dado.

En ambos casos, esa cuantificación asume un carácter histórico y el incremento de dichas necesidades, se da en una interrelación constante del desarrollo económico, con la naturaleza socio-cultural del ámbito en que se produce. En ese sentido el establecimiento de estándares urbanísticos es importante por que se constituyen en garantes de una adecuación a las necesidades sociales que corresponda lo más próxima a la realidad social que se estudia.

Los estándares pueden calificarse como mínimos y óptimos; los primeros garantizan el cubrimiento de las necesidades vitales, en tanto que los segundos responden a criterios ideales de planteamiento sin ningún tipo de limitaciones financieras y sociales.

En nuestro caso, difícilmente se podría asumir los estándares óptimos, y aún planteando los mínimos, se hace necesario confrontar los resultados con la búsqueda de alternativas que minimicen el impacto financiero sobre el caso que nos ocupa.

³³ PIDAMB, Equipamientos. Informe Final. Barranquilla, 1982.

Esta última afirmación mantiene plena vigencia para el caso del Distrito, agravada aún más frente a las consecuencias que pueda generar el proyecto de revisión de las transferencias del gobierno central, que busca con ello alcanzar metas destinadas a reducir el déficit fiscal nacional, a la recesión económica generalizada y a la poca propensión de las administraciones por sujetar las inversiones a programas y proyectos de mediano y largo plazo, a los planes de desarrollo o de ordenamiento.

3.6 Equipamiento Administrativo

Se entiende por equipamiento administrativo el conjunto de espacios destinados a cobijar aquellos servicios cuyo cubrimiento y administración recaen tanto sobre el sector público como el privado. Dentro de esta categoría se consideran:

- Centros Administrativos
- Abastecimiento
- Transporte
- Seguridad
- Servicios funerarios

3.6.1 Centros Administrativos

Los cambios generados por el proceso de descentralización municipal y su particular énfasis en la participación de la ciudadanía para la toma de decisiones administrativas y de programas y proyectos, requiere de nuevas formas de organización para la administración del territorio del Distrito. El POT, como instrumento de acción sobre el conjunto de la ciudad, demanda, para su administración, una infraestructura locativa mínima que facilite, entre otras, la presencia del Estado. El número y la ubicación de Centros Administrativos Locales - CAL -, como unidades de delegación, dependerán del modelo adoptado de distribución del territorio, actividad que deberá desarrollarse entre la administración del Distrito y la Comunidad. En todo caso, la demanda de

suelo para tales actividades se eleva a 37.500* metros cuadrados (m²) de acuerdo con el actual volumen de población, y a 10.800 m² para la población proyectada al 2010.

3.6.2 Abastecimiento

Parte de la distribución mayorista realizada actualmente en la ciudad, se ubica en los alrededores del Mercado Central, entre las calles 8 y 34B, y las carreras 39 y 46; cubriendo una extensión de 26 manzanas con un área neta de 23.00 has., en el sector de Barranquillita (Ver listado de mercados en el Anexo No. 2), mientras los sectores periféricos carecen de este tipo de equipamiento; la otra se efectúa en el nivel metropolitano a través de la Central de Abastos - Granabastos -, ubicada en el municipio de Soledad. La distribución minorista se realiza principalmente a través de los supermercados y las tiendas de barrios.

De acuerdo con el listado de mercados consignado en el Anexo No. 2, el área total en uso del suelo se eleva a 21.600 metros cuadrados (m²) aproximadamente, dentro de los cuales no se incluyen las instalaciones correspondientes a los mercaditos de Boston (cuya remodelación se encuentra suspendida) y Chiquinquirá. Todas las instalaciones de los mercados corresponden a edificaciones construidas antes de la década de los setenta, pero remodeladas y adaptadas a estas actividades durante las décadas de los ochenta y noventa por la Empresa de Desarrollo Urbano - EDUBAR -.

Los supermercados brindan un servicio eficiente a la ciudadanía, más su esfera de influencia se reduce a la zona norte de la ciudad, constituida por sectores de ingresos medios y altos; en tanto que la zona sur se abastece principalmente del mercado central y de las tiendas de barrio. Sólo en los últimos años se observa la presencia de un supermercado en el sector del barrio El Bosque (Olímpica), en el sur de la ciudad, en los predios en los que se ubicaba la Plaza de Toros.

* Resultado de multiplicar 1.250.000 hab. por 0.03 m²/hab, cantidad correspondiente a las unidades territoriales de delegación dentro del Estándar para la Administración en general.

Desde el punto de vista territorial, las actividades de adquisición de productos alimenticios mayoristas sigue desarrollándose en el Mercado Central de Barranquilla y, otra parte, en la Central de Abastos. Es evidente que el contexto urbanístico en donde está ubicado el Mercado Central en Barranquillita ha cambiado como consecuencia de los proyectos de recuperación del sector (saneamiento y canalización de los caños, optimización de la infraestructura física y adecuación de otras edificaciones para mercados y reconstrucción y apertura de la calle 30); sin embargo, para el mediano y largo plazo, será necesario construir dos unidades de mercado, una para el sur de la ciudad y otra ubicada en el norte (en proximidades del barrio Siape), dotados de locales para graneros, colmenas grandes, colmenas pequeñas, piedras de carnes, piedras de flores y verduras y puestos con vías de acceso totalmente pavimentadas. La construcción de estas nuevas plazas de mercado resultan indispensables, no sólo para acercar el servicio de abastecimiento a grupos de población carentes del servicio, sino como base de sustitución de los mercados actuales, con el fin de atender los proyectos de renovación del Distrito Central. La dotación de una plaza de mercado en el sur debe cubrir, igualmente, las necesidades derivadas del incremento de población y de expansión urbana hacia el suroccidente y occidente de Barranquilla.

Lo anterior está soportado en el déficit existente en la ciudad en materia de instalaciones para abastecimiento, pues sólo cuenta con un 10.8% del área total requerida, que es de 200.000 metros cuadrados (m²), parte de los cuales son cubiertos, además de los mercados locales, por Granabastos.

3.6.3 Transporte

El equipamiento en transporte está conformado por servicios como los siguientes: Puerto Marítimo y Fluvial, Terminal Aéreo y Terminal de Transporte Terrestre de pasajeros interdepartamentales (estos últimos ubicados en la escala metropolitana).

En lo que respecta al Transporte Marítimo y Fluvial, es necesario plantear dos consideraciones básicas para potenciar esta actividad en el mediano y largo plazo, indispensables para el posicionamiento de la ciudad:

- Analizar la factibilidad técnica y, ante todo, económica de desarrollar el Tajamar Occidental, hacia el norte, para actividades portuarias. Desde luego que cualquier determinación sobre el particular debe contar con los estudios ambientales del caso, especialmente sobre la Ciénaga de Mallorquín.
- Desarrollo de la margen oriental del Río Magdalena frente a Barranquilla, en el largo plazo, lo cual debe ser el resultado de adecuados análisis hidráulicos que garanticen la existencia del puerto en esa área y la definitiva estabilización del canal navegable; Asimismo, resultado de análisis respecto de consideraciones ambientales, puesto que la misma está integrada al Parque Nacional Isla Salamanca, en el Departamento del Magdalena.

En cuanto al transporte terrestre en sus diferentes categorías (pasajeros y carga), la ciudad y el Área Metropolitana cuentan con una terminal de transporte terrestre interdepartamental ubicada en el municipio de Soledad, la cual cubre las actuales necesidades territoriales hasta el año 2015. Próximamente, contará con una terminal intermunicipal cuya construcción está prevista en el sector de Barranquillita, en un lote de 1.5 hectáreas ubicado entre las calles 8 y 9 y las carreras 41N y 42, dotada de 35 plataformas de embarque, 8 de desembarque, 17 estacionamientos para vehículos particulares y 35 para buses a despachar. Igualmente, tendrá un área de 3.160 m² para locales vendibles en el primer piso y 2.844 m² para el mismo fin en el segundo piso, así como áreas para baños públicos, cafeterías y restaurantes, oficinas, servicios a vehículos, etc. Mediante su construcción se busca organizar las múltiples “terminales” del centro de la ciudad; actualmente se encuentra en proceso de licitación.

La disposición de un futuro sistema de transporte masivo para pasajeros incluye, además de la infraestructura del sistema, el establecimiento de terminales intermedios de trasbordo, los cuales se ubicarán de acuerdo con las características del trazado de la ruta principal con las complementarias.

En lo que respecta al transporte de carga, la ciudad carece de una terminal destinada a estos fines, considerándose necesario la ubicación de una en el sector de la Circunvalar, entre la Cordialidad y el límite con el municipio de Soledad, sector previsto en el POT para nuevos desarrollos industriales en la ciudad. Para la atención de este equipamiento debe reservarse un área no inferior a 10 hectáreas.

Transporte Aéreo: Barranquilla, la región y el área metropolitana cuentan con instalaciones aeroportuarias apropiadas al tamaño y función de la ciudad. Se considera que las instalaciones del aeropuerto son suficientes para cubrir las necesidades del Area Metropolitana.

3.6.4 Seguridad

Los servicios de Seguridad en el Distrito de Barranquilla incluyen ocupaciones del suelo en Cuarteles, Estaciones de Policía, Estaciones para Bomberos, Cárceles, Base Naval, Inspecciones de Policía y Defensa civil, Centros de Atención Inmediata (CAIs) e instalaciones para organismos judiciales.

Cuarteles

En lo que respecta a cuarteles, el Ejército Nacional cuenta con instalaciones en el barrio Paraíso, al norte de la ciudad, ocupando un amplio lote en el que las posibilidades de traslado permiten destinar buena parte del mismo a zonas verdes y recreativas; en la actualidad, parte de este cuartel ha sido trasladado a las instalaciones del Batallón de Ingenieros Vergara y Velasco en el Municipio de Malambo, cuya estratégica ubicación permite cubrir el sur de la ciudad, las instalaciones aeroportuarias, el Río Magdalena y el sur del departamento. El traslado señalado permite iniciar un proceso de cambio urbano en el sector de Paraíso y la zona industrial, que debe traducirse en el rescate de una amplia zona con posibilidades de expansión, en el largo plazo, hasta la orilla occidental del

Río Magdalena, como en efecto es planteado en el POT. Además, se encuentran instalaciones como la Segunda Brigada, en el Barrio Modelo, y las correspondientes a la Base Naval, sobre la Vía 40.

Policía Nacional

La Policía Nacional cuenta, a nivel de Barranquilla, con cinco (5) estaciones, nueve (9) subestaciones y seis (6) puestos de Policía. La prestación del servicio se concentra principalmente en el Área Central en su condición de sector de empleo, comercio y administración pública. El mayor número de subestaciones y puestos de Policía se localizan en los estratos medio y bajo. El Comando Central está ubicado en la carrera 43 entre las calles 47 y 48, en la zona céntrica de la ciudad, lo cual limita sus posibilidades de expansión.

La infraestructura en materia de inspecciones de Policía (Ver Anexo No. 3) consta de 19 instalaciones en el área del Distrito, una en cada una de los corregimientos (Juan Mina y La Playa), una Especial, una de Precios-Pesas-Medidas, cinco Comisarías de Familia y una Central de Quejas. Aun cuando representan una infraestructura significativa para la ciudad, la misma ha requerido de complementación mediante la construcción de Centros de Atención Inmediata (CAIs), contando con, aproximadamente, 35 instalaciones distribuidas en toda la ciudad, a través de los cuales se busca aumentar la presencia de la autoridad en el territorio distrital. Las proyecciones de expansión poblacional hacia el occidente permiten establecer la necesidad de construir una nueva estación de policía en el suroccidente de la ciudad.

De acuerdo con el actual tamaño de la población del Distrito, las 22 inspecciones de Policía presentan una cobertura equivalente a una por cada 56.819 personas, mientras las correspondientes a Precios-Pesas-Medidas y Central de Quejas tienen como cobertura toda la población; en lo que respecta a las comisarías, existe una relación equivalente a una por cada 250.000 personas*.

* Los cálculos se obtienen de la siguiente manera:

Cuerpo de Bomberos.

En lo que respecta al Cuerpo de Bomberos, esta institución de servicio público es dependiente de la Alcaldía Mayor, y está destinada a la prevención y extinción de incendios.

De acuerdo con el PIDAMB, *la institución fue fundada el 6 de Septiembre de 1927, siendo su primer Comandante el Capitán Jesús Montoya. Desde el año de 1967 los diferentes Comandantes han sido oficiales de la Policía Nacional, de acuerdo a un convenio para la administración del cuerpo, suscrito entre el Concejo Municipal y el Ministerio de Defensa.*

En lo que respecta a su estructura operacional, el Cuerpo de Bomberos está dividido en dos estaciones: la “11 de Noviembre” y “La Loma”. La primera, ubicada en el antiguo Parque 11 de Noviembre, adyacente a la Piscina Olímpica y al Teatro Municipal, mientras la segunda se encuentra ubicada en el sector de Barranquillita, sobre la calle 6.

La expansión urbana de Barranquilla y la inexistencia del servicio en los restantes municipios del Área Metropolitana rebasaron la capacidad de las actuales instalaciones, las cuales resultan deficitarias para la debida atención de las calamidades objeto de atención por parte de este Cuerpo. Al respecto, de acuerdo con los niveles de equipamiento del sector Administrativo previstos en la Tabla No. 5 del Tomo I (pág. 221), le corresponde a las estaciones de bomberos el equivalente a 0.07 m²/hab., lo que teóricamente equivale a 87.500 metros cuadrados (m²) para una población actual estimada en 1.250.000 habitantes o, 8.7 hectáreas, para un promedio de 6 estaciones de 1.5 hectáreas*, lo que representa un déficit de cuatro (4) estaciones. Para la población proyectada al año 2020, estimada en 600.000 personas adicionales, deberán disponerse tres estaciones más, ubicadas según los criterios de crecimiento y expansión de los usos del suelo establecidos en el POT. En total, siete estaciones

- Inspecciones de Policía: 1.250.000 habitantes / 22 = 56.819

- Comisarías de Familia: 1.250.000 habitantes/5 = 250.000

* Cada estación debe constar de área de maniobras, estacionamientos de maquinarias contra incendio y de rescate (esta última según el lugar donde se ubique la estación), oficina, sala de espera, dormitorio, cocineta, etc.

de bomberos deberán ser objeto de provisión de suelo, cuatro para satisfacer las necesidades actuales y tres en el mediano y largo plazo.

Cárceles

Este equipamiento consta de las siguientes instalaciones: Cárcel de Mujeres, Cárcel Distrital El Bosque, Cárcel Distrital para Varones, Cárcel Nacional Modelo y Cárcel Nacional del Distrito Judicial. Todas ellas se encuentran hoy día dentro de la ciudad, unas en sectores industriales, otras en sectores comerciales y algunas, como El Bosque, en zona residencial. Esta última, en particular, requiere de un detenido estudio de relocalización que permita modificar urbanísticamente el sector donde se encuentra, recomendándose su ubicación por fuera del perímetro urbano de la ciudad.

3.6.5 Servicios Funerarios

Dos tipos de servicios se destacan en este frente, el sistema de bóvedas superpuestas mediante la construcción de grandes muros, utilizadas en los cementerios públicos como el Cementerio Municipal, Cementerio Calancala y Cementerio del Sur y el de tumbas construidas en jardines cementerios, como son los casos de Jardines de La Eternidad y Jardines del Recuerdo**. En los

primeros es atendida la población de estratos 1 al 3 (y en algunos casos hasta el 4), mientras los segundos son utilizados por los estratos altos de la ciudad.

El sistema de bóvedas permite la reutilización cíclica de la instalación mediante rotaciones que varían entre cinco a seis años en uso, sin embargo, la introducción del sistema de cremación puede cambiar, en el mediano plazo, las tendencias de atención y disponer un mayor número de ellas para quienes no

** Ubicados en el Municipio de Puerto Colombia, con cobertura metropolitana.

opten por este procedimiento; este sistema de cremación viene incrementándose en los estratos altos de la ciudad.

Para el mediano plazo, la Administración debe hacer las provisiones de suelo del caso para la construcción de un nuevo cementerio en el sur de la ciudad, a través del cual se atiendan las necesidades de la población ubicada en los sectores periféricos. Es recomendable se reserve un área de 5 hectáreas para estos fines.

3.7 Equipamiento Área de la Salud

3.7.1 Generalidades

Como equipamiento en el área de la salud se denominan aquellos espacios e instalaciones que acogen y ofrecen diferentes servicios destinados a velar por la salud de los habitantes, entendida ésta como un estado de completo bienestar físico, mental y social³⁴. Al respecto, el PIDAMB señala lo siguiente: *En ese sentido, un determinado estado a nivel de salud de una población debe ser el resultante de la integración de diversos factores; la base física del organismo, el medio ambiente vital, económico y social donde se desempeñan los individuos y los agentes extrínsecos potencialmente agresores que comparten su ambiente*³⁵.

Institucionalmente, los servicios de salud son prestados por el Estado, por vía del Ministerio de Salud, a través del Sistema de Seguridad Social Integral previsto en la Ley 100 de 1993, cuyo artículo 1° expresa lo siguiente: *El sistema de seguridad social integral tiene por objeto garantizar los derechos irrenunciables de la persona y la comunidad para obtener la calidad de vida acorde con la dignidad humana, mediante la protección de las contingencias que la afectan. El sistema comprende las obligaciones del Estado y la sociedad, las instituciones y los recursos destinados a garantizar la cobertura de las prestaciones de carácter económico, de salud y servicios complementarios, materia de esta ley, u otras que se incorporen normativamente en el futuro, y al Sistema General de Seguridad Social en Salud previsto en el Libro Segundo,*

^{De}finida así por la Organización Mundial de la Salud, OMS.

³⁵ SIPUR. Plan Integral de Desarrollo de Barranquilla y su Área Metropolitana. Documento No. 6 del Diagnóstico. Servicios Sociales. 1981.

de la misma ley, del cual se deriva una nueva estructura integrada por los siguientes organismos:

1. Organismos de Administración y Financiación:
 - a) Las Entidades Promotoras de Salud (EPSs).
 - b) Las Direcciones Seccionales, Distritales y Locales de Salud.
 - c) El Fondo de Solidaridad y Garantía.

2. Las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud: públicas, mixtas o privadas (IPSS)

La estructura anterior encierra un propósito de integración de la infraestructura hospitalaria existente en una red que vincula servicios de carácter público y privados de salud, fundamentado en un sistema EPS – IPS, el cual, desde el punto de vista territorial (y de usos del suelo) debe modificar el patrón de localización de las entidades para evitar los procesos de concentración de la infraestructura actual y propender por su descentralización como mecanismo para una mayor accesibilidad de la población a los servicios, especialmente la más vulnerable.

Además de la responsabilidad del Estado, en la prestación de los servicios de salud participan otros sectores como: el sector oficial, el de Seguridad Social (ISS) y el Privado, con cubrimientos que según el PIDAMB³⁶ presentan los siguientes porcentajes sobre el total de la población: Sector Oficial 45%; Sector de la Seguridad Social 30% y Sector Privado 25%, tendencias que varían en razón a los cambios estructurales del sistema en general.

En lo que respecta al Distrito, los servicios de salud se reconocen por niveles de complejidad territorializados³⁷ de la siguiente manera:

³⁶ PIDAMB, Barranquilla. Informe Final. 1982.

³⁷ Tomados de: PIDAM, Equipamientos. 1982.

1. Nivel de Atención I: Se refiere al tratamiento de patologías comunes susceptibles de control mediante una tecnología simple, y la supervisión de médicos y enfermedades profesionales. Generalmente no demandan hospitalización.
2. Nivel de Atención II: Atiende patologías más complejas que requieran el uso de las instalaciones hospitalarias. Se presta en los hospitales locales.
3. Nivel de Atención III: Se refiere a patologías que requieren un tratamiento altamente especializado, prestado en los llamados hospitales universitarios, localizados en las grandes capitales.

Los niveles jerárquicos señalados tienen como característica territorial los siguientes cubrimientos: para el nivel de atención I existen los puestos y centros de salud³⁸ (atención primaria); para el nivel de atención II, los hospitales locales y regionales (atención secundaria); y, para el nivel de atención III, hospitales universitarios (atención terciaria). Las denominaciones señaladas presentan las siguientes características en cuanto a coberturas:

- Puestos de Salud: Establecimientos destinados a prestar servicios de atención médica ambulatoria que, para el caso de áreas rurales, se plantean como unidad permanente en poblaciones menores de 20.000 habitantes; de éste se desprenden los servicios domiciliarios a las áreas rurales.
- Centro de Salud: El centro de salud presta servicios médicos a nivel primario en las áreas urbanas, considerándose una unidad por cada 20.000 habitantes.
- Hospitales Locales: Son servicios intermedios que no requieran alta tecnología y sirven de referencia a los servicios de mayor complejidad. Los

³⁸ Esta denominación se mantiene en el Distrito aun cuando tienda a cambiar en virtud del nuevo régimen de salud señalado en la Ley 100 de 1993. Otras denominaciones utilizadas en otras ciudades para este nivel son: UBA (Unidad Básica Asistencial), UPA (Unidad Promotora Asistencial).

hospitales locales cobijan un mínimo de 50.000 personas en las áreas urbanas, a razón de 2 camas/1.000 habitantes, y su cubrimiento es zonal.

- Hospitales Universitarios: Prestan servicios de alta tecnología y tienen cubrimientos metropolitanos y regionales.

3.7.1.1 Estándares de Cubrimiento de los Servicios de Salud

Se estiman los siguientes estándares para los diferentes niveles de atención del servicio de salud:

- Puesto de salud: unidades de 300 m².
- Centro de salud: unidades de 600 m² por cada 20.000 habitantes en las áreas urbanas.
- Hospital Local: unidad hospitalaria de 100 camas por cada 50.000 habitantes. Una cama demanda un área de 70 m²/cama, equivalente a 0.014 m²/hab.
- Hospital Universitario: Los hospitales universitarios son instituciones de máxima tecnología y de cubrimiento regional, y sus dimensiones dependen del tamaño regional, el volumen de población y las políticas derivadas del Sistema General de Seguridad Social en Salud.

3.7.2 Infraestructura del Sector Salud en el Área del Distrito de Barranquilla

- Sector Público: Distrito

De acuerdo con el archivo de la oficina de Distrisalud (1998-1999) el inventario de Centros de Salud y Hospitales es detallado en las tablas ubicadas adelante,

cuya distribución territorial puede observarse en el Plano No. 12,. Como puede apreciarse, la estructura territorial del servicio está subdividida en Silos que agrupan un conjunto de Centros de Salud que “tributan” hacia un hospital de primer nivel de atención, mientras estos lo hacen hacia los del segundo y tercer nivel.

La localización del equipamiento de salud correspondiente al Distrito sobre el territorio muestra que la oferta del servicio se ha concentrado en la zona sur de la ciudad, correspondiente a los sectores de población más vulnerable, manteniendo la necesaria presencia en aquellos igualmente vulnerables del norte (Siape, Las Flores, San Salvador, La Playa, etc.), zona donde se ubica la generalidad de la oferta del sector privado con instituciones como Clínicas (del Caribe, General del Norte, Asunción, Bautista, entre las más grandes), Centros de Rehabilitación, Centros Geriátricos, Sanatorios y un significativo número de grandes Centros Médicos que albergan tratamientos quirúrgicos ambulatorios. Igualmente, como se señaló con anterioridad, existe una marcada tendencia a la ubicación de IPSs y EPSs en esta zona de la ciudad.

La información anterior permite observar la disponibilidad de camas por parte del servicio de Salud del Distrito, equivalente a 1.290 unidades disponibles y un promedio de 1.03 camas por cada 1.000 habitantes para un supuesto de atención a toda la población del Distrito, lo cual, de acuerdo con los indicadores señalados en el PIDAMB, está por debajo de las 2 camas recomendadas por cada 1.000 habitantes*. Sin embargo, considerado un cubrimiento de atención

* PIDAM, 1982. Barranquilla debe tener una alta tasa de morbilidad debido al suministro deficiente de los servicios públicos en algunos sectores, a problemas de clima y a deficiencia en los servicios preventivos. El número de egresados hospitalarios o tasa de morbilidad hospitalaria se supone en 50 por mil, en tanto que una cama será utilizada en promedio 25 veces al año, lo cual determina una relación de 2 camas por cada mil habitantes.

Tabla No. 4 Inventario de Centros de Salud y Hospitales en el Distrito de Barranquilla.

Plano No. 12. Distribución y Organización Territorial de los Servicios de Salud.

para el 70% de la población establecido según los porcentajes de estratificación del SISBEN en el DAPD, el número de camas disponibles aumenta a 1.47 por cada 1.000 habitantes, pero es aún deficitario en 0.53 camas por 1.000 habitantes según el indicador expresado con anterioridad, (Ver Tabla siguiente).

En términos de áreas, el déficit actual asciende a 32.463 metros cuadrados (m²) distribuidos en los diferentes niveles de atención, resultado obtenido de multiplicar 0.53 cama por 70m²/cama* = 37.1 m²/cama, cifra que al multiplicarse por la cobertura (población = 875.000 habitantes) y dividirse por 1.000 determina el déficit indicado. Expresado en camas, el déficit asciende a 464 unidades**.

Tabla No. 5
EQUIPAMIENTO DE SALUD
ESTIMACIÓN DEL CUBRIMIENTO DEL SERVICIO
1999

UNIDAD	Camas Disponibles	Camas por 1.000 hab.
Barranquilla Población 2000: 1.250.000 habs.	1.290*	1.03
Población estimada atendida por los servicios de salud del sector público del Distrito: 70% = 875.000 habs.	1.290*	1.47

Fuentes: Estudio POT.

* Oferta de la infraestructura distrital (Ver Tabla del Inventario).

- Sector Público: Instituto de los Seguros Sociales – ISS.

La infraestructura física representada en números de camas en el Seguro Social Seccional Atlántico asciende a 429 en 1998, según fuentes consignadas en el Anuario Estadístico de la seccional para el año señalado, distribuidas así:

* Incluye área construida, de circulación y libres.

** $0.53 \text{ camas} \times 875.000 = 463.750 / 1000 = 463.75$ (464) camas

Cuadro No. 2
 NÚMERO DE CAMAS - ISS

CLÍNICA	NÚMERO DE CAMAS 1997	NÚMERO DE CAMAS 1998
Sur	27	30
Norte	25	31
Centro	77	74
Andes	284	294
TOTALES	413	429

- Sector Público: Otras instituciones

Adicionalmente, existen instituciones con unidades de sanidad para la atención específica de sus asociados, como es el caso del Centro de Sanidad de la Escuela Naval de Suboficiales, la cual dispone de 19 camas distribuidas en observación, cuidado intensivo neonatal, cuidado intensivo adulto, cuidado intermedio neonatal y hospitalización general.

- Sector Privado

En lo que respecta al sector privado, la oferta de camas asciende, según fuentes de Distrisalud, a 663 unidades, distribuidas de la siguientes manera:

- Clínica Cervantes Barragán Ltda.	35 unidades
- Central de Cirugías	12 unidades
- Centro de Cirugía Plástica SAMU-CL.	6 unidades
- Clínica Consolación	21 unidades
- Clínica de Cirugía Plástica y Dermatológica	12 unidades
- Clínica de Medicina Integral Preventiva	29 unidades
- Clínica General El Recreo	30 unidades
- Clínica Reina Victoria	9 unidades
- Clínica San Ignacio Ltda.	25 unidades
- Clínica UNIFAR.	5 unidades

- Clínica San Joaquín Herosan Ltda.	29 unidades
- Club de Leones de Barranquilla	48 unidades
- Corporación Centro San Camilo	18 unidades
- Estetic Laser	2 unidades
- Fundación Médico Preventiva Clínica	66 unidades
- Fundación Unidos Contra la Droga	32 unidades
- Gabinete Audiológico de la Costa	1 unidad
- Hospital Niño Jesús	49 unidades
- Instituto de Neurociencias	18 unidades
- NANRAD.	1 unidad
- Policlínica Ciudadela 20 de Julio	8 unidades
- Policlínica Concordia	7 unidades
- Servicios Médicos Integrales del Norte	16 unidades
- SOLISALUD Ltda.	94 unidades
- Unidad Médica Atlántico Ltda.	6 unidades
- Unidad Médica Atlas Ltda.	14 unidades
- Unidad Médica del Caribe Ltda.	6 unidades
- UNIGINEC.	31 unidades
- Consultorio ABM.	1 unidad

TOTAL 663 unidades

En conjunto, el Distrito dispone, al año 2000, de 2.041 camas distribuidas en los frentes público y privado para la atención de los servicios de salud.

3.7.3 Proyección de la Demanda

Al déficit correspondiente al Distrito, señalado con anterioridad, es preciso adicionar los metros cuadrados y número de camas que resulten de la necesidad de proveer la infraestructura para la atención de la demanda generada por el incremento de la población al año 2020, estimada en 628.000 nuevos habitantes, con los siguientes resultados:

Número de camas:

628.000 hab. x 70% (cobertura de atención) = 439.600 hab.

439.600 hab. x 2 camas = 879.200 / 1000 = 880 camas

Área requerida:

880 camas x 70 m²/cama = 61.600 metros cuadrados (m²), los cuales deberán distribuirse entre los diferentes niveles de atención y para los que el Distrito deberá proveer la disponibilidad de tierras.

En total, el Distrito deberá proveer, a través de su dependencia Distrisalud, 1.344 nuevas unidades de camas, como en efecto se destaca en la siguiente tabla, correspondiente a las proyecciones de la demanda.

Tabla No. 6
PROYECCIÓN DE LA DEMANDA
ÁREAS Y NÚMERO DE CAMAS

Condición	Año	Área (m ²)	Número de Camas (unidades)
Déficit	2000	32.463	464
Proyección	2020	61.600	880
TOTALES		94.063	1.344

3.8 Equipamiento Educativo

3.8.1 Generalidades

Por equipamiento educativo se entiende el conjunto de espacios e infraestructura disponible para la atención de las necesidades de formación intelectual de la población (Ver Anexo No. 1. Primera Parte). El equipamiento básico educativo del Distrito comprende las diferentes modalidades de enseñanza como son las de carácter básico establecidas constitucionalmente como necesarias para toda la población y otras de tipo diferencial que permitirían completar la enseñanza mediante estudios de formación técnica.

El proceso educativo en el Distrito responde a los lineamientos contemplados en la Ley General de Educación, atendiendo el campo de la educación formal establecido en el Artículo 11, el cual consta de tres niveles señalados de la siguiente manera:

- a) El preescolar que comprende mínimo un grado obligatorio.
- b) La educación básica con una duración de nueve (9) grados desarrollado en dos ciclos: la educación básica primaria de cinco (5) grados y la educación básica secundaria de cuatro (4) grados, y
- c) La educación media con una duración de dos (2) grados.

Además de lo anterior, el Distrito ha incursionado en el campo de la formación técnica, mediante la constitución de centros destinados a estos fines en el suroriente y, próximamente, en el suroccidente de la ciudad, cubriendo un campo tradicionalmente atendido por el sector privado o el gobierno nacional.

En lo que respecta a la población en el Distrito, se establece, en la siguiente Tabla, la base para estimar, más adelante, las futuras necesidades en materia de infraestructura locativa para el servicio educativo, señalando el comportamiento de la misma desde el año de 1985 al 2020 y el incremento bruto a este último con relación al año de 1998..

Tabla No. 7
EQUIPAMIENTO EDUCATIVO
DISTRITO DE BARRANQUILLA
POBLACIÓN AÑOS 1985-1995 Y 2000-2020

MUNICIPIO	1985*	1995*	2000*	2020**
Barranquilla	896.649	1.123.588	1.249.197	1826.326
			Diferencia con relación al año de 1998	628.572

* Fuente: DANE

** Fuente: Cálculos del Estudio POT.

3.8.2 Niveles del Servicio

De acuerdo con la Ley General de la Educación, los niveles incluyen lo siguiente:

Nivel Preescolar: Es aquel donde se ofrecen a los niños (as) elementos básicos en los aspectos biológicos, cognitivos, sicomotrices, socio-afectivo y espiritual, mediante experiencias de socialización pedagógicas y recreativas. Comprende generalmente edades entre los tres y cuatro años a seis años.

Nivel Primario: Constituye el primer ciclo de la Educación Básica prevista en la ley, correspondiéndole los primeros cinco (5) grados dentro de su estructura. Comprende la población infantil entre siete y doce años de edad y se orienta a la formación del alumno para integrarse a la vida social, a la formación de los valores fundamentales para la convivencia democrática, participativa y pluralista, al fomento del deseo del saber, de la iniciativa personal, entre otros objetivos.

El Nivel Primario, según la constitución, ha de ser obligatorio y gratuito para quienes así lo necesiten; y se considera que, dada la edad de los usuarios y su escaso desarrollo para el manejo espacial urbano, debe ser un servicio a nivel de barrio directamente ligado al lugar de su residencia.

Nivel Básico Secundario: Incluye el segundo ciclo de la educación básica, con cuatro (4) grados, frecuentemente denominando así los primeros cuatro años del bachillerato; mientras los dos últimos grados (10° y 11°) corresponden a la **Educación Media**, la cual prepara a los jóvenes, entre los 13 a 18 años, al ingreso a instituciones de formación: técnica, tecnológica y/o superior.

En este nivel de formación, el alumno intensifica su preparación para la integración cualificada a la producción mediante su capacitación técnica o los estudios superiores.

El nivel medio y técnico incluye el bachillerato clásico, las escuelas normales, institutos nacionales de enseñanza media - INEM -, el Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA -, y aquellas instituciones de capacitación técnica que tengan como prerrequisitos el nivel primaria; y su prestación es a nivel de sector.

Nivel Superior: Es la enseñanza más diferenciada y su finalidad es continuar la formación integral del estudiante y prepararlo para el ejercicio posterior de su profesión y para el perfeccionamiento continuado de los conocimientos adquiridos, dotándolos de capacidad para enfrentar los problemas de la sociedad. Comprende la enseñanza impartida por la Universidad a nivel de pregrado para aquella población comprendida entre los 19 y 25 años, y más para el caso de los postgrados (especializaciones, maestrías, doctorados y postdoctorados).

Educación Especial: Comprende los procesos educativos encaminados a integrar a la vida social a aquel sector de la población incapacitada o limitada para acogerse a los sistemas educacionales generalizados; esto es, aquellos que han sido víctimas de enfermedades crónicas, accidentes o limitaciones ocasionadas por la desnutrición, las enfermedades infectocontagiosas, malformaciones o enfermedades congénitas o heredadas y/o la deficiente calidad de vida.

La incapacidad o limitación ha sido definida por la Organización Mundial de la Salud como *“la dificultad existente de llevar a cabo una o más actividades, las cuales, de acuerdo con la edad, el sexo y el rol social normativo del sujeto, son generalmente aceptados como componentes esenciales y básicos del quehacer diario, tales como el cuidado de sí mismo, las relaciones sociales y la actividad económica”*³⁹.

Se considera que todo limitado debe recibir educación preescolar, primaria, secundaria y de orientación vocacional y capacitación mediante métodos y técnicas pedagógicas especiales que permitan el aprestamiento especial básico, la nivelación y complementación de la escolaridad, la corrección de alteraciones en el aprendizaje y la integración a la enseñanza regular.

³⁹ Sistema Nacional de Rehabilitación. DNP, Unidad de Desarrollo Social. 1981. Tomado de PIDAMB, Equipamientos. 1982. Pág. 18.

3.8.3 Niveles de Cubrimiento

En la tabla siguiente (No. 8) se presentan los porcentajes de cubrimiento o tasa de escolaridad utilizada, cuyos datos correspondientes a 1980, 1990 y el 2000 corresponden a los estimados en los estudios del PIDAMB (Documento Final, 1982, correspondiente a Equipamientos). La última corresponde a los estimativos demográficos del estudio del POT, mostrando una tendencia a la disminución en los grupos de edades por razones atribuidas a la caída de las tasas de incremento de la población, tal como se señala en las tablas de la evolución del tamaño poblacional de Barranquilla.

3.8.4 Indicadores (Estándares) Sectoriales

No fue posible encontrar mayor información sobre normas o criterios unificados respecto a la prestación de los servicios educativos, su cubrimiento, las especificaciones y la demanda de área por ellas requeridas como base para establecer los requerimientos de tierras destinadas a esta actividad. Por ello, se

Tabla No. 8
 EQUIPAMIENTO EDUCATIVO
 PORCENTAJES DE CUBRIMIENTO AÑOS 1980-1990-2000-2020

POBLACIÓN EDAD ESCOLAR	1980 %	1990 %	2000 %	2020 %
Preescolar 0-6	16.0	14.5	11.7	8.7
Primaria 7-12	12.5	11.0	10.8	8.8
Media 13-18	13.1	10.8	10.5	9.5
Superior 19-25	14.5	12.1	11.5	11.0

FUENTE: Para los años 1980, 1990 y 2000, PIDAMB, Equipamiento, 1982. Cuadro No. 5, pág. 21.

Para el año 2020 los estimativos se obtuvieron con base en el incremento de población establecido en el POT, el cual considera una disminución de la tasa de crecimiento para este período.

acudió a los indicadores (estándares) consignados en el documento “*Los denominados estándares urbanísticos y su aplicación al planeamiento*”, de Miguel Ribas Piera, en la Revista CIUDAD Y TERRITORIO, Revista de la

Ciencia Urbana, 1/73, en la cual se asigna un total de 7.85 m²/hab. para la atención de todos los niveles educativos indicados con anterioridad, indicador desagregado de la siguiente manera:

-	Preescolar	0.35 m ² /hab	(4%)
-	Primaria	0.925 m ² /hab	(12%)
-	Bachillerato	0.925 m ² /hab	(12%)
-	Media	0.65 m ² /hab	(8%)
-	Superior	5.00 m ² /hab	(64%)

		7.85 m²/hab	(100%)

Para los niveles de primaria, bachillerato y media corresponde un estándar de 2.5 m²/hab y un porcentaje del 32% con respecto al total del indicador, sobre los cuales se estimará la demanda futura. El alto indicador asignado a la educación superior obedece a las características diversificadas de los programas ofrecidos en este nivel y por las necesidades de instalaciones especializadas (Bibliotecas, Hemerotecas, Laboratorios, Auditorios, etc.) que requieren los mismos; sin embargo, las nuevas modalidades de educación a distancia o semipresenciales tienden a modificar el parámetro por cuanto no exigen grandes instalaciones.

3.8.5 Población en Edad Escolar

Las referencias a la población en edad escolar toman como base las establecidas históricamente por el PIDAMB para el año 1980, y para el 2000 y 2020, las previstas en el POT, con resultados mostrados en la Tabla No. 9.

Los datos anteriores señalan una población estudiantil de 266.080 estudiantes al año 2000, frente a los 231.935 establecidos por el DANE para el año de 1980, para un incremento en el período de 34.145 estudiantes en los niveles de primaria,

Tabla No. 9
DISTRITO DE BARRANQUILLA
POBLACIÓN EN EDAD ESCOLAR POR NIVEL EDUCATIVO
1980 - 2000 – 2020

	POBLACION 1980	PRIMARIA 12.5%	MEDIA TÉC. 13.1%	SUPERIOR 14.5%
Barranquilla	906.010	113.250	118.685	131.370
	POBLACIÓN 2000	PRIMARIA 10.8%	MEDIA 10.5%	SUPERIOR 11.5%
Barranquilla	1.249.197	134.914	131.166	143.657
	POBLACIÓN 2020	PRIMARIA 8.8%	MEDIA 9.5%	SUPERIOR 11.0%
Barranquilla	1.826.326	160.716	173.500	200.895

Fuente: PIDAMB para el año 1980 y proyecciones al 2000. Equipamientos. 1982. Respecto a este último año, el total de la población fue reemplazado por la información DANE suministrada al DAPD. Para el año 2020 se asume la proyección de población establecida en el POT. Porcentajes Tabla No. 8.

bachillerato y media. La misma fuente establece una población no asistente a estos niveles de educación para 1993 en 41.731 (Ver Tabla siguiente), reflejando un déficit que proyectado al año 2000 se eleva a 47.573 cupos y 53.415 al año 2010, si no es atendido oportunamente.

Desde el punto de vista de la infraestructura, los requerimientos de áreas para atender el déficit correspondiente al año 2000 ascienden a 118.933 metros cuadrados (m²), cuya conversión a hectáreas representan 11.8. En éstas están previstas tanto las áreas construidas como las libres, las cuales pueden ser distribuidas en unidades básicas de 5 aulas para 40 alumnos/aula y 2 jornadas de funcionamiento en el nivel primario, y 6 aulas para 40 alumnos/aula con 2 jornadas de funcionamiento en el nivel medio.

Tabla No. 10
DÉFICIT POR EDADES

EDAD	SIN ASISTENCIA
5	3.939
6	2.909
7	2.326
8	2.067
9	1.685
10	1.821
11	1.768
12	2.095
13	2.501
14	3.379
15	4.421
16	5.668
17	7.152
Total	41.731

3.8.6 Proyecciones para la Atención de la Demanda

El cálculo para las proyecciones de nuevos cupos, en el período de planeamiento del POT (2020), se fundamenta en la proyección de la población estimada por grupos de edad escolar, de acuerdo con los porcentajes establecidos anteriormente (Tabla No. 9). Con este fundamento, se propone que tanto para el sector público como el privado, la educación primaria y primer ciclo del bachillerato cubra el 95%, la media el 70% y la superior el 30%.

En lo que respecta a este cubrimiento, el PIDAMB (Equipamientos, pág. 29) señala lo siguiente: *La política tomada para el cubrimiento de la población en edad escolar fue fijada en base a que en los últimos años, según datos que arroja el volumen XIII No. 3 (Revista de Planeación y Desarrollo) por el Departamento Nacional de Planeación Bogotá, D.E., para la Nación se ha mantenido un porcentaje estandar del 75% para el nivel primario y un 38.3% para el nivel secundario.* Es preciso señalar que estos criterios correspondían al período anterior a la expedición de la Ley General de la

Educación; en ésta, el ciudadano es asimilado como un usuario con derecho al servicio y no como *un consumidor de un producto específico*, en este caso el educativo. Se entiende que sobre este derecho el Estado propende por ampliar la accesibilidad de la población a la educación, especialmente a la preescolar y primaria y, por ende, a la construcción de un mejor proyecto de sociedad en el largo plazo. Con base en tal fundamento, se asume un cubrimiento para el nivel primario del 95%, para el secundario del 70% y para el superior del 30%.

Cálculo de las Proyecciones. Definidas las proyecciones correspondientes al déficit actual (año 2000) en el numeral anterior, los niveles futuros de cubrimiento para cada tipo de servicio se definen con base en los estimativos de población consignados en la Tabla No. 9, en la cual son establecidas para cada uno de los niveles de atención respecto al período de planeamiento: año 2020. Los cubrimientos, por lo tanto, son establecidos de la siguiente manera (Ver Tabla No. 11):

Tabla No. 11
 PROYECCIÓN DE LA DEMANDA
 AL 2020

	POBLACIÓN 2020	PRIMARIA 8.8% (1)	MEDIA 9.5% (2)	SUPERIOR 11.0% (3)
Barranquilla	1.826.326	160.716	173.500	200.895
Cubrimiento:		95%	70%	30%
Población demandante del servicio		144.644	121.450	60.268

Fuente: Tabla No. 9. POT.

Un total de 266.094 habitantes (columnas 1 + 2 de la anterior Tabla) en edad escolar entre los 5 y 17 años, demandará cupos adicionales en los niveles de atención educativa primaria y secundaria y educación media, requiriendo una

provisión de suelo urbano equivalente a 665.235* metros cuadrados (m²) - correspondientes a 66.52 hectáreas -, mientras la población en capacidad de acceder a la educación superior demandará un área de 301.340 metros cuadrados (m²) - 30.1 hectáreas -, la cual puede disminuir por los cambios en las tendencias educativas superiores, ya señaladas.

De los 266.094 habitantes en edad escolar al 2020 se estima que un 60% será atendido por el sector público (159.656) y un 40% por el sector privado (106.438). La provisión de suelo para la atención del servicio en el sector público por el Distrito presenta las siguientes características:

- Año 2020: 159.656 hab. x 2.50 m²/hab = 399.140 m², 39.9 hectáreas.

Considerados en conjunto el déficit registrado y las proyecciones, la demanda total de suelo urbano presenta las siguientes características:

- Año 2000: requerimientos por 118.933 m² - 11.89 hectáreas
- Año 2020: requerimientos por 399.140 m² - 39.91 hectáreas

Totales: 518.073 m² - 51.80 hectáreas

En tanto que la demanda a satisfacer por el sector privado presenta las siguientes características:

- Año 2020: 106.438 hab. x 2.50 m²/hab = 266.095 m², 26.69 hectáreas

En conjunto, demandan 784.168 metros cuadrados (m²), que representan 78.41 hectáreas.

3.9 Equipamiento de Bienestar Social

* Resultado de multiplicar 266.094 habitantes x 2.50 m²/hab.

El equipamiento de Bienestar Social comprende los espacios destinados a la protección de la población que presenta alta vulnerabilidad, la cual incluye los menores, los ancianos (tercera edad), los discapacitados, las madres solteras adolescentes y grupos mendicantes. Para su atención se cuenta con instituciones como: Centros de Atención al Menor, Centros Geriátricos, de Rehabilitación, Hogares de Paso y otros apoyados en fundaciones u organizaciones no gubernamentales.

3.9.1 Servicios al Menor

Por Servicios de Protección al Menor se entienden aquellos encaminados, por una parte, a la atención del proceso de socialización de los menores, su iniciación a la educación formal, su protección en casos de violencia intrafamiliar y, por otra parte, aquellos que cubren la atención de las necesidades que genera la participación de la mujer en la fuerza de trabajo (como madres cabeza de familia, adolescentes, etc.). Comprende, en primer lugar, los servicios que se refieren a la atención de la población menor de 6 años; y en segundo lugar, a los servicios requeridos por aquellos menores carentes de ámbito afectivo o con problemas de socialización y conducta. Para el caso de la educación formal se cuentan los servicios prestados por guarderías, jardines infantiles, preescolares, centros de atención integral al preescolar y hogares infantiles. En lo segundo, hogares sustitutos, centros de educación y rehabilitación, etc.

La administración del servicio al menor viene siendo atendida, en el sector público, a través del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), y en menor escala por instituciones del sector privado. La financiación de los servicios a cargo del ICBF provienen de la Ley 27 de 1947 que establece el aporte del 2% de las nóminas de todas las entidades públicas y privadas y el 12% de la participación de la ventas de sal de la Concesión de Salinas.

La educación preescolar (5 años o menos) en el Distrito presenta una población de 12.633 estudiantes en el sector público, mientras el privado se eleva a 21.406,

para un total de 34.039 cupos, según fuentes suministradas por la Secretaría de Educación del Distrito. Un análisis comparativo respecto al cubrimiento del servicio entre la disponibilidad de cupos en 1980 y 1999 muestra los siguientes resultados (Ver Tabla No. 12):

Tabla No. 12
ATENCIÓN AL PREESCOLAR
POBLACIÓN Y CUBRIMIENTO 1980 – 1999

MUNICIPIO	POBLACIÓN	POBLACIÓN MENOR DE 6 AÑOS (porcentajes)*	CUBRIMIENTO (CUPOS)					
			Total cupos	%	Oficial	%	Privado	%
Barranquilla	906.010 (1980)	144.960 (16.0%)	6.975	5	6.005	86	970	14
Barranquilla	1.223.260 (1999)	143.121 (11.7%)	34.039	23.7	12.633	37.1	21.406	62.9

Los datos a 1980 fueron tomados de PIDAMB, Equipamientos. 1982. Cuadro No. 22, pág. 69.

Los datos al año 1999 fueron tomados del DANE y, la correspondiente a cupos para el mismo año, de la Secretaría de Educación del Distrito (Ver Anexo No. 1 – Segunda parte).

* Ver Tabla No. 8. POT.

En términos absolutos, debe destacarse el incremento en 18.2% la atención de la población preescolar en los últimos 20 años en el Distrito de Barranquilla, incluido el sector privado, pese a lo cual no se alcanza a cubrir el 50% de la población en edades menores de 6 años. El servicio, sin embargo, muestra un importante desplazamiento en favor del sector privado. En este incremento inciden factores asociados con la necesidad de atención de niños, por efecto de la mayor vinculación de la mujer al mercado laboral y por cambios en las tendencias educativas para la población de edades tempranas.

El incremento, y consecuente cubrimiento actual, en la atención preescolar es notorio en el sector privado, con respecto al año de 1980, por efecto del aumento de centros de servicios constituidos especialmente en el norte de la ciudad, en detrimento de la atención correspondiente al sector oficial, el cual reduce significativamente su participación. Tal reducción genera pocas posibilidades de

atención para aquellos segmentos de población que no presentan capacidad de pago para acceder a servicios privados, especialmente para quienes habitan en el sur de la ciudad.

Para efectos de estimar el déficit en el nivel preescolar, es preciso aclarar la imposibilidad del Estado y el sector privado para cubrir el 100% de las necesidades identificadas en la tabla anterior, de donde se deduce un faltante de 109.082 cupos con relación a la población total menor de 6 años. Por tal razón, debe establecerse una política de cubrimiento gradual del servicio que permita, en el mediano plazo, cubrir el 50% de la población en edad preescolar (71.561 correspondiente a la mitad, del total al año 1999), reflejándose un déficit equivalente al 26.3% respecto a la cobertura actual. Supone lo anterior, atender 37.521 cupos adicionales, que generan demandas por usos del suelo estimadas en 13.132,7* metros cuadrados (m²). Entendiendo la política anterior como una clara orientación para la acción por parte del Estado, y a la responsabilidad que le compete para extender el servicio educativo a los sectores más vulnerables, se asume que éste debe elevar su capacidad de atención al 60% de la cobertura, y el sector privado el restante, lo que representa dotaciones de las siguientes magnitudes (Cuadro No. 3):

* Resultado de multiplicar la población estimada por el estándar establecido para preescolares en el numeral 3.8.4, Estándares Sectoriales, página 168 del presente Tomo.

Cuadro No. 3
ÁREA DE SUELO DEMANDADO PARA LA ATENCIÓN
DEL DÉFICIT ACTUAL

	Población Total (1999)	Cobertura Propuesta (50%)	Promedios de Cobertura por Sector	Población Atendida (1999)	Déficit	Estándar (m²/hab)	Área de suelo demandado (m²)
	143.121	71.560					
Oficial (60%)			42.936	12.633	30.303	0.35	10.606
Privado (40%)			28.624	21.406	7.218	0.35	2.526
TOTALES			71.560	34.039	37.521		13.132

Respecto al volumen de población proyectada al año 2020, la menor de 6 años se estima en 158.890, considerando una participación del 8.7%⁴⁰ sobre un total de 1.826.326 habitantes. Asumiendo un porcentaje de atención del 70% de la población señalada, se definen, para cada una de las categorías sectoriales, los siguientes cubrimientos: 75% el sector oficial y 25% el privado, de allí que la ciudad requerirá, para esta nueva población, las siguientes áreas:

Cuadro No. 4
ÁREA DE SUELO DEMANDADO PARA LA ATENCIÓN
DE LA POBACIÓN ESTUDIANTIL AL 2020

	Población Total (2020)	Cobertura Propuesta (70%)	Población Atendible (2020)	Estándar (m²/hab)	Área de suelo demandado (m²)
	158.890	119.167,5*			
Oficial (75%)			89.375,25	0.35	31.281
Privado (25%)			29.791,75	0.35	10.427
TOTALES			119.167,00		41.708

* Diferencia: 158.890 – 119.167 = 39.723

⁴⁰ Tabla No. 9, POT.

En conjunto, la ciudad deberá establecer, para el 2020, una provisión de suelo equivalente a 54.840 metros cuadrados (m²) - 54.8 hectáreas -, para los servicios preescolares demandados por la población menor de 6 años.

Desde el punto de vista de la asignación territorial, los servicios de atención al preescolar, se plantean fundamentalmente a nivel de barrio, cercanos al lugar de residencia de los usuarios y al que, en lo posible, debe tenerse acceso a pie. Se recomienda, igualmente, que se disponga del servicio en áreas de concentración de la fuerza de trabajo.

3.9.2 Servicios a la Tercera Edad

3.9.2.1 Generalidades

La Conferencia de Población y Desarrollo⁴¹ admite dos características básicas en cuanto al comportamiento de la población actual: el descenso de la tasa de natalidad y el aumento en la expectativa de vida, la cual ha pasado de 46 a 66 años en los últimos 50 años. En efecto, la pirámide poblacional está cambiando su estructura histórica, pues la población mayor de 60 años en 1991 alcanzaba los 495 millones de personas y en el 2020 se calcula que excederá los 1.000 millones⁴². El fenómeno es denominado “implosión demográfica”, con mayores efectos en los países europeos, en donde la población mayor de 60 años supera el 20% del total.

Para el caso colombiano, en 1973 el 7% de las personas eran mayores de 55 años y, según el DANE, para el 2025 habrá 10 millones de ancianos en el país, es decir, el 14% de la población⁴³. La tendencia al incremento de la población mayor tendrá efectos en áreas como la salud, la vivienda y la recreación, servicios que el Estado deberá proveer en un futuro no muy lejano.

⁴¹ Denominada Cipd, efectuada en el Cairo en 1994.

⁴² LA REPÚBLICA. Santafé de Bogotá, Sábado 16 de enero de 1999. Pág. 12.

⁴³ Ibid.

3.9.2.2 Situación Actual en el Distrito de Barranquilla.

Los servicios de protección al anciano (Tercera Edad) están orientados a la población que, cumplida su etapa de mayor productividad, se encuentra independizada de su responsabilidad familiar, por tal razón, requiere de ambientes en donde pueda desenvolverse y ejercer actividades propias de su condición y edad; se considera dentro de esta categoría a la población mayor de 65 años.

La protección del anciano, en el caso colombiano, ha sido tradicionalmente una función y tradición intrafamiliar y, en otros casos, de instituciones privadas de carácter religioso. Sin embargo, las tendencias impuestas por la reducción del tamaño familiar, la vinculación de los miembros de la familia a diversas actividades, la integración de la mujer al mercado laboral y la “vida moderna”, están generando cambios en esta tradición, por lo menos en los estratos medios y altos, que demandan políticas de atención especiales por fuera del núcleo familiar. Con todo, el problema de la ancianidad aún no ha adquirido grandes proporciones, pese a que el porcentaje de población mayor de 65 años tiende a incrementarse en las próximas décadas. Según el PIDAMB, para 1980, la población en edad superior a 65 años en el país alcanzaba un porcentaje de 4.27%, mientras el Área Metropolitana de Barranquilla presentaba un 3.8%*, indican que Colombia es un país maduro y en veinte años será un país viejo, ya que será superior al 5%. De manera que la atención al anciano se plantea como una prioridad en el sentido de definir políticas que unifiquen los criterios bajo los cuales se prestan los servicios a la ancianidad⁴⁴.

* Las referencias del PIDAMB se obtuvieron del Plan para la Atención de los Ancianos en Colombia. DNP, Unidad de Desarrollo Social. División Salud. Bogotá. Marzo de 1982, y por elaboraciones propias del equipo de trabajo.

⁴⁴ PIDAMB, Equipamientos. 1982. Pág. 76.

3.9.2.3 Déficit y Proyecciones

Las características en cuanto a volumen de la población mayor a 65 años presenta, según estimaciones previstas en el PIDAMB para la ciudad de Barranquilla, las siguientes características:

Cuadro No. 5
POBLACIÓN MAYOR DE 65 AÑOS
- PIDAMB –

MUNICIPIO	Año	Población Total	Porcentaje (%)	Población Mayor de 65 años
Barranquilla	1980	906.010*	3.8	34.430
	1990	1.282.479**	4.6	60.238
	2000	1.770.558***	5.6	116.890

Fuente: * PIDAMB, Equipamientos, 1982. Cuadro No. 27, pág. 78.

** PIDAMB, Cuadro No. 12, pág. 31.

*** PIDAMB, Cuadro No. 28, pág. 80.

Las magnitudes correspondientes a las proyecciones de población para los años de 1990 y 2000 previstas por el PIDAMB resultaron superiores a los tamaños poblacionales señalados más tarde por el DANE, por lo que un ajuste a las mismas permite obtener los siguientes resultados (Cuadro No. 6):

Cuadro No. 6
POBLACIÓN MAYOR DE 65 AÑOS - 2020

MUNICIPIO	Año	Población Total	Porcentaje (%)	Población Mayor de 65 años
Barranquilla	1980	906.010*	3.8	34.430
	1990	1.018.360**	4.6	46.844
	2000	1.249.197**	5.6	69.955
	2010	1.535.446***	5.6	85.984
	2020	1.826.326***	5.6	102.274

Fuente: * PIDAMB, Equipamientos, 1982. Cuadro No. 27, pág. 78. - ** DANE, 1998.

*** Proyecciones Estudio POT

Los incrementos entre estos períodos señalan magnitudes del 36% para el correspondiente a 1980 – 1990 y 49.3% para 1990 – 2000, tendencia que se mantiene para los períodos 2000 – 2010, y 2010 – 2020, considerados estos índices a partir de la tasa de incremento del 5.6%. Sin embargo, de utilizarse el indicador señalado por el DANE en las Generalidades (14%) para el 2020, la población mayor de 60 años se eleva a 255.685 personas en el Distrito. Tales volúmenes de población requerirán políticas específicas en cuanto a la prestación de los servicios propios del bienestar básico de los ancianos, como salud, vivienda y recreación. Existe coincidencia, por lo tanto, con lo expresado en el PIDAMB en cuanto a las necesidades de mejorar y ampliar los servicios correspondientes, en tanto afirma: *Una política de bienestar al anciano debe orientarse hacia el mantenimiento de las relaciones sociales, es decir, sus servicios deben sostener al anciano dentro de la comunidad interior de su propio entorno. Esto significa que las necesidades de salud, vivienda y recreación deben estar preferentemente integradas al resto de servicios sociales, dependientes de las entidades nacionales o locales que manejan estos rubros, bajo condiciones preferenciales o especiales de atención.*

1. **Salud:** *En el caso de la salud, sus servicios están garantizados por el Sistema Nacional de Salud, sin embargo, es necesario encontrar la forma de hacer operativa su prestación.*
2. **Vivienda:** *Se propone incrementar el cubrimiento de los servicios de vivienda al 5% de la población mayor de 65 años. Estos deben encaminarse preferencialmente hacia la vivienda independiente que permita la total autonomía del anciano; considerando también la alternativa dependiente tipo asilo o residencia de ancianos.*

Las escasas políticas de atención hacia este segmento de la población en el Distrito son notorias, pese a los esfuerzos que en tal sentido se observan en el sector privado, el cual ha venido incrementado la oferta de servicios mediante la construcción y la adecuación de edificaciones para estos fines, las que van destinadas, especialmente, a cubrir a los sectores altos de la sociedad. Dadas las dificultades para obtener bases estadísticas sobre el particular, se asume un nivel de atención de sólo el 5% de la población para el año 2000 y una meta proyectada de atención del 15% para este año y 25% para el 2020, considerando que se mantendrá, por tiempo prolongado, la atención intrafamiliar del anciano. La siguiente Tabla muestra los resultados de la esta manera:

Tabla No. 13
SERVICIOS DE PROTECCION AL ANCIANO
POBLACIÓN Y CUBRIMIENTO 1980 – 2000 - 2020

MUNICIPIO	POBLACIÓN	POBLACIÓN MENOR De 65 años	CUBRIMIENTO (CUPOS)					
			Total cupos	%	Oficial	%	Privado	%
Barranquilla	906.010* (1980)	34.430* (3.8%)	388*	1.1	358*	92.3	30*	7.7
Barranquilla	1.249.197** (2000)	69.955 (5.6%)	3.497	5	2.797	80.0	700	20
Barranquilla	1.826.326** (2020)	102.274 (5.6%)	25.568	25	17.897	70.0	7.671	30

Fuente: * PIDAMB, Equipamiento, 1982. Cuadro No. 27. Pág. 78.

** Estudio POT.

La meta de atención establecida en 15% para el año 2000 determina un déficit de cupos para el servicio equivalente a 6.996*, más el 25% proyectado al 2020 (25.568) señalan un total de 32.564 cupos a satisfacer a este último año. En cuanto a usos del suelo deberá proveerse un área de 26.051** metros cuadrados (m²) y un área igual para zonas recreativas, para un total de 52.102 metros cuadrados (m²), correspondientes a 5.21 hectáreas.

Las provisiones establecidas para el servicio, deben apoyarse con acciones asociadas con las áreas recreacionales en sus diferentes niveles, considerando a este grupo de población en la planeación y diseño de los parques y zonas libres. Asimismo, dar acceso a actividades como cines, eventos deportivos, espectáculos, etc., mediante descuentos especiales, y finalmente, creación de clubes de ancianos a nivel de barrio (no incluidos en el indicador) como parte de los servicios. De esa manera el anciano podrá contar, en el entorno social

* Resultante de restar, del 15% de 69.955, los cupos actuales (3.497).

** Tomando en cuenta un estándar de 0.80 m²/hab.

inmediato a su residencia, con instalaciones apropiadas para el desarrollo de sus actividades.

3.9.3 Hogares de Paso

El Distrito dispuso recientemente, para el servicio de la población en condiciones de mendicidad, niños sin hogar, etc., un Hogar de Paso en Barranquillita, a través del cual ofrece un servicio básico de atención a este grupo poblacional carente de protección, especialmente a los ubicados en los alrededores del sector y del Centro de la ciudad. En materia de cubrimiento este hogar resulta insuficiente, requiriéndose, por lo menos, dos unidades adicionales distribuidas en diferentes sectores de la ciudad.

3.10 Equipamiento Recreacional y Deportivo

*Es necesario redescubrir,
a través de las ciencias naturales, la
esencia de los lugares familiares en los que vivimos.
MICHAEL HOUGH**

3.10.1 Introducción

El PIDAMB define el equipamiento para la recreación (parques, zonas verdes, plazas) y el deporte de la siguiente manera: *Se entiende como equipamiento recreacional y deportivo el conjunto de espacios libres o cubiertos, de uso público o restringido, destinados a satisfacer las necesidades de ocio, esparcimiento y la práctica del ejercicio físico como un aspecto importante para la salud y el bienestar social. Comprende los parques, escenarios deportivos y las áreas costaneras o de playa, sitios donde normalmente los habitantes de Barranquilla ocupan su tiempo libre. Se añaden, a lo anterior, las zonas de protección de la ribera del Río Magdalena destinadas a espacios de encuentro de la ciudad con este recurso natural y paisajístico.*

* HOUGH, Michael. Naturaleza y Ciudad. Planificación Urbana y Procesos Ecológicos. Barcelona, GG. 1998.

En muchas ciudades del mundo, la infraestructura para la recreación asociada con parques, zonas verdes o espacios verdes públicos e instalaciones deportivas ha contribuido a la mejor configuración territorial de las mismas. Sin embargo, para el caso de Barranquilla, estos elementos, como posibilidades estructurantes de la ciudad son muy escasos, y donde existen, hay propensión a ocuparlos de manera no apropiada a sus fines, resultando una ciudad que parece haber tenido en cuenta sólo un rígido trazado de calles y carreras con un sistema reticular de manzanas*, cuya disposición desconoció elementos naturales de gran importancia para su configuración, como es el caso del Río Magdalena. Además, la desordenada configuración territorial de un amplio sector en el sur de la ciudad, ocasionada por la formación de numerosos barrios de “invasión”, acentuó la carencia de parques, y de zonas verdes y recreativas.

Al respecto, el indicador, en cuanto a metros cuadrados por habitante ($m^2/hab.$), para parques y zonas verdes, es de $0.93 m^2/hab.$ (Tomo I, página 115), el cual tiende disminuir con el incremento natural de la población. Contrasta sustancialmente con el indicador de $10 m^2/hab.$ definido por la UNESCO, con los $13.50 m^2/hab.$ previstos para el Plan de Área de Acción Inmediata en el Área Metropolitana de Barcelona⁴⁵ y los $15 m^2/hab.$ previstos en el Decreto Reglamentario 1504 de 1998 de la Ley 388 de 1997.

El concepto asociado con optimización de la plataforma urbana de Barranquilla incluye tanto la ampliación de la cobertura como la calidad de los espacios verdes públicos, de los parques y de las zonas deportivas como esenciales para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y conferirle una imagen con mayor integración con los elementos de la naturaleza. Para alcanzar tales propósitos es necesario, además de la atención destinada a superar los problemas de desigualdad social, otorgar prioridad a la construcción y mantenimiento de los espacios señalados, para lo cual la Administración debe:

* Por supuesto, esto no se cumplió en todos los barrios.

⁴⁵ CIUDAD Y TERRITORIO. Revista de Ciencia Urbana. Barcelona, 1/73. Pág. 8.

- Promover la creación de espacios verdes, parques y zonas deportivas en toda la ciudad.
- Atender oportunamente el diseño de las áreas verdes que por obligación (cesiones) transfieren al Distrito los urbanizadores.
- Gestionar con las entidades correspondientes (Ministerio de Transporte, Cormagdalena, Universidad del Norte) la realización de los estudios de estabilización de la ribera occidental del Río Magdalena entre los sectores de Barranquillita y la Base Naval, como paso esencial para elaborar diseños urbanos asociados con espacios libres y proyectos recreativos sobre esta franja.
- Promover la ornamentación urbana mediante la ubicación de esculturas, obeliscos, jardines urbanos, fuentes, árboles, a través de los cuales se reconfigure la estética de la ciudad.
- Formalizar, a nivel de las dependencias de Planeación Distrital, funciones asociadas con la elaboración de inventarios, planificación y diseño de los espacios verdes, recreativos y deportivos e institucionalizar el monitoreo constante de la infraestructura disponible.
- Diseñar y promover estímulos hacia aquellas comunidades que se hagan cargo de los espacios verdes locales, con lo cual incentivar el sentido de pertenencia hacia los mismos, lo cual supone un proceso de capacitación previo que identifique su valor para la calidad de vida y la armonía con el medio natural.
- Incorporar a la empresa privada en estos propósitos, mediante la conformación de instancias mixtas de cooperación.

3.10.2 De los Niveles de Equipamiento

Los indicadores correspondientes a este equipamiento cubren diferentes niveles del servicio, destacándose los siguientes:

BARRIO: Contiene: juegos infantiles (población de 0 – 8 años), para los cuales deben destinarse 0.50 m²/hab.; áreas de juegos para jóvenes (9 – 16 años), cuyo indicador es 0.75 m²/hab., áreas de descanso para personas mayores y de la

tercera edad y una cancha deportiva multipropósito (baloncesto, microfútbol, patinaje, voleibol, etc.).

Este nivel de equipamiento es verdaderamente precario en la ciudad, pese a su importancia, como, espacio a través de los cuales puede lograrse algún grado de diversidad territorial que estimule el contacto con la naturaleza, propicie el sentido de pertenencia urbana, permita la participación de la comunidad en eventos masivos y fortalezca las actividades recreativas y formativas. Allí donde existen, no alcanzan áreas mayores a una hectárea.

ZONAL: Se estima que el parque zonal debe contener canchas deportivas reglamentarias al servicio de los habitantes, agrupados en un número determinado de barrios, además de áreas de descanso y juegos infantiles y áreas verdes paisajísticas o de ornamentación urbana.

La ciudad carece de parques y áreas verdes zonales que permitan establecer algún grado de intermediación entre la ciudad y el barrio o entre componentes urbanos diferenciados e incompatibles. Al respecto, el POT plantea un primer parque zonal de protección ecológica entre la zona industrial (Ver Plano de Usos del Suelo) constituida por la grandes industrias, y los actuales y futuros desarrollos residenciales del norte de la ciudad.

CIUDAD: Requiere dos tipos de equipamiento: el primero, destinado a la práctica libre del deporte, y otro destinado al deporte como espectáculo. Dentro de los primeros se considera una unidad ciudadela deportiva de uso público, como la que se plantea para el suroccidente y, para los segundos, escenarios requeridos según los deportes que se practiquen, los que generalmente incluyen canchas para el fútbol, el baloncesto, etc.

No existen en la ciudad parques o áreas verdes en esta escala, consideradas como aquellas con áreas superiores a 3 ó 4 hectáreas, cuya disposición permita

la generación de verdaderos valores naturales, de medio ambiente, paisajísticos y de protección entre sectores urbanos.

METROPOLITANO: Dentro de los niveles de equipamiento es preciso considerar aquellos de Escala Metropolitana, pues en ésta se requieren parques que enlacen territorios entre los municipios que la conforman, como el previsto hacia el occidente del Distrito de Barranquilla, y en la cual se establezcan - además de escenarios deportivos -, áreas de esparcimiento, descanso y protección de recursos naturales. Este espacio está concebido como componente estructurante dentro del Modelo de Ordenamiento del Territorio Metropolitano, como puede apreciarse en el Plano No. 13 del presente documento.

3.10.3 Administración

El servicio requerido para la atención del equipamiento recreativo y deportivo, su planificación y mantenimiento básico, están a cargo del Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte (IDRD), instancia que forma parte de la Administración del Distrito. Tales labores, sin embargo, presentan limitaciones ocasionadas por la poca disponibilidad de recursos, cuyas consecuencias se observan por el descuido de la infraestructura existente.

También, existen asociaciones privadas, como clubes sociales y deportivos, agremiaciones, universidades (Autónoma del Caribe, Universidad del Atlántico, etc.) que presentan en sus instalaciones componentes destinados a la práctica de los deportes (equitación, tenis, fútbol, etc.). Los niveles de mantenimiento son

Plano No. 13. Modelo de Ordenamiento del Territorio Metropolitano

más altos, pero su uso es restringido para el público en general.

En cuanto a los parques, tanto la administración como la construcción y el mantenimiento están a cargo del Distrito de Barranquilla. Al respecto, varias alternativas son estudiadas para la recuperación de la infraestructura existente (cuyo listado puede apreciarse en el Anexo No. 4 del Tomo I), dentro de las que se destacan la constitución de una fundación, denominada Fundación Barranquilla Verde, para atender tales propósitos, o la concesión, consistente en la entrega de un parque a una determinada entidad pública o privada, a través de la cual, por un período de tiempo previamente acordado, se establecen reglas claras con relación a los usos y recuperación de la inversión. Un proyecto piloto, en tal sentido, lo constituye la entrega en concesión a una entidad (pública o privada) del parque Sagrado Corazón, ubicado entre las calles 80 y 82 y las carreras 42E y 42F⁴⁶, a través de la cual será dotado de juegos infantiles, canchas, servicios públicos, plazas, actividades comerciales afines, entre otros aspectos.

Dentro de las consideraciones de organización, asociadas con la prestación de este servicio, es necesario reforzar algunos aspectos normativos, con el fin de evitar situaciones difíciles como las siguientes:

- a) Muchas de las urbanizaciones residenciales en la ciudad, dentro del porcentaje exigido de área verde, han cedido terrenos no aprovechables, bien sea por su topografía o por las características del suelo, etc.; o en otros casos, las áreas cedidas aparecen fragmentadas, de tal manera que se hace imposible una organización espacial de las actividades.
- b) La utilización de áreas recreativas para otros fines o usos, con la anuencia, en muchos casos, de las autoridades municipales.
- c) La invasión de terrenos destinados a áreas verdes.

⁴⁶ EL HERALDO, Miércoles 24 de noviembre de 1999. Pág. 4 A.

- d) *La cesión o permuta a particulares, hecha por las autoridades municipales que, como en el caso del Parque Cisneros, se destina a usos diferentes del originalmente propuesto, sin que esas cesiones o permutas reemplacen el área cedida⁴⁷. Con el fin de evitar en lo sucesivo acciones de esta naturaleza, la utilización de los parques y zonas verdes serán objeto de una detallada reglamentación acerca de los usos permitidos y los complementarios, procurando establecerlos de acuerdo con el tamaño y niveles (barrio, zonal, etc.). Cuando por circunstancias atribuidas a desarrollos urbanos plenamente justificados que requieran de algunos de los componentes de la infraestructura recreativa o deportiva, deberá ser objeto de concertación con la comunidad y, en caso de transferencia a otro uso, dicha infraestructura deberá ser compensada con una de iguales características en el mismo sector u otro, que cumpla con los requisitos urbanísticos debidamente establecidos.*

En lo que respecta al aspecto cualitativo, vale la pena señalar el diagnóstico que en tal sentido formulara el PIDAMB⁴⁸ en el año de 1982, como, también, por su evidente vigencia. El texto expresa la siguiente:

- 1. Los Parques: Existentes en su mayoría están mal equipados, no cuentan con tratamiento conveniente de paisaje y carecen de mantenimiento. Esta deficiencia obliga a los niños y jóvenes a usar como área de juego las calles de los barrios, con el peligro y los conflictos que significan el uso de la vía pública para actividades diferentes a la circulación de vehículos. Por otra parte, es de anotar que la mayoría de los parques son de tipo pasivo, o sea sin ningún tipo de amoblamiento deportivo o de diversiones, dándose el caso de que los parques se utilizan como canchas deportivas adaptadas momentáneamente sobre la superficie, sin ningún tipo de especificación técnica.*

Los Clubes sociales y deportivos de uso privado y exclusivo en la medida en que se requiere la calidad de socio, podría definirse como los servicios deportivos y recreativos mejor equipados y mantenidos en el Área Metropolitana. La calidad de las instalaciones es buena y sus áreas suficientes. Sin embargo, su cubrimiento es mínimo, y sólo sirve a sectores de altos ingresos en capacidad de sostener las cuotas de mantenimiento.

⁴⁷ PIDAMB, Equipamiento. 1982.

⁴⁸ Ibid, pág. 86.

2. **El Jardín Zoológico:** *“Fue creado en 1953. Funcionó inicialmente como vivero, pues la Sociedad de Mejoras Públicas, su creadora, aspiraba a arborizar la ciudad debido a su ardiente clima. Enseguida se comenzó a cultivar árboles de sombra como lluvia de oro, orgullo de la India, acacias, almendros y multitud de frutales del trópico que se regalaban a la ciudadanía”.*

Algún tiempo después fue donado un jaguar hembra y seguidamente fueron llegando sucesivas donaciones. Se completaron 62 animales, hasta cuando en Abril de 1965 entró a dirigir el experto en Zoología Don Ricardo Tinoco, quien inmediatamente comenzó a reorganizar el jardín, hasta que logró darle su configuración y distribución actual, acorde a las exigencias modernas. Fue entonces inaugurado oficialmente en Diciembre de 1965.

En 1971 pasó a poder de las Empresas Públicas Municipales. A partir de esa fecha, el Jardín Zoológico ha seguido progresando hasta constituirse en el primero del país y en uno de los mejores de América.

Cuenta actualmente con más de 2.200 animales, repartidos en 342 especies entre mamíferos, aves, reptiles, anfibios y peces distribuidos en un ambiente relativamente pequeño, pero con trazado, racional y técnico enmarcado como ya se dijo, por los hermosos y exhuberantes jardines.

Las actuales características institucionales del zoológico son diferentes a las enunciadas, pues hoy día está a su cargo la Fundación Zoológico de Barranquilla, a través de la cual se ha gestado y logrado un cambio sustancial en sus instalaciones (mas no de área, pues sigue funcionando en los mismos 20.000 m²), hecho que ha resaltado, además de las propias condiciones para la recreación y la riqueza natural, los aspectos culturales de la ciudad. Datos suministrados por la dirección respecto al número de visitantes por año lo ubican en 300.000 personas, distribuidos en 40% adultos, 30% niños y 30% estudiantes, los cuales pueden apreciar un total de 500 animales pertenecientes a 139 especies de los continentes africano, americano y asiático. Los servicios a la población estudiantil y público en general comprenden un Centro de Educación Ambiental, una Biblioteca, una Clínica Veterinaria y complementarios como cafetería, heladería, tienda de regalos y baños. En lo que respecta a la educación ambiental, cuenta con un Departamento destinado a tal fin, a través del cual se prestan los servicios de Biblioteca Ecológica, material educativo y servicios de charlas y proyección de videos ecológicos.

El área señalada con anterioridad resulta insuficiente para los servicios ofrecidos por la institución, y para la mejor disposición de los espacios naturales exigidos por las especies allí ubicadas, por lo que es indispensable obtener, hacia el futuro, un área promedio de 6 a 10 hectáreas que permitan potenciar, aún más, las labores recreativas y culturales, promoviéndolas, incluso, a nivel regional e internacional.

3.10.4 Proyecciones de la Demanda

El POT establece, en este aspecto, una política de expansión de las áreas destinadas a parques, zonas verdes públicas y escenarios deportivos de manera gradual, dado lo escaso de los recursos para acometer grandes obras en esta materia. La política se orienta a incrementar el indicador de 0.93 m²/hab. a 2.50 m²/hab., lo cual representa atender necesidades equivalentes a un déficit de 1.57 m²/hab. en el corto plazo, demandando áreas de suelo urbano cercanas a los 2.177.425* metros cuadrados (m²), que equivalen a 217 hectáreas.

Para alcanzar este propósito es preciso mejorar la infraestructura de parques y centros deportivos existentes en el Distrito mediante el diseño de un Plan de recuperación integral, pero además, habilitar e incorporar progresivamente las siguientes áreas:

- Las correspondientes a las zonas de protección establecidas para las cuencas de los arroyos, especialmente aquellos ubicados en la zona sur occidental, cuya recuperación, mediante acciones de canalización, reubicación de viviendas, construcción de senderos, arborización, permite generar cambios ambientales y paisajísticos indispensables para la transformación urbana de la zona. El área potencialmente incorporable

* Resultante de multiplicar la población total al 2005 (1.386.895 hab.) x 1.57 m²/hab.

- alcanza los 1.020.000 metros cuadrados (m²)*, 102,0 hectáreas. Dentro de esta acción cabe señalar, también, la franja de protección correspondiente al cauce del arroyo del Country y el área circundante, la cual asciende a 353.000 metros cuadrados (m²), 35.3 hectáreas.
- La franja de protección del Río Magdalena del sector de Barranquillita establecida en el Plano de Usos del Suelo como área potencial para el desarrollo de usos recreativos pasivos y recreativos mecánicos, “con frente acuático”, constituyéndose allí un parque de diversiones con alcance regional (parque de diversiones), cuya extensión se estima en 4.9 kilómetros y un área de 147.000 metros cuadrados (m²)**, para 14.7 hectáreas.
 - Los suelos dentro o cerca del perímetro urbano (zonas inestables del suroccidente, por ejemplo), cuya capacidad portante no los haga aptos para la ubicación de construcciones, podrán ser readecuados para usos recreativos. Estos alcanzan a cubrir un área aproximada de 1.687.500 metros cuadrados (m²), equivalentes a 168.75 hectáreas.
 - Las zonas sur y occidental de la Ciénaga de Mallorquín, que presenta posibilidades de esparcimiento, incluyen actividades como la práctica de deportes acuáticos, la pesca, la navegación a vela, comerciales, etc. El área disponible para estos fines puede alcanzar los 1.701.000 metros cuadrados (m²) o 170.1 hectáreas.
 - Las zonas verdes para parques zonales propuestas dentro del Plan de Usos del Suelo, estimadas en 338.5 hectáreas, que equivalen a 3.385.000 metros cuadrados (m²).

* La longitud total del sistema de arroyos del suroccidente (Santo Domingo, El Bosque) se estima en 40.800 metros, cifra que, multiplicada por 25 metros correspondiente a la zona de protección, equivale al resultado señalado.

** Para una franja de terreno de 30 metros de ancho promedio.

Para el quinquenio 2001 – 2005, la ciudad debe incrementar las disponibilidades tratadas en el presente capítulo en 2.50 m²/hab. más, elevando el indicador a 5.00 m²/hab. para ese último año. La provisión de suelo para atender esta proyección asciende a 344.245 metros cuadrados (m²), correspondiente a 34.4 hectáreas, destinadas, en especial, a la atención de los parques de barrios y zonas verdes zonales.

El análisis de la demanda de área para el período 2006 - 2020 contempla el incremento de los índices existentes a niveles cercanos a 15 m²/hab., establecidos en los artículos 14 y 15 del Decreto Reglamentario 1504 de 1998. Este análisis señala que, para ese año, el Distrito requiere un total de 2.488 hectáreas adicionales a las anteriormente proyectadas, distribuidas así: 174.1 has. para parques de barrio (6.99%); 199 has. para parques zonales (7.99%); 933 has. para el nivel de ciudad (37.5%) y 1.181.9 has., como aporte al nivel metropolitano (47.52%). Para el cubrimiento de estos dos últimos equipamientos, la disponibilidad de áreas, en el Distrito, se reduce por su poca extensión y por los requerimientos de suelos en otros usos no menos importantes; de allí, que se imponga la necesidad de lograr un adecuado equilibrio entre los componentes urbanos, evitando sacrificar ostensiblemente la disponibilidad del equipamiento recreativo y deportivo para la futura población, así como un trabajo muy coordinado entre los Municipios integrantes del Área Metropolitana para la atención de estos fines.

La distribución de las áreas requeridas entre parques, zonas verdes públicas y escenarios deportivos debe incluir, por lo menos, la construcción y dotación de una ciudadela deportiva, especialmente hacia el sur de la ciudad, dada la posibilidad de disponer, para la zona norte y en la escala metropolitana, del complejo deportivo, en construcción, de la ciudadela universitaria de la Universidad del Atlántico, el cual contará con canchas reglamentarias para la práctica de diferentes clases de deportes.

Asimismo, incorporar, en la escala metropolitana, la construcción de un nuevo zoológico, esencial en los aspectos educativos y recreativos. Ésta es una alternativa que puede potenciar a la ciudad hacia las actividades turísticas,

abriendo un panorama de nuevos negocios, de manera articulada entre las principales ciudades de la Costa Atlántica (Cartagena, Santa Marta, Valledupar).

En la escala de la ciudad es preciso destacar y potenciar el Jardín Botánico como área libre estratégicamente ubicada* hacia al sur de la ciudad de Barranquilla, específicamente en el tramo del arroyo conocido como la Victoria, con una extensión de 7 hectáreas. Es considerada un área de reserva natural por su gran valor ecológico, representado por la diversidad de especies de fauna y flora nativa que allí habitan, así como los acuíferos y corrientes de aguas cristalinas que afloran a la superficie. Pese a su gran valor ecológico es considerado un punto de conflicto social de alto riesgo debido a los numerosos problemas que se presentan por la contaminación, la insalubridad, la inseguridad y el vandalismo, la invasión de tierras, la deforestación y la explotación de la tierra sin control.

Los objetivos buscados con la realización del proyecto consisten en la recuperación del área, la conservación de la riqueza ecológica existente, la concentración y el fortalecimiento de las actividades educativas, recreativas, culturales y de turismo ecológico de la ciudad (visitas escolares, talleres, paseos ecoturísticos, prácticas en laboratorios naturales, etc.), constituyéndose en un apoyo logístico para las entidades dedicadas al estudio y conservación del medio ambiente.

El proyecto se define como una "institución" cuya misión es la de contribuir al conocimiento, la conservación, la valoración y el aprovechamiento de la biodeversidad, mediante el fomento de la educación ambiental, la investigación y la recreación en armonía con la naturaleza. Centra sus servicios alrededor de las colecciones de plantas y animales nativas utilizando como herramienta de diseño el paisajismo. Para tales fines se reservan aproximadamente 55.000 m² en el desarrollo de las áreas verdes y 3.250m² aproximadamente destinadas al desarrollo de subproyectos tales como: bibliotecas, aviarios, museo, salones

* Comuna no. 15, barrios La Victoria, Alboraya, El Campito, Santuario, entre las calles 40 a 45 y las carreras 8H a 14; limita al norte con la carrera 13, al sur con la calle 45 (Murillo), al este con la calle 44 y al oeste con la calle 40B. El uso del suelo en el entorno corresponde al residencial con comercio local, con construcciones que no sobrepasan los dos pisos.

múltiples, laboratorios, acuarios, restaurantes típicos, herbarios, zonas de juegos infantiles, y para la administración..

La ejecución del proyecto está programada en dos etapas así:

ETAPA No 1.

Obras de infraestructura básica: Corresponde a aquellas obras civiles que permiten la recuperación y estabilización del terreno, la adecuación y la conservación de las diferentes zonas del proyecto. Esta etapa cuenta con: obras ejecutadas a la fecha, tales como: cerramiento perimetral, vía perimetral exterior, electrificación e iluminación del sector. Por ejecutar se encuentran: la construcción de un puente peatonal, la siembra y/o plantación de especies vegetales, la canalización para las aguas pluviales, la construcción vivero, además, obras como la construcción de muros de contención en gaviones y corte y perfilados de taludes,

ETAPA No 2:

Obras de instalaciones logísticas. Corresponde a las obras que permiten el funcionamiento y administración del parque, propias de una institución de servicio público tales como: administración, biblioteca, laboratorio, herbario, museo, acuario, aviario, salón múltiple, aula y talleres especiales, restaurante típico, cabañas y/o kioscos de descanso, zonas de juegos infantiles, entre otros.

3.11. Equipamiento Cultural

3.11.1 Generalidades

El Equipamiento Cultural aglutina una amplia serie de actividades que no siempre están bien definidas, destinadas a la atención y esparcimiento cultural

de la comunidad, incluidas las relativas al culto, el folclor, el arte. *Pueden encontrarse ligadas, tanto a los servicios recreacionales y deportivos, como a los servicios educativos y formando, en ocasiones, complejos multifuncionales*⁴⁹. Tanto el sector público como el privado proveen en la ciudad espacios y actividades para el desarrollo cultural de la población, como en efecto es señalado en el numeral 3.3.6 del presente capítulo, sin embargo, es notoria la ausencia de una política destinada a la ampliación de la oferta, lo que acentúa la percepción de sector como no prioritario a nivel del Distrito.

3.11.2 Niveles

La oferta de servicio correspondiente al equipamiento cultural comprende aquellos espacios requeridos por los miembros de una comunidad, para llevar a cabo actividades, como las siguientes:

- Esparcimiento asociado con actividades que propendan por estimular la creatividad y la formación socio – cultural de la comunidad, los cuales requieren instalaciones como auditorios, conchas acústicas, galerías, casas de la cultura, entre otros.
- Trabajos artísticos que utilizan los espacios libres de la ciudad como plazas y plazoletas y, también, la calle.
- Reuniones efectuadas de manera voluntaria, apolítica e independiente para las tareas de organización social que requiere la comunidad como mecanismo para resolver los problemas que se presenten, e impulsar el desarrollo de sus miembros.
- Espectáculos encaminados a la divulgación de aspectos artístico – culturales locales, regionales, nacionales e internacionales que incluyen teatros, museos, cinematecas y planetarios. Los Centros interactivos

⁴⁹ Ibid, pág. 99.

actuales constituyen una nueva categoría de divulgación cultural asociada con los avances tecnológicos del hombre.

- Necesidades religiosas de la población. El PIDAMB añade sobre el particular lo siguiente: *La satisfacción de tales necesidades, la dotación, instalaciones y los niveles de cubrimiento recaen sobre las organizaciones religiosas interesadas, y la prestación de tales servicios no debe interferir el funcionamiento de la vida humana*⁵⁰.

Como puede apreciarse, la oferta de servicios culturales presenta variadas tipologías y su cubrimiento espacial depende, por una parte, de lo que ha sido el desarrollo histórico de esas necesidades, así como de sus posibilidades y, por otra parte, de las políticas oficiales o privadas orientadas al respecto. Como tal, se plantean a nivel de ciudad, zonal y de barrios. Respecto al primero, se señala un cubrimiento adecuado, pero un gran vacío en los niveles zonal y de barrio.

3.11.3 Inventario de la Oferta Cultural

La ciudad cuenta con servicios como los siguientes:

- El teatro, debidamente acondicionado para espectáculos nacionales e internacionales, Amira De La Rosa, ubicado en el antiguo Parque 11 de Noviembre.
- Bibliotecas: una Pública recientemente remodelada y en permanente proceso de tecnificación, otra ubicada en las instalaciones de la Aduana (Piloto) y las existentes en las Cajas de Compensación y Universidades, dentro de las que se destaca la de la Universidad del Norte.
- Museos: Romántico, Antropológico y de Arte Moderno.

⁵⁰ Ibil, pág. 100.

- Galerías de Arte, dentro de las que se destaca la existente en las instalaciones de la Sede Administrativa de Avianca.
- Cinemateca del Caribe.
- Planetario.
- Salas de Cine*, Templos Católicos y de otros cultos.
- Conchas acústicas en algunos parques (Almendra tropical)
- Auditorios o salas para espectáculos (Cajas de Compensación, Universidades).
- Un coliseo (Coliseo Cubierto), único recinto del Distrito disponible para espectáculos masivos (culturales, deportivos y también de culto) y el Estadio de baloncesto.
- Los Estadio Romelio Martínez y Roberto Meléndez, instalaciones deportivas utilizadas ocasionalmente para eventos culturales.

3.11.4 Administración

En cuanto al sector público, el aspecto cultural se encuentra a cargo del Instituto Distrital de Cultura – IDC -, instancia que promueve permanentemente actividades que estimulan el desarrollo cultural de la población; pese a ello, la ausencia de mayores recursos limita considerablemente las acciones que en este campo debe cumplir, especialmente aquellas orientadas a los sectores menos favorecidos del sur de la ciudad, cuyas restricciones de ingresos les impide

* En la ciudad se extinguieron las salas de cine de barrio descubiertas, como resultado de cambios en los hábitos del público, los cuales se orientaron hacia la televisión, el video y otras formas de entretenimiento y por los altos índices de violencia y vandalismo reinante en esa época. Además, los avances tecnológicos le permitieron al usuario contar con el aire acondicionado, sonidos especiales y otro tipo de silletería.

acceder a espectáculos especialmente programados por el sector privado. Mantiene permanente intercambio con el Ministerio de la Cultura para la difusión de las políticas que en tal sentido promueve el Gobierno Nacional, con el Fondo Mixto de Cultura del Departamento y otros organismos con funciones afines. Dentro de este sector es preciso señalar el apoyo del Banco de la República para la operación del Teatro Amira De La Rosa en la ciudad.

La administración de los servicios a cargo del sector privado corre por cuenta de cada una de las entidades que las ofrecen, como en los casos de las Cajas de Compensación, las Galerías Privadas, los Centros Educativos No Formales, entre otros. Lo mismo ocurre con el equipamiento religioso católico, el cual está a cargo de la Arquidiócesis local, exceptuando los evangélicos y demás.

3.11.5 Políticas

Considerando la existencia de una infraestructura apropiada para los servicios culturales en las escalas metropolitana y de ciudad, la atención del Estado debe orientarse con prioridad hacia los niveles zonal y de barrio, con particular énfasis hacia aquellos ubicados al sur de la ciudad, en donde la ausencia de un mínimo de instalaciones es su principal característica. Al respecto, pueden señalarse dos políticas. La primera, mantener y fortalecer las actividades culturales programadas por el IDC*, como base para propiciar un proceso de “cultura” hacia la población y, por ende, a la ciudad, lo cual requiere del incremento en los recursos (económicos y logísticos) disponibles, optimizar la infraestructura existente en las escuelas y colegios para la utilización en estos fines y fortalecer, aún más, los vínculos interinstitucionales con las restantes instancias del sector.

La segunda está relacionada con la elaboración de un Plan de Desarrollo Cultural que incluya la dotación física de centros culturales (o sociales) en aquellos sectores carentes de una infraestructura básica, los cuales deberían

* Instituto Distrital de Cultura.

contener, como mínimo, una biblioteca, un auditorio, una plazoleta y una concha acústica. Conformarían una red territorial de servicios culturales, la cual puede articularse con actividades programas por instituciones afines del sector privado.

3.11.6 Provisiones de suelo para la infraestructura cultural

Las provisiones de suelo urbano para atender en el campo de la cultura contemplan la atención de dos aspectos de importancia. El primero referido a aquellas manifestaciones culturales con un alto grado de desarrollo y elaboración como por ejemplo, la música clásica, las artes visuales, etc., que demandan instalaciones muy especializadas, y, el segundo, se refiere a las expresiones culturales propias de un pueblo, bien sea porque las genera, o porque se las reproduce o apropia, las cuales, por lo general, se expresan en espacios abiertos. La provisión de espacios e instalaciones culturales se establecen a partir de estas consideraciones sin que la diferenciación signifique de alguna manera una separación tajante, mas bien señalan los lineamientos o criterios a seguir en el desarrollo de los elementos a proveer, los que sin lugar a dudas sufren el rigor de la escasa asignación presupuestal para su atención. En todo caso, de acuerdo con lo manifestado en las políticas, las acciones del Estado se orientarán a la atención de los niveles zonal y de barrio.

Dada la dificultad para cuantificar el área existente, disponible para actividades culturales en la ciudad, se determina la cantidad total demandada a partir de la población correspondiente al año 2000 (1.249.197 habitantes) la que, multiplicada por un indicador equivalente 0.15 m²/hab., señala un total de 187.380 metros cuadrados (m²), correspondientes a 18.7 hectáreas, el cual se interpreta como el déficit actual. De la lectura del inventario descrito en el numeral 3.11.3 es fácil concluir la mínima participación del Distrito en esta infraestructura, por lo que se asume que ésta es la necesidad que debe ser objeto de cubrimiento en el corto plazo, tomándose para esto un horizonte de tiempo al año 2005. Sin embargo, a este déficit es preciso añadir la demanda generada por el incremento de población entre los años 2001 al 2005, previsto en 137.698, la

cual se eleva a 20.654 metros cuadrados (m²) más, para un total de 208.034 metros cuadrados (m²), ó 20.8 hectáreas.

En lo que respecta a la necesidades a cubrir en el período 2006 al 2020, la demanda de tierra para este servicio se estima en 61.504 metros cuadrados (m²), para un total de 6.15 hectáreas*.

Además de lo anterior, es preciso atender aspectos como los siguientes:

- 1° Lograr acuerdos permanentes con el Banco de la República para la adecuada sostenibilidad y sustentabilidad del Teatro Distrital Amira De La Rosa.
- 2° Mantener y fortalecer los proyectos asociados con el proceso de recuperación de la Biblioteca Departamental.
- 3° Disponer, dentro del equipamiento correspondiente a parques, un área (no cubierta) para espectáculos masivos (por ejemplo, Festival de Orquestas, Conciertos, etc.), con el fin de evitar el uso de las escasas instalaciones deportivas para estos menesteres.
- 4° Propiciar la elaboración de un estudio detallado de relocalización del Zoológico, manteniendo, como premisa básica, una cobertura metropolitana para el mismo.
- 5° Acoger la recomendación del PIDAMB referente a lo siguiente:
*Barranquilla, más que ninguna otra ciudad en el país ha recogido y hecho suyas las expresiones culturales de los pueblos que conforman la Costa Atlántica, y su desarrollo económico ha asimilado la migración de esta región. El carnaval es la manifestación más evidente de este hecho, y es necesario reconocer su importancia dándole en el ámbito urbano un espacio permanente que posibilite el estudio de sus aspectos más destacados*⁵¹.

* Incremento de población en el período 2006 – 2020 = 410.029 x 0.15 m²/hab.

⁵¹ PIDAMB, Equipamientos. Pág. 103.

Dentro de esta misma recomendación, retomar lo siguiente⁵²:

1. *Un museo donde se conserven los aportes populares más destacados en materia de disfraces, coreografías, carrozas, etc.*
2. *Una biblioteca especializada en la cultura popular de la Costa Atlántica, en sus relaciones internas con el resto del país, y externa con el Área del Caribe.*
3. *Un centro de estudios donde se desarrollen los valores autóctonos de la región en cuanto a música, danzas, etc.*

Siendo la Universidad del Atlántico igualmente el centro de educación superior más importante de la región, a cuyo cargo se encuentra el Museo Antropológico y que ha desarrollado a través de foros, tareas de difusión del carnaval; es indudablemente la entidad más adecuada para hacerse cargo de tal actividad.

- 6° Apoyar la constitución del Museo Aeronaval en las instalaciones de la Base Naval de Barranquilla A.R.C. (Escuela Naval de Suboficiales de la Armada Nacional), sitio representativo de la memoria urbana de Barranquilla, puesto que desde allí operó la primera empresa de transporte aéreo del país y las labores que en est sentido adelanta el Museo Romántico*.
- 7° Impulsar el proyecto del Jardín Botánico de la ciudad como recinto con funciones de divulgación, ampliación del conocimiento, valoración y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales. Su finalidad, por lo tanto, va más allá de la simple recreación.

Su ubicación en inmediaciones de los barrios San José, Cevillar, El Carmen, Las Palmas, La Alboraya y la Urbanización La Victoria permite dotarlos de una área abierta a través de la cual se brinde una respuesta a las necesidades de áreas verdes, recreativas, paisajísticas y para la capacitación y el conocimiento de la naturaleza.

⁵² Ibid, pág. 103.

* Atiende el Museo Aéreo ubicado en el Aeropuerto.

3.12 Otros Equipamientos

3.12.1 Centros de Ferias

Las acciones destinadas a “promocionar” las ciudades en ambientes competitivos como los actuales exigen, además de la optimización y conveniente dotación de los elementos antes descritos, porciones de suelo urbano equipados de instalaciones para la exhibición, comercialización y divulgación de productos, tecnologías y rondas de negocios tanto para el país como para el nivel internacional. En esencia, están constituidos como “sitios de encuentro” de la ciudad con el mundo y viceversa. En esta materia, ciudades como Santafé de Bogotá, Bucaramanga, Medellín, Armenia, entre otras, disponen de recintos para tales actividades, en las cuales se realizan, incluso, actividades no propiamente feriales.

En lo que respecta a Barranquilla, entidades como la Cámara de Comercio de Barranquilla, la Fundación Mario Santodomingo, el Comité Intergremial del Atlántico, la Corporación Lonja de Propiedad Raíz de Barranquilla, Carnaval de Barranquilla S.A., Fundación Andi - Fenalco Barranquilla, Zona Franca de Barranquilla, Camacol Barranquilla, Probarranquilla, Sociedad Portuaria Regional, Asoganorte, Asobancaria, Fundación Pro-Frente Común y Fedemetal comparten el liderazgo para la constitución de un Centro de Ferias Exposiciones y Convenciones del Caribe en las actuales instalaciones del Laboratorio de Las Flores, a orillas del Río Magdalena, constituido como un recinto ferial “con un frente acuático”, condición que le permite generar actividades diferentes a la industrial sobre su orilla. Contará con un área de 10.000 m² para exposiciones cubiertas, zonas de exposición al aire libre, patio de honor con un espacio disponible de 1.600 m², un Centro de Convenciones con capacidad para 500 personas (la distancia de recorrido desde y hacia las zonas de hoteles internacionales no es superior a los 15 minutos y puede accederse desde el Aeropuerto por la Circunvalar), salas de negocios y oficinas de negocios para su alquiler. Estará provisto de una zona para estacionamientos con capacidad para 1.000 vehículos; dispondrá de una “marina” a lo largo de la orilla del Río, y se recuperará el tendido de la línea férrea a Bocas de Ceniza.

Con estas instalaciones, queda establecido *un concepto ferial determinado, técnicamente construido, para responder a las exigencias de un mercado nacional e internacional*⁵³.

3.12.2 Recintos para Ferias Artesanales

Las Ferias Artesanales en la ciudad son organizadas durante dos períodos diferentes en el año, constituyéndose como la de mayor significación la realizada durante el mes de Diciembre. Generalmente se ubican en los predios del Estadio Romelio Martínez, sobre la calle 74 con la carrera 46, lugar, hoy día, central en la ciudad de Barranquilla.

Para su funcionamiento los organizadores recurren a la construcción de instalaciones provisionales, escasamente provistas de adecuados servicios públicos, estacionamientos, oficinas y zonas recreativas para niños, en un área aproximada a los 1.500 metros cuadrados.

La construcción de un parque para Ferias Artesanales en la ciudad trasciende lo meramente comercial, puesto que constituye una oportunidad para el estímulo del turismo, la cultura (conocimiento de las labores artesanales de todas las regiones y de otros países) y el empleo. Con ello, la ciudad moderna le concede un espacio a la tradición y la historia. Para tales fines, la ciudad requiere disponer de un espacio en el que, de manera permanente, puedan efectuarse eventos de esta naturaleza, dotado de todas las instalaciones apropiadas a sus fines.

⁵³ Tomado de la Revista ARRENDAMOS & VENDEMOS. Corporación Lonja de Propiedad Raíz de Barranquilla. Junio de 1998. Edición No. 162. Págs. 16 – 18.

4

SERVICIOS PÚBLICOS

4.1 Generalidades.

Se entiende por servicios públicos domiciliarios los de acueducto, alcantarillado, energía eléctrica, telefonía, recolección, transporte y disposición final de desechos sólidos y gas natural domiciliario.

Dentro de la estructura general del POT, las determinaciones en materia de prestación de servicios públicos se orientan a coordinar y a garantizar que los mismos sean convenientemente suministrados, bien por parte del sector público, o bien del privado. Así también, propiciar un escenario de planificación en esta materia para el corto, mediano y largo plazo.

DERECHO FUNDAMENTAL

Toda persona o grupos de personas tienen derecho a solicitar y a obtener los servicios públicos domiciliarios y las Empresas sólo podrán negar las solicitudes de servicios por razones de carácter técnico y/o por no encontrarse dentro del programa de inversiones, el cual debe estar acorde con el plan de desarrollo del municipio o distrito o entidad respectiva. En todo caso las empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios atenderán preferiblemente las solicitudes de los ocupantes de viviendas de interés social, mediante la conexión efectiva del servicio o la legislación de la prestación del mismo⁵⁵.

Institucionalmente, las entidades a cargo de los servicios públicos domiciliarios actuales en el Distrito se denominan: Sociedad de Acueducto, Alcantarillado y Aseo S.A. E.S.P. (denominada comúnmente Triple A), Metropolitana de Telecomunicaciones S.A. E.S.P. (Metrotel S.A. E.S.P. – Telecom), Gases del Caribe, Electrificadora del Caribe - Electricaribe E.S.P. - y la Empresa Distrital de Telecomunicaciones (EDT), Las cuatro primeras operan de manera privada, mientras la última pertenece al Distrito de Barranquilla.

⁵⁵ Ibid.

La atención de los servicios públicos en el marco del POT del Distrito de Barranquilla parte de la base de considerar un proceso de incremento gradual de la densidad en el área urbana consolidada (Ver Numeral 1.3.1.2 del presente Tomo) y un proceso de expansión de nuevos desarrollos urbanos previstos hacia el occidente hasta alcanzar la línea del perímetro urbano previsto al año 2010. El Plano No. 14, de la Triple A, muestra la cobertura territorial prevista al año 2025, el cual incluye la zona descrita.

4.2 Acueducto, Alcantarillado y Aseo

Los servicios señalados son prestados por la Sociedad de Acueducto, Alcantarillado y Aseo S.A. E.S.P., creada en el año de 1991 ante la inminente liquidación de las Empresas Públicas Municipales. Hacia 1995 se efectúan estudios específicos para la vinculación de un Socio-Calificado que realizara una importante capitalización y aportara su experiencia en la gestión de los servicios señalados, proceso que culminaría en el mes de octubre de 1996 con la vinculación de la Sociedad Interamericana de Aguas y Servicios S.A. E.S.P. - INASSA -, conformada por inversionistas privados nacionales y por la Sociedad General de Aguas de Barcelona S.A. - AGBAR - como socio mayoritario. En la actualidad la participación de INASSA en la Triple A es del 62.46%, con lo que se convierte en Empresa de Servicios Públicos Privada, de acuerdo con la nueva legislación colombiana. El proceso de privatización ha permitido la total recuperación administrativa, técnica y financiera de la Sociedad.

En el marco del proceso de estudio y formulación del Plan de Ordenamiento Territorial - POT -, la Sociedad Triple A remitió, al Departamento Administrativo de Planeación, el Plan Director concebido por esa entidad para la proyección de los servicios de Acueducto y Alcantarillado hasta el año 2025, horizonte de tiempo que coincide con el período de proyección del POT, cuya meta expresa lo siguiente: *Elaborar un PLAN DIRECTOR DE LOS*

Plano No. 14. Zona Prevista de Atención Territorial de los Servicios Públicos a Cargo de la Triple A.

SERVICIOS DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO PARA BARRANQUILLA Y SU ÁREA DE INFLUENCIA, que desarrolle y armonice los estudios de factibilidad de todos los proyectos, que será necesario ejecutar en el mediano y largo plazo para dotar a los sistemas de acueducto y alcantarillado del Distrito de Barranquilla y su área de influencia de la infraestructura necesaria para atender, eficientemente, a la población usuaria con los mismos hasta el año 2025, en condiciones de calidad, continuidad, confiabilidad y coberturas adecuadas y en concordancia con un desarrollo armónico sostenible.

Para tales efectos, la Triple A ha elaborado proyecciones de población con este horizonte de tiempo, las cuales sustentan los diferentes programas y proyectos, así como las asignaciones de áreas específicas de localización dentro del Distrito y su área de influencia. Los resultados se presentan a continuación:

Cuadro No. 7
PROYECCIONES DE POBLACIÓN - 2025
(Empresa de Servicios Triple A)

PERÍODO	TASA DE CRECIMIENTO	POBLACIÓN
1964/1973	3.2%	
1973/1985	2.5%	
1985/1993	2.6%	1.091.269
1993/1995	2.7%	
1996/2000	2.5%	1.302.980
2001/2005	2.3%	1.460.398
2006/2010	2.1%	1.622.979
2011/2015	2.0%	1.790.723
2016/2020	1.9%	1.963.629
2021/2025	1.8%	2.141.699

Las proyecciones, así previstas, representan un incremento neto de población (entre los años 2000 y 2025) equivalente a 838.719 personas, con un promedio

de consumo de agua potable per cápita de 230 litros/hab./día, requiriendo de una capacidad de tratamiento de agua potable del orden de los 3.700 litros/seg. Para la población tope proyectada al año 2025, la capacidad requerida de tratamiento se eleva a 9.320 litros/seg., para una cobertura estimada del 97% de los usuarios.

4.2.1 Acueducto

El principal programa en este sector comprende la optimización del sistema de almacenamiento y distribución del acueducto de Barranquilla (Ver Plano de Localización No. 14), dentro de los que se incluyen proyectos como los siguientes:

- Depósito 7 de Abril

Mediante su construcción se tiene previsto atender de manera eficiente y confiable el suministro de agua potable para la zona suroccidental. Comprende una estructura elevada desde la cual se pueda atender por gravedad la zona en mención y se garantice el abastecimiento normal aun en caso de fallas en el fluido eléctrico.

Este depósito se situará en el Cerro Sevilla, a una cota de 118 m.s.n.m^{*}, para lo cual requerirán ser declarados por fuera del área de servicio, y, por lo tanto, no urbanizables, los predios localizados por encima de la cota de 100 m.s.n.m. Dentro de esta zona será necesaria la adquisición de 3 hectáreas aproximadamente, localizadas en los lotes identificados con los códigos catastrales 00-04-000-0002 (Barranquilla) y 00-01-0000-0153 (Galapa).

* Metros sobre el nivel del mar.

- Proyecto Tanque de Almacenamiento Zona Nor-Occidental.

Su construcción está destinada a la atención eficiente y confiable del suministro de agua potable para la zona noroccidental de la ciudad, mediante un depósito elevado desde el cual pueda atenderse por gravedad la zona que garantice el abastecimiento normal aun en caso de fallas en el fluido eléctrico.

Tal depósito se situará en el cerro denominado El Henequén, un poco más arriba del lote en donde hoy funciona el relleno sanitario, a una cota de 100 m.s.n.m, por lo que el área de servicio sólo llegará hasta la cota 90 m.s.n.m. Por encima de esta cota no será posible prestar el servicio. Para la construcción del depósito en sí se requerirán aproximadamente 4 hectáreas localizadas en el lote identificado con el código catastral 00-02-000-083.

- Proyecto de Almacenamiento Zona V

Consiste en la construcción de un nuevo tanque de almacenamiento con capacidad para 75.000 metros cúbicos (m³) y una pequeña estación de bombeo, para servir a la zona de presión V. La construcción de este tanque permitirá a la Triple A cambiar el sistema de distribución por bombeo contra la red existente en dicha zona, actualmente, a un sistema de distribución por gravedad.

El sitio escogido está ubicado en la carrera 42D con la calle 96, cuya elevación promedio es de 134 m.s.n.m., la más alta y disponible por esos alrededores, con aproximadamente 200 metros de largo por unos 160 metros de ancho, equivalente a 3.2 hectáreas, las cuales son suficientes para instalar allí las estructuras ya señaladas, con sus correspondientes espacios para maniobra de vehículos y demás facilidades.

El lote en el cual se plantea construir el depósito se encuentra englobado dentro de un lote mayor de referencia catastral 01-03-681-0001, perteneciente a la Urbanizadora Villa Santos.

En la escala metropolitana, la Triple A tiene previsto dos importantes programas: el depósito de Juan Mina (atención al Macroproyecto Juan Mina) y la ampliación de la estación de tratamiento de agua potable de Las Flores. El primero abastecerá de agua potable el Proyecto de Vivienda de Interés Social de Juan Mina (en jurisdicción del municipio de Galapa), mediante el rebombear desde la estación Ciudadela 20 de Julio hasta un depósito elevado localizado en el Cerro Sevilla y que se conoce como Depósito 7 de Abril (ya descrito). Desde éste, el agua será transportada por gravedad hasta un depósito localizado en inmediaciones del corregimiento de Juan Mina y que se ha denominado Depósito Juan Mina. Finalmente, desde este tanque, mediante una conducción, se transportarán las aguas hasta las redes de la urbanización para su distribución a los usuarios finales. El sitio requerido para la construcción de este depósito se encuentra situado sobre la cota 160 ms.n.m., con un área de 5.000 metros cuadrados y hace parte del predio con referencia catastral No. 00-02-000-0152 (Galapa).

El segundo comprende la ampliación de la actual Estación de Tratamiento de Agua Potable (ETAP) de Las Flores para la atención del futuro desarrollo de Puerto Colombia y eventualmente algunas zonas de nuevos desarrollos en el área del Distrito de Barranquilla. El área total requerida es de aproximadamente 3 hectáreas, y la ETAP se encuentra incluida en ésta.

Otros programas previstos para el corto plazo consisten en la optimización de los sistema de distribución por gravedad desde los depósitos de El Recreo, Las Delicias, 20 de Julio y La Mina, y la construcción de 205 kilómetros de redes de acueducto de 3 y 24 pulgadas de diámetro en barrios del suroccidente (La Pradera, Los Olivos I, Las Malvinas, El Bosque, Me Quejo, Villa del Rosario, La Manga, Nueva Colombia, Villa Flor, California, Cordialidad, La Gloria, El Romance, San Pedro I, II y III, Las Granjas Campesinas, 20 de Julio, San

Carlos, San Luis, Santa María, Santo Domingo de Guzmán, La Sierrita, Las Américas, Kennedy, 7 de Abril y Carrizal), con un costo estimado de \$27.461 millones de pesos invertidos en tres años a partir de 1999, recursos aportados por la nación, el Distrito y la Triple A.

4.2.2 Alcantarillado

Se enmarca en los mismos conceptos, criterios y meta correspondientes al servicio de acueducto, con programas como los siguientes:

- Proyecto 3ª Etapa Estación Depuradora de Aguas Residuales - EDAR - “El Pueblo”.

La 3ª etapa de la EDAR “El Pueblo” consiste en el desarrollo de dos nuevos módulos de tratamiento, adicionales a los cuatro módulos que se desarrollarán en la 2ª etapa de dicho proyecto. El lote que la Triple A posee en la actualidad, y sobre el cual se encuentra ya funcionando la 1ª etapa del proyecto, tiene un área de 60.6 hectáreas, las cuales serían suficientes para albergar hasta la 2ª etapa.

Para desarrollar la 3ª etapa de este proyecto se requiere un área adicional de 14.5 hectáreas que estaría localizada en predios aledaños a la EDAR, cuyas referencias catastrales son 00-03-000-050 y 00-03-000-053, según los planos catastrales existentes.

Desde el punto de vista ambiental se define una zona perimetral de protección que amortigüe las emanaciones de olores que puedan surgir de la EDAR (aun cuando se utilicen tecnologías que lo eviten), la cual será tratada como zona verde natural. La zona de protección perimetral puede apreciarse en el plano de zonificación, y se requerirá que ella se extienda paralelamente al desarrollo y construcción de los siguientes módulos.

- Programa para el Saneamiento de la Vertiente Noroccidental de Barranquilla.

La vertiente noroccidental del Distrito de Barranquilla se halla conformada por las áreas localizadas al occidente de la línea divisoria de aguas hasta el límite de la zona de expansión y entre la carrera 38 (Vía a Juan Mina) y el complejo lagunar costero situado al norte de la ciudad, atravesando el sector institucional que con anterioridad a la Ordenanza 000021 de la Asamblea Departamental perteneció al Distrito. Se incluye en esta zona el proyecto de vivienda de interés social previsto a ubicar en cercanías del corregimiento de Juan Mina.

La alternativa de saneamiento planteada contempla la recolección y el transporte de las aguas residuales de la zona noroccidental de Barranquilla (y de la porción territorial de Puerto Colombia), así como la de los corregimientos de La Playa y Salgar, hacia una Estación Depuradora de Aguas Residuales localizada al oeste del corregimiento de La Playa para su tratamiento y posterior vertido al Río Magdalena. Para esta zona se ha identificado como sitio óptimo para la descarga final de alcantarillado un punto localizado a 300 metros de aguas abajo de la bocatoma del acueducto de Puerto Colombia. Esta descarga se hará a través de un emisario subfluvial. Dentro de esta alternativa se incluyen proyectos como los siguientes:

- Estación de Bombeo La Playa

La estación de bombeo La Playa recogerá todas las aguas de la vertiente de Mallorquín (Villa Santos, Universidades, Villa Campestre, Tajamares, Urbanización Villa Country, Urbanización La Playa, Corregimiento La Playa, áreas de nuevos desarrollos urbanos, etc.) y las transportará hasta el sitio de la EDAR, requiriéndose un lote de 2 hectáreas, situado a un costado de la antigua vía férrea en el trayecto que de La Playa conduce a Barranquilla. El área requerida es de aproximadamente 2 hectáreas.

- EDAR - La Playa

El lote que se requiere para construir las sucesivas etapas de tratamiento previo a la descarga (EDAR) requiere de un área mínima de 8 hectáreas. Existen dos posibles lotes para la ubicación de la EDAR: uno ubicado en la intersección del arroyo León con la antigua vía férrea (Vía La Playa – Sabanilla) con referencia catastral No. 00-02-000-058 y otro localizado en el lote del Ministerio de Transporte (Campamento de Las Flores) con referencia catastral No. 01-3-536-0012.

En la escala metropolitana se establece el programa Macroproyecto Juan Mina, consistente en la construcción de una estación de bombeo para enviar las aguas residuales de la Urbanización Don Bosco, en Juan Mina, recogidas a través de su red interna hasta la EDAR que se construirá en La Playa. Esta estación de bombeo podrá desarrollarse en 2 módulos con capacidad de 385 litros por segundo cada uno, el primero de los cuales deberá ejecutarse antes de dar al servicio la 1ª etapa del Macroproyecto y el segundo se adelantará conjuntamente con la 2ª etapa del proyecto. Como quiera que esta estación de bombeo deberá atender en el futuro áreas de desarrollo localizadas entre Juan Mina y la Vía Circunvalar de Barranquilla, debe disponerse su localización en un punto situado lo más cerca posible del centro geométrico de estos desarrollos y al cual sea posible acceder por gravedad. Se requieren aproximadamente 2 hectáreas para desarrollar esta estación; en tanto se ha identificado un sitio localizado en las proximidades del arroyo Grande y del denominado Camino de Campo Alegre. Este predio se encuentra dentro de un lote de mayor extensión identificado con la referencia catastral No. 00-02-000-030.

- Programa de Saneamiento de la Vertiente Oriental de Barranquilla

Consiste en la construcción de dos estaciones para la depuración de las aguas residuales producidas en la vertiente oriental de la ciudad y que hoy son

descargados directamente en los caños o en el Río Magdalena. Éstas se implementarán por etapas, aumentándose en la medida en que se requiera tanto la capacidad de las mismas como el nivel de tratamiento que allí se llevará a cabo. Inicialmente se proyectará un nivel de pretratamiento, el que podrá ser cada vez más avanzado (primario, secundario, etc.) en la medida en que las prioridades de la ciudad, en armonía con el plan integral de recuperación del Río Magdalena y los Caños del Mercado, así lo determinen.

Este programa comprende tres subprogramas, cuyos componentes constan de lo siguiente:

- Subprograma de Eliminación de Vertidos al Arroyo de Rebolo y al Caño de la Ahuyama.

Estación de bombeo Arroyo de Rebolo

Se ha previsto la construcción de una estación de bombeo en inmediaciones de la intersección del arroyo de Rebolo y el Caño de la Ahuyama. A esta estación llegarán las aguas del Colector Simón Bolívar, de los barrios La Chinita y La Luz y de la Zona Franca que hoy descargan directamente al caño, así como las aguas recogidas por el interceptor Arroyo Don Juan y que hoy son vertidas en inmediaciones de la dársena del Acueducto de Barranquilla. Mediante esta estación serán impulsadas hacia el Río Magdalena, previo tratamiento preliminar, el cual irá adecuándose, en su nivel, a las exigencias del mediano y largo plazo.

El área requerida para esta estación es de aproximadamente 3 hectáreas y se ha ubicado en un lote distinguido con la referencia catastral No. 01-06-15. Adicionalmente, para proporcionar un área de retiro adecuada a la estación es conveniente declarar zona de reserva las manzanas distinguidas con las referencias catastrales 01-06-947 y 01-06-948, aledañas a la proyectada estación.

- Subprograma de Saneamiento de la Zona Sur de la Vertiente Oriental

Puede identificarse una primera zona, situada en la parte sur de la cuenca oriental, que comprende las áreas de drenaje de los colectores zona 1, zona 2, zona 2 A y Simón Bolívar, que están concentradas en las estaciones de bombeo San Andresito, Águila y la futura estación Rebolo.

4.2.3 Aseo

El servicio de aseo es prestado en casi el 100% del territorio del Distrito a través de la Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo - Triple A -, mediante contrato con la entidad Aseo Técnico S.A., recogiendo un promedio de 1.400 toneladas de basura por día con un personal cercano a los 550 trabajadores. Para la disposición final cuenta con un terreno ubicado hacia el occidente de la Circunvalar, dentro del perímetro urbano de Barranquilla pero retirado del límite territorial actualmente urbanizado. Una vez expire la vigencia de explotación del lote en mención (El Henequén), estimada hasta el año 1999, tanto las empresas Triple A y Aseo Técnico, como el Distrito y el Área Metropolitana, deberán conjugar sus esfuerzos para, mediante un detallado estudio y plan de acción, definir y ubicar el nuevo relleno sanitario, **preferiblemente por fuera del perímetro urbano metropolitano.**

La empresa a cargo del servicio debe, igualmente, propiciar un programa de divulgación y educación ciudadana respecto del tratamiento domiciliario de la basura para efectos de su apropiado reciclaje. En tal sentido, papeles, cartones, vidrios, plásticos (envases), latas desechables, entre otros, deben disponerse de manera diferente a los desechos orgánicos. La campaña debe incluir la divulgación de los efectos nocivos generados sobre el ambiente, el paisaje urbano y la circulación vehicular de toda la basura arrojada a los arroyos urbanos en tiempos de lluvia. Igualmente, enfatizar, en el proceso de divulgación, sobre la conveniencia de disponer la basura sólo dos o tres horas antes del horario establecido para su recolección, con el fin de evitar la

construcción, sobre las zonas de antejardín, de receptáculos en mampostería o canastas metálicas para tales fines.

Respecto a los desechos industriales, el DADIMA debe incrementar los mecanismos de monitoreo sobre aquellas industrias propensas a generar este tipo de residuos, evaluando las características para su tratamiento y disposición de manera permanente, así como los planes de contingencia que las mismas tengan para su transporte.

4.3 Energía Eléctrica

El servicio de comercialización y distribución está a cargo de la Empresa Electrificadora del Caribe S.S. E.S.P. - ELECTRICARIBE -, entidad sobre la que recae la responsabilidad de prestarlo en el Distrito de Barranquilla. Con el fin de garantizar la continuidad y confiabilidad del servicio y disminuir su vulnerabilidad, viene implementando un programa de ampliación de subestaciones eléctricas, como Termobarranquilla S.A. - TEBSA - y, recientemente, la subestación Cordialidad, la cual se dispuso para atender las necesidades del suroccidente, Galapa y sectores aledaños. Las restantes subestaciones de la anterior Electrificadora del Atlántico se encuentran incorporadas a esta nueva entidad, considerándose que, en general, existe capacidad instalada para atender las necesidades generadas por la demanda actual y futura de la ciudad.

En la escala de transmisión de energía, el servicio se encuentra a cargo de la empresa privada TRANSELCA S.A. E.S.P., en coordinación, también, con el sistema de interconexión eléctrico nacional y de éste con el regional y, en materia de generación, se encuentra ubicada, en el Distrito, la empresa Termoeléctrica Las Flores (Termoflores), igualmente interconectada al sistema nacional.

En total, el servicio en la Costa Atlántica presenta, hoy día, un superávit de energía por contar con 1.976 megavatios generados por las plantas térmicas allí

ubicadas, 150 MW correspondientes a la interconexión con Venezuela y 340 megavatios que serán producidos por las cuatro turbinas del complejo hidráulico de Urrá en Córdoba. El superávit está representado en 816 megavatios*, según fuentes de la Empresa Termoeléctrica de las Flores S.A. E.S.P.

4.4 Gas Domiciliario

A cargo de la empresa GASES DEL CARIBE S.A. E.S.P., opera en el Distrito desde el año de 1977; actualmente tiene como objeto, además de atender las necesidades y demanda de Barranquilla, ampliar la construcción y operación de gasoductos urbanos en los Departamentos del Atlántico, Magdalena y Norte del Cesar, para todos los estratos de la población. Las proyecciones de la Empresa al año 2003 establecen una cobertura del servicio extendida a 178.000 usuarios en el Distrito de Barranquilla. La Empresa PROMIGAS S.A., tiene a su cargo el transporte del gas desde los centros de suministro a la ciudad y a grandes usuarios.

4.5 Telefonía.

Dos entidades tienen a su cargo la prestación del servicio en el Distrito y su Área Metropolitana, la Empresa Distrital de Telecomunicaciones E.S.P. - EDT -, y Metropolitana de Comunicaciones - METROTEL – Telecom -. En conjunto generan una oferta de 275.000 líneas distribuidas así: 175.000 la EDT y las restantes Metrotel. Ambas presentan planes de ensanche, destacándose el plan de telefonía social de la EDT para las zonas sur de la ciudad y los municipios del Área Metropolitana. La densidad telefónica en toda esta área se eleva a 16.9 líneas por cada 100 habitantes.

* LA REPÚBLICA, Edición Especial. Febrero 25 de 2000. Pág. 2.

Además de lo anterior, el Distrito cuenta con servicio de telefonía celular a través de operadores privados como CELUMÓVIL y CELCARIBE, con cobertura para todo la región y el país.

5

VIVIENDA*

5.1 Antecedentes

* Componente estructurado a partir del Documento POFT, 1997.

La necesidad habitacional es una de las principales demandas de la humanidad, intrínseca a su condición sedentaria. Es por ello que los gobiernos, en aras de satisfacer esta necesidad de la sociedad, diseñan políticas y estrategias de vivienda. El Estado, para tales efectos, crea el Instituto de Crédito Territorial - ICT -, hoy Instituto Nacional de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana - INURBE -, mientras para el Distrito de Barranquilla, el Fondo de Vivienda de Interés Social - FONVISOCIAL -, adelanta las gestiones encaminadas y asociadas con las políticas y procesos de planificación de vivienda, particularmente la Vivienda de Interés Social - VIS -.

Una mirada al sector vivienda en el marco metropolitano muestra lo siguiente: el comportamiento de la edificación en el Área Metropolitana de Barranquilla (AMB) se realiza teniendo en cuenta tres variables: área total dedicada a vivienda, relación con el área total construida, y unidades de vivienda construidas durante el período de 1960 a 1996 (Tabla No. 14).

Tabla 14.
 TASAS DE CRECIMIENTO DE LA ACTIVIDAD EDIFICADORA EN EL AMB.
 1960-1996

AÑOS	AREA CONSTRUIDA	AREA VIVIENDA	UNIDADES
1960-1966	7.46	10.44	13.77
1966-1970	7.03	8.99	7.66
1970-1976	1.09	-1.32	7.88
1976-1980	-6.93	-6.16	-4.43
1980-1986	-4.62	-6.47	-4.14
1986-1990	-6.90	-6.74	-10.51
1990-1996	20.71	14.43	17.17
1996-	3.62	2.4	3.28

Fuente: CAMACOL, 1997

Para los períodos 1960 - 1966 se observan tasas positivas en todas las variables, el número de unidades creció 13.77%, pasando de 815 viviendas construidas en 1960 a 1.769 en 1966. En el período 1966-1970 las unidades de vivienda

presentaron un incremento positivo de 7.66%, pero disminuido en 6.11% con relación a la presentada entre 1960-1966.

Los períodos 1970-1980, 1980-1986 y 1986-1990 registran tasas de crecimiento negativo en las tres variables analizadas, debido a las continuas fluctuaciones presentadas en el sector. Entre 1980-1986 se presenta una de las tasas negativas más altas, 6.47%, pasando de 164.137 m² en 1980 a 110.009 m² en 1986.

El comportamiento de la década 1986-1990 se distingue por un crecimiento negativo, explicable por la misma dinámica económica nacional, más que por un comportamiento particular de Barranquilla y su Área Metropolitana.

Entre 1990-1996 se produce una reactivación en el sector, registrando tasas de crecimiento positivas que superan las registradas para este mismo período en décadas anteriores; la tasa de crecimiento del área dedicada a la construcción de vivienda presentó el más alto índice, 14.43%, con 158.739 m², y 17.17% en cuanto al número de unidades de vivienda.

Para el período 1996 – 1999 el sector de la vivienda es afectado por los procesos de estancamiento (recesión) de la economía del país, que conduce, según la Cámara Colombiana de la Construcción - CAMACOL -, Seccional Atlántico, a una caída del ritmo de construcción equivalente al 23%. Los factores que tuvieron mayor incidencia en este comportamiento negativo incluyen la crisis institucional y financiera del sistema Unidad de Poder Adquisitivo Constante - U.P.A.C. -, los altos intereses y las restricciones de la demanda por la baja en los ingresos de la población en general.

En conclusión, en lo que respecta a la dinámica histórica del comportamiento de la edificación de la vivienda, puede afirmarse que:

- Las políticas nacionales, junto a los urbanizadores privados, son los que han jalonado el aumento continuo de las unidades de vivienda construidas anualmente.

- La creación de las Corporaciones de Ahorro y Vivienda - CAV -, en el país, contribuyeron a la dinámica del sector, en la medida que facilitaron mecanismos de financiación.
- Los altibajos presentados coinciden generalmente con períodos en donde la economía nacional mostraba señales de desaceleración.

En lo que respecta a la actividad edificadora, la Tabla 15 muestra los comportamientos para el período 1960 – 1996, destacándose el período 1981 – 1990 como el de mayor dinámica, con un promedio de 3.329 viviendas construidas por año en el área del Distrito de Barranquilla únicamente, lo cual contrasta significativamente con el comportamiento mostrado en la escala metropolitana.

Tabla 15.
 ACTIVIDAD EDIFICADORA EN BARRANQUILLA, 1960-1996
 EN METROS CUADRADOS.

AÑOS	ÁREA CONSTRUIDA	ÁREA VIVIENDA	UNIDADES VIVIENDA	PROMEDIO VIV / AÑO
1960-1970	2.479.639	1.794.205	12.574	1.143
1971-1980	3.417.483	2.479.730	22.542	2.254
1981-1990	3.189.638	2.513.443	33.296	3.33
1991-1996	2.228.912	1.332.931	10.129	1.688

Fuente: CAMACOL, 1997

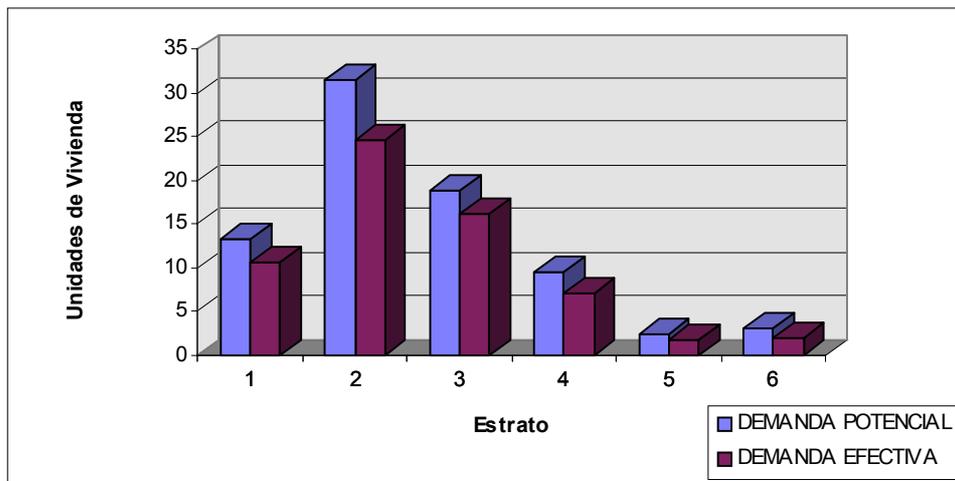
5.2 Demanda de Vivienda

Barranquilla, tanto en su crecimiento vegetativo como en el generado por las migraciones, ha mantenido con el tiempo una demanda permanente de vivienda, cada vez más creciente. Según estudio de Camacol, existen dos modalidades de demanda, la Demanda Potencial, conformada por todos los hogares residentes en el Área Metropolitana y la Demanda Efectiva, conformada por los hogares interesados que disponen de los recursos necesarios para adquirir vivienda.

Tabla No. 16
DEMANDA POTENCIAL Y EFECTIVA DE VIVIENDA EN EL AMB
1996

ESTRATO	DEMANDA POTENCIAL	DEMANDA EFECTIVA	%	DIFERENCIA
1	13.340	10.694	17.18	2.646
2	31.551	24.644	39.59	6.907
3	18.883	16.261	26.13	2.622
4	9.489	7.09	11.39	2.399
5	2.399	1.727	2.77	692
6	2.982	1.826	2.93	1.156
TOTAL	78.644	62.242	100	16.402

Gráfico No. 7
DEMANDA POTENCIAL Y EFECTIVA DE VIVIENDA EN EL AMB
1996



Fuente: CAMACOL, 1997

La mayor demanda potencial se observa en el estrato 2 con 40.21%, de los cuales sólo el 39.59% posee los ingresos suficientes para adquirir una vivienda, seguido por el estrato 3 con 24.01%, con una demanda efectiva de 26.13%, el

tercer lugar lo ocupa el estrato 1 con 16.96% de los cuales sólo el 17.18% de la demanda efectiva tiene la capacidad para obtener una vivienda.

Las menores demandas se observan en los estratos 4,5 y 6, siendo los estratos que presentan las menores diferencias entre la demanda potencial y la efectiva.

La falta de recursos financieros, la inestabilidad económica, las altas tasas de interés de las corporaciones, agudizan el problema del acceso a una vivienda. Al comparar la demanda y la oferta de vivienda, de acuerdo al valor, se observa un déficit o demanda insatisfecha de 58.256 unidades, el cual habrá que satisfacer en los próximos años, convirtiéndose en potencial para expandir o densificar áreas.

Es preciso añadir, a la demanda insatisfecha de vivienda en el contexto metropolitano, aquellas requeridas para atender los incrementos de población al 2020 en el Distrito, previstas en el numeral 1.3.1.2 del presente volumen, en 125.715 unidades, elevándose a 183.971 unidades, lo que equivale a una población de 919.855 habitantes, tamaño cercano al de la ciudad de Cartagena.

Las proyecciones previstas dentro del componente de ordenamiento territorial del Plan de Desarrollo Metropolitano* para atender las necesidades de vivienda al año 2025 están determinadas a partir de tres escenarios prospectivos que toman como referencia el número de habitantes por vivienda, con resultados como los siguientes:

Cuadro No. 8 VIVIENDAS DEMANDADAS POR EL INCREMENTO DE LA POBLACIÓN METROPOLITANA AL AÑO 2025

* Lineamientos Metropolitanos elaborados por la Oficina del Área Metropolitana para los municipios que la integran.

Ciudad	Población 1999	Población 2025	Diferencia	Viviendas Requeridas 5 hab./viv.	Viviendas Requeridas 4.5 hab./viv.	Viviendas Requeridas 4 hab./viv.
Barranquilla	1272116	2141699	869583	173917	193241	217396
Soledad	350000	557550	207550	41510	46122	51888
Malambo	105000	167265	62265	12453	13837	15566
Puerto Colombia	31119	49572	18453	3691	4101	4613
Galapa	25000	39825	14825	2965	3294	3706
TOTAL AMB			1172676	234535	260595	293169

* No se incluye el déficit por ciudad.

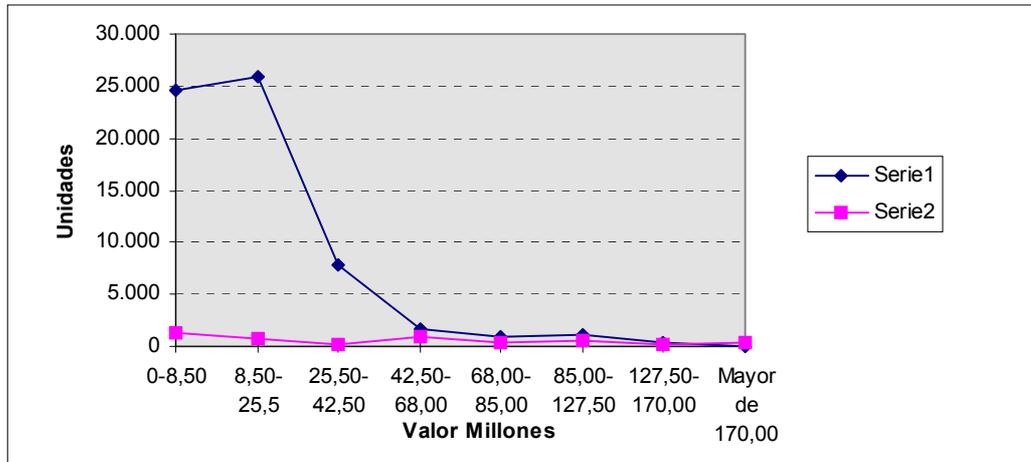
** Datos obtenidos a partir de las proyecciones de población de la Triple A para el AMB.

Así mismo, incluyen la distribución de las viviendas requeridas para los Estratos 1, 2 y 3, correspondiéndoles un 83 % de cada uno de los escenarios, cuyos resultados muestran lo siguiente: 194.664 (para 5 hab./viv), 216.294 (para 4,5 hab./viv.) y 243.330 (para 4 hab./viv.).

Tabla No. 17
DEMANDA INSATISFECHA DE VIVIENDA EN EL AMB.

VALOR VIVIENDA MILLONES	DEMANDA EFECTIVA	OFERTA	DEMANDA INSATISFECHA
0-8.50	24.562	1.292	23.270
8.50-25.5	25.968	815	25.153
25.50-42.50	7.775	160	7.615
42.50-68.00	1.620	970	650
68.00-85.00	876	356	520
85.00-127.50	1.147	606	541
127.50-170.00	294	210	84
Mayor de 170.00	--	423	423
TOTAL	62.242	4.832	58.256

Gráfico No. 8
DEMANDA INSATISFECHA DE VIVIENDA EN EL AMB.



Fuente: CAMACOL, 1997

Es importante resaltar las diferencias abismales en cuanto a las viviendas adquiridas de acuerdo con la capacidad adquisitiva de los usuarios. Más de la mitad de la población reside en asentamientos subnormales y barrios piratas en condiciones infrahumanas, con menos de 3.00 m² de techo por persona, mientras en otros sectores existen familias con más de 200.00 m² por persona.

El bajo poder adquisitivo de las comunidades más pobres se constituye en el principal problema para la adquisición de vivienda, es así como Rafael Stevenson afirma: *“La gente pobre se podrá privar de muchas cosas menos de la comida así tenga que vivir en una cloaca..., en los niveles de ingresos bajos, el consumo de alimento representa más del 50% de los gastos, en detrimento de la adquisición de vestuario, vivienda, etc.”*⁵⁶

5.3 Densidad, Hogares por Vivienda

La Densidad por Vivienda se encuentra entre los considerados parámetros normales, ya que en el 68.95% de las viviendas habita un hogar y en el 21%

⁵⁶ STEVENSON Valdeblánquez, Rafael. Apuntes sobre Vivienda y Desarrollo. Bogotá, Universidad Católica de Colombia, Facultad de Arquitectura. 1994.

habitan dos. En cuanto al número de personas por viviendas se encuentran los mayores porcentajes entre cuatro y seis personas.

Tabla No. 18.
 NÚMERO DE HOGARES POR VIVIENDA AMB.

HOGARES / VIVIENDA	No. DE HOGARES	PORCENTAJE
1	245.238	68.93
2	73.508	20.93
3	19.009	5.41
4	3.795	1.08
5	1.898	0.54
6	1.687	0.48
No sabe, no responde	6.044	1.72
TOTAL	351.179	100

Fuente: Demanda de vivienda y otras edificaciones en el AMB, Barranquilla, 1996.

Tabla No. 19
 NÚMERO DE PERSONAS POR VIVIENDA EN EL AMB
 1996

NÚMERO DE PERSONAS	PORCENTAJE
1	1.93
2	3.48
3	10.14
4	16.49
5	21.29
6	16.56
7	9.6
8	7.84
9 o más	3.51
No sabe, no responde	9.16
TOTAL	100

Gráfico No. 9
 NÚMERO DE PERSONAS POR VIVIENDA EN EL AMB
 1996



Fuente: Demanda de vivienda y otras edificaciones en el AMB, Barranquilla, 1996.

El promedio de personas por vivienda corresponde a 5 con el 21.29%, seguido por 6 habitantes con 16.56%.

5.4 Vivienda de Interés Social

El comportamiento de la Vivienda de Interés Social se hará teniendo en cuenta los conceptos cuantitativos y cualitativos, como niveles de acceso a los servicios públicos domiciliarios, equipamiento comunitario, servicios asistenciales, accesibilidad.

La dinámica de la VIS estos últimos años ha sido liderada por FONVISOCIAL. Entre 1995 y 1996 ha construido 1.293 soluciones de vivienda, las cuales fueron adjudicadas en su gran mayoría a los damnificados del invierno de 1995. La entidad no ha entrado a satisfacer el déficit existente por el crecimiento poblacional, el cual se encuentra a 1997 estimado en 14.429 viviendas, localizándose el 82.36% en la zona suroccidental de la ciudad.

Se estima que el 30% de la población total vive en barrios subnormales, identificándose alrededor de 56 asentamientos en condiciones deficientes, en cuanto a prestación de Servicios Públicos Domiciliarios, estructura de la vivienda.

Tabla No. 20.
DÉFICIT CUANTITATIVO DE VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL EN EL DISTRITO DE
BARRANQUILLA
1996-2015

AÑO	POBLACIÓN	HOGARES	VIVIENDAS	DEFICIT	DEFICIT SUR OCCIDENTE
1996	1.185.000	228.690	214.261	14.429	11.884
1997	1.215.000	234.590	219.789	14.801	11.995
1998	1.246.000	240.455	225.283	15.172	12.106
1999	1.276.000	246.430	230.882	15.548	12.220
2000	1.336.000	252.244	236.328	15.916	12.330
2015	1.753.000	342.244	301.310	40.934	30.678

Fuente: FONVISOCIAL, Plan de Acción Programa de Vivienda VIS y Desarrollo Urbano de Barranquilla. 1994.

El número de viviendas que requieren mejoras o demanda cualitativa se calcula en 65.000 unidades, de las cuales FONVISOCIAL espera intervenir 8.290 unidades, participando con 12.72% del total en un plazo no mayor al año 2000.

En términos generales, se nota el esfuerzo que viene realizando el Gobierno Distrital por darle solución al problema de vivienda, pero cabe destacar que es el Gobierno Nacional el que demarca las directrices de las políticas y estrategias de la VIS. Frente a esto los niveles de participación en el Producto Interno Bruto - PBI - han venido disminuyendo de acuerdo al grado de relevancia que se le da al problema dentro de los planes de desarrollo, que en algunos casos no alcanza a cubrir ni el 1%⁵⁷.

Tabla No. 21.
PARTICIPACIÓN PORCENTUAL DEL GASTO DE VIVIENDA EN EL PIB,
PRESUPUESTO GENERAL Y GASTO SOCIAL.

AÑO	SOCIAL/PIB	SOCIAL/PPTO NACIÓN	VIVIENDA/PIB	VIVIENDA/PPTO NACIÓN	VIVIENDA/GASTO SOCIAL
1978-1982	8.30	43.30	0.80	4.20	9.70

⁵⁷ CANALES, Juan M. El Reto de la Vivienda Social Urbana. Revista CAMACOL, VOL. 20 No. 3. Santafé de Bogotá D.C. Diciembre de 1996.

1982-1986	8.80	43.70	1.00	4.80	10.90
1986-1990	8.40	40.70	0.70	3.40	8.40
1990-1994	9.50	35.60	0.50	1.70	4.80
1994-1998	13.50	56.80	0.60	2.70	4.70

Fuente: El Reto de la Vivienda Social Urbana, Juan Manuel Canales, Revista CAMACOL, Vol. 20 No. 3, Santafé de Bogotá, D.C., 1996.

5.5. Planeamiento de Vivienda.

Como política básica se parte de la necesidad de densificar sectores, en la ciudad, que tengan potencial para ello, de acuerdo a las condiciones de los sectores en materia de infraestructura vial y de equipamiento social, además de la oferta de servicios públicos.

La actividad residencial se ha clasificado de acuerdo con las intervenciones definidas en el territorio, a las características socioeconómicas como estratificación, de la población y a sus condiciones físico-espaciales, tales como tipología de vivienda, estructura urbana, división barrial.

La localización de las áreas de actividad residencial en sus diferentes categorías sobre el territorio aparecen en el plano de Usos del Suelo del Estatuto Urbanístico. Dentro de estos se destacan los correspondientes a los “nuevos desarrollos urbanos” y los de expansión urbana. Los primeros se ubican en las áreas aún no ocupadas dentro del perímetro urbano de Barranquilla y los segundos hacia el occidente, sobre la antigua carretera del Algodón o prolongación de la carrera 38, hacia el corregimiento de Juan Mina.

Los barrios a densificar, además de los señalados en el numeral 1.3.1.2, son los siguientes: El Carmen, Alfonso López, San Isidro, Los Andes, San Felipe, Santo Domingo de Guzmán, Lucero, Paraíso, El Rosario, Los Alpes, Los Nogales, Nuevo Horizonte, Tabor, Nueva Granada y La Cumbre.

5.6 Vivienda de Interés Social - VIS -, Proyecciones.

La estimación de la demanda de Vivienda de Interés Social (VIS), para el Distrito de Barranquilla, toma como base la Tabla de Distribución Territorial de la Población proyectada al 2020, cuyos elementos se muestran en la siguiente Tabla.

De acuerdo con lo anterior, la demanda total de vivienda proyectada para los estratos 1 y 2 equivale a 57.021 unidades al año 2020, lo cual representa el 44% del total de unidades (columna 3), distribuida territorialmente bajo las siguientes características: 22.126 unidades (columna 4) se ubicarían en la zona urbanizada del Distrito de conformidad con la política de densificación establecida; en las zonas de nuevos desarrollos (sector suroccidental y parte del occidental) se ubicarán un total de 17.830 unidades (columna 5) y, en las zonas de expansión urbana, 17.065 unidades (columna 6).

Es preciso añadir, a lo anterior, el déficit de vivienda proyectado en el estudio *Plan de Vivienda de Interés Social para el Distrito de Barranquilla 1994 - 2000* para estos estratos, y para este último año, equivalente a 15.916 unidades, de las cuales corresponde, al sector suroccidental, 12.330 unidades (Ver Tabla No. 20 del presente documento).

Tabla No. 22
DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LA POBLACIÓN PROYECTADA

1	2	3	4	5	6
Año	Población Proyectada	Incremento Total de Población (Año base: 1999)	Barranquilla (Población Atendible Mediante Incremento de Densidad) (40%)	Población Atendible a través de Áreas de Nuevos Desarrollos Urbanos (60%) (Perímetro Urbano)	Población atendible a través de áreas de Expansión del Distrito (60%)
2010	1.535.446	337.692	135.076	202.616	---
2020	1.826.326	290.880	116.352	---	174.528
	Totales	628.572	251.428	202.616	174.528
	Viviendas	129.593	50.285	40.524	38.784
	VIS*	57.021	22.126	17.830	17.065

* Correspondiente a los estratos 1 y 2 al 2020, que equivalen al 65% del total de las viviendas proyectadas.
Fuente: Estudio POT, a partir de las proyecciones de población. 1999.

Para efectos de estimar las áreas requeridas para la VIS en las áreas de nuevos desarrollos y de expansión urbana, se utiliza la metodología consignada en el numeral 6.2.2 (página 54) del Estudio en mención, cuyos resultados muestran lo siguiente:

a) Para las áreas de nuevos desarrollos urbanos:

- EQUIVALENCIA EN POBLACIÓN:
17.830 und. x 5 hab./und. = 89.150 hab.
- ÁREA PROMEDIO LOTE VIVIENDA: 70.00 m²
- ÁREA DEMANDADA PARA VIVIENDA:
17.830 und. x 70 m²/viv. = 1.248.100 m².
- SERVICIOS CONEXOS:
1) Sistema Vial: 1.248.100 m² x 32% = 399.392 m²

(Incluye vías peatonales, vehiculares y
parqueos comunales)

2) Complementarios:

(Incluye área libre y construida)

- Educación	1.09 m ² x 89.150 =	97.173,5 m ²
- Unidad Deportiva	1.00 m ² x 89.150 =	89.150,0 m ²
- Guarderías	0.07 m ² x 89.150 =	6.240,5 m ²
- Parque Comunal	2.00 m ² x 89.150 =	178.300,0 m ²
- Seguridad	0.05 m ² x 89.150 =	4.457,0 m ²
- Salud	0.12 m ² x 89.150 =	10.698,0 m ²
- Administración	0.05 m ² x 89.150 =	4.457,5 m ²
- Comercio gral.	0.44 m ² x 89.150 =	39.226,0 m ²
- Inst. Religiosa	0.08 m ² x 89.150 =	7.132,0 m ²
- Centro Cultural	0.10 m ² x 89.150 =	8.915,0 m ²

Área total 2.093.242,5 m²

Equivalencia en hectáreas: 2.093.242,5 m²/10.000 m² = 209,3

b) Para las áreas de expansión urbana:

- EQUIVALENCIA EN POBLACIÓN:
17.065 und. x 4,5 hab./und. = 76.792,5 hab.
- ÁREA PROMEDIO LOTE VIVIENDA: 70.00 m²
- ÁREA DEMANDADA PARA VIVIENDA:
17.065 und. x 70 m²/viv. = 1.194.550 m².
- SERVICIOS CONEXOS:
1) Sistema Vial: 1.194.550 m² x 32% = 382.256 m²
(Incluye vías peatonales, vehiculares y
parqueos comunales)

2) Complementarios:

(Incluye área libre y construida)

- Educación	1.09 m ² x 76.792,5 =	83.703,82 m ²
- Unidad Deportiva	1.00 m ² x 76.792,5 =	76.792,50 m ²
- Guarderías	0.07 m ² x 76.792,5 =	5.375,47 m ²
- Parque Comunal	2.00 m ² x 76.792,5 =	153.585,00 m ²
- Seguridad	0.05 m ² x 76.792,5 =	3.839,62 m ²
- Salud	0.12 m ² x 76.792,5 =	9.215,10 m ²
- Administración	0.05 m ² x 76.792,5 =	3.839,62 m ²
- Comercio gral.	0.44 m ² x 76.792,5 =	33.788,70 m ²
- Inst. Religiosa	0.08 m ² x 76.792,5 =	6.143,40 m ²
- Centro Cultural	0.10 m ² x 76.792,5 =	7.679,25 m ²

 Área total 1.960.768,50 m²

Equivalencia en hectáreas: 1.960.768,50 m²/10.000 m² = 196,0

c) Para las áreas urbanizadas (incremento de densidades):

- EQUIVALENCIA EN POBLACIÓN:
 22.126 und. x 5 hab./und. = 110.630 hab.
- ÁREA PROMEDIO LOTE VIVIENDA: 70.00 m²
- ÁREA DEMANDADA PARA VIVIENDA:
 22.126 und. x 70 m²/viv. = 1.548.820 m².
 (Comprende la reutilización de terrenos mediante procesos de transformación predial).
- SERVICIOS CONEXOS:
1) Sistema Vial: 1.548.820 m² x 12% = 185.858,40 m²
 (Incluye vías peatonales y parqueos vehiculares unicamente)

2) Complementarios:

(Incluye área libre y construida)*

- Educación	0.30 m ² x 110.630 =	33.189,00 m ²
- Unidad Deportiva	0.30 m ² x 110.630 =	33.189,00 m ²
- Guarderías	0.021 m ² x 110.630 =	2.323,20 m ²
- Parque Comunal	0.60 m ² x 110.630 =	66.378,00 m ²
- Seguridad	0.015 m ² x 110.630 =	1.659,45 m ²
- Salud	0.036 m ² x 110.630 =	3.982,68 m ²
- Administración	0.015 m ² x 110.630 =	1.659,45 m ²
- Comercio gral.	0.132 m ² x 110.630 =	14.603,16 m ²
- Inst. Religiosa	0.024 m ² x 110.630 =	2.655,12 m ²
- Centro Cultural	0.03 m ² x 110.630 =	3.318,90 m ²

Área total 1.897.636,39 m²

Equivalencia en hectáreas: 1.897.636,39 m²/10.000 m² = 189,7

Menos 154.8 hectáreas (vivienda)..... 34.9

En total, el Distrito de Barranquilla deberá disponer, para el 2020, un área equivalente a 440.20 hectáreas para vivienda de interés social - VIS -.

Es de anotar, además de lo anterior, la importancia que demanda la mejora de las viviendas en asentamientos subnormales localizados en el sector suroccidental, en donde es necesario realizar acciones encaminadas al mejoramiento integral de la misma mediante el desarrollo progresivo, atendiendo las demandas de servicios públicos domiciliarios, equipamiento social, etc. La reconversión y la renovación de edificaciones localizadas en el centro de la ciudad, muchas de ellas abandonadas y desocupadas, se convierte en una alternativa para satisfacer el déficit de Vivienda para los estratos 2, 3 y 4, lo cual entraría a redinamizar el proyecto de recuperación del centro.

* Los índices (m²/hab) utilizados en este segmento territorial corresponden a la optimización de la infraestructura existente, por lo que se disminuyen en un 70% con relación a los anteriores; en materia vial se reduce a un 12%, pues existe una estructura vial consolidada. Las hectáreas resultantes no incluyen la destinada a vivienda.

El planteamiento de la vivienda compartida surge también como alternativa de solución al problema. La idea básica no es institucionalizar los inquilinatos, por el contrario, se centra en regularizar su construcción mediante unas pautas y directrices claras en cuanto a infraestructura mínima de servicios comunales como son los baños, la cocina, el área de labores, etc. Estas viviendas compartidas pueden realizarse en las edificaciones mediante la subdivisión, adecuándolas para el nuevo uso, mediante la reconversión de edificaciones industriales e institucionales, o en edificaciones nuevas que se diseñen y construyan para tal fin.

La política determinada para la VIS, como se mencionó anteriormente, debe estar encaminada dentro de los planes de desarrollos nacionales fijados de acuerdo a lo estipulado en la Ley 388 de 1997 *“Se entiende por Vivienda de Interés Social, aquellas que se desarrollen para garantizar el derecho a la vivienda de los hogares de menores ingresos. En cada Plan Nacional de Desarrollo el Gobierno Nacional establecerá el tipo y precio máximo de las soluciones destinadas a estos hogares teniendo en cuenta, entre otros aspectos, las características del déficit habitacional, las posibilidades de acceso al crédito de los hogares, las condiciones de la oferta, el monto de recurso de crédito disponibles por parte del sector financiero y la suma de fondos del Estado destinados a los programas de vivienda”*.*.

Otro segmento del problema de la vivienda se concentra en la solución (permanente o transitoria) para la población desplazada. En efecto, la ciudad de Barranquilla y sus municipios aledaños están constituidos como municipios “receptores” y no expulsores de población, procedentes *, en gran medida, del sur del Departamento de Bolívar, y de los Departamentos del Magdalena, Antioquia, Sucre, Cesar, Córdoba y Chocó, y en menor número de los siguientes: Santanderes, Cundinamarca, La Guajira, Tolima, Meta, Caquetá, Risaralda, Valle del Cauca. La magnitud del problema toma dimensiones

* Ley 388 de julio 18 de 1997, por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989 y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones.

* Registros de la Secretaría de Participación Comunitaria del Distrito a Diciembre de 1998.

naciones frente al alto número de sitios de origen de los desplazados, en tanto la ciudad no está preparada para recibir población adicional a la ya existente en condiciones por debajo de la línea de pobreza y miseria absoluta, pese a que el grueso de la misma se haya ubicada de manera dispersa y no concentrada, como así se presenta en las ciudades de Cartagena, Montería, Soledad, Malambo, Sabanagrande, entre otras.

Fuentes provenientes de instituciones del orden nacional como el INURBE, Organizaciones No Gubernamentales (ONGs) y Centros de Investigación coinciden en señalar, como resultado del Taller efectuado en la sede de Pastoral Social^{**}, la tendencia lineal de incremento de la población desplazada en la ciudad de Barranquilla, siempre y cuando se mantengan las condiciones de violencia e inseguridad social. La tasa de incremento presentada equivale al 0.41% anual lineal, aplicable al promedio de los 10.000 desplazados actuales en la ciudad, por lo que se estima que hacia el año 2010 la cifra se elevará a 30.000 aproximadamente, lo que representa disponer de un promedio de 6.000 unidades de vivienda.

En general, el problema de los desplazados en la ciudad presenta las siguientes características:

- Escasa percepción espacial del fenómeno del desplazado por estar ubicado en asentamientos considerados subnormales y disperso territorialmente, lo cual no lo hace menos importante frente al grado de concentración que presenta en otras ciudades.
- La dispersión y escasa percepción del problema le confiere condiciones de anonimato, lo cual dificulta una cuantificación real al mismo y de su ubicación al interior de los asentamientos.
- La ubicación del desplazado en zonas con algún nivel de equipamiento y de servicios públicos, a los cuales tiene acceso, puede generar un ligero sentido de pertenencia y por lo tanto optar por la radicación definitiva,

^{**} Marzo 22 del 2000

- agravado aún más las condiciones de empleo, educación y salud, tanto en el sector donde se ubica como en la ciudad.
- La escasa disponibilidad de tierras y el alto grado de concentración de la propiedad en las aún no ocupadas o no urbanizadas, han incidido para que la población desplazada tienda a ubicarse en los municipios vecinos (Soledad, Malambo, Sabanagrande y en menor medida Puerto Colombia), por lo que el problema toma características metropolitanas.
 - Las dificultades para orientar recursos hacia estos grupos vulnerables son evidentes, circunstancia que aumenta la naturaleza del problema.
 - Dificultades de coordinación interinstitucional y de políticas frente al tema para definir soluciones de corto plazo, por lo que es necesario articularlas adoptando los lineamientos del Plan Nacional, la reglamentación de la Ley 387 y las acciones previstas en el POT.
 - Es preciso estudiar el problema en sus dimensiones metropolitana y, aún, regional.
 - Efectos sobre el entorno físico y ambiental y deterioro del espacio urbano.
 - Efectos sobre el empleo y el aumento de la economía informal por la ausencia de habilidades propias de la economía de la ciudad.
 - Debilitamiento de la convivencia ciudadana por factores como: aumento de la delincuencia e inseguridad, ausencia de identidad con el nuevo entorno, modificaciones bruscas de los roles sociales.
 - Incidencias de contingencia sobre la tierra, afectando los procesos de planificación previamente asumidos.

5.6.1 Objetivos a Mediano Plazo

Atender la cobertura de estratos 1 y 2 con proyección al año 2010 tanto de las viviendas destinadas al mejoramiento integral como de viviendas nuevas.

Adelantar acciones tendientes al mejoramiento integral de las condiciones existentes en los barrios subnormales mediante políticas de desarrollo progresivo.

Reconversión y Renovación de Edificaciones localizadas en el Centro de la Ciudad para suplir los déficit de los estratos 3 y 4.

Reconversión de Edificaciones Industriales e Institucionales en la Ciudad para el desarrollo de programas de VIS.

Relocalización de asentamientos subnormales ubicados en zonas de alto riesgo por deslizamiento, por inundaciones, por afectaciones negativas, etc.

Legalización urbanística de asentamientos subnormales.

Atender las necesidades de alojamiento transitorio a la población desplazada por fenómenos atribuidos a la violencia.

5.6.2 Estrategias

Se proponen las siguientes estrategias para alcanzar los objetivos antes mencionados:

Creación de programas de vivienda nueva, destinados a satisfacer la demanda para la población de bajos recursos.

Impulso de programas de relocalización de viviendas ubicadas en zonas de alto riesgo, para ello se tendrá como factor determinante el “*Estudio de Diagnóstico de Zonas de Riesgo en Barranquilla y Diseño de un Proyecto Piloto para su Manejo y Recuperación*” realizado por el INGEOMINAS para el DADIMA.

Actualización del Plan Estratégico de VIS 1994 – 2000.

Fomento para el diseño y construcción de Viviendas Compartidas mediante subdivisión, adecuación y/o proyectos nuevos.

Propensión por diseños arquitectónicos y urbanísticos de calidad, en donde se refleje como objetivo principal, la elevación del nivel de calidad de vida de la población.

Consideración del Espacio Público, como elemento estructural dentro de los desarrollos de proyectos de VIS, dándole la mayor importancia como espacio en el cual se desarrollan las actividades de la colectividad. Para el caso de Barranquilla, el espacio público presenta notorias deficiencias en cuanto a cobertura en m² por persona, 0.93, pese a su importancia en la expresión abierta y espontánea de la vida del barranquillero; la realización de actividades en el exterior es realmente relevante en el desarrollo de la vida del habitante de esta ciudad.

Promoción y establecimiento de una política nacional frente al tema de la vivienda de interés social, en la cual se evalúen los sistemas de subsidio y créditos, no es posible que una sociedad moderna tolere las condiciones en las cuales viven los pobladores de los asentamientos subnormales.

Respuesta al mayor número de personas que requiere de una vivienda con programas de gobierno, y no que sean los urbanizadores piratas mediante el estímulo a las invasiones, los que cubran el déficit que se está presentando.

Impulso a la intervención de entidades oficiales en el sector informal habitacional, mediante reglamentaciones que permitan a entidades locales competir con urbanizadores piratas.

Agilización de procedimientos para la materialización de los diferentes programas de vivienda, disminuyendo consecuentemente los trámites innecesarios a que son sometidos los usuarios de dichos programas.

Promoción de la conformación de una agremiación que congregue a las ONG's con el fin de dinamizar los programas de VIS.

Para la población desplazada es preciso adoptar las siguientes estrategias:

Constitución de Centros de Alojamiento Transitorios (CATs), que incluyan fuentes alternativas de trabajo, igualmente transitorio. Estos centros deben constituirse de manera coordinada entre los agentes y actores del sector de la vivienda y la solidaridad social y sean configurados en la escala metropolitana.

Promover la conformación de granjas experimentales en los municipios rurales del área metropolitana con el fin de ofrecer alternativas de trabajo para las personas desplazadas con habilidades en esta materia.

Fomentar la cultura de la convivencia y la solidaridad a través de las asociaciones comunitarias.

6

IDENTIFICACIÓN DE MACROPROYECTOS Y PLANES PARCIALES O LOCALES.

6.1 Introducción

El proceso de ordenamiento del Distrito demanda acciones sobre determinados sectores de la ciudad al considerárseles esenciales para fortalecerla estructuralmente en la perspectiva social y territorial, generadas por diversas razones, dentro de las que sobresalen: el deterioro ambiental y físico (sector de Barranquillita y partes del Centro), la ubicación estratégica (orilla occidental del Río Magdalena) o la necesidad de reconstruir tejidos urbanos (zona

suroccidental). Requieren, en mayor o menor grado, intervenciones que se caracterizan por diversos niveles de complejidad en tanto involucran actores diferenciados, inversiones en infraestructura indispensables para propiciar escenarios de cambio, modificaciones en las estructuras viales y en las normas urbanas, recursos cuantiosos de los sectores público y privado, mercadeo, entre otros aspectos. Pese a ello, los efectos esperados en el mediano y largo plazo deben reflejar la generación de importantes ventajas para las actividades económicas locales y para elevar la calidad ambiental y de vida de la población, factores que permitirán medir el grado de desarrollo de la ciudad en el futuro inmediato.

Los esfuerzos encaminados a la transformación urbana de la ciudad de Barranquilla, sustentados en la aplicación de los principios, criterios y propósitos establecidos en el POT tienen, en la optimización de su plataforma urbana, ***la base para la disposición apropiada y funcional de los elementos que la estructuran, capaces de propiciar ofertas de localización no sólo de actividades productivas, sino de servicios que estimulen el desarrollo social y económico.*** Como se señaló, surgen diferentes niveles de intervención sobre el territorio que dependen de las características existentes en un determinado sector y de sus potencialidades en el marco del Modelo de Ordenamiento Territorial. Términos como Macroproyecto, Plan Parcial o Planes Locales* (e incluso Planes Zonales) son, entre otros, algunas denominaciones propias de la literatura asociada con los Planes de Ordenamiento Territorial, en donde el primero manifiesta un alto grado de complejidad. En efecto, el macroproyecto urbano se entiende como el conjunto de ***actuaciones integrales físicas de formación de ciudad**** que buscan potenciar las capacidades competitivas de los distintos centros urbanos. Como tal, *es una acción de planificación y gestión reestructurante de la ciudad, pero también es una acción de mercado, de producción y de espacio urbano, que supone la generación, por tanto, de un patrimonio inmobiliario de calidad, compuesto de infraestructura, equipamientos, espacio público y vivienda; comercializable y utilizable, según*

* La Ley 388 de 1997 denomina Planes Locales, en reemplazo de los Parciales, como aquellos que complementen la planificación de las localidades, en el caso de los Distritos, una vez ellas sean constituidas.

* Subrayado nuestro.

*leyes de oferta y demanda. Requiere la definición del programa de diseño, la interpretación adecuada de las tendencias urbanas de la zona y de las potencialidades de consolidación de la estructura física, la interpretación adecuada del mercado inmobiliario y el diseño urbano en general. Todos ellos son factores determinantes, los cuales proveen la base de la actuación, la gestión, la comercialización y el buen éxito del proyecto*⁵⁸.

Los Planes Parciales⁵⁹ o Locales presentan un nivel de complejidad relativamente menor, más no por ello son menos importantes que el anterior. Están establecidos en la ley como *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*. Para su presentación, aprobación y ejecución debe contarse con aspectos como los siguientes:

- Diseños urbanísticos (numeral 4 del artículo 19 de la Ley 388/97): distribución de componentes según usos del suelo, modelos de edificabilidad, redes de servicios públicos, red vial principal y secundaria, equipamientos, asignaciones de espacios públicos y zonas verdes destinadas a parques, educación, salud, servicios religiosos y aquellos complementarios del contenido estructural del plan de ordenamiento.
- Caracterización estratégica del Proyecto en el marco del proceso de ordenamiento (Componente General del POT) y en aspectos asociados con aprovechamiento de inmuebles; suministro, ampliación o mejoramiento del espacio público, calidad del entorno, alternativas de expansión, mejoramiento integral o renovación consideradas, estímulos a los inversionistas y propietarios, entre otros.

⁵⁸ COECI Ltda. Consultoría para la identificación y definición de las potencialidades de financiación de los Macroproyectos Urbanos. Ministerio de Desarrollo. Dirección de Desarrollo Urbano. Santafé de Bogotá. 1966. Pág. 3.

⁵⁹ Para Luis Moya Gonzales (LA PRÁCTICA DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO, Editorial Síntesis, Madrid, 1994. Pág. 159), el Plan Parcial (PP) es el componente operativo del Plan General de Ordenamiento, configurador de la red de espacios públicos – la trama urbana -, el sistema de espacios edificables – la disposición y geometría de las manzanas -, el destino detallado del suelo – los usos pormenorizados – entre otros aspectos.

- Determinación de las unidades de actuación urbanística.
- Normas urbanísticas específicas elaboradas de acuerdo con la unidad de actuación considerada (numeral 3 de la misma ley).
- Costos del proyecto y un plan de ejecución.
- Distribución de cargas y beneficios.
- Diseño de un plan financiero y de un organismo ejecutor del proyecto

6.2 Identificación de Proyectos Urbanos.

Algunos de los que a continuación se identifican están, en proceso de ejecución, el Macroproyecto de Renovación Urbana del Distrito Central, proyecto piloto en el país, identificado como tal desde 1982, mientras otros surgen como consecuencia de los objetivos, políticas y estrategia definidas en el POT en la perspectiva del Ordenamiento del Territorio y, como tal, de las aspiraciones de la ciudadanía. A continuación se identifican los siguientes proyectos:

- Macroproyecto de Renovación Urbana del Distrito Central

Identificado en la formulación del Plan Integral de Desarrollo del Área Metropolitana de Barranquilla - PIDAM – desde el año de 1982, ha servido de base para estudios posteriores más detallados, elaborados por parte de la Agencia de Cooperación Internacional del Japón - JICA - entre los años de 1983 a 1985; hacia 1998, el proyecto, en su componente territorial de Barranquillita, es objeto de modificaciones mediante un convenio interinstitucional suscrito entre el Ministerio de Desarrollo Económico - Mindesarrollo - , el Distrito de Barranquilla y la Empresa de Desarrollo Urbano - EDUBAR -, cuyos resultados dieron lugar a la generación del documento PLAN MAESTRO BARRANQUILLITA, expedido en 1998.

Además de los estudios señalados, el proyecto ha sido objeto de análisis por parte de investigadores⁶⁰ de diversas universidades de la localidad, destacándose, dentro del conjunto, el sentido de integralidad en la mayoría, pero también los tratamientos aislados en otros, sin que esta última consideración represente una fragmentación del proyecto, pero sí la necesidad de aislar componentes urbanos para tratamientos más específicos. Esta última orientación permite identificar tres grandes sectores: Barranquillita, el Centro⁶¹ y la Loma I, como sustanciales dentro del proceso de recuperación integral del área urbana denominada genéricamente Distrito Central de Barranquilla, con incidencias importantes en las escalas local, metropolitana, departamental y regional, condición que el POT **incorpora al Modelo de Ordenamiento Territorial lineal como básica para el fortalecimiento de la Centralidad de Barranquilla en la estructura territorial metropolitana y regional. Además, forma parte de la estrategia de vinculación de la Ciudad con el Río Magdalena y con el sistema de Caños ubicados en este distrito.**

Cada uno de los componentes señalados, Barranquillita, El Centro y La Loma 1, son objeto de acciones diferenciadas. Para el caso de Barranquillita, el Plan Maestro plantea un proceso de Renovación Urbana conducente a un cambio en las estructuras de usos del suelo, insertando usos asociados con vivienda, comercio, industria (en menor escala), recreación y reestructuración de la malla vial; para el caso del Centro, las acciones se orientan a la rehabilitación de amplios sectores (Paseo Bolívar, Aduana, Centros Administrativos, Barrio Abajo, etc.) que se complementan con los tratamientos de conservación del patrimonio arquitectónico recientemente incorporados por determinación del Consejo Nacional de Monumentos y la solución de los problemas generados por la ocupación del espacio público por los vendedores estacionarios y, La Loma I,

⁶⁰ Ver los siguientes documentos: CERA S., Emilio. Factores Ambientales y su incidencia en espacios públicos, desarrollo social y economía, en revista Investigación & Desarrollo, No. 9 de 1999. Barranquilla, Universidad del Norte y ARIZA D., Marco et al, Perfil competitivo del proyecto de renovación urbana del distrito central de Barranquilla en revista Ensayos de Economía, del CEDIE, Universidad del Atlántico, No. 5 de 1999. Barranquilla.

⁶¹ OSTROWETSKY, Sylvia, lo define como *la base de una singularidad reconocible, identificable, de agrupamiento que simboliza la ciudad como punto de partida y de separación de una pertenencia más general: política, jurídica, religiosa; punto de convergencia, espacio de concentración, densidad pronunciada que le confiere el valor de núcleo.* En MEMORIA, publicación mensual del Centro de Estudios del Movimiento Obrero y Socialista. México, D.F. No. 109 Marzo de 1998.

área no construida, la cual puede ser objeto de nuevos desarrollos, especialmente relacionados con usos institucionales, de servicios, comerciales, culturales y recreativos.

Desde el punto de vista institucional, la Empresa de Desarrollo Urbano – EDUBAR -, tiene, bajo su responsabilidad, la ejecución del proyecto.

- Plan Parcial de la Ciénaga de Mallorquín.

Como cuerpo de agua es un importante complemento paisajístico del Río Magdalena ubicado al norte de la ciudad, **cuyo valor ecológico representa un importante papel en el proceso de ordenamiento territorial de la ciudad, en el cual se le asignan objetivos consistentes en: ampliación de la oferta ambiental y recreativa, sostenimiento de procesos ecológicos en el lugar y el mejoramiento de la calidad de vida de los asentamientos establecidos en sus alrededores.**

El Plan cuenta con soportes institucionales adicionales que le confieren manifiesta urgencia para su ejecución, como en efecto lo establece la Resolución No. 0677 del 28 de julio de 1998 del Ministerio del Medio Ambiente, la cual le asigna responsabilidades para su elaboración y ejecución de manera conjunta al Distrito, el Área Metropolitana y el Departamento Administrativo del Medio Ambiente - DADIMA -.

El Plan debe precisar las características específicas de usos del suelo en sus bordes, los cuales comprenden, dentro del componente estructural del POT, actividades portuarias, de protección asociada con actividades ecoturísticas y recreativas y de usos urbano residenciales (Las Flores y La playa), entre otros.

Además, debe enfatizar en la definición de áreas para aprovechamiento sostenible, en la regulación de los sistemas de asentamientos humanos (formalización de zonas de transición, áreas de influencia territorial para la expansión residencial, equipamientos, servicios públicos, parques, etc.) y en el

diseño de la malla vial y prever las acciones de coordinación para la integración funcional con los sectores de desarrollos residenciales e institucionales hacia el sur, en el Municipio de Puerto Colombia.

- Plan para la Ribera Occidental del Río Magdalena.

La extensión urbanizada de la ribera, la complejidad y mezcla de los usos actuales, la utilización económica exclusiva conferida al suelo y a la ribera, la degradación ambiental, la negación del paisaje natural y la ausencia de integración del Río a la trama urbana de la ciudad son, entre otros, factores que requieren de un proceso de observación e intervención más detallado que, bajo una mirada de mayor articulación con la ciudad, propenda por usos más equilibrados, que faciliten el disfrute de los ciudadanos de sus recursos ambientales, ecológicos, recreativos y turísticos, todo ello enmarcado en el **valor estratégico del Río para la ciudad, el Área Metropolitana, la región y el país en los actuales ambientes de globalización e internacionalización de la economía nacional.**

El grado de complejidad urbana de la ribera presenta dos alternativas de análisis a la luz de los instrumentos con que cuentan los procesos de planificación, como son los proyectos integrales observados en una perspectiva de macroproyecto que involucre a toda la ribera o los correspondientes a planes parciales que pueden ser abordados por sectores. En este sentido, el POT recomienda la subdivisión de la ribera conforme a las características territoriales y grados de complejidad de la franja comprendida entre las instalaciones del Acueducto y el final del Tajamar Occidental, sin perder de vista su totalidad dentro del modelo de ordenamiento. Al respecto, se presentan los siguientes:

SECTOR 1. Comprende la franja de tierra del Tajamar Occidental desde la desembocadura en Bocas de Ceniza hasta el límite norte del barrio Las Flores, el cual incluye usos portuarios exclusivos en aquellas áreas donde ya existen adjudicadas concesiones portuarias por parte de autoridades del orden nacional. Las

restantes áreas sobre el Tajamar están sujetas a acciones de protección y recuperación ambiental, especialmente las articuladas a la Ciénaga de Mallorquín, sujetas a entrega en concesión siempre y cuando cumplan con todos los requisitos de las normas urbanas y ambientales del caso. La normativa específica del sector estará sujeta a los proyectos que sobre actividades portuarias sean promovidas por el Estado o el sector privado, las cuales serán aprobadas por las instancias de planeación y ambientales respectivas. Este sector es objeto de estudio en el Plan Parcial de las Ciénaga de Mallorquín.

- SECTOR 2. Núcleo urbano del barrio Las Flores, asentamiento residencial sujeto a mejoramiento urbanístico integral y/o procesos titularización. Desde el punto de vista normativo se inscribe en los usos residenciales R-3 y Múltiple 2, este último allí donde lo señale el respectivo plano de zonificación.
- SECTOR 3. Localizado a partir del límite Sur del barrio Las Flores hasta el límite Norte del barrio Siape. Comprende usos industriales consolidados de gran escala asociados con actividades portuarias igualmente consolidadas.
- SECTOR 4. Comprende el núcleo urbano del barrio Siape, sujeto igualmente a procesos de mejoramiento urbano integral y/o procesos de titularización. Desde el punto de vista normativo se inscribe en los usos residenciales R-3 y Múltiple 2, este último allí donde lo señale el respectivo plano de zonificación.
- SECTOR 5. Localizado entre el límite Sur del barrio Siape y La Loma 1, predominan en este los usos industriales de mediana y pequeña escala poco articulados con actividades portuarias, excepto astilleros e instituciones del gobierno (Base Naval). Dentro de este sector se estimulará la localización de actividades recreativas a la orilla del Río, cuyos usos y actividades serán

establecidas mediante el desarrollo de planes parciales. En este sector se ubica la zona de protección del Batallón Nariño y del cauce del arroyo del Country, previsto para un parque recreativo zonal.

SECTOR 6. Comprendido entre La Loma 1 y Barranquillita, sujeto a procesos de Renovación Urbana integral en los términos previstos en el presente documento.

SECTOR 7. Zona Portuaria y Zona Franca Industrial y Comercial del Distrito de Barranquilla.

SECTOR 8. Zona de Servicios Públicos Metropolitanos: instalaciones del Acueducto de Barranquilla.

Múltiples proyectos se destacan en el sector, especialmente en los correspondientes a los sectores 2, 3, 4, 5 y 6, en los cuales se incluyen los siguientes:

- Centro de Ferias y Convenciones.
- Proyectos de espacio público: paseos construidos a la orilla del Río, parque recreacional con instalaciones mecánicas en Barranquillita, marinas, camellones turísticos, parques, plazas.
- Proyectos de desarrollo portuario.
- Renovación urbana del barrio Barlovento. El área objeto de estudio está comprendida entre el Caño de las Compañías, la Vía 40, la Intendencia Fluvial, la Clínica del Terminal y el sector industrial. Este Plan complementa los planes previstos para el Distrito Central, La Loma 1 y el barrio Abajo.
- Mejoramiento urbano de los barrios Siape y Las Flores.
- Desarrollo urbano paisajístico de la Loma I.
- Equipamiento cultural: Museo Base Naval, Parque Cultural del Caribe, fortalecimiento de la Aduana como núcleo cultural regional.
- Plan de Manejo Ambiental.

- Parques para industrias de exportación.

- Zona Suroccidental de Barranquilla

Los problemas identificados en esta pueden resumirse de la siguiente manera: caótica disposición de la trama urbana, ocasionada por la progresiva ocupación del suelo sin que mediara un proceso de regulación del trazado, ausencia de apropiación de espacios para el equipamiento (salud, educación, recreación, etc.) como también para las zonas verdes, ocupación indiscriminada de las zonas de reserva de los cauces de los arroyos y de las zonas de riesgo especificadas con baja capacidad portante, nula regularidad del trazado vial, del espacio público y del mobiliario urbano. Las acciones propuestas en el POT comprenden procesos de **mejoramiento urbanístico integral**, por lo que se impone una visión e intervención de conjunto sobre la zona. Con este fin, el POT incorpora un documento especial que contiene las bases para la formulación de un Plan Zonal, el cual, a juicio del DAPD puede descomponerse en planes parciales o locales.

- Zonas de Expansión Urbana.

La elaboración de un plan específico para las zonas de expansión tiene por objetivo señalar los niveles mínimos de unidades de actuación urbanística, las características de integración y especificaciones de los trazados viales secundarios (tributarios de las redes semiarteriales y arteriales), las acciones sobre el espacio público y las zonas verdes de protección, criterios de ubicación del equipamiento urbano, de tal manera que el urbanizador (del sector público o privado) este sujeto a orientaciones claras para la elaboración de sus propuestas de ocupación del suelo.

- Zona Rural del Distrito y de Protección en la Escala Metropolitana

La primera se ubica en el extremo occidental del límite del Distrito, colindante con las áreas rurales de los municipios de Puerto Colombia y Galapa, con las cuales configura una unidad espacial cuyas estrategias de uso se identifican en el Capítulo II del presente documento. Los usos del suelo rurales requieren de un detallado estudio respecto a los espacios públicos tales como zonas de protección en cauces de arroyos, zonas inundables y usos especiales en la zona de protección aportada por el distrito en el modelo de ordenamiento metropolitano.

**ANEXO No. 1
(Primera Parte)**

**INFRAESTRUCTURA DEL SECTOR
EDUCATIVO DEL DISTRITO DE
BARRANQUILLA**

**PLAN DE ORDENAMIENTO
SECRETARÍA DISTRITAL DE EDUCACIÓN
LISTADO GENERAL DE INSTITUCIONES
(1999)**

No.	Código	Núcleo	Sect.	Institución	Dirección	
1	10800118463	001	0	CCEB No. 179	Vía Circunvalar – Sector 7	
2	10800173383	001	0	CCEB No. 187 – Cívico 7 de Abril	Cra. 1B SUR No. 62-49	
3	10800100025	001	0	CCEB No. 193	Cl. 98C Cra. 64 esq.	
4	30800173520	001	0	CCEB No. 195	Cl. 74 No. 9-06	
5	10800109251	001	0	CCEB No. 199	Cra. 5B No. 99-14	
6		001	0	CCEB No. 202		
7	10800175190	001	0	CCEB No. 209	Cl. 50 Cra. 8 SUR esq.	
8	30800116691	001	0	CCEB No. 212 – Despertar del Sur	Cra. 1F No. 66-20	
9	10800102346	001	0	CEB No. 005	Transv. 1F No. Diag. 88-60	
10	10800102265	001	0	CEB No. 027	Cra. 2 No. 78-36	
11	10800104683	001	0	CEB No. 045	Cl. 66 No. 1F-22	
12	10800106805	001	0	CEB No. 091	Cra. 4 SUR No. 90-39	
13	10800109987	001	0	CEB No. 123	Cra. 4C No. 94-137	

14	10800109537	001	0	CEB No. 126	Cra. 6E No. 74-61
15	10800112643	001	0	CEB No. 138	Cra. 4 SUR 99C-48
16	10800100033	001	0	CEB No. 141	Cra. 11 SUR Cl. 93
17	10800102656	001	0	CEB No. 149 – Fe y Alegría	Cl. 51D No. 1D-64
18	30800112920	001	0	CEB No. 164	Cl. 91 No. 6G-85
19	30800117255	002	0	CCEB No. 185	Cl. 98 No. 7F-07
20	30800112741	002	0	CCEB No. 188	Cra. 10 No. 73E-101
21	10800174193	002	0	CCEB No. 189	Cl. 68C No. 17-41
22	10800162630	002	0	CCEB No. 191	Cl. 75 No. 21B-30
23	10800118595	002	0	CCEB No. 192	Diagonal 78 No. 21-34
24	10800174487	002	0	CCEB No. 198	Cra. 13 No. 84-225
25	30800118359	002	0	CCEB No. 206	Cl. 98D No. 95-23
26	30800118022	002	0	CCEB No. 211	Cra. 13 No. 84-52
27	10800102249	002	0	CEB No. 033	Cl. 70C No. 10-09
28	10800107283	002	0	CEB No. 094	Cra. 24C No. 76-41
29	10800102869	002	0	CEB No. 096	Cl. 74 No. 24C-35
30	10800116692	002	0	CEB No. 129	Cra. 13 No. 84-221
31	10800103679	002	0	CEB No. 142	Cl. 84 No. 15 A-12
32	10800103857	002	0	CEB No. 174	Cl. 70 No. 18-47
33	10800101765	002	0	Colegio de Bachillerato Carlos Meisel	Cl. 73 No. 24-285
34	10800100076	003	0	CCEB No. 177	Cra. 6 No. 54 A-149
35	10800101030	003	0	CCEB No. 178 – Comunal Santuario	Cra. 9B No. 47-61
36	10800100003	003	0	CCEB No. 197	Cra. 5 No. 49E-47
37	10800103997	003	0	Centro de Educación Básica y Media Comercial No. 162 “Miguel Angel Builles”.	Cra. 2F No. 50D-27
38	10800105515	003	0	CEB No. 012	Cl. 49 No. 7C-29
39	10800102273	003	0	CEB No. 024	Cl. 50D No. 3B-15
40	10800102214	003	0	CEB No. 039	Cl. 47B No. 8D-60
41	10800104985	003	0	CEB No. 080	Cra. 4B No. 48G-91
42	10800176129	003	0	CEB No. 121	Cl. 51C No. 2B-20
43	10800174011	004	0	CCEB No. 176	Cra. 7 No. 7-27
44	10800174185	004	0	CCEB No. 190	Cra. 27 No. 84-06
45	10800174673	004	0	CCEB No. 200	Cra. 26 No. 85-138
46	20900102392	004	0	CCEB No. 215	Cra. 8 No. 5-31
47	10800100092	004	0	CEB No. 061	Cl. 116 A No. 26-107
48	10800106686	004	0	CEB No. 086	Cra. 12 A No. 94-75
49	10800103130	004	0	CEB No. 117	Cra. 26 No. 82-26
50	10800111299	004	0	CEB No. 144	Cl. 105 No. 25-52
51	10800100114	004	0	CEB No. 146	Cra. 10 No. 98B-32
52	10800113950	004	0	CEB No. 147	Cl. 112B No. 24-14
53	10800112651	004	0	CEB No. 161	Cl. 11C No. 117-49
54	10800110390	004	0	Colegio Bachillerato Oficial El Pueblo	Cl. 116 No. 12-24
55	10800103342	005	0	CEB No. 061	Cra. 14 No. 58-36
56	10800102966	005	0	CEB No. 062	Cra. 15 No. 64B-23
57	10800104993	005	0	CEB No. 068	Cl. 45E No. 13C-17
58	10800108069	005	0	CEB No. 103	Cra. 13 No. 45C5-19

59	10800103687	005	0	CEB No. 145	Cl. 56 No. 13-22	
60	10800103717	005	0	CEB No. 164	Cl. 46 No. 13C-57	
61	10800174509	05 A	0	CCEB No. 196	Cra. 6 A No. 60B-39	
62	10800102613	05 A	0	CEB No. 009 – Lestonnac	Cra. 8 No. 72 A-47	
63	10800173413	05 A	0	CEB No. 030	Cra. 8G No. 93-71	
64	10800100068	05 A	0	CEB No. 071	Cra. 6 A No. 72B-30 TELEFON	
65	10800104730	05 A	0	CEB No. 077	Diagonal 69 No. 9J1-140	
66	10800102753	05 A	0	CEB No. 126	Cl. 76 No. 9 A-23	
67	10800103695	05 A	0	CEB No. 148	Cl. 76 No. 9 A-23	
68	10800100106	05 A	0	CEB No. 163	Cra. 6E No. 60C-13	
69	30800106440	05 A	0	Sociedad Escuela Karl C. Parrish (Jornada Adicional)	Cra. 7 No. 74-61	
70	10800174533	006	0	CCEB No. 194	Cl. 8 No. 12-54	
71	10800174526	006	0	CCEB No. 210	Cra. 23 No. 11-33	
72	10800175661	006	0	CCEB No. 213	Transv. 10 No. 16B-39	
73	10800173961	006	0	CCEB No. 214 – Rafaela Pardo Esmeral	Cra. 7B No. 6B-92	
74	10800102338	006	0	CEB No. 008	Cl. 12 Cra. 23	
75	30800111451	007	0	CCEB No. 180	Cra. 4 A SUR No. 48F-47	
76	10800173391	007	0	CCEB No. 186	Cra. 1 A No. 47-49	
77	10800175475	007	0	CCEB No. 208	Cra. 1 SUR No. 43-24	
78	10800102907	007	0	CEB No. 085	Cl. 44 Cra. 5B esquina	
79	10800109260	007	0	CEB No. 120	Cl. 46 No. 2-11	
80	10800103644	007	0	CEB No. 136	Cl. 46 No. 4 A-132	
81	10800174641	008	0	CCEB No. 181	Cl. 28 No. 35C-40	
82	10800174517	008	0	CCEB No. 203	Cra. 34 No. 6ª-19	
83	10800102648	008	0	CEB No. 001	Cra. 26 No. 17-46	
84	10800102518	008	0	CEB No. 017	Cl. 27 No. 23-85	
85	10800103326	008	0	CEB No. 055	Cl. 21 No. 30-81	
86	10800102940	008	0	CEB No. 073	Cra. 23 No. 27-44	
87	10800108522	008	0	CEB No. 110	Cl. 31 No. 32-93	
88	10800103760	008	0	CEB No. 165	Cl. 27 No. 23-51	
89	10800103814	008	0	CEB No. 171	Cl. 33 No. 33-194	
90	10800100013	008	0	Colegio Tecnológico de Rebolo	Cl. 6 No. 32-05	
91	10800113810	009	0	Bachillerato Técnico Comercial Helena de Chauvin	Cl. 23 No. 20C-100	
92	10800103075	009	0	Colegio Distrital Calixto Alvarez (CEB No. 032)	Cra. 15 No. 21-11	
93	10800102974	009	0	CEB No. 058	Cl. 17 No. 8B-05	
94	10800103385	009	0	CEB No. 069	Cra. 10 No. 23-13	
95	10800102915	009	0	CEB No. 082	Cra. 4 A No. 24B-21	
96	10800103504	009	0	CEB No. 101	Cra. 8ª Cl. 17 esquina	
97	10800103555	009	0	CEB No. 111	Cl. 24B No. 44-02	
98	10800102672	009	0	CEB No. 143	Cra. 13 No. 27B-11	
99	10800103684	009	0	CEB No. 168	Cl. 27 No. 21B-27	
100	10800103849	009	0	CEB No. 173	Cl. 27 No. 6 A-19	
101	10800105566	009	0	Colegio de Bachillerato barrio Simón Bolívar	Cra. 5 A No. 19-16	
102	10800107291	009	0	Colegio de Bachillerato Mixto de Las Nieves	Cl. 23 Cra. 15 esquina	

103	10800102354	010	0	CEB No. 003	Cra. 54 No. 49-09
104	10800103105	010	0	CEB No. 023	Cra. 62 No. 52-09
105	10800105027	010	0	CEB No. 059 – La Salle	Cl. 47 No. 41-33
106	10800102788	010	0	CEB No. 115 – Tomás Arrieta	Cl. 47 No. 56-11
107	10800103709	010	0	CEB No. 153	Cl. 52 No. 56-09
108	10800103725	010	0	CEB No. 156	Cl. 48 No. 39-42
109	20800117276	010	0	Colegio Barranquilla para Señoritas	Cl. 47 No. 44-97
110	10800101773	010	0	Colegio Barranquilla – Bachillerato nocturno	Cl. 47 No. 44-97
111	10800101960	010	0	Instituto Técnico Nacional de Comercio	Cra. 62 No. 52-85
112	10800102621	10 A	0	CEB No. 006	Cl. 47 No. 44-100
113	10800100432	10 A	0	CEB No. 014	Cl. 5 No. 42D-24
114	10800103202	10 A	0	CEB No. 022	Cl. 41 No. 45-86
115	10800103229	10 A	0	CEB No. 025	Cl. 41 No. 45-86
116	10800103288	10 A	0	CEB No. 043	Cl. 43 No. 46-98
117	10800103474	10 A	0	CEB No. 097	Cl. 43 No. 46-98
118	10800108549	10 A	0	CEB No. 113	Cra. 50 No. 9 A-36
119	10800174762	10 A	0	CEB No. 157	Cra. 51 Cl. 6
120	10800100793	10 A	0	Instituto Nocturno de Comercio	Cl. 47 No. 42-60
121	10800104535	10 A	0	Instituto Técnico de Comercio de Barranquilla	Cl. 47 No. 42-60
122	10800101811	10 A	0	Normal Superior del Distrito de Barranquilla	Cl. 47 No. 44-100
123	10800174665	011	0	CEB No. 182	Cl. 41B No. 1 A-05
124	30800105338	011	0	CEB No. 183	Cl. 37D No. 1F-23
125	10800118421	011	0	CEB No. 184	Cl. 37C No. 1H-10
126	30800110421	011	0	CCEB No. 207 – La Magdalena	Cra. 6 No. 41B-05
127	10800102222	011	0	CEB No. 036	Cl. 35 No. 7B-40
128	10800102923	011	0	CEB No. 079	Cra. 8G No. 35 A-83
129	10800100483	011	0	CEB No. 083	Cl. 37C No. 8D-57
130	10800108265	011	0	CEB No. 105	Cl. 35 A No. 44-19
131	10800102796	011	0	CEB No. 112	Cra. 5 A No. 38B-138
132	10800102761	011	0	CEB No. 122	Cra. 6B No. 38B-149
133	10800103121	011	0	CEB No. 131	Cl. 41 No. 8 A-62
134	10800109332	011	0	CEB No. 132	Cl. 34B No. 2C-47
135	10800103628	011	0	Instituto Distrital Técnico Comercial Siglo XXI (CEB No. 133).	Cra. 7G No. 37C-37
136	10800103652	011	0	CEB No. 139	Cl. 41 A No. 8 A-68
137	10800102699	011	0	CEB No. 140	Cra. 8C1 No. 37C-73
138	10800104039	011	0	CEB No. 151	Cl. 38B No. 7D-58
139	10800103733	011	0	CEB No. 169	Cl. 41 No. 7-07
140	10800104756	011	0	Colegio Oficial Marco Fidel Suarez	Cra. 6B No. 36B-46
141	10800100205	012	0	CCEB No. 205	Cra. 10 No. 12-70
142	10800102524	012	0	CEB No. 015	Cl. 83 No. 75D-35
143	10800102958	012	0	CEB No. 070	Cra. 80 No. 82-48
144	10800105116	012	0	CEB No. 074	Cra. 82 No. 107-55
145	30800107098	012	0	CEB No. 160	Cl. 80 No. 75-88
146	30800101251	012	0	CEB No. 155	Cl. 84B No. 76-32
147	10800103431	012	0	CEB No. 168	Vía 40 No. 83-53

148	20800730015	012	0	CEB No. 155	Cl. 10 No. 6-94	
149	10800102583	013	0	CEB No. 002	Cra. 35 No. 51B-37	
150	10800103318	013	0	CEB No. 052	Cra. 34 No. 51B-24	
151	10800102168	013	0	CEB No. 054	Cl. 53 No. 24-69	
152	10800103407	013	0	CEB No. 075	Cl. 41 No. 31-105	
153	10800102893	013	0	CEB No. 088	Cra. 34 No. 51B-24	
154	10800102818	013	0	CEB No. 107	Cra. 27 No. 45-277	
155	10800103563	013	0	CEB No. 114	cl. 44 No. 30-53	
156	10800103610	013	0	CEB No. 130	Cra. 27 No. 45-245	
157	10800109359	013	0	CEB No. 134	Cl. 42 No. 35-41	
158	10800102702	013	0	CEB No. 137	Cra. 27 No. 45-277	
159	10800104616	013	0	Colegio Nacional José E usebio Caro	Cra. 33 No. 46-71	
160	10800103083	014	0	CEB No. 029	Cl. 63B No. 28-87	
161	10800103059	14	0	CEB No. 038	Cl. 58 No. 25-72	
162	10800103270	014	0	CEB No. 040	Cra. 25B No. 55-30	
163	10800103296	014	0	CEB No. 046	Cl. 57 No. 30-23	
164	10800102770	014	0	CEB No. 119	Cra. 26 No. 55-27	
165	10800107674	014	0	Centro De Comercio Jorge N. Abello	Cra. 25 No. 57-06	
166	10800104837	014	0	Jardín Infantil Nacional No. 1	Cra. 26 No. 56-21	
167	10800102675	14 A	0	CEB No. 004	Cra. 26 A No. 73-387	
168	10800103261	14 A	0	CEB No. 037 – “Amira de la Rosa”	Cl. 70C No. 24B-24	
169	10800103008	14 A	0	CEB No. 049	Cra. 26B No. 68-20	
170	10800104705	14 A	0	CEB No. 063	Cl. 64 No. 24B-82	
171	10800103369	14 A	0	CEB No. 064	Cra. 21 No. 57-39	
172	10800104713	14 A	0	CEB No. 065	Cra. 16 A No. 63C-79	
173	10800103393	14 A	0	CEB No. 072	Cl. 58 No. 16-12	
174	10800102877	14 A	0	CEB No. 093	Cl. 63C No. 20B-32	
175	10800103466	14 A	0	CEB No. 095	Cra. 20B No. 63B-63	
176	10800103571	14 A	0	CEB No. 116	Cra. 20B No. 63B-63	
177	10800103598	14 A	0	CEB No. 124	Cl. 58 No. 16-15	
178	10800103822	14 A	0	CEB No. 172	Cra. 26 A No. 73-301	
179	10800103091	15 A	0	CEB No. 026	Cra. 21 No. 39-92	
180	10800103024	15 A	0	CEB No. 044	Cra. 21 No. 39-10	
181	10800102150	15 A	0	CEB No. 057	Cra. 19 No. 38D-25	
182	10800103377	15 A	0	Colegio Distrital Gabriel García Marquez (CEB No. 066)	Cl. 45D No. 19-120	
183	10800102885	15 A	0	CEB No. 090	Cra. 19 No. 35-68	
184	10800103458	15 A	0	CEB No. 092	Cra. 18 No. 36B-105	
185	10800103482	15 A	0	CEB No. 098	Cl. 40B No. 21-152	
186	10800103768	15 A	0	CEB No. 166	Cl. 35B Cra. 15C esquina	
187	10800103245	15 B	0	CEB No. 031	Cra. 14D No. 46-19	
188	10800103067	15 B	0	CEB No. 035	Cra. 18 No. 47-62	
189	10800104691	15 B	0	CEB No. 060	Cra. 10C No. 45-46	
190	10800103164	15 B	0	CEB No. 087	Cl. 52 No. 20-75	
191	10800102834	15 B	0	CEB No. 099	Cl. 46B No. 14-65	
192	10800103601	15 B	0	CEB No. 127	Cl. 46B No. 14-27	
193	10800102745	15 B	0	CEB No. 128	Cra. 19C No. 50-75	
194	30800103637	15 B	0	CEB No. 135 – María Poussepin	Cl. 61 No. 20B-105	
195	10800103776	15 B	0	CEB No. 187	Cl. 53D No. 20B-40	
196	10800106346	15 B	0	Colegio de Bachillerato nocturno	Cl. 63D Cra. 21 y 21B	

				Simón Bolívar	
197	10800101722	15 B	0	Colegio Femenino Sofia Camargo de Lleras	Cl. 63D Cra. 21 y 21B
198	10800102320	016	0	CEB No. 010	Cra. 66 No. 72-61
199	10800102290	016	0	CEB No. 018	Cl. 80 No. 71-14
200	10800102206	016	0	CEB No. 042	Cra. 70 No. 77 A-27
201	10800103334	016	0	CEB No. 058	Cra. 65 No. 52-19
202	10800103423	016	0	CEB No. 081	Cl. 75 No. 72-194
203	10800108042	016	0	CEB No. 100	Cra. 68 No. 71-41
204	10800104799	016	0	Escuela Hogar para Señoritas	Cl. 54 No. 64-30
205	10800102389	016	0	Jardín Infantil de la ADEA	Cl. 71 No. 65-247
206	10800107445	016	0	Jardín Infantil Nacional No. 2	Cra. 72 No. 77B-13
207	10800102567	17 A	0	CEB No. 007	Cl. 65 No. 34-10
208	10800103199	17 A	0	CEB No. 019 - María Inmaculada	Cl. 70B Cra. 29-30
209	10800103113	17 A	0	CEB No. 020 - Rafael Pombo	Cra. 31 No. 64-47
210	10800102184	17 A	0	CEB No. 050	Cra. 26C No. 73C-13
211	10800103547	17 A	0	CEB No. 108	Cl. 70B No. 27-36
212	10800101820	17 A	0	Escuela Normal Superior Distrital La Hacienda	Cra. 35 No. 72-35
213	10800109782	17 A	0	Fundación Alexander Von Humboldt	Cl. 72 No. 35-35
214	10800104365	17 A	0	Jardín Infantil Distrital No. 2	Cra. 27 No. 68B-64
215	10800174371	17 B	0	CEBS No. 204	Cl. 69 No. 43-43
216	10800102605	17 B	0	CEB No. 011	Cl. 55 No. 43-77
217	10800103237	17 B	0	CEB No. 028	Cl. 69 No. 43-43
218	10800103032	17 B	0	CEB No. 041	Cl. 55 No. 43-77
219	10800103016	17 B	0	CEB No. 047	Cl. 69 No. 43-43
220	10800100823	17 B	0	Colegio Barranquilla para varones	Cl. 68 No. 47-64
221	10800100078	018	0	Instituto Pestalozzi (Jornada nocturna).	Cra. 60 No. 68-108
222	10800100084	019	0	CEB No. 201	JUAN MINA
223	10800103512	019	0	CEB No. 104	Cra. 38 No. 79ª-165
224	90080000300	019	0	Colegio Americano (Jornada adicional.)	Cra. 38 No. 74-179
225	10800102281	019	0	Jardín Infantil Distrital No. 1	Cl. 76 No. 38 A-116

**ANEXO No. 1
 (Segunda Parte)**

**POBLACIÓN ESTUDIANTIL
 Y
 MATRICULADA
 1999**

REGISTRO DE EDADES AÑO 1999 - SECTOR PUBLICO													
EDAD EN AÑOS	PRES	◦	◦	◦	◦	◦	◦	◦	◦	◦	◦	◦	TOTAL
5 o Menos	11313	1191	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12554
6	1158	5582	1438	72	0	0	0	0	0	0	0	0	8250
7	113	3484	4820	1498	87	0	0	0	0	0	0	0	10002
8	27	1470	3131	4472	1758	118	1	0	0	0	0	0	10997
9	2	623	1525	2990	4146	1471	208	1	0	0	0	0	10966
10	17	208	636	1580	2804	3890	1741	119	3	0	0	0	10998
11	1	90	252	764	1630	2891	3320	1235	194	1	0	0	10378

12	2	52	102	395	994	1914	2483	2876	1204	127	15	0	10164
13	0	29	33	162	512	1088	1524	2338	2603	1252	104	6	9651
14	0	18	37	68	206	555	771	1411	2230	2296	954	136	8682
15	0	18	13	24	64	194	318	719	1279	2126	1886	657	7298
16	0	11	7	7	32	52	153	325	520	1366	1813	1411	5697
17	0	20	7	13	20	40	110	228	271	666	1136	1546	4057
18	0	29	10	10	27	39	126	103	145	322	657	1119	2587
19	0	41	46	30	58	84	159	264	321	545	868	1356	3772
TOTALES	12633	12866	12107	12085	12338	12336	10914	9619	8770	8701	7433	6231	

REGISTRO DE ALUMNOS AÑO 1999 - SECTOR PUBLICO													
No DE ALUMNOS	PRES	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	TOTAL
INSCRITOS	12633	12866	12107	12085	12338	12336	10914	9619	8770	8701	7433	6231	126033
ADMITIDOS	12633	12866	12107	12085	12338	12336	10914	9619	8770	8701	7433	6231	126033
MUJERES	6465	6523	6526	6386	6577	6591	5902	5232	4719	4762	4242	3646	67571
HOMBRES	6168	6343	5581	5699	5761	5745	5012	4387	4051	3939	3191	2585	58462
ANTIGUOS	204	12201	11552	11596	11899	12006	10259	9188	8306	8325	7162	6179	108877
NUEVOS	12308	232	163	191	192	182	325	245	245	174	140	0	14397
REPITENTE	121	433	392	298	247	148	330	186	219	202	131	52	2759
No DE CURSOS	486	393	396	369	367	360	272	242	221	229	189	173	3697

Fuente: Secretaria de Educación Distrital. Año 1999.

REGISTRO DE EDADES AÑO 1999 - SECTOR PRIVADO													
EDAD EN AÑOS	PRES	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	TOTAL
5 o -	19856	1617	62	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21535
6	1126	5377	1700	90	0	0	0	0	0	0	0	0	8293
7	282	2224	5040	1542	108	3	0	0	0	0	0	0	9199
8	85	893	2143	4849	1575	189	0	0	0	0	0	0	9734
9	20	301	837	2282	4417	1594	209	0	0	0	0	0	9660
10	30	147	326	826	2044	3994	1750	173	0	0	5	0	9295
11	6	67	173	354	790	2064	4071	1519	215	3	5	0	9267
12	1	39	100	205	435	887	2631	4057	1648	195	4	2	10204
13	0	29	64	107	193	430	1529	2554	3960	1447	169	16	10498

14	0	13	34	46	84	209	770	1468	2512	3894	1304	190	10524
15	0	7	9	34	33	60	361	721	1575	2725	3333	1356	10214
16	0	3	7	10	22	22	126	341	807	1739	2385	3240	8702
17	0	7	1	5	16	8	79	179	411	824	1713	2744	5987
18	0	2	1	11	12	7	57	79	150	358	843	1597	3117
19	0	10	12	27	16	29	128	102	201	293	750	1230	2798
TOTAL	21406	10736	10509	10388	9745	9496	11711	11193	11479	11478/	10511	10375	

REGISTRO DE ALUMNOS AÑO 1999 - SECTOR PRIVADO													
No DE ALUMNOS	PRES	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	TOTAL
INSCRITOS	21406	10736	10509	10388	9745	9496	11711	11193	11479	11478	10461	10375	138977
ADMITIDOS	21406	10736	10509	10388	9745	9496	11711	11193	11479	11478	10461	10375	138977
MUJERES	10472	5083	4941	4936	4641	4502	5913	5589	5827	5875	5410	5456	68645
HOMBRES	10934	5653	5568	5452	5104	4994	5798	5604	5652	5603	5051	4919	70332
ANTIGUOS	248	10431	10394	10278	9685	9450	11481	11147	11442	11437	10444	10366	116603
NUEVOS	21144	209	38	22	8	9	138	0	0	0	0	0	21566
REPITENTE	14	96	77	88	52	37	92	46	37	41	17	9	606
No DE CURSOS	1306	503	478	480	462	451	401	397	394	387	346	338	5943

Fuente: Secretaria de Educación Distrital. Año 1999.

ANEXO No. 2

LISTADO DE MERCADOS DE BARRANQUILLA

NOMBRE	LOCALIZACIÓN	No. PUESTOS	TIPO DE PRODUCTOS
--------	--------------	-------------	-------------------

Mercado Central “Miami I”	Calles 9 a 10 y las carreras 42D a 43	475	Artículos manufacturados
Mercado Barranquillita	Calle 9 a 10 y las carreras 43 a 43B	567	Alimentos perecederos
Mercado de Granos	Calle 11 y 28 entre las carreras 40 a 41	151	Artículos manufacturados típicos, animales, ropa y zapatos de segunda
Mercado El Playón II	Calle 29 entre las carreras 41 a 41B	100	Artículos manufacturados
Mercado El Playón I	Calle 30 entre las carreras 41B a 42D	697	Artículos perecederos
Mercado E.P.M.	Carrera 45 entre calles 30 a 32	410	Artículos perecederos
Mercado Miami II	Carrera 45 entre calles 30 a 32 (frente al mercado de las E.P.M.)	222	Artículos manufacturados
Mercado ampliación el Playón	Calle 30 entre carreras 41B y 42 (dentro del mercado El Playón I)	270	Artículos manufacturados
Mercado La Magola	Calle 30 entre las carreras 42 a 43	308	Artículos manufacturados
Mercado Cafetero o FEDECAFE	Calles 34 a 34B y carreras 45C a 46	400	Artículos manufacturados

FUENTE: EDUBAR, información suministrada por Ingrid Padilla, Administradora de Mercados. 2000

ANEXO No. 3

INSPECCIONES DE POLICÍA Y COMISARÍAS DE FAMILIA

INSPECCIONES DE POLICÍA Y COMISARÍAS DE FAMILIA

INSPECCIÓN	DIRECCIÓN
1	Calle 90 No. 6E2 – 03 Romance
2	Carrera 24 No. 74 – 50 Carlos Meisel
3	Calle 45B6 Carrera 7C Carrizal
4	Calle 100 No. 12F 57 La Paz
5	Calle 47 Carrera 4 El Bosque
6	Carrera 19 Calle 24 Las Nieves
7	Calle 48F No. 5F – 02 Comidec
8	Carrera 38 Calle 9 Esquina

9	Carrera 5B No. 19 – 07
10	Calle 38 Carrera 45
11	Carrera 6 Calle 36B La Magdalena
12	Carrera 54 Calle 55 Coliseo
13	Calle 43 Carrera 26C C.B. Pastor
14	Calle 68 Carrera . Esquina
15	Calle 45B No. 19 – 09
16	Carrera 54 Calle 55 Coliseo
17	Calle 70B No. 41 – 207
18	Carrera 54 Calle 55 Coliseo
19	Calle 84 Carrera 42 D
ESPECIAL	Piso Ocho Alcaldía Nueva
JUAN MINA	Juan Mina
LA PLAYA	La Playa
PRECIOS, PESAS Y MEDIDAS	Piso Ocho Alcaldía Nueva
COMISARIAS:	
1	Segundo Piso Alcaldía Vieja
2	Calle 100 Carrera 13 CAL La Paz
3	Calle 45B6 Carrera 7C Carrizal
4	Carrera 19 Calle 24 y 26 Las Nieves
PERMANENTE	Carrera 41 No. 45 – 86
CENTRAL DE QUEJAS	Carrera 41 No. 45 – 86