

---

---

**Capítulo I:  
El Modelo Urbano y sus Determinantes**

---

---

***COMPONENTE URBANO***

## **1. ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA URBANA**

### **1.1 Evolución De La Estructura Urbana**

La estructura urbana espacial y funcional del Distrito, evoluciona a partir del Centro Histórico, espacio urbano que prima y concentra servicios, comercio, y centro financiero y de decisión de gran valor referencial y connotativo. Hechos urbanos como el puerto y actividades económicas, como el banano, establecieron tendencias de crecimiento hacia el Norte (Barrio Norte) y hacia el Sur (Barrio El Prado); los procesos de poblamiento sobre el área rural del camino a Mamatoco, y sobre la antigua carretera a Barranquilla generaron tendencias de crecimiento lineal dando origen a barrios como El Olivo y Manzanares. La urbanización, a partir de los 50's del área denominada El Rodadero, estableció un proceso de desarrollo urbanístico hacia el Sur, desarticulado y con carencia de una infraestructura de servicios adecuada, conformando sectores como Plenomar, Irotama, Bello Horizonte, Cabo Antibes, etc. Posteriormente, el lleno de los vacíos significativos, con desarrollos planificados al interior de la estructura urbana, y las tendencias de ocupación hacia la periferia de asentamientos espontáneos generaron la forma urbana y la tipología de tejidos actual.

### **1.2 Elementos definitorios de la estructura urbana actual.**

La evolución de estas tendencias de localización fueron influidas notablemente por la espacialidad urbana primaria conformada por las estribaciones de la Sierra Nevada, el litoral y los cuerpos hídricos superficiales, elementos que de acuerdo a su forma y disposición, se han convertido en modeladores de la trama urbana y vial, lo cual confiere la especial identidad a la imagen, a la funcionalidad y la dinámica de la ciudad. Como otros hechos definitorios, que han dado una conformación particular y han establecido tendencias de evolución y organización, se encuentran el sistema vial y férreo, los equipamientos estructurantes como el Puerto Marítimo, el Aeropuerto, la Central de Transportes, la unidad deportiva Simón Bolívar, la zona industrial y las particulares configuraciones del tejido urbano que han generado una estructura urbana poblada con grandes vacíos, contrastes, y exclusivas conformaciones de paisaje.

### **1.3 La Forma Urbana**

El Centro urbano, a partir del cual ha evolucionado la ciudad, estructura un modelo monocéntrico a partir del cual se ha establecido un desarrollo que se puede definir como radial, al cual se ha asociado, a través del litoral, una

estructura lineal de usos destinados al servicio de turismo (Rodadero y Zona Sur), y una tendencia hacia el Oriente por procesos espontáneos (Once de Noviembre). De esta manera la forma urbana se define por un centro de gravedad en la Zona Histórica y el arco definido por la Troncal del caribe, con sus desarrollos hacia el Sur y Oriente. Dos elementos que presentan una articulación funcional a través de la Avda. del Ferrocarril, la Avda. del Libertador y la vía de acceso al Rodadero, pero deficiente en su sentido espacial y como tejido urbano.

#### 1.4 Movilidad Urbana

Las localizaciones de elementos como el Centro, las playas, el puerto, la zona turística, el área industrial, los corredores en formación y las grandes concentraciones educativas son los generadores de la movilidad urbana, desde las áreas residenciales. Esta direccionalidad del movimiento urbano, genera una intensa actividad de transporte público y privado hacia estas áreas. La tendencia lineal de crecimiento sobre el arco de la Troncal, tiende a generar distancias muy importantes para la escala poblacional de la ciudad, por lo cual se debe proyectar a futuro escenarios para la generación de transporte colectivo que mejore la consolidación de tejidos y una movilidad acorde a la funcionalidad que se pretende.

La movilidad en el Distrito tiene grandes aspectos temáticos con base en los sistemas de comunicación presentes, su capacidad actual y su potenciación a futuro, como son: vías terrestres, puertos, aeropuerto y vías férreas. Estas posibilidades encierran una alta perspectiva de movilidad intraurbana y de contacto regional, nacional e internacional. Se pueden definir como puntos fuertes que generan movilidad: El Centro como conjunto, el Puerto, la Zona Turística del Rodadero, y el eje de la Troncal del Caribe en nodos como la zona Sur, la zona industrial y la Central de Transportes. La estructura de movilidad y transporte público del Distrito se encuentra fuertemente definida por el Centro Histórico

#### 1.5 Síntesis

Los puntos claves más significativas de la estructura urbana actual se pueden resumir de la siguiente manera:

- ◆ Conformación monocéntrica, con elementos de interés sobre el borde el marino.
- ◆ Saturación funcional del Centro Histórico, con serio compromiso patrimonial.
- ◆ Forma urbana fuertemente condicionada por elementos naturales.

- ♦ Tendencia a la dispersión del tejido urbano periférico, con marcada horizontalidad y hacia zonas de menores posibilidades de urbanización.
- ♦ Conflictos de usos en algunas áreas y ejes viales, por tendencias de ocupación no adecuadas a la potencialidad del suelo.
- ♦ Débil oferta de espacio público al interior del tejido urbano, y poca articulación y accesibilidad a la abundante oferta natural.
- ♦ Tendencia de ocupación de áreas ambientales de valor con desarrollos poco armónicos y sin planificación.
- ♦ Nodos y corredores con conflictos de tráfico en crecimiento.

## 1.6 Identificación de Temas Críticos

Como elementos que posibilitan alcanzar la visión estratégica deseada en el proceso de formulación, se identificaron en el diagnóstico las siguientes áreas críticas:

**Estructura Urbana:** Procesos de expansión de escaso control, escenarios de desarrollo no urbanizables, procesos de gestión y planificación no direccionados hacia la solución de esta problemática de expansión e invasión de áreas de protección.

**Calidad de vida y ambiente:** La calidad de vida es un tema asociado a las virtudes y deficiencias de las diferentes dimensiones y atributos del área urbana. El medio ambiente está siendo intervenido con la ocupación de espacios de valor ambiental, procesos contaminantes y conflictos por usos del suelo.

**Espacio público:** Poca utilización de los recursos naturales como espacio público y déficit significativo en las áreas construidas. Bajos indicadores de espacio (2,8 M<sup>2</sup>/habitante) y poca capacidad de amoblamiento, mantenimiento y accesibilidad del mismo.

**Usos del suelo:** Situación de conflictos en los usos del suelo por localización de actividades no compatibles.

**Perdida de competitividad:** Esta condición constituye obstáculos para el desarrollo y la generación de empleo, así como factores con poco o deficiente dinamismo tales como: recurso humano calificado, articulación de iniciativas pública y privada, estímulos a las actividades económicas, nivel tecnológico, crecimiento del sector informal, organización empresarial y baja Complementariedad pública. Aunado esto a una oferta pobre físico-espacial y estructural (redes de servicios) para aspirar a un posicionamiento importante en su contexto económico. Con excepción de la actividad portuaria, el

resto de sectores muestra tendencias de rezago (servicios públicos y sociales, servicios turísticos, servicios culturales) y el no aprovechamiento del potencial ecoturístico de la sierra Nevada, Parque Tayrona y del entorno regional, por lo cual es baja la oferta del turismo internacional.

**Rol en el contexto regional y nacional:** La estructura urbana de la ciudad no está preparada frente a la política de apertura y globalización de la economía. No existe una estrategia clara de productividad, ni estímulo a la inversión privada. Se sigue un modelo improductivo (hacia el interior del territorio distrital), sin complementariedad suficiente con la región, con un crecimiento demográfico acelerado por migraciones y situación de orden público en el país, aunado esto a la poca imagen del país en el exterior

**Infraestructura (Servicios y equipamiento):** No existe una oferta de cobertura y calidad adecuada para propiciar el desarrollo económico y la competitividad, ni planes integrales de prestación de los servicios. Las condiciones de accesibilidad física y social a los servicios de salud y educación, la calidad de los mismos, afectan también la calidad de vida.

**Vivienda.** Alta presión por demanda VIS, déficit actual entre 10.000 y 12.000 viviendas. Tendencia a agudizarse por inmigraciones. Problemas de bajo perfil en el tejido urbano residencial generado en más del 40% del territorio.

**Concentración funcional del Centro Histórico:** Predominio del espacio del Centro como área funcional, económica y de servicios. Alto valor referencial y pérdida y proceso de deterioro del patrimonio ambiental. Pérdida de equilibrio territorial en la relación centro-periferia.

**Áreas de riesgo:** Creciente proceso de asentamientos en áreas de riesgo, lo que genera dispersión y baja consolidación del tejido urbano, deficiencias de servicios públicos y poca atención del gobierno distrital.

**Gestión de ciudad:** La administración del territorio ha establecido una visión fragmentaria, con bajo perfil participativo en la construcción de un modelo de desarrollo y sin la mirada de contexto y complementariedad del área urbana y el área rural.



---

Componente Urbano

Estos temas indican las áreas de concentración de esfuerzos para lograr la visión estratégica propuesta. Esta visión establece requisitos a la gestión urbana de obligado cumplimiento, que se deben traducir en una oferta urbana que aporte los insumos necesarios para la realización del modelo, y poder superar las deficiencias de la estructura urbana actual con respecto a los mismos.

## **2. LINEAS ESTRATÉGICAS PARA EL ORDENAMIENTO Y PROPUESTA DE CIUDAD.**

Dentro de la propuesta de formulación se establecen líneas estratégicas de actuación, atendiendo al contenido de los temas identificados como críticos, y teniendo en cuenta:

- ◆ La identificación de los elementos o programas que conforman la línea estratégica
- ◆ Su complementariedad con otras líneas de actuación
- ◆ Identificación de actores y estrategias de ejecución
- ◆ Costos y posibilidades de actuación
- ◆ Actividades para la puesta en marcha de las mismas

### **ESTRATEGIA No.1:**

#### **IMPLEMENTACIÓN DE PUERTOS E INFRAESTRUCTURA VIAL Y TRANSPORTE**

##### **1. Consolidación de la actividad portuaria, acorde a las instalaciones existentes y a las determinaciones ambientales del territorio**

- Definición de usos del suelo acordes a las actividades portuarias propuestas.
- Definir las áreas de ampliación del Puerto de Betín y su articulación al tejido urbano existente, estableciendo usos adecuados para tal fin, consolidando las actividades portuarias, con base en las alternativas del componente general.
- Adecuar dentro del proyecto de la Vía Alterna los usos pertinentes para consolidar la actividad portuaria con áreas de almacenamiento, puerto seco, usos múltiples, etc.
- Establecer una alternativa viable para el desarrollo de un único puerto carbonero al interior del territorio, con base en las alternativas y escenarios definidos en el componente general del presente plan.
- Definir los mecanismos de protección ambiental para la actividad portuaria y su operación.
- Creación de una central de carga de intercambio multimodal, asociado a los transportes de carretera, férreo, aéreo y marino

##### **2 Adecuación de la infraestructura vial**

- Mejoramiento de la malla vial existente
- Diseño de nuevas vías al interior de la estructura urbana para incrementar la accesibilidad de sectores y la eficiencia del transporte urbano
- Diseño de un sistema vial, en las áreas urbanas de expansión. articulado a la estructura urbana propuesta

### **3 Potenciación de la infraestructura férrea instalada**

- Unificación del corredor de carga mediante el traslado del eje férreo a la Vía Alternativa al Puerto.
- Potenciación del corredor existente como línea de transporte masivo a futuro

### **4 Plan Maestro de Expansión Aeroportuaria**

#### **ESTRATEGIA.No.2:**

#### **IMPULSAR EL PLENO DESARROLLO DEL SECTOR TURISTICO BAJO ESTRINGENTES CONTROLES AMBIENTALES**

1. Potenciar el desarrollo ecoturístico como alternativa de modelo de explotación de los recursos naturales del territorio
  - Políticas concertadas de desarrollo para los parques nacionales naturales
2. Establecer la infraestructura de servicios, la calidad de hábitat y los espacios ambientales complementarios adecuados a las exigencias del turismo internacional
  - Normativas para desarrollos de alta calidad
3. Definición de usos del suelo compatible con el desarrollo turístico.
4. Recuperación de ecosistemas de playas urbanas dotándolas de accesibilidad, obras y controles ambientales y de una política de gobierno de la oferta de servicios individuales.
5. Desarrollo de un sistema de transporte costero



### **ESTRATEGIA No.3:**

#### **BUSQUEDA DE LA SOSTENIBILIDAD EN EL CONTENIDO Y EN EL MANEJO AMBIENTAL DEL TERRITORIO**

##### **1. Estructurar una red de espacios verdes en el área urbana existente y en las áreas de expansión**

- Mejoramiento de los parques existentes
- Creación y dotación de parques barriales, para mejorar la situación deficitaria de espacio público
- Creación de un área de parque distrital central con énfasis en equipamientos de cultura
- Creación de un cinturón de control ambiental en el pie de monte de los cerros perimetrales por medio de áreas de actividad recreativas o zonas de protección
- Establecer los planes de espacio recreativo y de arborización en las nuevas vías propuestas.
- Enfatizar el desarrollo de las zonas verdes de cesión en las áreas de expansión urbana
- Creación de una estructura jerarquizada de espacios verdes, con áreas verdes zonales y barriales
- Mejoramiento integral de las rondas de los ríos Gayra, Manzanares y quebradas del área urbana.

##### **2. Reducción de fuentes de contaminación urbana**

- Acciones y normativa asociada al control de fuentes de ruido, vertimientos, etc.

### **ESTRATEGIA No. 4:**

#### **DESARROLLO DE UNA PLATAFORMA DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS COMO SOPORTE DE COMPETITIVIDAD**

##### **1. Completar la cobertura sanitaria y potenciar el desarrollo del servicio en las nuevas áreas de expansión.**

- Desarrollo de dos sistemas de alcantarillado, separando un sistema independiente para la zona sur
- Solución de emisario final con pretratamiento para el sistema sur y conclusión obras del emisario zona norte.
- Plan de saneamiento cuerpos hídricos del área urbana

- Prohibición de sistemas sanitarios inadecuados cerca a áreas ambientales o de fuentes hídricas

## **2. Establecimiento de acciones de control y de recarga del acuífero.**

- Elaborar los estudios hidrológicos y topográficos para ubicar las estructuras de recarga del acuífero.

### **ESTRATEGIA No.5:**

#### **ORDENAR LA ARTICULACION Y EL DESARROLLO DEL LITORAL COSTERO AL CONTEXTO URBANO**

##### **1. Fachada Marina**

- Identificación en la fachada marina de las características tipológicas y paisajísticas, y establecimiento de acciones para su adecuación.

##### **2. Acceso al mar**

- Desarrollar la estructura viaria y de espacio público entre la troncal y el borde marino para una mejor accesibilidad de las playas
- Desarrollo de proyecto de prolongación hacia el sur del Camellón o Paseo Bastidas para su articulación hasta Playa Lipe.

##### **3. Recuperación del litoral urbano**

- Recuperación de playas del área urbana de los procesos de erosión
- Zonificación funcional y definición de áreas pesqueras y zonas recreativas
- Definición de usos e intensidad de los mismos.

##### **4. Desarrollo de nuevas modalidades residenciales para ocupación de cerros del litoral.**

### **ESTRATEGIA No. 6:**

#### **DAR RESPUESTA A LAS NUEVAS EXIGENCIAS SOCIALES CON SERVICIOS DE BIENESTAR Y SEGURIDAD PÚBLICA**

##### **1. Educación**

- Definición de currículos técnicos para el área turística y portuaria

- Un nuevo concepto espacial ambiental en la implementación de la cobertura escolar.
- Localización de grandes concentraciones escolares en áreas de bajo desarrollo urbanístico

## **2. Salud**

- Implementación de un proceso de cualificación y dotación al primer nivel de atención.
- Amplia acción efectiva de prevención y de asistencia a la drogodependencia y el SIDA.

## **3. Áreas de riesgo**

- Proyecto técnico de definición de zonas de riesgo
- Procesos de control a invasiones de áreas de riesgo
- Política de reubicación a población en zonas de riesgo

## **4. Grupos especiales de población**

- Respuestas con programas y espacios adecuados al proceso de envejecimiento poblacional.
- Criterios de acción que permitan eliminar las barreras de la ciudad a personas con limitaciones.
- Atención a la población infantil en zonas de pobreza con infraestructuras adecuadas

## **5. Deporte y recreación**

- Creación, ampliación y aprovechamiento de infraestructura deportiva
- Creación de una especialidad adecuada al deporte al aire libre mediante la incorporación de áreas ambientales y deportivas al sistema de espacio público

## **6. Vivienda de interés social**

- Identificar y consolidar áreas V.I.S con la complementariedad de los servicios urbanos necesarios.
- Planes de mejoramiento integral para áreas residenciales de baja consolidación urbana

## **ESTRATEGIA No. 7:**



---

## **VALORACION DEL PATRIMONIO COMO FACTOR DE CONSOLIDACION DE LA IMAGEN Y LA CULTURA URBANA**

1. Estructuración institucional para manejo del Centro Histórico
2. Revisión normativa urbana Centro Histórico.
3. Valoración de otras áreas patrimoniales.

### **ESTRATEGIA No. 8:**

#### **PROCESOS DE GESTION URBANA ACORDE AL NUEVO ORDENAMIENTO Y MANEJO DEL TERRITORIO DISTRITAL**

1. Fortalecimiento del control urbano a los procesos de expansión.
2. Desarrollo progresivo para consolidación áreas urbanizadas con desarrollo de servicios y equipamientos
3. Definición de desarrollos prioritarios para áreas intraurbanas
4. Fortalecimiento institucional a los procesos de planificación

### **3. EL MODELO URBANO PROPUESTO**

La formulación estratégica del área urbana, concentradora de las decisiones del orden administrativo y económico del ámbito distrital, se fundamenta en la visión económica (competitividad), social (identidad cultural) y ambiental (sustentabilidad) planteada en los diferentes escenarios técnicos y participativos, como base sólida para la definición de la ordenación urbana y de su ámbito rural.

La doble visión detectada en la participación se define por un lado como potencial polo de desarrollo que implica necesariamente favorecer el crecimiento económico y físico, y por otro, como una condición de habitabilidad que pretende la preservación de un modo de vida con identidad propia. Estos son, necesariamente los elementos del sueño colectivo que deben ser integrados y reconciliados en una estrategia única de construcción de ciudad.

El primer esquema apuesta a una fuerte consolidación de los bienes y servicios, concentración de actividades productivas, infraestructuras, accesibilidad, cooperación público-privada y flexibilidad en la planificación urbanística. La segunda visión apunta a objetivos de calidad de vida, equipamiento social, planificación y recuperación del espacio público y la recuperación y consolidación de hábitats deteriorados. La conjugación de esta doble visión es uno de los elementos básicos de la estrategia de proyecto global de ciudad que se quiere para el Distrito de Santa Marta.

#### **3.1 Estructura Del Modelo**

La definición de las características físicas urbanas, de las áreas construidas, las vocaciones y el modelo de desarrollo hasta ahora generado, establece para la composición del área urbana del Distrito, tres grandes segmentos físicos de ciudad y de una estructura soporte ambiental, cada uno con características

particulares asociadas a la producción de bienes y servicios, unos escenarios naturales y construidos y una estratificación que deben ser articulados a través de una propuesta de estructura urbana que establezca valores y centralidades para cada uno de ellos pero que también los integre a través de un sistema de espacio público como eje central y de una propuesta vial coherente y jerarquizada.

Estos segmentos de ciudad son:

**El Segmento urbano consolidado o tradicional** que abarca el Centro Histórico, el Puerto y las áreas residenciales ubicadas al Norte, Oriente y Sur, hasta la Troncal del Caribe. Este segmento se caracteriza por la concentración de población, de los usos comerciales, de servicios institucionales y de la actividad económica básica. Su tejido urbano es consolidado por sectores, sobre todo en aquellos donde se concentra la actividad comercial y de servicios, como también presenta sectores degradados y de baja calidad ambiental. Contiene además, los equipamientos más importantes y estructurantes, como el puerto, los servicios administrativos, de salud en primer y segundo nivel de atención, establecimientos educativos, etc.

Este segmento, agotado su territorio, basará su estrategia en la optimización de lo construido, en la posibilidad de ser eficiente sobre la base de un reequilibrio de funciones, de acciones de mejoramiento y preservación, de redensificación mediante un adecuado uso predial en algunas zonas, de desarrollo de vacíos urbanos significativos y en las actuaciones tendientes a establecer la seguridad ciudadana por medio de la reubicación de las zonas de riesgo y los planes de mitigación.

*Este segmento consolidado es la base de la estructura urbana general, que genera la identidad y los valores de usos comerciales, administrativos, de habitabilidad y de servicios a los otros segmentos.*

**El segmento urbano del litoral** que comprende la Zona Sur del área Distrital desde el Puerto Marítimo hasta la Quebrada del Doctor y caracterizada por la concentración de servicios turísticos y los usos residenciales, posee debilidades en la conformación de su estructura espacial, en la oferta de espacio público e incompatibilidades en los usos del suelo.

En este territorio, como estrategia fundamental, se debe potenciar la infraestructura y la espacialidad para el desarrollo de una oferta turística amplia en posibilidades para el usuario del mismo. Su carácter como ciudad lo establece la riqueza natural y la costa marítima. Su desarrollo ha sido insular y poco compacto, lo cual ha generado tipologías espaciales y habitacionales diferentes, como también la oferta de servicios turísticos

no es la mas adecuada. Debe, a partir de esta base débilmente desarrollada, establecer las nuevas estructuras de apropiación y explotación del recurso costero dentro del contexto Distrital.

Este segmento se abre hacia el exterior y se convierte en acceso a través del Aeropuerto, pero debe generar hacia el interior beneficios a través de la generación de empleo y oportunidades, lo mismo que el fortalecimiento de la política, fiscal, tributaria y de valorización.

*El segmento del litoral, asentado sobre el escenario que posee la base natural y la dinámica propia del sector turístico, debe ser objeto de un marketing de promoción, y polo de atracción para los usos e infraestructuras necesarias para potenciar su desarrollo.*

**El segmento de ciudad nueva**, a desarrollar en toda la zona Oriental desde la vía a Minca hasta los asentamientos de La Paz y Cristo Rey, aportará además de las áreas residenciales, una propuesta de servicios educativos, las áreas para el desarrollo de una estructura industrial con bajo perfil contaminante, un corredor Multiusos con proyección a la actividad portuaria y un sector para el desarrollo de servicios institucionales de abastecimiento y seguridad. Su gran posibilidad radica en que se pueden eliminar los viejos procedimientos de construir ciudad y superar las condiciones de la estructura urbana existente.

*La ciudad nueva es soporte de la competitividad y de nuevos valores económicos del conjunto, además de ser centro de un nuevo esquema de habitabilidad y de utilización del espacio urbano.*

**El segmento ciudad ambiental**, difícil de precisar en sus límites físicos pero que comprende el ámbito natural de la ciudad existente y las áreas puntuales de desarrollo ubicadas en los parques naturales del área rural y a incorporar a la estructura propuesta de desarrollo turístico.

La articulación de todo el modelo, con base en la estructura del espacio público, debe establecer la conectividad y las relaciones espaciales entre los tres segmentos físicos de ciudad, afianzando centralidades capaces de generar en cada uno de ellos los valores urbanos de identidad y respondiendo a la vocación productiva y de servicios planteada para cada uno de ellos.

*La ciudad ambiental simboliza el marco de los recursos naturales y del escenario construido, como entorno y asentamiento de los otros tres segmentos.*

## 3.2 Objetivos Del Modelo

### Objetivo General

Desarrollar, dentro del reconocimiento de los segmentos, un esquema de espacio urbano con altas características funcionales basadas en la consolidación de su rol como centro subregional, con prospectiva de ciudad turística, comercial, portuaria y con gran utilización de los elementos ambientales y paisajísticos que le son característicos, logrando una ciudad sana y equilibrada en la ocupación y utilización de los suelos urbanos

### Objetivos Específicos

- Obtener para el área urbana un elevado indicador de áreas de recreación y espacio público.
- Elaborar una plataforma de servicios e infraestructuras adecuada a la visión estratégica de competitividad.
- Consolidar su rol como ciudad prestadora de servicios a nivel regional, mediante la ampliación de la oferta de equipamientos sociales.
- Consolidar un modelo de usos del suelo, adecuado a la potencialidad de su entorno geográfico y a las directrices de desarrollo visionadas.
- Un desarrollo de áreas residenciales coherente (acorde a las áreas de desarrollo intraurbanas y las zonas de expansión), y estructurado a los grandes ejes viales y equipamientos.
- Eliminar la macrocefalia del Centro Histórico mediante proceso de creación de centralidades urbanas.

## 3.3 Dinámica Del Modelo

Como estrategia importante se reconocerá en cada segmento su vocación, su infraestructura, su espacialidad y la dinámica al interior de cada uno, acorde a sus potencialidades y deberán articularse de acuerdo a los elementos físicos, económicos y de soporte de manera que se complementen en forma adecuada sin perder su funcionalidad e identidad como totalidad urbana.

El modelo urbano propuesto se fundamenta en la consolidación de las vocaciones, potencialidades y roles definidos, estableciendo para su concreción las siguientes políticas generales:

### Políticas a corto plazo

- Ejecución de las infraestructuras físicas de servicios públicos necesarias para dinamizar áreas definidas como de desarrollo prioritario dirigidas




ante todo a incentivar sectores como el turismo, la industria y el desarrollo de otros sectores económicos de la ciudad, como también las correspondientes a las áreas poco consolidadas, como de estrategia de mejoramiento de la calidad ambiental.

- Ejecutar a través de la ejecución de un plan de vías a corto y mediano plazo la conectividad y accesibilidad, tanto entre los segmentos de ciudad como al interior de ellos.
- Diseñar una estrategia de transporte, adecuada a la movilidad existente y a la ubicación de las nuevas áreas de actividad.
- Impulsar como operaciones estratégicas fundamentales las acciones para el desarrollo de algunas áreas urbanas: Centro Histórico, control a invasión de cerros y la recuperación integral de la Ronda del Río Manzanares.
- Re-ubicación de equipamientos y usos que actualmente presentan una problemática de impactos urbanos negativos.
- Definición de una estructura y zonificación óptima en cuanto a la ocupación, explotación y compatibilidad de los suelos, en armonía con el modelo de estructura adoptada y en consecuencia con la problemática que caracteriza al área urbana principal
- Ejecutar una estrategia de utilización de vacíos urbanos significativos, para incorporar al desarrollo sectores importantes de ciudad.

### Políticas a mediano plazo

- La puesta en marcha de un grupo de operaciones estratégicas acordes con los objetivos del Plan. Estas operaciones están identificadas así:

- 
- Centro Histórico y fachada al mar
  - Plan Maestro Aeropuerto Simón Bolívar
  - Recuperación de la Ronda del Río Manzanares
  - Reestructuración área urbana de El Rodadero
  - Traslado del corredor férreo
  - Integración zonas Norte y Oriental
  - Reubicación de población en zonas de riesgo

### Políticas a largo plazo

- **Desarrollo económico, socio cultural y ambiental.** Dotar a la ciudad de Santa Marta de una infraestructura productiva y de servicios tendiente a lograr un espacio atractivo a la inversión y desarrollo de los sectores básicos de su economía y de su desarrollo socio- cultural
- **Ciudad a escala humana y equilibrada.** Lograr el equilibrio físico-espacial de acuerdo a las posibilidades de hacer del área urbana un territorio a escala humana potenciando sus áreas de actividades, tanto construidas como por construir, en relación con los usos y funciones urbanas propuestos.
- **La consolidación del espacio público** como pivote del usufructo colectivo de ciudad, con elementos de identidad cultural y una imagen urbana definida.
- **Adecuación de la estructura urbana actual y futura,** para lograr una mejor redistribución y equilibrio espacial en los usos del suelo y la oferta de equipamientos sociales y de servicios. Buscar una adecuada redistribución de los elementos de la infraestructura de servicios básicos en las áreas consolidadas, y llevar los necesarios a nuevas áreas de desarrollo, para así ofertar una red de servicios y equipamientos comunitarios, a través de la cual se buscará la compensación de las áreas que actualmente están desequilibradas en estos aspectos.
- **Dotar de nuevos sub-centros urbanos** concentradores de servicios a través de la propuesta de creación de núcleos de actividades básicas de atención.
- **Políticas de incorporación de los suelos de expansión** requeridos para el desarrollo urbano en las diferentes escalas de estratificación socioeconómica

## Acciones

Las acciones planteadas para cada segmento para sintetizar su dinámica son las siguientes acciones:

- **Segmento Ciudad Consolidada:**
  - Mantener su rol de prestación de servicios administrativos y de segmento básico de actividades comerciales y residenciales.
  - Establecer dentro del esquema urbano un equilibrio en la consolidación de servicios, negocios y comercio a través de nodos focales y los corredores viales.

- Asumir políticas de densificación con base a la vialidad y la infraestructura de servicios mediante una estrategia de ocupación de espacios vacantes significativos.
- Estrategias de mejoramiento integral y entorno a los sectores poco consolidados urbanísticamente y de reubicación para las áreas de riesgo.
- Asumir la recuperación de la Ronda del Río Manzanares como una operación estratégica para configurar nuevas áreas de espacio público.
- Reubicación concertada de equipamientos importantes como el Batallón Córdoba, la Policía Nacional, la Cárcel Distrital, y algunos usos industriales al interior del área urbana.
- Asumir la recuperación del Centro Histórico, como elemento central de una política de recuperación patrimonial y de habitabilidad.

- **Segmento Ciudad del Litoral:**

Este significativo segmento presenta dos sistemas complementarios en una unidad territorial, como son el espacio continental y el espacio marino, que necesita de un manejo integrado para su desarrollo. Dentro de la dinámica interna del sector se propone:

- Oferta a corto plazo de una infraestructura de servicios públicos, adecuadas al rol vocacional turístico de este segmento.
- Establecimiento de una política vial y de espacio público articulada espacialmente al sistema de playas para el usufructo colectivo.
- Recuperación y mejoramiento cauces de las cañadas pluviales y sus estructuras de entrega al Mar.
- Un plan de usos del suelo acordes con la actividad residencial y de servicios turísticos, que incluya un manejo especial en la localización de un puerto único carbonero.
- Plan de accesibilidad costera a través de la creación de un sistema de muelles y marinas
- Ampliación de los servicios portuarios con la potenciación del Aeropuerto Simón Bolívar como puerta de acceso al Distrito y la creación de un puerto multipropósito en el área de Bahía Concha.
- Establecimiento de un modelo de ocupación para el desarrollo residencial en la fachada marítima de los cerros.

- **Segmento Ciudad Nueva**

Como origen de un nuevo proceso de desarrollo urbano, para este sector se le establecerá una articulación clara a los otros segmentos y la generación de usos consecuentes con la infraestructura propuesta. Son propuestas del plan:

- Generación de áreas de uso articuladas a la actividad portuaria, atendiendo al trazado de la Vía Alternativa al Puerto.
  - Definir la Vía Alternativa como anillo control a la expansión urbana indiscriminada.
  - Propuesta de un hábitat residencial acorde a los sectores y con las áreas verdes y los equipamientos necesarios para su calidad habitacional.
  - Generación de un espacio de concentración industrial por fuera del anillo de la Vía Alternativa, debidamente articulado al mismo.
  - Generación de un espacio institucional para estructuras o proyectos de abastecimiento como la Central de Abastos, Matadero, Planta Incineradora de Basuras para producir Energía Eléctrica.
  - Generación de un espacio para la configuración de una ciudadela de la seguridad que contenga instituciones como la Cárcel Distrital, la Policía Nacional, Ejército Nacional, Fiscalía, Das, etc.
  - Definición de un área suburbana entre la Troncal y la Vía Alternativa, al sur del Río Gayra, para el desarrollo de equipamientos sociales y urbanizaciones campestres de baja densidad.
- **Segmento Ciudad Ambiental**

Como marco ambiental, la estructura propuesta deberá ofertar los procesos de recuperación, creación y consolidación de los valores ambientales tanto naturales como construidos, de manera que se den respuesta a los problemas actuales y se establezcan los lineamientos precisos para las estrategias del sector:

- Políticas de manejo y de saneamiento de los cuerpos de agua y recuperación integral los espacios urbanos adyacentes
- Control inmediato a los procesos de ocupación indiscriminada y antitécnica a los cerros perimetrales del Distrito.
- Determinación de un sistema de Espacio Público que valore las características ambientales y paisajísticas de la ciudad, como articulador de los componentes básicos de la estructura urbana, así como la preservación y puesta en valor de sus características históricas y culturales, de tal manera que permita imprimirle una identidad propia a la ciudad.
- Políticas concertadas de ocupación y usos de los espacios naturales y de ecosistemas significativos, acordes a su real capacidad de acogida y la potencialidad que estos ofrezcan, como los Parques Naturales Nacionales.

### 3.4 Articulación Del Modelo

La articulación del modelo se establece en las relaciones de los nodos urbanos o puntos de tensión y de contacto planteados para facilitar la funcionalidad y las

áreas de relación entre segmentos, estructurados bajo parámetros de integración y conectividad.

### ┌ **Nodos de articulación**

La articulación de una dinámica adecuada entre los segmentos, en su función de complemento a la unidad urbana, está dada por elementos físicos como la estructura vial propuesta, por las estructuras urbanas ó proyectos que potencien la unión de esas áreas y por elementos soporte como la complementariedad de usos, el manejo ambiental y la direccionalidad y funcionalidad de la movilidad o de los flujos urbanos generados entre unos y otros. Estos nodos o espacios de actividad y comunicación son:

- **Articulación Segmento Ciudad del Litoral – Segmento Ciudad consolidada**

Se establece por la continuidad del tejido urbano a través del cerro de San Fernando aprovechando, bajo condiciones ambientales especiales, la potencialidad de la fachada del litoral como alternativa para el desarrollo de una zona residencial turística y de espacios colectivos, y la articulación a través de la nueva estructura vial propuesta para esta área, de los dos segmentos. Esto implica una relación espacial dominada por el paisaje marino y por los usos privados y colectivos propuestos.

Como estructura básica para potenciar este desarrollo, se propone una vía panorámica ambiental que una el sector del Rodadero con el casco antiguo, antes del sector del Batallón Córdoba hasta encontrar la Calle 30, y establecer la conexión entre estas dos importantes áreas. Esto implica el mejoramiento de la actual Vía Santa Marta - El Rodadero y las derivaciones de esta hasta los sectores de San Pablo y María Eugenia. Como acción urbana importante se plantea la reestructuración del eje de la Cra 4ª entre las calles 22 y 34, dimensionándolo para la conformación de espacio público y de intensidad de usos y fortalecerlo como elemento de enlace con el Centro, propiciando el desarrollo del sector Alto Prado desde la Cra. 4ª hasta la Cra. 1ª.

- **Articulación Segmento Ciudad del Litoral – Segmento Ciudad Nueva**

Dentro de las posibilidades importantes de la zona Sur se encuentra la disponibilidad de grandes vacíos o áreas propicias para el desarrollo, ubicados sobre el litoral y a ambos lados de la Vía Troncal del Caribe, entre las cuales se encuentra un predio de gran valor estratégico como las salinas de Pozos Colorados. Existen dos áreas claras de tensión entre estos dos segmentos como son: el Aeropuerto, en su propuesta de ampliación y el área de Pozos Colorados, donde se desarrollará una importante área turística. La conexión de estos puntos se hará a través de un sistema vial de transversales que integren la

Troncal con el sistema vial propuesto sobre el segmento de la ciudad nueva. Se plantea la articulación de la centralidad propuesta en La Paz - Cristo Rey al área aeroportuaria y con el área de Pozos Colorados.

- **Articulación Segmento Ciudad Consolidada – Segmento Ciudad Nueva**

Existe como posibilidad de articulación, para estos dos segmentos, el borde vial de la Troncal del Caribe y los cambios o propuestas de usos planteadas con los nuevos desarrollos viales, tal como la Vía Alternativa, claro factor de vinculación entre ambos.

Se constituyen en elementos claves de tensión entre estos dos segmentos, la ubicación y desarrollo del área industrial, una propuesta de área de servicios educativos y un parque recreacional y cultural a escala urbana. Las relaciones entre estos usos propuestos, de cobertura total de ciudad, con las zonas residenciales de uno y otro segmento se articularán a través del nuevo sistema arterial propuesto..

Existe una tensión urbana particular entre el Centro Histórico y la Troncal sobre el área del sector del round-point de La Lucha (Sub-estación de Corelca), a través del eje de la Avda. del Ferrocarril, que debe potenciarse con la proyección y construcción de un nodo de carácter administrativo, cercano a la intersección con la Troncal y con una propuesta de diseño vial urbano y de intensidad de usos adecuada a los objetivos de articulación sobre la misma. Otro eje importante de reestructuración urbanística es la Avda. del Libertador, entre el Centro Histórico y la Cra. 12, englobando los elementos institucionales y patrimoniales existentes y la articulación al área del mercado y el desarrollo de la solución al conflicto vial con la Avda del Ferrocarril.

Como elementos complementarios importantes de articulación de los tres segmentos entre sí, se plantea además una definición de usos que integren intereses comunes a todos los segmentos.

### 3.5 Dinámica Ambiental Del Modelo

Este modelo propone como marco complementario el aprovechamiento y conservación de los recursos naturales, a fin de conseguir un drástico incremento del índice de espacio público por habitante, fundamentado en la recuperación de cerros, playas y rondas hidráulicas para el disfrute colectivo y su conexión a la red pública, así como la creación de numerosos parques en el área urbana tales como el Parque Cultural San Pedro Alejandrino, zonas verdes zonales, que den a la ciudad un carácter acorde a su especificidad ambiental (ciudad-parque). También establece la articulación de los parques naturales con el área urbana, mediante el gran contenido ambiental del territorio, a una estrategia de usos adecuada a su valor como ecosistemas.

### 3.6 Subcentros Urbanos

Como otra política de consolidación de los segmentos urbanos, se plantea el cambio de la estructura urbana monofocalizada a una estructura multifocal, que dote a la ciudad de diferentes centros funcionales que permitan disminuir la gran presión que existe sobre el centro histórico y presente al ciudadano opciones al interior del casco urbano para realizar actividades permitiendo un mayor equilibrio en los usos y distribución de los canales de comunicación y de eficiencia al funcionamiento de la ciudad.

La creación de un Centro Administrativo Distrital Alternativo sobre la Avda del Ferrocarril, que concentre gran parte de la administración, se convertirá en un punto de partida para el reequilibrio funcional del área urbana, generando a su alrededor desarrollos que permitirán una nueva dinámica de desarrollo. Adicionalmente se dotarán diferentes zonas de la ciudad de Sub-Centros Urbanos de Servicios Múltiples que donde se den de manera sectorizada las funciones centrales tales como servicios financieros, comercio, centros de salud y actividades culturales, entre otros.

Los sub-centros urbanos propuestos, al dinamizar procesos de desarrollo internos de los segmentos, deben tener sesgos particulares acordes a las vocaciones sectoriales planteadas para cada uno. Se desarrollarán en capítulo aparte.

En este sentido se plantea que el Micro-Distrito se ordene adoptando un patrón de ESTRUCTURA MULTIFOCAL dirigido a descongestionar el área Central de la ciudad, mitigando de esta manera los conflictos y caos producidos por la excesiva concentración de servicios en dicha área. También se persigue estratégicamente:

1. Permitir a la comunidad la utilización de variados servicios y contar con alternativas de selección entre diferentes centros prestadores de servicios y equipamientos comunitarios.
2. Organizar el transporte público y privado al clarificar y reordenar la estructura ocupacional de los suelos urbanos.
3. Coadyuvar al crecimiento y diferentes alternativas de desarrollo a través de estos polos alternativos de prestación de servicios.
4. Dotar al micro-Distrito de puntos focales bien organizados para lograr una imagen local para áreas específicas y funcionales.
5. Ligar directamente estos subcentros al transporte público y al sistema vial arterial.

### **3.7 La Red Vial Y La Movilidad Urbana Al Interior Del Modelo**

La red vial modificará de manera sustancial la estructura urbana con la construcción de la Vía Alternativa al Puerto y de una vía intermedia entre ésta y la Troncal del Caribe, estableciendo una conexión eficiente con el sistema rural distrital y el sistema regional. La primera reemplazará el carácter de vía de carga que tiene en la actualidad la Troncal, que en adelante tendrá asumirá en su diseño y estructura carácter de vía urbana.

La vía central intermedia será una vía paisajística que unificara los segmentos de ciudad y aportará una red de espacio público en la zona de expansión a través de los sectores residenciales propuestos, articulada de manera funcional al sistema vial existente. Entre estas vías se plantea un sistema de transversales para su conexión. En forma complementaria se plantea un mejoramiento de la infraestructura existente, con la propuesta de creación de alternativas a las principales vías existentes, su optimización y señalización.

### **3.8 Dinámica De Crecimiento Y Tendencias**

Existen dos tendencias de crecimiento que se reafirman y reorganizan dentro de la estructura propuesta, tales como la zona sur a lo largo del litoral, con una vocación turística y la zona nor-oriental donde se desarrollará la actividad industrial y la actividad residencial. Se debe estimular como opción paralela, la utilización de predios significativos al interior del área urbanizada.

En la zona turística considerada desde Punta Betín hasta la Quebrada del Doctor a lo largo del litoral, se reestructura a mediano plazo, la actividad portuaria hasta la Quebrada del Doctor, donde se podrán desarrollar actividades afines a la vocación del sector teniendo en cuenta la proximidad del Aeropuerto y su plan de ampliación. Esta dinámica, al ser potenciada debe ser respaldada por una plataforma de servicios, vías y modalidad de transporte coherentes a los objetivos de desarrollo.

El gran potencial de tierras urbanizables existente sobre el área de Cantilito, Bureche – La Concepción se propone como área de crecimiento prioritario, consolidando la tendencia existente, debido a su ubicación estratégica con respecto al área consolidada, la posibilidad de conexión a los servicios públicos y los equipamientos sociales del nivel urbano.

La creación de un Parque Industrial en la Zona Nor-oriental sobre la Vía Alternativa al Puerto, donde se relocalizarán las industrias que se encuentran en sectores residenciales presentando incompatibilidad de usos, dinamizará el desarrollo de esta zona.



Desde el punto de vista de los equipamientos se plantean acciones importantes tales como la creación de una Central de Abastos, la elevación a categoría internacional del aeropuerto Simón Bolívar, la potencial creación de un Puerto Multipropósito en el área de Bahía Concha articulado al casco urbano, la relocalización mediante concertación del Batallón Córdoba y de la cárcel Distrital, así como la creación de equipamiento cultural representado en auditorios al aire libre en las actuales canteras, construcción de bibliotecas públicas y áreas deportivas; el desarrollo del área de Pozos Colorados y la recuperación y la revaloración del Centro de Convenciones como parte fundamental de la actividad turística.

## **4. LOS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO**

Las particularidades del área urbana del Distrito están definidas por los sistemas naturales orográficos, hídricos y marinos que modelan el territorio y por los equipamientos y estructuras existentes que le dan identidad y que establecen o delimitan la continuidad espacial que hoy lo caracteriza. Estos son, junto con los proyectados, los grandes elementos que por su articulación y aprovechamiento definirán y darán sentido y claridad a la nueva estructura urbana.

### **1.4.1 Elementos Naturales**

Los cerros del Norte y Oriente, los del Sur, los ubicados al interior del casco urbano y la línea marítima costera establecen la espacialidad primaria del área urbana, los cuales definen y estructuran el espacio marco de la ciudad consolidada, del área costera y de las áreas en expansión.

Los cerros, sobre todo los que se orientan hacia el litoral, constituyen una inmensa riqueza ambiental, pero además se pueden constituir en soporte de un desarrollo turístico residencial, hasta una cota definida y bajo criterios ambientales sólidos. Esta estrategia de ocupación debe estar acorde con las políticas ambientales y ser racionalmente concertada con los propietarios cuando haya lugar. Los cerros urbanos ubicados al interior del casco urbano, serán objeto de una política más acorde con su papel de área de reserva y de potencialidad de espacio público, además de estar dentro de un esquema operativo de manejo y control de áreas de riesgo.

Las rondas hídricas son espacios minimizados en su real valor ambiental y espacial por la forma de ocupación y se establece que su papel en la estructuración del espacio público, de la funcionalidad urbana y aporte como áreas ambientales deben ser objetivos claves a cumplirse dentro de las propuestas del POT.

### 1.4.2 Elementos Construidos

Estos elementos gestados en el proceso de crecimiento y consolidación del área urbana, cumplen dentro de la estructura diferentes funciones, complementarias a las actividades a escala de la ciudad, con gran peso en la consolidación del tejido urbano por su estructura, condición física y su dinámica e impacto dentro del mismo. Estos elementos generan jerarquías funcionales y espaciales, estableciendo tensiones y tendencias en torno a su área de influencia.

Los elementos construidos, que dan forma y caracterizan la estructura urbana son:

- **El Centro Histórico**, cuya trama original, configuró la primera expresión del espacio construido, constituye con la fachada al mar, el espacio patrimonial más importante y el de mayor connotación para la población. Será objeto de planificación y recuperación a través de una operación estratégica.
- **La Línea Férrea**: elemento lineal que establece bordes y separaciones radicales en la estructura urbana, hoy se constituye en factor de división del tejido urbano de la zona Norte y Nororiental y de perturbación de la zona turística por su ubicación, por lo cual debe considerarse su traslado como mecanismo de potenciación de esa área estratégica, aprovechando la capacidad espacial instalada para la implantación de un sistema de transporte masivo y por la oportunidad de consolidar, con su reubicación, un corredor de carga de mayor eficiencia asociado a usos del suelo relacionados con la actividad portuaria.
- **El Puerto Marítimo**: polo de actividad económica del Distrito, cuya ubicación ha generado la identidad y la estructura espacial y funcional de la zona Norte. Su cercanía al Centro Histórico es elemento de juicio importante para que dentro de su infraestructura se potencien actividades portuarias turísticas como servicios y marinas, disminuyendo el impacto sobre el área central, facilitando su consolidación. Complementaria con esta política se establece, a largo plazo, si las políticas y condiciones coyunturales lo permiten, en una alternativa de reubicación como un puerto multipropósito.
- **El Mercado Público**: Este sector se constituye en un nodo urbano complejo y con problemas estructurales de espacio público, medio ambiente y de funcionalidad urbana. Sobre él se centra toda la dinámica económica del abastecimiento distrital y de servicios específicos como el ferretero y materiales de construcción. Su cercanía al Centro Histórico, ha generado cierta degradación del tejido urbano, lo mismo que hacia otras áreas

inmediatas, donde las transformaciones de los usos llevan a cambios cualitativos de las edificaciones. Su condición de punto focal se debe armonizar con la reestructuración de los usos del suelo y la recuperación del espacio público vial, acompañado de una estrategia de ubicación de nuevos mercados zonales

➤ **El Balneario del Rodadero:** Área Urbanizada que ha constituido el factor de concentración de una dinámica poblacional donde se ha implementado una oferta de servicios turísticos y residencial, creando un polo de atracción a escala local, regional y nacional. Esta condición sobre un territorio no habilitado para la dimensión asumida, lo ha convertido en un área problema en las épocas de uso intenso, por lo cual se convierte en una zona estratégica de intervención para la búsqueda de su equilibrio, compaginada con toda la política de usos y de desarrollo del litoral. Su rol como factor de atracción todavía permanece pero ha perdido potencialidad y jerarquía acordes a su condición de primer destino turístico y por su oferta de playas y servicios. Es un nodo importante residencial y de movilidad urbana.

➤ **El Aeropuerto Simón Bolívar:** Por su ubicación constituye un punto importante de accesibilidad a la zona del litoral y al resto del área urbana. El Plan Maestro de Expansión, establece para el Distrito una conectividad con países de América y Europa y la posibilidad de generar flujos turísticos importantes. Su consolidación como equipamiento implica una renovación de usos en el área de su localización y de mejoramiento de los sectores de población adyacentes.

*La consolidación de estos elementos, confirmaría sobre el territorio decisiones de gran contenido estratégico de acuerdo a las vocaciones de ciudad y el modelo urbano propuesto.*

### 4.3 Elementos Propyectados

Como elementos estructurantes a incorporar al área urbana se plantean los grandes ejes viales, los subcentros urbanos, los megaproyectos y las grandes áreas de actividades como zonas concentradas o como corredores multiusos.

#### 4.3.1 Sistema De Subcentros Urbanos

La política macro de establecer subcentros urbanos o áreas especializadas de comercio, servicios e institucional, obedece a la estrategia de descongestionar o desactivar la concentración de funciones urbanas en el Centro Histórico y buscar un equilibrio funcional en la prestación de servicios y actividades urbanas, de acuerdo a la nueva estructura vial y a las deficiencias y vacíos que estas presentan en zonas consolidadas importantes de la ciudad.

Como objetivo principal se persigue establecer polaridades fuertes que asuman una redistribución de algunas funciones concentradas. Se busca desarrollar y establecer focos de atracción que jalonen la inversión en los sectores aledaños y la creación de áreas significantes o espacios urbanos, con identidad propia y que se la confieran a su entorno inmediato. Estos subcentros quedarían articulados entre sí a través de la estructura vial propuesta y anexos a ellos se plantean áreas verdes que consoliden el concepto de espacio público, uno de los ejes importantes propuesta urbana.

Los subcentros urbanos son:

#### ⇒ **SUBCENTRO CURINCA-LA CONCEPCION**

Esta zona, definida en el contexto del plan como suelo de expansión urbana, presenta potencialidad para ser estructurada como un sector de ciudad con características particulares propias como son: se constituye en un área para desarrollar totalmente, estará cerca al área industrial propuesta y quedaría afectada por canales viales importantes como la Troncal, la prolongación de la Avda del Libertador, la Vía Alternativa y la nueva vía Central propuesta entre las anteriores.

Dentro de los usos del suelo propuestos cercanos a este subcentro se destacan el área para servicios educativos, los corredores múltiples asociados a la Vía Alternativa y Vía Central, y el desarrollo del Proyecto de Parque Cultural, el área o ciudadela de abastecimientos y una ciudadela institucional para la seguridad, que permitirán consolidar el sector, generando un espacio urbano de servicios muy particulares.

De manera complementaria se definen las áreas de expansión y se ajusta el perímetro a las expectativas del crecimiento urbano del sector, de tal forma que los servicios públicos y la red vial pueda desarrollarse paralelamente.

#### ⇒ **SUBCENTRO LA PAZ - CRISTO REY**

La particular condición de desarrollo urbanístico de este sector, de baja consolidación, establece la necesidad de crear un elemento de concentración de servicios urbanos, orientado hacia los equipamientos sociales, que genere una posibilidad de desarrollo y consolidación del tejido urbano adyacente.

Este subcentro tendrá una marcada base institucional que establezca una oferta de servicios educativos, culturales, de salud, recreativo y comercial que elimine el fuerte desequilibrio espacial en la oferta de estos servicios básicos, con el objetivo de consolidar el equipamiento y el tejido urbano de los diferentes barrios, coordinado con un tratamiento urbanístico de mejoramiento integral y de desarrollo vial.

### ⇒ **SUBCENTRO RODADERO SUR-PLAYA SALGUERO**

La concentración de servicios en el área norte de El Rodadero, ha desequilibrado el desarrollo de toda esta zona costera, por lo cual se debe ubicar sobre el sector sur, una dinámica de servicios orientados al turismo como factor de consolidación de las áreas adyacentes consideradas como áreas de crecimiento prioritario.

Se busca con este polo de apoyo al desarrollo de Salguero, establecer una tensión urbana entre El Rodadero y el nuevo centro propuesto, con lo cual se desea obtener una dinámica comercial y de servicios a través de la Avda. Tamacá, buscando desconcentrar el sector Norte de El Rodadero.

### ⇒ **SECTOR BURECHE-SENA**

En esta área, también desarrollable en su totalidad, con un criterio de consolidación del tejido residencial para estratos medios, se propone consolidar un centro de servicios varios con vocación comercial y de servicios básicos que articule las áreas suburbanas adyacentes al Río Gayra, a través del sistema vial propuesto.

### ⇒ **SUBCENTRO AEROPUERTO ZONA SUR**

La estrategia de desarrollo del área sur, como sector de ciudad con proyección de servicios turísticos, debe ser consolidada a través de estrategias puntuales de creación de elementos urbanos concentradores de servicios dirigidos hacia el sector turístico, para lo cual es necesario crear la espacialidad urbana adecuada a esa meta de desarrollo y ordenamiento físico.

Con el desarrollo de la nueva infraestructura del Aeropuerto, es necesario consolidar un área prestadora de servicios turístico y concentración de vida nocturna a través de locales especializados como casinos, áreas comerciales, recreacionales y de servicios variados, como una alternativa de cambio de uso por la condición ambiental del área. Este centro es complementario al subcentro La Paz - Cristo Rey, que tiene un marcado perfil institucional.

### ⇒ **SUBCENTRO ZONA NORORIENTAL**

Esta área, considerada en su contexto, depende del Centro Histórico y en algunos servicios de la Avda. del Libertador y de la proyección de la Avda. 19, pero carente de una centralidad que realmente constituya un polo de servicios y de identificación del área. Este subcentro estará orientado hacia una oferta institucional recreativa y comercial, que revalorice los sectores aledaños. Estarían valorizados los sectores del Pantano, Tayrona, 11 de Noviembre,

Cantilito, Garagoa, Nueva Mansión, Nueva Colombia, Bonda. Este subcentro estará articulado a la Troncal del Caribe y las nuevas propuestas viales.

### ➤ **SUBCENTRO ZONA NORTE**

Con la creación de este subcentro, la espacialidad del área Norte (Comunas 3, 4 y 5) contaría con un nodo urbano importante sobre los terrenos que hoy son de los ferrocarriles, estableciendo para esos predios usos institucionales, comerciales y de transporte, vinculando este punto, con una alternativa de conectividad a través de paso a desnivel con la Cra 19, con el tejido urbano ubicado al Sur del eje férreo.

#### **4.3.2 Zonas o Áreas Concentración**

Son áreas de actividad propuestas con énfasis en usos especiales o concentrados, articuladas a las propuestas viales, de manera que funcionen adecuadamente con respecto a otras áreas urbanas. Se definen así:

##### **┌ Zona Industrial**

Como elemento de alto impacto urbano se encuentra definido en forma de área puntual la zona destinada al crecimiento industrial, ubicada sobre el límite exterior de la vía Alternativa al Puerto. Este parque concentraría la industria de bajo impacto ambiental propuesta como estrategia de competitividad.

##### **┌ Zona de Servicios Educativos**

Ubicada entre la Troncal y la Vía Alternativa, en la zona de expansión, sobre el sector del round point de Mamatoco, se constituye en un área destinada a concentrar actividades educativas, culturales y recreativas. Se articula a la propuesta del Parque Cultural Distrital y el subcentro de Curinca la Concepción y el de la Zona Nororiental. Se establece como una unidad de actuación urbanística para conciliar intereses comunes al sector educativo, dentro del Plan Parcial de desarrollo establecido para esa área.

##### **Zona de Servicios Turísticos Especiales:**

Situada sobre el lado Este del Aeropuerto Simón Bolívar, establece y concentra usos orientados al turismo, como casinos, piscinas, campos deportivos y otras actividades a excepción del uso residencial.

##### **┌ Área de Desarrollo Pozos Colorados**

Área de características especiales de localización y configuración, debe desarrollarse como un elemento urbanístico unitario, dotada de áreas

ambientales, de servicios turísticos de primer nivel, que consolide y organice el tejido urbano adyacente, estableciendo conectividad con la zona suburbana del Country y el sistema vial que sobre ella se estructure.

### 4.3.3 Macroproyectos Urbanos

Definidos como proyectos de amplia cobertura y gran impacto urbanístico, establecen sobre la estructura urbana cambios importantes, porque demandan una relación funcional y/o ambiental con el ámbito urbano, de accesibilidad, de espacio público y de servicios complementarios, por lo cual pueden constituirse en generadores de identidad y de valores puntuales de la trama espacial de la ciudad. Los macroproyectos urbanos definidos para el área Distrital son: Vía Alternativa al Puerto, Futuro Puerto Multipropósito, Parque Cultural San Pedro Alejandrino y el Centro Administrativo Distrital. Su alcance y dimensión se encuentran definidos en el capítulo que hace referencia a los Macroproyectos.

### 4.3.4 Corredores Multiusos

El corredor, elemento funcional, es utilizado como estrategia de espacialización de usos de manera que establezca concentración de actividades sobre los principales ejes urbanos, distribuyendo linealmente a través de las grandes zonas establecidas por el plan vial y disminuyendo la posibilidad de irradiar algunas actividades hacia el interior de las áreas residenciales. Dentro de la propuesta de conformación del corredor se establece la densificación como norma de aprovechamiento de las posibilidades del mismo, acorde a su localización, su estructura vial y su capacidad.

Dentro de los grandes corredores se establecen:

- └ [La Vía Alternativa al Puerto](#) como soporte actividades multiusos.
- └ [La Troncal del Caribe](#), en toda su extensión con usos múltiples consecuentes con los sectores por donde atraviesa: Turístico residenciales y servicios en su tramo sur (Q. Del Doctor-Gayra), múltiple de mediano impacto urbano en su tramo medio (Gayra La Lucha) y múltiple comercial, servicios, educativo e institucional en su tramo Nororiental (La Lucha, Mamatoco).
- └ [La Carrera 1ª](#) : Usos turísticos y servicios de primer nivel, eliminando servicios como bares, discotecas, etc.
- └ [La Calle 22](#): Conectiva del Centro Histórico y el Litoral con importantes áreas residenciales, debe adecuarse a usos particulares sobre el Centro, eliminando comercios de alto impacto y definir el desarrollo de

equipamientos de salud y servicios conexos entre la Cra 12 y la Cra 19. A partir de ese punto debe conservar un carácter más residencial, con mínima densidad de servicios locales.

- └ La Avenida del Libertador: Educativos, institucionales, comerciales y servicios, residencial, con una saturación baja de una institución educativa por manzana, desarrollando áreas de parques adecuadas a su tamaño y estructura de servicios.
- └ La Carrera 12: Usos institucionales, educativos, comercio menor.
- └ La Avenida del Ferrocarril: Usos comerciales, residenciales e institucionales.
- └ Calle 30: Múltiple de bajo impacto. Comercio y servicios, residencial.
- └ La Avenida del Río: (Sector Postobón hacia el Noreste) Usos de servicios y comercio. Entre la Cra 1 (una vez terminada) y la Avda del ferrocarril debe conservar su carácter residencial. Pueden darse servicios desde la Avda del Ferrocarril hasta Postobón.
- └ La Avenida 19: Servicios recreativos y comerciales desde la Avda. del Libertador hacia el Norte y de la Calle 22 hasta la Avda del Río.
- └ La Carrera 16: Comercio menor y servicios recreativas. Debe controlarse la saturación de billares y tiendas con densidades por manzana inferior a 2 de cada uno.
- └ Corredores locales: Calle 7, vía de acceso a Bastidas, Calle 9 (en Bastidas), vía de acceso a María Eugenia y El Pando, comercio de bajo impacto estableciendo en la normativa una saturación para tiendas y locales de baja densidad, igual al anterior.

## **El Rodadero**

- ◆ Avenida Tamacá: Usos relacionados con la actividad turística y servicios recreativos y personales.
- ◆ Carrera 4<sup>a</sup> (Carretera asfaltada) Usos comerciales y de servicios desde el Sector de Pez Caribe hasta el Round point de Gayra. Se debe mejorar la propuesta de arquitectura sobre el borde.
- ◆ Carrera 1<sup>a</sup> . Restablecimiento del espacio público y control de usos mejorando su nivel y arquitectura.



## Gayra

Calle Seis y su articulación a la Troncal del Caribe y la Cra 4<sup>a</sup>, usos de bajo impacto.

*Todos los corredores serán objeto de diseños individuales de mejoramiento vial y de normativas acordes con las características particulares y sus dimensiones físicas.*

## **5. LAS DETERMINACIONES AMBIENTALES**

### **5.1. Elementos Conceptuales De Calidad Ambiental**

La búsqueda, dentro de las estrategias propuestas de desarrollo y ocupación del territorio, de la calidad ambiental, debe estar acompañada de una identificación plena de los elementos constitutivos del medio ambiente distrital, su evolución y la prospectiva asociada al consumo de los mismos y de un conocimiento de los procesos antrópicos originados por las diferentes actividades económicas y sociales que asumen una oferta de elementos naturales en forma no sustentable, con el objetivo de minimizar el impacto sobre los mismos.

El entorno ambiental del Distrito se caracteriza por los elementos físico-naturales, los elementos construidos, por la imagen definida por la concordancia de los mismos, y por los procesos urbanos generados al interior de la ciudad, los cuales definen y modelan, en su desarrollo, en gran proporción los anteriores.

Los elementos físicos constitutivos del ecosistema Distrital en el sector urbano, tienen un componente hídrico definido por los ríos Manzanares, Gayra y las quebradas Bureche, Tamacá y del Doctor, el ecosistema marino, el acuífero, además de las pequeñas corrientes estacionales; un componente orográfico constituido por los cerros urbanos pertenecientes al sistema de la Sierra Nevada de Santa Marta y un componente climático, constituido por variables de localización y emplazamiento, susceptibles de ser modificadas por las intervenciones al ambiente natural o al medio construido. La

interacción de estos componente, el predominio de unos sobre otros, constituye una unidad de síntesis particular que determina el paisaje natural, concepto que al ser relacionado con el medio construido definen una síntesis mayor que denominaremos el paisaje urbano.



Los elementos construidos lo conforman el tejido urbano, las edificaciones y el espacio público y los procesos de deterioro y cualificación inherentes a las intervenciones sobre los mismos. Entre estos se destacan, principalmente el Centro Histórico, los puertos y algunos barrios de características particulares.

Los procesos urbanos generados por las principales actividades económicas y sociales, de acuerdo a su intensidad, tecnología y localización, afectan elementos como la calidad del aire y el agua, inciden sobre la producción de residuos sólidos urbanos, conducen al agotamiento y contaminación de las fuentes hídricas, y promueven la ocupación del espacio público. El aumento poblacional y sus consecuencias (desempleo, hacinamiento, pobreza), generan además situaciones de inseguridad, de salubridad, de ocupación de áreas de riesgo y el deterioro del paisaje. Otras actividades como el transporte, la construcción y algunos procesos industriales actúan sobre el ambiente originando contaminación sónica, del agua y del aire, además de congestión vehicular.

Dentro de los procesos incluidos por el Plan, los megaproyectos y la construcción de las infraestructuras de servicios públicos, redes viales, consolidación del turismo, estarán afectando en forma notable los ecosistemas existentes, tales como la Vía Alternativa al Puerto, el potencial puerto multipropósito, el parque industrial propuesto, el puerto integrado carbonero, las nuevas áreas de expansión, los equipamientos de abastecimiento (central de abastos, mataderos), el plan maestro de expansión aeroportuaria, el desarrollo residencial de la zona costera, etc., que influirán en forma notable la estructura ambiental actual y deben incluir en sus proyectos los mecanismos de mitigación y control tanto en su fase de construcción como en su fase de operación.

#### **a. Políticas Generales Ambientales**

Las políticas generales ambientales del Distrito deben estar orientadas al control de los procesos y al mejoramiento de los impactos sobre el medio físico, a la definición y valoración áreas de proyección, acordes a los grandes lineamientos del Ministerio del Medio Ambiente y las disposiciones de la Corporación Autónoma Regional – CORPAMAG.

Dentro de las políticas a implementar, debe existir un enfoque altamente selectivo que priorice las áreas problema y que responda a criterios de viabilidad mediante la selección de las mismas, a través de mecanismos de concertación:

- ◆ **Como política ambiental central, inherente a todo el territorio, esta el manejo del recurso hídrico, como parte de una estrategia nacional, tanto en su producción como manejo.**
- ◆ **Garantizar la conservación de valores ecológicos, paisajísticos y patrimoniales en el área urbana.**
- ◆ **Establecer líneas de acción para la puesta en valor de aquellos recursos naturales que se encuentren ociosos o insuficientemente aprovechados.**
- ◆ **Mejorar, recuperar y rehabilitar los elementos y procesos del medio ambiente en degradación por actividades incompatibles.**
- ◆ **Mantener control sobre las áreas de invasión a los cerros y ecosistemas frágiles como las rondas de ríos y quebradas, como proceso de recuperación del paisaje urbano.**
- ◆ **Establecer concordancia con el nivel central, sobre las políticas de usos del suelo relativas a las actividades portuarias y de exportación y los proyectos de alcance nacional.**
- ◆ **Reestructurar y consolidar el saneamiento ambiental urbano.**
- ◆ **Establecimiento de un régimen de sanciones y procedimientos para establecer la responsabilidad civil por el daño inferido al ambiente.**
- ◆ **Consideraciones de impactos ambientales en la implementación de políticas de transporte, turismo, minería, comercio exterior y desarrollo industrial.**
- ◆ **Considerar la dimensión ambiental como referente obligado a los procesos de planificación del Distrito.**
- ◆ **Apoyo constante a la gestión ciudadana en lo ambiental.**
- ◆ **Promover y desarrollar una estrategia clara de manejo de los residuos sólidos urbanos.**
- ◆ **Establecer competencias y grado de privatización de acciones a través de ONG,s y empresas privadas.**

- ◆ **Definir una estrategia de educación ambiental a todos los niveles de escolaridad sobre temas vitales como la reforestación, reciclaje, etc.**
- ◆ **Establecer dentro de la normativa de urbanismo y construcción elementos de adecuación y control del clima.**
- ◆ **Definir una estrategia adecuada a la interacción de turismo, ambiente y territorio.**

### **b. Estrategias ambientales**

La estrategia general frente al medio ambiente en el Ordenamiento Territorial incluye acciones de protección, conservación, recuperación e incorporación y desarrollo.

En concordancia con los problemas identificados en el diagnóstico, el Plan de Ordenamiento Territorial define sus actuaciones sobre cada uno de los elementos constitutivos de manera independiente, sin perder de vista el carácter integral del manejo ambiental Distrital.

Como premisas para la aplicación de estas políticas se tendrán en cuenta: Análisis total del territorio y de las fronteras de los ecosistemas importantes, la provisión de agua potable, lo ambiental como factor de reconfiguración física y el mediano y largo plazo como expectativa real para resolver los problemas.

El medio ambiente urbano es un espacio de consumo, de transformación, de almacenamiento y de transferencia de recursos naturales, que opera como centro de intercambio. Como espacio de consumo, se debe establecer la adecuada estructura espacial para el desarrollo de actividades, acordes con la vocación de ciudad definida, teniendo en cuenta la concentración en el territorio de las actividades y su distribución.

Como soporte de actividades de transformación, almacenamiento y transferencia se deben prever las áreas para la localización de los equipamientos de acuerdo con la estructura urbana planteada y la capacidad de acogida, como también se deben implementar, como territorio receptor de los residuos urbanos, las líneas de acción para la ubicación de escombreras y el relleno sanitario.

La definición dentro del POT de los suelos urbanos, de expansión urbana y rurales, con la subdivisión en suelos suburbanos y de protección, debe ser una acción urbanística estructurada acorde a las ofertas y posibilidades ambientales del territorio.

## 5.2 Configuración Física Del Medio Ambiente Urbano

El entorno natural ambiental del área urbana del Distrito se caracteriza por una serie de subsistemas identificados así:

### a. Subsistema hídrico fluvial

Su problemática se determina por la disminución de caudales causada específicamente por las prácticas inadecuadas en el sector rural y por la contaminación de los cuerpos de agua, resultado de la acción antrópica en el área urbana. Esta problemática relaciona fuertemente lo urbano y lo rural por lo que las acciones deben constituirse en estrategia común a los dos ámbitos, y las medidas de protección y recuperación de caudales a implementarse en el área rural, deben ser concomitantes con las acciones de manejo, uso racional y de vertimientos en el área urbana.

El sector urbano por su parte, amerita un tratamiento de mayor complejidad puesto que la problemática no sólo involucra la contaminación de las aguas en sí misma, sino que adquiere un contexto inmerso en la problemática social y de ocupación que genera la ciudad en su evolución desordenada. La contaminación está asociada a las deficiencias en los servicios públicos y a una cultura ciudadana débil frente a la conservación de los ríos y los espacios pertenecientes a la ronda.

En consecuencia, para los ríos Gayra y Manzanares, y las dos principales quebradas urbanas (Bureche y Tamacá), el Plan de Ordenamiento Territorial propone su declaratoria como patrimonio ambiental de la ciudad; lo cual reglamentará las acciones a un nivel legal y operativo, puesto que tanto sus lechos y cauces como sus respectivas rondas se convierten en áreas de manejo especial para las acciones urbanísticas.

### Acciones


En estos términos, la recuperación integral de cauces y rondas, paralelamente al mejoramiento óptimo del servicio de alcantarillado deben ser las acciones a seguir. Las rondas hidráulicas como elementos de preservación, se describen en detalle en el capítulo de espacio público, donde se precisa su manejo.

El concepto de mejoramiento integral de la ronda contempla acciones, que totalicen un manejo completo de los componentes físicos, estableciendo el control y las obras de protección de los cauces necesarias para impedir procesos erosivos o degenerativos de las riberas. Se asocia también al control de las emisiones sanitarias al caudal, a los programas de reforestación, de recuperación del espacio público, la ejecución de áreas recreativas y de

parques y los sistemas de iluminación y de amoblamiento urbano necesarios para su disfrute.

Para las cuatro principales corrientes hídricas se declaran como zona de preservación sus rondas, con valores de sección variables desde su desembocadura hasta donde termina el área urbana consolidada, de acuerdo al grado de desarrollo de cada sector y a la relación de cada predio con la ronda en cuanto a su orientación y distancia.

Los elementos importantes que forman parte del sistema hídrico y pluvial son:

-  Acuífero de Santa Marta
-  Río Manzanares
-  Río Gayra
-  Quebrada Tamacá
-  Quebrada Bureche
-  Quebradas Las Iguanas
-  Quebradas El Limón
-  Quebrada del Doctor
-  Quebradas pluviales menores

### ┌ **Acuífero De Santa Marta**

Tiene como principal fuente de recarga los ríos Manzanares y Gayra. Adicionalmente se surte de infiltración directa a través del suelo debido a las precipitaciones, proceso de abastecimiento que se ha venido afectando por el desarrollo de la urbanización.

El principal factor de contaminación es el avance de la cuña de agua salada del Mar Caribe, especialmente en el límite occidental del río Manzanares, como también lo constituyen los procesos de contaminación de los mismos ríos.

Esta situación es consecuencia del mal manejo que se la ha dado históricamente, pues los niveles freáticos vienen disminuyendo por la existencia de pozos de bombeo para surtir la demanda del acueducto de la ciudad, que puede ser hasta del 50% del total y la cual sobrepasa la capacidad de recarga del acuífero.

### ┌ **Acciones**

La respuesta a esta problemática se asocia directamente al proyecto de acueducto Guachaca que solucionará el abastecimiento de agua para la ciudad en los próximos quince años, por lo cual la entrada en funcionamiento de este proyecto permitirá disminuir progresivamente la presión de uso sobre el acuífero.

Como política macro para el acuífero se precisa una identificación de los pozos, su problemática, sus condiciones particulares de explotación y su temporalidad, como medida previa de control a los procesos de utilización del acuífero. Dentro de las acciones y proyectos importantes se debe elaborar el modelo matemático y prever las estructuras de recarga, como estrategia de conservación y de recuperación de su capacidad de reserva para periodos de estiaje.

En el futuro inmediato será necesario el control de los pozos ilegales, suspendiendo o racionando paulatinamente de acuerdo a su legalización y necesidades de uso. En consecuencia el POT declara como acción conveniente prohibir la perforación de nuevos pozos, especialmente aquellos destinados a alto consumo mientras no exista un diagnóstico y una valoración del recurso.

Estas acciones se definen temporalmente al corto plazo.

### Subsistema hídrico marino

El sistema del litoral costero constituye la fortaleza más importante de la perspectiva del desarrollo del Distrito, ya que sobre él se establecen las actividades concebidas como líneas gruesas del desarrollo distrital. Por tanto su evolución como ecosistema y como soporte, debe ser articulada a las estrategias primarias de ordenamiento en el presente plan.

Entre los problemas detectados en el sistema marino urbano se encuentran algunos asociados a los vertimientos sanitarios y la contaminación por exceso de sedimentos y residuos urbanos sobre las bahías por los ríos, por la actividad portuaria, el desarrollo de las actividades turísticas y los asociados a la ocupación de los bordes de playa por edificaciones altas, que pueden afectar la dinámica de los vientos y que si se siguen permitiendo pueden afectar los procesos de transporte de sedimentos a través del litoral.

El problema de la contaminación en la bahía, es causado por el vertimiento de aguas negras en el Boquerón al costado norte de Punta Betín, y los residuos asociados con la actividad portuaria. Se observa también contaminación, producto de aguas negras en las áreas de desembocadura de los ríos Gayra y Manzanares, la quebrada Bureche y en el canal de la Escollera, en El Rodadero, por vertimientos directos o por desbordamiento del sistema de alcantarillado. Otro factor de contaminación lo constituye el turismo masivo, por el aporte de

basuras en los lechos de las playas mas importantes y por el transporte marino de turismo y recreación. El manejo del carbón en los puertos locales, con deficiencias en los procesos de almacenamiento, humectación, transporte y embarque son factores de contaminación al entorno inmediato y al medio marino.

## Acciones

El Plan de Ordenamiento Territorial integra a sus propuestas la construcción, en el corto plazo, del emisario submarino como solución al factor contaminante por aguas servidas. Para el eficiente funcionamiento del sistema de alcantarillado es necesario establecer un sistema independiente para la zona Sur, por lo cual se precisa el estudio, en el corto plazo, de una alternativa para la implantación de un sistema de emisario final para el vertimiento de aguas residuales.

Con el fin de minimizar el impacto y la capacidad de este sistema, se puede establecer la normativa, exigiendo a los edificios residenciales y a los prestadores de servicios turísticos procesos previos de depuración de las aguas servidas, a través de la obligatoriedad para instalar plantas purificadoras ya sea en forma individual o por asociación.

Frente a las actividades portuarias se requiere mejorar las medidas de control y manejo de mercancías en el puerto mercantil, excepto para el caso del carbón que será tratado en el ítem procesos urbanos significativos y de usos del suelo. Estas medidas de control se deben conocer a través de planes de contingencia para las empresas, operadores y sus respuestas a los problemas relacionados con vertimientos o mal manejo de mercancías en puerto.

Las playas en el área urbana se utilizan en actividades básicamente turísticas y de recreación. En esos términos requieren de medidas de carácter institucional e intervenciones físicas, dotación de elementos sanitarios, para contrarrestar los efectos contaminantes del alto flujo turístico.

Al igual que en el sistema hídrico fluvial, para el tratamiento del área de litorales se establecerán los usos y estrategias de ocupación en el capítulo Litoral Marino.

### b. Subsistema orográfico

Los cerros urbanos, actualmente declarados como zona de reserva y protección, son considerados patrimonio cultural y paisajístico de la ciudad, poseen un ecosistema único en la región con importantes relictos de flora y fauna debido a sus particulares condiciones físico-climáticas.



En su conjunto se pueden observar especies vegetales de estrato herbáceo y arbustivo en donde sobresalen el quebracho, bija, almácigo, pega-pega, olivo, cardón, verdolaga, trébol, guamacho, trupillo y escobo.

Entre su fauna sobresalen especies de aves como el turpial, golero, mirlo, toche, torcaza, paloma, colibrí, entre otras, así como también reptiles que hacen parte de la riqueza biológica del Distrito.

Por otra parte, debido a sus condiciones geológicas están clasificados en algunos sectores como zonas de amenaza por deslizamiento. Así mismo, el proceso de ocupación por invasiones o construcciones de altos estratos sociales tiende a afectar negativamente sus condiciones paisajísticas y ambientales, además de presentar dificultad para la prestación de los servicios públicos esenciales. Las acciones de protección y tratamiento están asociadas al Espacio Público y las áreas de riesgo.

### Acciones

Los factores enunciados permiten al Plan de Ordenamiento Territorial, en el marco de los criterios rectores de sostenibilidad e identidad cultural especialmente, declarar áreas patrimoniales naturales el subsistema orográfico, con el objetivo de proponer y reglamentar acciones de utilización bajo estrictos mecanismos de respeto al ambiente en zona adecuadas al desarrollo urbanístico, al uso recreacional y a la consolidación de las áreas definidas como de reserva.

Dentro de ese marco se propone iniciar un proceso de saneamiento y reubicación de asentamientos subnormales y controlar la urbanización de los mismos, al tiempo que sobre la base del alto déficit de espacio público en Santa Marta, los cerros ofrecen una buena alternativa para entrar a formar en la solución este problema.

Como estrategia general de control y recuperación se plantea la construcción de paseos lineales periféricos o parques de borde, bordeando las pendientes del piedemonte del sistema, sobre las áreas urbanizadas susceptibles de consolidación. Esta banda se constituiría en un espacio de anchura variable de acuerdo a las pendientes, con capacidad para generar recreación, movilidad urbana, espacios peatonales, y definir un borde a partir del cual no se pueden establecer nuevas formas de ocupación que no sean relacionadas con los usos de recreación y escenarios colectivos

Aunque los cerros constituyen un sistema integral orográfico único, la intervención debe hacerse teniendo en cuenta el grado de afectación de cada uno de sus sectores, de acuerdo con sus potencialidades de uso, su valor patrimonial y ambiental, y aún sobre el grado de intervención que han soportado hasta la fecha.

Dentro de las potencialidades de los cerros urbanos que se encuentran en el litoral, la más importante es la que conforma un gran escenario con importantes perspectivas y panorámicas sobre el mar Caribe, que deben ser aprovechadas para formular una propuesta habitacional y residencial, de espacios públicos y de servicios turísticos dentro de esquemas permisibles de ocupación.

En este orden de ideas el Plan de Ordenamiento Territorial determina establecer un uso a los cerros del borde marino en donde prime el interés colectivo sobre el interés particular como lo indica la Constitución Nacional y la Ley 388 de 1997, y establecer las condiciones de intervención en donde se conjugan los usos de reserva forestal y de protección del paisaje natural Distrital, espacio público y áreas de recreación, áreas de uso turístico, áreas de espacio público privado, área de patrimonio ambiental y dentro de las posibilidades de protección, la urbanización de baja densidad.

Bajo los anteriores parámetros se plantean las acciones sobre los cerros urbanos de la siguiente manera:

- ⇒ **Cerros Nororientales**, constituyen el límite espacial y físico por el Norte de la ciudad y están sometidos a altos procesos de intervención. Para estos cerros las alternativas propuestas apuntan a la consolidación de áreas como San Jorge, San Fernando, Nacho Vives, Ensenadas, 17 de Diciembre, con excepción de las viviendas ubicadas en alta pendiente y sobre cañadas, mediante medidas y obras de control. Se consolidarán zonas pertenecientes a Divino Niño, Luis R, Calvo, Alto Delicias acordes a la situación de riesgo presente. Las acciones se detallarán en el Capítulo Áreas de Riesgo. Se limita su desarrollo hasta la cota 40 m.s.n.m.
- ⇒ **Cerros Orientales**, estos cerros presentan una fuerte intervención sobre la parte alta del Once de Noviembre y El Yucal, con desarrollos menores y mejor tratamiento en las áreas de María Cecilia, El Cisne y Rodrigo Ahumada. Sobre los primeros sectores es necesario un proceso de reubicación parcial y sobre los segundos adecuación, mediante la incorporación de estructuras de espacio público y de control de aguas lluvias, de las áreas de contacto entre los desarrollos urbanos y las laderas. Varía su cota hasta los 50 m.s.n.m sobre el sector del Cisne
- ⇒ **El cerro de las Tres Cruces**, ubicado en un sector importante y centralizado del casco consolidado, es para el sistema vial un obstáculo en sentido Norte-Sur y Este-Oeste, pero potencialmente es una oferta ambiental y paisajística de gran importancia, que es necesario declarar en su totalidad área de manejo ambiental para incorporar al sistema de espacio público. Es necesario recuperar con una estrategia permanente de reubicación, esta importante área estratégica por su centralidad, como espacio público y paisaje urbano.

⇒ **El cerro La Llorona**, tomando la vía al Rodadero como línea divisoria entre éste y el cerro San Fernando, se asume a partir de la misma vía hacia el Este como zona de reserva hasta la Troncal del Caribe. Se permiten intervenciones urbanísticas de baja densidad, hasta la cota cuarenta (40 m.s.n.m), normatizando áreas de acuerdo a las pendientes y estructura geológica de los sectores ocupados, lo que podría arrojar una cota menor para la ubicación de asentamientos. Sobre la vía divisoria con San Fernando, área de desarrollo turístico la cota permitida es de 50 m.s.n.m.

Los asentamientos importantes ubicados sobre este cerro son, por el Norte: La Lucha, Colinas del Pando, Murallas del Pando, San José del Sur, Las Acacias, Altos de Simón Bolívar, Pastrana, Corea, Rincón Guapo, San Pablo, Vista Hermosa y en general, todos las áreas construidas y situadas sobre el Norte del cerro. Estos sectores han presentado problemas de deslizamientos fuertes, con daños a las viviendas, por lo que se debe establecer procesos de reubicación para eliminar los riesgos. Tomando como eje la cota cuarenta m.s.n.m, alrededor de todo el cerro, como limite de urbanización, los nuevos desarrollos deben autorizarse teniendo en cuenta el grado de pendiente de cada sector y las condiciones geológicas del suelo. Las acciones se detallaran en las áreas de riesgo.

Sobre el lado oriental del cerro (Troncal del Caribe) se establecerán sobre la parte plana estructuras urbanas para usos mixtos de mediano impacto urbano, proponiendo para desarrollos de carácter recreativos colectivos el área de piedemonte, acorde a políticas concertadas con las empresas ubicadas en la zona.

Sobre el lado Sur, procesos de reubicación y construcción de parques de borde sobre los sectores de Zarabanda, Quemada y Nueva Betel.

Dentro de su carácter de reserva ambiental se debe permitir su incorporación al sistema de espacio público (Parques urbanos ecológicos), teniendo en cuenta las condiciones de seguridad vial, de pendiente y de amenaza natural, que restringen también sus posibilidades de desarrollo.

⇒ **El cerro San Fernando**, este cerro presenta una importante franja costera, definidas en el plan como desarrollables con propuestas de urbanización de muy baja densidad, con criterios de manejo ambiental muy precisos, a formular por la Corporación Autónoma Regional del Magdalena-CORPAMAG-. Son básicamente aprovechables sus vertientes Oeste y Sur y el área ubicada en la parte Norte, contigua al batallón Córdoba.

La definición de las zonas urbanizables deben proyectarse con base en la accesibilidad, tipos de pendiente y calidad de suelos geológicos. Debe

establecerse énfasis en las áreas accesibles a playas, y a la estructura vial a proyectar como apoyo al proceso de urbanismo propuesto.

A partir de la cota\* cincuenta (50 m.s.n.m) debe ser habilitado como parque Distrital de recreación pasiva, con la creación de senderos, miradores, y recorridos educativos, como complemento ecológico a la oferta turística de la ciudad.

⇒ **Cerro La Gloria**, posee un alto potencial sobre sus vertientes Oeste y Suroeste para desarrollos urbanísticos sobre el piedemonte, similares a los del cerro San Fernando, aprovechando la culminación de la Avda. Tamacá, como medio de acceso a estos desarrollos. En la actualidad presenta un bajo nivel de intervención. Se declara zona de reserva ambiental y paisajística. No se deben hacer intervenciones urbanísticas a partir de la cota cuarenta m.s.n.m.

#### ⇒ **Cerros menores del área urbana**

Los pequeños cerros localizados en Santa Marta en el sector urbanizado, se incorporan en su totalidad al sistema de espacio público ambiental, con un especial tratamiento por ser considerados hitos y patrimonio paisajístico. Estos cerros se encuentran en las inmediaciones de Pescaito, Pantano, Galicia, Tayrona, Chimila 2, Barrio El Cundí, Calle 22 con Cra 14 y Calle 22 con Avda. del Ferrocarril. Para estas áreas configuradas por cerros, la estrategia del POT establece las políticas de reubicación de asentamientos y la recuperación de las pendientes y del paisaje para conformar y estructurar la red verde y de espacio público. Solo permanecerán las construcciones sobre los primeros veinte (20) m.s.n.m.

Bajo la previa evaluación de la legítima propiedad en áreas declaradas como Reserva Natural, se adelantarán los procedimientos legales bajo el amparo del artículo 5°. de la Constitución Nacional.

### **5.3.2 El Paisaje Urbano**

La estructura del paisaje urbano del Distrito esta fuertemente referenciado por los elementos naturales y las particularidades del área construida. Se pueden asumir cinco grandes bloques de paisaje urbano, teniendo en cuenta las relaciones espaciales conferidas por el sistema orográfico, el litoral y las tipologías constructivas como factores dominantes:

1. El paisaje perceptible en el área comprendida entre los cerros Norte (Pescaito) y Sur de San Fernando y la Llorona, el litoral costero por el Oeste y el valle sobre la Troncal del Caribe abierto hacia el Este. Es un espacio dilatado por oriente y occidente y se contrapone a las cuestas de los cerros

---

\* Cuando se referencien cotas en el presente documento, están definidas en metros sobre el nivel del mar.

mencionados, que permiten un fuerte componente de cobertura vegetal, teniendo el área de la ciudad consolidada como textura central. La articulación del tejido urbano con el medio natural es débil en la medida que la ocupación del área de contacto entre ambos, es de baja calidad y los espacios viales y públicos no se relacionan en debida forma con el espacio natural. Los valores dominantes dentro de esta disposición espacial: El Morro y el Morrito, que establecen un límite y ordenan visualmente el espacio dilatado de la Bahía, las abras de Santa Ana y las instalaciones portuarias y el espacio de articulación con el tejido urbano constituido por el parque Simón Bolívar. Ocupa en lugar destacado en la lectura de este paisaje, los asentamientos ubicados sobre el área Norte, por la inconsistencia de su relación con el medio natural, basada en la apropiación poco técnica y el poco respeto por el medio natural a la hora de intervenirlo.

2. El ámbito formado por los cerros San Fernando y La Llorona por el Norte y Este, por el cerro La Gloria por el Sur y por el litoral por el lado Oeste. Su espacialidad está definida hacia el oriente por una zona de dilatación hacia el sector urbano de Gayra y hacia el occidente por el mar Caribe. Su fisiografía y geomorfología es similar a la unidad anterior pero su escala dimensional es distinta y los desarrollos urbanísticos plantean otra relación espacial con lo natural, emergiendo como punto focal la zona de alta densidad del sector norte de El Rodadero; se deben definir acciones paisajísticas sobre la desembocadura del Río Gayra y la quebrada Bureche. Existen procesos de deterioro e invasión sobre el piedemonte de Gayra, donde se debe buscar la recomposición del paisaje.
3. El sector de la Zona Sur entre el cerro La Gloria y la quebrada del Doctor, donde la nueva escala le confiere la distancia y altura de los cerros orientales y el carácter longitudinal del valle ubicado entre estos y el litoral. Su afectación es casi nula, pues los procesos de urbanización no han llegado hasta ellos. Se constituyen hitos positivos, algunos desarrollos con características fuertemente ambientales como IROTAMA. La relación de las áreas construidas sobre el borde marino y el marco ambiental natural se puede preservar con tendencias de media densidad, bajo índice de ocupación y mediana altura. Sobre su sector Norte al margen Este de la Troncal del Caribe, existe un área de gran valor como cobertura vegetal que se establece en el Plan como área suburbana.
4. El área de Bureche, desde la parte Norte de Ecopetrol, siguiendo el borde de la Troncal, el cerro La Llorona, los cerros Orientales (Minca) configuran un paisaje natural importante en su área plana y en los cerros por la baja intervención de la misma. Se debe considerar en la normativa al respecto y la incorporación al tejido urbano, de las áreas de bosques y promontorios

rocosos existentes. Es importante la configuración de la Ronda del río Gayra en 50 mts a cada lado del eje del río y las áreas boscosa existentes.

5. El valle constituido a lo largo de los bordes de la Carretera Troncal del Caribe a partir de la línea férrea, con el cerro de Palangana por el límite Norte y los cerros del sistema de Minca por el lado sur con dilataciones hacia la zona rural de Bonda y hacia el área consolidada de Santa Marta. Cumple función importante desde el punto de vista de la organización de ejes y visuales y paisajístico en la Ronda del Río Manzanares y la Troncal del Caribe. Se puede estructurar una conectividad entre los elementos orográficos del Norte (Palangana), la ronda del Río Manzanares y el Sur (Sistema cerros de Minca) con ejes de espacio público sobre el tejido urbano y con la propuesta de intervención paisajística sobre el borde de la Troncal desde el paso nivel férreo hasta el límite urbano de la quebrada Mojada.

## Acciones

El plan considera que el paisaje y el medio físico, deben contemplarse como aspectos primarios en la ordenación de las áreas urbanas. La estructura de los espacios naturales, su accesibilidad y su articulación con las áreas edificadas son elementos a incorporar en las decisiones sobre el tipo y ritmo del crecimiento urbano y en la valoración de la capacidad de acogida del medio físico respecto a las actividades propuestas.

No existe, dentro del Plan, un criterio ultraconservacionista a ultranza, sino una visión de adecuación del potencial del medio a las necesidades históricas de desarrollo y de visión de ciudad y como un recurso básico para la actividad turística, eje de desarrollo propuesto.

Como líneas o ejes de actuación tenemos:

- Conservación de áreas naturales específicas, a partir de su valor ambiental y paisajístico: Cerros urbanos, rondas, litoral.
- Propiciar y mantener las actividades vocacionales del territorio.

- Corrección de las degradaciones y daños ambientales existentes, acumuladas por actividades como el puerto, uso turístico y canteras.
- Prevención en la normativa ambiental y planes de manejo, de los nuevos impactos de las actividades y usos propuestos y existentes (Turismo, uso residencial, puertos).

Estas acciones se definen a corto (control y recuperación), mediano (proyectos) y largo plazo (sostenibilidad).

### 5.3. Procesos Urbanos Significativos

Dentro de los procesos urbanos que generan perturbación y contaminación, por los niveles de impacto que originan, se encuentran aquellos de extracción de minería, quema y producción de ladrillos, puertos marinos, aeropuerto, producción de residuos sólidos urbanos y áreas de alto nivel de intercambio como las áreas turísticas costeras, el mercado público y las redes viales de alto nivel de circulación, residencias en áreas no aptas.

#### 5.3.1 Explotación Minera.

La explotación minera en el área urbana aun permanece por el rebasamiento del tejido urbano a las áreas de explotación de canteras y por la permisibilidad a la explotación de arena en zonas del Río Manzanares.

#### ┌ Canteras

Tal como se expresó en el diagnóstico existen dentro del casco urbano áreas de extracción de materiales para la construcción:

##### Canteras Activas

Canteras Calderón

Cantera Marmolete

Cantera sobre Troncal del Caribe

##### Canteras Inactivas

Cantera sobre la Avda del Libertador

Cantera sobre la Avda del Río.

Las condiciones geológicas del entorno distrital son propicias para este tipo de actividad, sin embargo las áreas de explotación se ubican en los cerros que son considerados por el Distrito como reserva y el proceso de urbanización y expansión las ha ubicado dentro de su área de influencia con las consiguientes posibilidades de afecciones a la salud y de riesgo por deslizamientos.

## Acciones

Por este motivo se requiere en el mediano plazo iniciar su reubicación. Teniendo en cuenta los estudios realizados por CORPAMAG se recomienda relocalizarlas en el sector Nor-oriental en el área inmediatamente contigua al límite del perímetro urbano. Queda como única opción la explotación sobre la Troncal, cerro La Llorona, por ser compatible con uso múltiple tipo 2, asignado al área.

Estas canteras una vez finalizadas las concesiones de explotación, se trasladarán a espacios por fuera del área urbana residencial y de las áreas de expansión urbana, previos estudios de impacto ambiental y de proyectos de recuperación de la morfología y el paisaje de la zona explotada. Las inactivas podrán establecer desarrollos urbanos planificados de baja densidad, sin sobrepasar la cota 30 m.s.n.m del cerro.

## Explotación De Arena

Este procedimiento es particularmente utilizado por proveedores de la construcción, sobre zonas del Río en el área urbana, sin recursos técnicos ni licencia de explotación, modificando el cauce y creando posibilidades de afectación a la estructura del mismo con posibles procesos de erosión y pérdida de vegetación de borde. Existen posibilidades sobre el Río Gayra sobre el sector Este de la Vía Alternativa, y después del área urbana del corregimiento de Bonda, pero bajo concesión de la autoridad ambiental.

## Acciones

Prohibición de cualquier actividad de extracción comercial de arena en el área urbana, con permisibilidad de intervención del cauce solo a través de proyectos de mejoramiento integral de la ronda liderados por el Distrito y con la viabilidad de Corpamag.

## Producción Artesanal De Ladrillos

Dentro de otras explotaciones importantes en el área urbana se encuentran la producción artesanal de ladrillos, que utilizan como insumo terrenos arcillosos en sectores cercanos a las áreas residenciales, donde se ejecuta el proceso completo de la producción, ejecutando la quema de los mismos con material vegetal, creando situaciones de contaminación atmosférica y generando además grandes depresiones sobre el suelo, que en épocas de lluvias se convierten en áreas de inundación permanente, con los consecuentes problemas de salubridad concomitantes con estas situaciones.



## Acciones

Se propone la eliminación de la actividad y traslado de las ubicadas en los antiguos terrenos de Inurbe, sobre la Avda. del Ferrocarril, sobre el área de Los Fundadores y el sector de La Carbonera, utilizando las depresiones como escombreras temporales para consolidar el terreno intervenido. Las alternativas de áreas potenciales se encuentran sobre la Vía a Villa Concha y sobre la Troncal del Caribe sobre el lado Sur de Palangana, sector de Tres Puentes y Vía Alternativa (Sector Bureche), acordes con la clasificación del suelo establecida sobre las áreas definidas y bajo previa aprobación de usos de Planeación y definición de Corpamag, mediante programas tecnificados para la quema con carbón mineral.

Acciones a ejecutar en el corto plazo:

- Estructurar el proceso de reubicación a las áreas definidas como potenciales, estableciendo con Corpamag, Sena y Minercol, los pasos previos para su consolidación, en cuanto a las condiciones de explotación del suelo, los proyectos y recursos para la definición de las técnicas de quema y los mecanismos de consolidación y comercialización de la empresa.
- Concertar con los propietarios, transportadores y las comunidades adyacentes a las áreas afectadas, las líneas de utilización de las mismas como escombreras temporales, para establecer el proceso de reconversión de sus valores topográficos, paisajísticos y desarrollar su potencial como uso del suelo urbano. En sectores como Los Fundadores se utilizarán estas áreas como espacio público una vez recuperadas a sus niveles.

## Escombreras

La ausencia de áreas destinadas a la disposición final de escombros en el Distrito trae como consecuencia que estos residuos pasen a formar parte de las rondas hidráulicas, modificando el comportamiento del cauce y la vegetación existente, al interior del área urbana, sobre los predios baldíos, sin procesos de nivelación y compactación creando situaciones propicias para el desarrollo de plagas y un mal efecto estético sobre las áreas pobladas (Predios del antiguo ICT).

## Acciones

Como medida inicial el POT recomienda como escombreras temporales las antiguas áreas de producción de ladrillos ubicadas en los terrenos de ICT-Inurbe cercanos a la Avda. del Ferrocarril, en las áreas en inmediaciones de las Carboneras y en los barrios de Los Fundadores, Ondas del Caribe y

Oasis, áreas urbanas que son o han sido productoras de ladrillos y establecieron grandes excavaciones que hoy en día se consideran factor negativo por las inundaciones y problemas sanitarios potenciales. Para este tipo de uso es preciso encontrar zonas de bajo valor ambiental o sistemas degradados, que no existen cerca al área urbana o en el medio rural. La escogencia del sitio plantea estudios de valoración de ecosistemas, hidrológicos, de suelos, accesibilidad, etc. Es necesario realizar prospección de sitios sobre la Troncal del Caribe sobre la vía a la Guajira, o áreas aledañas al antiguo botadero de basuras de Veracruz. Estas escombreras temporales pueden ser utilizadas, una vez finalizado su uso como tal, como áreas recreativas

Como posibilidad a corto plazo se plantea la estructuración de un programa de control para evitar la utilización de sectores de valor ambiental como las rondas, piedemonte de cerros y los predios vacíos y baldíos significativos, por transportadores y constructores lo que genera además de un fuerte impacto ambiental problemas de salud pública por proliferación de plagas y roedores.

Se deben implementar a corto plazo las escombreras temporales y a mediano plazo la escombrera definitiva.

**5.3.2 Relleno sanitario:** Su nueva ubicación estará por fuera del perímetro urbano propuesto, pero las áreas de producción de residuos están dentro del mismo, por lo que se deben coordinar estrategias de recolección adecuadas a la producción neta, a las posibilidades de utilización de los mismos para producción de energía eléctrica y la implantación de tratamientos a los residuos hospitalarios especiales en la fuente.

**5.3.2.1 Acción de Clausura y Postclausura:** Se establecen acciones para la clausura y postclausura del antiguo botadero.

- a. Levantamiento Topográfico y actualización de la cartografía del área.
- b. Estudios especializados de suelo, aguas, lixiviados, y gases emitidos en el botadero, para determinar el impacto actual y grado de deterioro a futuro.
- c. Cerramiento y delimitación física de los lotes que lo conforman.
- d. Emisión de resolución de clausura de los lotes como botadero de basuras.
- e. Adopción de plan postclausura.
- f. Reconstrucción topográfica de la superficie del terreno, empedramiento y construcción red de drenaje.
- g. Ejecución de Plan postclausura y plan de monitoreo posterior.

### 5.3.3 Puertos Marinos

La localización de puertos en el área urbana, su dinámica e impacto son factores de alto impacto en el área urbana. La estructura portuaria se analiza en el componente general por ser un factor estructurante del territorio.

### 5.3.4 Aeropuerto Simón Bolívar

Como factor estructurante se analizó su condición en el componente general.

### 5.3.5 El Clima Y Los Elementos Construidos

Es necesario establecer en la visión del POT, el medio construido y su relación con el clima, como un elemento clave en la configuración y definición del ambiente como totalidad y escenario de la vida urbana.

Existen numerosas variables interactivas en la relación medio ambiente natural y construido, que deben considerarse en los diferentes procesos de planificación tanto en el aspecto urbano como de las condiciones de las edificaciones que lo configuran. Se puede considerar para este análisis el medio urbano, como un ecosistema y el hombre y sus relaciones como subsistemas del mismo.

El medio urbano supone una profunda alteración de las condiciones físicas y ambientales del territorio, donde el intercambio de materia y energía, a diferencia del medio natural presupone grandes recorridos horizontales de alimentos, agua, combustibles, electricidad, etc., y supone también alteraciones en las escorrentías superficiales y en la radiación solar.

La ciudad crea en sus procesos de construcción y funcionalidad, sus propias condiciones intrínsecas ambientales, de paisaje, de luminosidad, de geomorfología, independientes pero a su vez relacionadas con el entorno. Se pueden enumerar, como constituyentes del ecosistema urbano, los siguientes factores:

- Climáticos: temperatura, humedad, viento
- Físicos: cambios en la morfología del territorio, vegetación, etc.
- Lumínicos: consideraciones sobre la luz
- De equilibrio ambiental: ruidos, vibraciones, etc.
- Paisajísticos: relación con el medio natural
- Sociales y psicológicos: relaciones interpersonales urbanas, etc.

### Interacción entre el medio natural y construido

Es necesario analizar las variables interactivas entre el medio natural y construido desde los condicionantes meteorológicos, como el clima y su influencia en los espacios urbanos y la masa construida, como también desde la

perspectiva inversa. Los fenómenos termodinámicos de una región están influidos por: la presión atmosférica, el viento, la temperatura y la humedad del aire, la nebulosidad y la radiación solar, pero también por los conceptos de edificación utilizados para su control.

Las variables relativas al medio ambiente natural que modifican el entorno construido son:

- ◆ **La radiación solar:** Se establece la influencia del sol sobre el medio natural y urbano, como radiación solar directa o difusa. Esta debe tener respuesta en la propuesta de diseño de edificios y espacios verdes. El suelo urbano y su alto componente de zonas duras puede establecer niveles elevados de radiación difusa, que es la refracción y difusión sobre las superficies y la atmósfera de la radiación directa. Su cantidad la determinan las horas de sol recibidas y que son altas en el territorio del Distrito por su altitud y localización geográfica.
- ◆ **La vegetación:** Es un elemento importante para la defensa de los espacios libres, el equilibrio del ecosistema urbano, condiciona la velocidad del aire, el favorecimiento de la composición atmosférica y la humedad ambiental. Influye notablemente en la limpieza atmosférica por la retención de partículas en suspensión y en la protección contra la radiación solar. Su implantación es importante en la creación de espacio público, en la protección de colegios y entidades de alta fluencia de público y en las áreas residenciales.

Como especies adecuadas para el área urbana, se pueden considerar: el Trupillo, el caucho, el trébol, el olivo, la palma amarga, palmiche, la palma real, el carito, el campano, el roble amarillo y roble pardo, el matarratón, la ceiba de leche, el macondo, la bonga barrigona y ceiba de botella, el aceituno, el oití, el almendro y la acacia roja. Estas especies se deben ubicar acorde con su volumen, tipo de raíz en áreas como parques, patios y bordes viales según el caso. Su utilización y ubicación se establecerá acorde con el impacto que puedan tener las raíces en las infraestructuras y edificaciones.

Para los cerros es adecuada sobre las zonas altas de reserva, la persistencia de la vegetación nativa (selva xerofítica).

- ◆ **El viento:** Constituido por los movimientos del aire, el viento es un ingrediente importante en la configuración ambiental del territorio. Depende su velocidad de las superficies donde discurre y de las barreras naturales o artificiales en su trayectoria, lo cual puede modificar

su influencia en el clima de un área específica. El régimen principal de vientos en el área urbana es de orientación Noreste-Suroeste. La orientación de los elementos construidos, teniendo en cuenta este vector, puede ser considerada por los constructores de desarrollos urbanísticos, para obtener beneficios climáticos de ello. Se establecerán en la normativa recomendaciones para sacar provecho de sus potencialidades.

- ◆ **La geomorfología:** Algunas condiciones locales son capaces de alterar las relaciones entre el medio urbano y el medio físico, tales como las pendientes y los factores de localización geográfica como masas de agua y montañas. Muchas de las condiciones geomorfológicas matizan las condiciones de la radiación solar directa, el régimen de vientos, la humedad ambiental, las precipitaciones, etc.

La situación climática urbana del Distrito, esta influenciada por la proximidad de masas de agua, y por la proximidad de las montañas. Otro factor importante de la localización urbana, es la referente sus condiciones topográficas, tales como las pendientes y las obstrucciones, constituidas por la existencia de accidentes topográficos próximos y pueden ser obstáculos para la radiación y ventilación. Es clave el tipo de soporte del suelo existente en el área urbana, ya que afecta la reflexión de los rayos solares y la radiación sobre las edificaciones, modificando la relación entre la temperatura interior y exterior, lo mismo que su permeabilidad que varía los coeficientes de escorrentía y puede promover dificultades en la etapa de lluvias y minimizar la filtración hacia los cuerpos de agua subterráneos.

### 5.3.5 Variables Que Modifican El Medio Natural.

Las variables relativas al medio urbano, que modifican el medio natural son:

- a. **Estructura Urbana Y Red Viaria:** Constituye la configuración general y determina la organización del desarrollo urbano. La orientación de la misma, la adaptación a la topografía y las relaciones y condiciones geométricas de las calles definen la relación entre el medio construido y su apropiación del medio natural, determinando el paisaje natural y la imagen urbana.
- b. **Espacios Libres:** La red de espacios libres, constituida por los parques barriales, urbanos, deportivos, zonas de jardín, playas, etc, puede ser dimensionada en su tamaño y su forma, para alcanzar un grado de eficacia acorde al nivel ambiental deseado, lo mismo que estudiando su localización, su orientación y sus condiciones intrínsecas de diseño por los elementos como arborización, acabado superficial, cercanía de las rondas, etc.

- c. **Áreas Urbanas De Protección:** Son actuaciones urbanísticas que definen al interior del medio urbano, la protección de áreas ambientales que determinan espacios naturales articulados al desarrollo urbano. Su permanencia y conservación establecen calidad al ambiente urbano.
- d. **Morfología De Predios Y Manzanas:** La morfología de predios y manzanas determinan las características del tejido urbano. Las condiciones geométricas de las manzanas, su orientación y la densidad edificatoria son temas a definir en la normativa propuesta, pues ayudarían a definir y mejorar las relaciones entre el ambiente construido y el natural.

Las dimensiones y tamaños de predios, su relación de ocupación y la edificabilidad máxima permitida, son factores de mejoramiento ambiental cuando se incluyen en la normativa.

- e. **Tipología Edificatoria Y Sus Atributos:** Las tipologías edificatorias establecen con sus características las condiciones necesarias para dar respuesta a las exigencias ambientales presentes en el área Distrital:
- Formales: Tipología de vivienda unifamiliar. formas de organización (pareada, en hilera),
  - Higiénicas: Grado de habitabilidad, dimensiones de áreas y vanos de ventilación y asoleación.
  - Constructivas: Tipo de materiales, dimensionamiento muros, tipo y calidad de cubiertas, forjados, áreas de acristalamientos, etc. Estéticas: Fachadas, voladizos, elementos de protección solar, materiales, etc.

## Acciones

Las acciones encaminadas a matizar las relaciones del medio construido con las variables naturales presentes en el área urbana deben apuntar a establecer dentro de la normativa la regulación de las superficies de ocupación, el desarrollo de la vegetación en las edificaciones públicas y privadas, las características ambientales de vías urbanas y espacios recreacionales, el dimensionamiento de áreas de ventilación y asoleación y materiales y especificaciones a implementar en las superficies de los edificios acorde a su orientación.

Se debe promover en la norma la estructuración y orientación de las tipologías edificatorias y de manzanas, acordes a las variables de vientos y asoleación, combinada con exigencias constructivas para el dimensionamiento del espesor de muros de culatas y de aleros y cornisas adecuadas a la intensa radiación solar.

*El control del medio ambiente, su uso y valoración, y su articulación al medio construido son decisiones y líneas de conducta que deben apuntar a lograr una relación de beneficio dentro del complejo ecosistema que es el área urbana.*

## **6. EL LITORAL URBANO**

### **6.1 Caracterización.**

El sistema costero del Distrito, que se ha relacionado anteriormente como elemento estructurante del área urbana y como componente ambiental importante del territorio, debe ser asumido en su ordenamiento como una unidad ecosistémica, compleja, dinámica y de interfase entre dos espacios geográficos importantes como son la franja terrestre y el área marítima continental.

Para su estudio se pueden considerar tres grandes sectores en el área urbana, de acuerdo a su definición geográfica y usos existentes.

Como primer segmento está la zona costera del área urbana consolidada, es la zona de mas variedad e intensidad de usos, de aportes hídricos y de mayor interacción y dinámica de procesos.

Sobre este sector se concentran actividades importantes como el puerto local con su muelle de exportación de carbón, la zona comercial del Centro Histórico y áreas recreativas de playas. La desembocadura del Río Manzanares es un área de estudio y manejo especial, por los niveles de contaminación, las apropiaciones de la ribera y el cambio permanente de la boca o canal de acceso del río al mar. Es importante también los aportes de aguas lluvias, sedimentos, aguas negras y basuras sobre esta zona costera, como procesos que deben ser manejados al interior del territorio para eliminar o minimizar su impacto. La accesibilidad de algunas playas está dificultada por la ubicación del Batallón Córdoba, como también la continuidad del tráfico peatonal por todo el borde marino. Se extiende este sector, desde el Punta de Betín hasta Playa Lipe.

El segundo sector que va desde Playa Lipe hasta el Cerro la Gloria, está constituida por el sector de mayor usos de playas en el Distrito. Posee un borde de grandes pendientes con un alto potencial de uso residencial turístico como el Cerro de San Fernando y el Cerro la Gloria.

Su aporte hídrico lo constituye el Río Gayra, la Quebrada Bureche, y el cuerpo acuático del Laguito de La Escollera; además su problema más importante lo constituye el vertimiento de aguas negras por sobrecarga de los colectores de la zona Norte de El Rodadero, en alta temporada.

El tercer sector está definido entre el cerro la Gloria y la Quebrada del Doctor, tiene como aporte hídrico un sistema de cañadas pluviales, en proceso de ocupación y de deterioro por vertimientos.

Como elementos de impacto sobre las actividades costeras se encuentran el Puerto Carbonero de Prodeco, de Punta de Betín y el Aeropuerto Simón Bolívar, incrustados dentro del contexto residencial en formación. El primero será objeto de traslado, del centro de acopio, hacia la zona oriental de la Vía Alternativa al Puerto, quedando sobre el litoral el cargue por medio de banda de las barcasas o por cargue directo de acuerdo a la evolución del proyecto de puerto único. El aeropuerto, en proyecto de expansión, generará un impacto por el proceso de construcción y de operación del mismo.

Sobre todo el sector, hay predominio de las actividades turísticas y residenciales y es utilizada la franja marina con actividades de pesca artesanal, recreativas marinas y transporte en menor escala.

## **6.2 Síntesis Problemática De Área Costera Urbana**

### **a. En Áreas De Desarrollo Urbano Y Turístico.**



- Conflictos de uso del suelo por mezcla de actividades urbanas incompatibles (turismo, carbón, transporte)
- Insuficiente espacio físico para ampliación puerto mercante existente.
- Áreas de densificación urbanística sin previsión de la capacidad de servicios públicos básicos con fuerte impacto ambiental.
- Limitaciones para disfrutar el patrimonio arquitectónico histórico (Fuerzas del Morro y San Fernando).
- Disfuncionalidad en las áreas aledañas al Puerto Punta Betín, con fuerte contaminación.
- Insuficiente amoblamiento asociado a infraestructura de salvavidas, centros de información, señalización costera.
- Carencia de infraestructura para organización del transporte marítimo de turistas.

#### **b. Fortalezas del Litoral**

- ▮ Posición geográfica estratégica, de cara al Caribe Insular y continental, propicia para el desarrollo de actividades de comercio exterior nacional e internacional.
- ▮ Disponibilidad de 24, 5 Km de litoral costero urbano para explotación de actividades portuarias, turísticas y pesqueras.
- ▮ Dotación paisajística superficial y submarina para promocionar el ecoturismo, actividades submarinas, el turismo de sol y playa, y otro tipo de actividades recreativas.
- ▮ Una desarrollo turístico y hotelero importante en la costa sur del Distrito.
- ▮ Infraestructura portuaria adecuada para un potencial proyecto de muelle turístico.
- ▮ Disponibilidad de áreas para desarrollo de un plan de expansión aeroportuaria.
- ▮ Existencia de áreas vacantes significativas para implementar un modelo planificado de ocupación y uso del suelo.

- ▮ Area de propiedad Distrital de excelente emplazamiento, apta para el desarrollo de una Zona Turística, mediante empresa mixta, para el impulso como destino de primer nivel.
- ▮ Amplía oferta de playas y espacio publico costero para potenciarlos como áreas de recreación para residentes y turistas

### **c. Oportunidades**

- ▮ La Ley 388 de 1997, propicia la visión de un escenario propio, que incorpora las potencialidades del litoral costero al desarrollo de la ciudad, a partir de la reglamentación de usos del suelo costeros que garanticen su funcionalidad y sostenibilidad. mediante el establecimiento de un modelo de desarrollo territorial concertado.
- ▮ Sede de entidades de investigación marina como el Invermar y la Universidad Jorge Tadeo Lozano.

### **d. Amenazas**

- La consolidación portuaria y turísticas de otras ciudades de la cuenca del caribe, en la medida en que Santa Marta pierda dinámica con la consolidación de otros destinos turísticos y la apertura de otros puertos.
- El uso de técnicas de pesca no adecuadas, atenta contra la permanencia de los recursos pesqueros.
- El carácter que en el manejo del litoral, el mar y áreas de alto valor ambiental, otorga la Constitución Política al nivel central, reduce las posibilidades de apropiación sobre el territorio.
- La desarticulación de la gestión concertada entre Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y demás ciudades costeras para sacar adelante proyectos complementarios para el desarrollo del litoral.
- Ausencia de una estrategia de marketing publicitario de la ciudad para los paquetes turísticos del Caribe y de Europa.
- La escasa participación en la administración y legislación de las áreas costeras y en las decisiones que se toman con respecto al manejo del Litoral y el mar.
- Falta de participación ciudadana para coadyuvar a un control urbano más sólido.

### **e. Debilidades**

- La alta densificación de urbanizaciones costeras que superan la capacidad de carga de las playas y ecosistemas marinos.

- Debilitamiento de ecosistemas marinos de flora y fauna por el proceso de expansión turística, productiva y poblacional.
- Procesos de contaminación con basuras, desechos sólidos, partículas de carbón, residuos de actividades transporte, por las actividades ubicadas en el litoral, por los inadecuados hábitos de residentes y turistas.
- Localización polarizada de puertos carboníferos en la franja litoral, con deficiente incorporación tecnológica en las actividades de transporte y manejo. Débil capacidad de respuesta de las infraestructuras y redes de servicios, ante las altas temporadas turísticas.
- Contaminación importante por los ríos Manzanares, Gayra y quebradas, debido a las acciones antrópicas en las cuencas, tanto en el área rural como urbana.
- La débil capacidad de negociación y gestión de los representantes locales en las instancias de poder nacional.
- Desaprovechamiento del recurso marino, por inexistencia de un plan estratégico para el desarrollo pesquero, del turismo y del transporte marítimo.
- Limitación espacial para la ampliación de la capacidad portuaria en Punta Betín.
- Conflictos de usos del suelo, entre actividades pesqueras, turísticas, portuarias e institucionales.
- Limitada accesibilidad vial terrestre y de transporte marítimo a sitios costeros de interés turísticos.
- Predominio de una pesca artesanal, con débil capacidad de acumulación e incorporación tecnológica.
- Débil control a la regulación de actividades, movilización y acondicionamiento de infraestructura para vehículos marinos (motos, lanchas pesqueras y de transporte de turistas).

### 6.3 Aspectos Para El Manejo Integrado De La Zona Costera

En el manejo integrado de la zona costera del Distrito se deben considerar los siguientes aspectos:

- Los conceptos de demarcación del área, ya sean fijos o flexibles
- Las metas socioeconómicas de explotación

- La base científica
- La conservación ambiental
- Manejo participativo y de soluciones de conflictos

#### **6.4 Definición Del Ámbito Espacial De La Zona Costera Del Área Urbana Del Distrito.**

Esta definición se acoge a los lineamientos del documento preliminar Política Nacional de Ordenamiento Integrado y Desarrollo Sostenible de Zonas Costeras, emitido por el Ministerio del Medio Ambiente.

La zona costera debe consistir en un área de anchura finita, limitada en extensión con el fin de permitir su ordenamiento ambiental adecuado. Deben incluirse como criterios para esta delimitación el ámbito espacial de los problemas:

- Conflictos de usos y acceso por utilización competitiva del espacio costero.
- Impactos ambientales negativos de los usos costeros múltiples que modifican la estructura y función de los ecosistemas costeros donde se desarrollan esas actividades.
- Deterioro de la calidad ambiental de los ecosistemas.

Deben además incluirse en esta zona, los principales ecosistemas o recursos: Arrecifes Coralinos; Ecosistemas de manglar y bosques de transición; Sistemas de playas y acantilados; Estuarios, deltas y lagunas costeras; lechos de pastos marinos y praderas de fanerogamas y los fondos blandos sedimentarios de la plataforma continental.

Se definen para la zona costera del Distrito, tres subzonas o franjas paralelas que la conforman en conjunto, las cuales incluyen el espacio aéreo, el lecho marino, el suelo y el subsuelo:

- **SUBZONA MARITIMO COSTERA O ZONA DE MAR AFUERA:** Es la banda de ancho variable, comprendida entre Línea de Marea Baja Promedio y el margen externo de la plataforma continental. Se define, para el área Distrital, como una banda de 10 Kms de distancia Mar adentro. Esta banda se define en el Distrito por ser la plataforma continental estrecha y se toma como válido el territorio marino donde se concentra el transporte marítimo de cabotaje, la pesca marítima artesanal, la actividad portuaria y los principales impactos de la contaminación marina proveniente de fuentes terrestre y los deportes náuticos.

- **SUBZONA DE BAJAMAR O FRANJA DE TRANSICION:** Es la comprendida entre la Línea de Marea Baja Promedio (LMBP) y la Línea de Marea Alta Promedio (LMAP). El ancho de esta zona en el frente litoral del Distrito, esta condicionada por el rango de amplitud mareal y por la pendiente de la costa y la topografía de los terrenos emergidos adyacentes a la línea de costa y su dimensión aproximada es de 0.50 mts.
- **SUBZONA TERRESTRE COSTERA O FRANJA DE TIERRA ADENTRO:** Es la banda comprendida desde la Línea de Marea Alta Promedio hasta una línea paralela localizada a 2 Kms de distancia tierra adentro. Para los centros urbanos, esta línea los incluye en toda su extensión y se fija el límite de la zona costera 2km tierra adentro del perímetro urbano.

## 6.5 Políticas

- Promover el desarrollo del litoral costero bajo criterios y acondicionamientos ambientales, fijando límites a los tipos e intensidad de las actividades realizadas.
- Promover la conservación y restauración de los procesos naturales que soportan la oferta de bienes y servicios considerando su calidad ambiental.
- Proponer e implementar soluciones a los conflictos de uso.
- Promover la creación y unificación de una base científica para atender y efectuar la investigación y de un sistema de información costero.
- Proponer la creación de una legislación unificada para el manejo del área costera.

## 6.6 Estrategias

- Impulso de la política de transporte multimodal, que articule los modos portuario, aeroportuario, marítimo, férreo y vial.
- Desarrollo de las infraestructuras y de una plataforma de servicios para el desarrollo de las actividades y usos propuestos para elevar el posicionamiento turístico, portuario y pesquero de la ciudad.
- Consolidación en la franja sur del Distrito de un modelo urbanístico con vocación turística, donde se afiancen proyectos y usos como la zona franca turística, el centro de convenciones, el proyecto ecoturístico IROTAMA, y desarrollos residenciales entre otros.

- Propiciar una integración urbano-rural, regional e internacional a partir de un sistema de transporte marítimo y aéreo.
- Explotación de la riqueza paisajística y natural del litoral como una de las principales ventajas comparativas de Santa Marta frente a otras ciudades de la región.
- Ampliar las posibilidades de desarrollo económico y el mejoramiento de los índices de calidad de vida, mediante el usufructo racional de los recursos naturales que ofrece el litoral y el mar.
- Desarrollar instancias de cooperación internacional para gestionar recursos financieros, tecnologías, capacitación del recurso humano, y de inversión privada, para hacer posible el desarrollo del litoral costero samario.
- Incorporación y acondicionamiento del litoral costero al sistema de espacio público ambiental de la ciudad.
- Fortalecimiento de las actividades de control, educación e investigación ambiental, que garanticen la permanencia de los ecosistemas marinos.
- Fortalecimiento del sentido de pertenencia del samario a partir de la valoración, accesibilidad y apropiación del área costera.

## 6.7 Acciones

- Identificación de las aptitudes de las áreas propicias para el desarrollo de actividades turísticas, pesqueras y/o portuarias, que permitan elevar el posicionamiento de la ciudad en la cuenca del Caribe y en el Mundo.
- Construcción en el puerto de Punta Betín, de un muelle turístico para el arribo de buques cruceros internacionales, y la creación de instalaciones para la oferta de servicios conexos al turismo (marina, restaurante, comercio, recreación, etc)
- Incorporación de hitos históricos a la oferta recreativa y al baluarte arquitectónico de la ciudad.
- Ejecución de proyectos para evitar contaminación y erosión de playas.
- Considerar el fortalecimiento de la pesca artesanal, definiendo su localización en la línea de borde marino.
- Construcción de un sistema de muelles locales para el transporte marino costero.

## 6.8 Definición De Usos

Los usos propuestos para las áreas costeras son acordes a las estrategias generales, las políticas y criterios rectores de la zonificación de los mismos en la ciudad. Como uso principal definido de las áreas costeras están los siguientes:

### **a. Zona Central de la Ciudad:**

Puerto Marítimo y Turístico

Litoral: Usos recreativo y pesquero

Usos recreativos urbanos mixtos, adecuados al desarrollo de actividades turísticas.

Muelle de transporte turístico y local.

Sector Bella Vista: Zona recreativa de playa y de residencial y prestación de servicios turísticos.

### **b. Zona Cerro San Fernando:**

Se proponen usos residenciales turísticos y recreativos de baja densidad, acordes a las características topográficas del sector. Sobre el litoral se dan usos recreativos y de transporte marino.

### **c. Zona del Rodadero:**

Se mantienen usos residenciales y recreativos disminuyendo la intensidad, sobre todo en el área Norte. Se propone enfatizar el uso hotelero en la zona de Playa Salguero. Usos recreativos y transporte de turismo.

### **d. Zona de Plenomar y Urb. Microrefugio:**

Se mantienen los usos residenciales, turísticos y hoteleros, con disminución de la intensidad habitacional.

### **e. Zona de Pozos Colorados Irotama:**

Area destinada a desarrollo urbanístico especial con usos turísticos y residenciales, marinas y hotelería, de desarrollo cerrado, de bajo índice de ocupación, de alta densidad y perfil ecoturístico.

### **f. Zona de Bello Horizonte y Bello Mar:**

Residencial de densidad media alta y baja, con posibilidad de muelles de transporte local.

### **g. Zona Aeropuerto:**

Se consolida como área aeroportuaria. Destinada al desarrollo del Plan Maestro del Aeropuerto Simón Bolívar. Como actividades complementarias se establecen usos recreativos turísticos sobre el lado oriental del Aeropuerto.

### **h. Zona Puerto Zuñiga:**

Permanece como puerto carbonero, estableciéndose como puerto integrado para las operaciones de embarque. Se retira el centro de acopio hacia el interior del territorio. Su actual área forma parte del desarrollo aeroportuario, por lo que se debe coordinar la organización de las estructuras propias para eliminar incompatibilidades.

### **i. Zona Alcatraces y Cabo Antibes:**

Zona de baja densidad sobre el área de playa y media hacia la carretera Troncal. Se debe procurar mediante el aumento de aprovechamientos para la generación de espacio público

### **j. Consolidación del sector residencial de Don Jaca.**

Usos residenciales y de servicios sobre la playa, con baja densidad de los mismos. Mejoramiento y planificación del asentamiento de Don Jaca.

## **MATRIZ DE USOS PROPUESTOS ZONA COSTERA ÁREA URBANA**

AREA	USO	LITORAL				COSTA			
		NAVEG. TURIS.	PESCA ARTES.	USO PLAYA	BUCEO	USO PORT.	SERV. TURIST.	MUELLE TURIST.	USO RESID. TURIST. Y HOTELERO
AREA CENTRO		λ	λ	μ	o	σ	σ	σ MARINA	σ
BELLA VISTA LOS COCOS BATALLON		λ	λ	μ	o	o	σ	o	σ
PLAYA LIPE INCA INCA		λ	λ	μ	o	o	o	σ	σ
PLAYA BLANCA PUERTO LUZ		λ	o	λ	σ	o	σ	σ MARINA	o
RODADERO		λ	λ	μ	o	o	μ	σ	σ
PLAYA GAYRA		λ	λ	μ	o	o	o	σ	σ
RIO GAYRA		o	o	o	o	o	o	σ MARINA	o
PLAYA SALGUERO		λ	o	μ	o	o	o	σ	σ
PLAYAS DEL DULCINO		λ	o	μ	o	o	o	σ	σ
PLENO MAR		λ	o	μ	o	o	σ	σ	σ
POZOS COLORADOS		λ	o	μ	o	o	σ	σ	σ



IROTAMA	$\lambda$	o	$\lambda$	o	o	$\sigma$	$\sigma$	$\sigma$
BELLO HORIZONTE	$\lambda$	o	$\mu$	o	o	o	$\sigma$	$\sigma$
PLAYA DORMIDA	$\lambda$	o	$\mu$	o	o	o	$\sigma$	$\sigma$
AEROPUERTO	$\lambda$	$\sigma$	$\lambda$	o	o	o	$\sigma$	o
PUERTO ZUÑIGA	o	o	o	o	$\sigma$	o	$\sigma$	o
DON JACA	$\lambda$	$\sigma$	$\lambda$	o	o	$\sigma$	$\sigma$	$\sigma$
PTO GALEON	$\lambda$	o	$\lambda$	o	o	$\sigma$	$\sigma$	$\sigma$
CABO ANTIBES	$\lambda$	o	$\lambda$	o	o	o	$\sigma$	$\sigma$

$\lambda$  SI - BAJA INTENSIDAD      o NO  
 $\mu$  SI - ALTA INTENSIDAD       $\sigma$  SI

## 7. AREAS VOCACIONALES Y ESTRATEGIAS DE CRECIMIENTO

Las estrategias de crecimiento físico del Distrito deben estar orientadas básicamente a la utilización de las vacantes significativas y a la incorporación de áreas de expansión, con una accesibilidad articulada al sistema vial primario o secundario y a las grandes líneas de distribución y de abastecimiento de los servicios públicos, lo mismo que las acciones de redensificación en áreas que por su ubicación e infraestructura ameriten un crecimiento en su densidad.

La dispersión, hacia el Sur y el Este del área urbana, de los desarrollos constitutivos de la malla urbanizada, esta definida parcialmente, por un lado, por los grandes accidentes orográficos dominantes y por otro, por la gestión urbana de carácter privado, al tener posibilidades dentro de la reglamentación local, para generar desarrollos sin una articulación funcional clara con la estructura urbana y sin la provisión de los servicios públicos, existiendo como elemento generador de esta tendencia, la explotación del recurso costero para uso turístico y recreativo.

Este esquema de crecimiento ha generado vacíos significativos, al interior de la trama urbana que es necesario considerar como alternativas viables para su incorporación al esquema de desarrollo propuesto dentro del Plan.

Dentro de las zonas estudiadas como posibles áreas de desarrollo dentro del perímetro urbano se encuentran:

## **1. ZONA SUR.**

Esta área, se constituye por su entorno y condiciones un elemento importante y jalonador de recursos de la estructura de la ciudad y actor importante en la consolidación del modelo urbano. Su caracterización y funcionalidad se estableció en el capítulo del modelo urbano propuesto. Se discriminan territorialmente sectores puntuales por tener particularidades, dentro del contexto general, que establecen pautas de desarrollo y consolidación.

### **◆ ÁREA DE PLAYA SALGUERO**

Esta zona de gran potencial para usos residencial turístico y recreativos, se encuentra definida por el Norte con el Río Gayra, por el Sur y el Este con el Cerro La Gloria, y por el Oeste con el Mar Caribe.

La prolongación de la Avda. Tamacá, el desarrollo del sistema sanitario y el establecimiento de normas de uso y ocupación coherentes con la potencialidad del sitio debe ser factores prioritarios de gestión para su incorporación al área urbanizada. Se considera como área de desarrollo prioritario.

### **◆ ÁREA DE PLENOMAR**

Esta área, comprendida entre el Cerro La Gloria y el Hotel Santa Mar, posee como vía de acceso la Troncal del Caribe y la Avda. Tamacá. Su trama urbana, ya definida, carece de un desarrollo vial adecuado a las densidades que amerita por su ubicación costera y su valor paisajístico. Debe ser reglamentada y desarrollado su sistema vial, de parqueos, de espacio público y de servicios, de acuerdo a los usos y ocupación planteados. Se considera su desarrollo en el mediano plazo.

### **◆ ÁREA DE POZOS COLORADOS**

Los predios de Pozos Colorados, incluyen un vasto sector de playas, accesibles a través de la Vía Troncal del Caribe y la expansión de la Avda. Tamacá. Su desarrollo debe ser definido como un plan urbanístico completo que abarque las áreas vecinas, de manera que se logre una articulación y funcionalidad con las mismas, y una propuesta de servicios públicos de acuerdo a los usos planteados. Se ha definido como estrategia de desarrollo, la creación de la Zona Franca Turística, considerada como una operación estratégica, en la estructura del presente plan. El contenido urbano de este sector debe apuntar a la creación de un sistema de alto nivel arquitectónico y urbanístico, para el uso

residencial y turístico, con el soporte de áreas de servicios como marinas, hotelería, helipuerto, etc.

#### ◆ **AREA HOTEL IROTAMA**

Esta área en proceso de desarrollo y consolidación, se ejecuta bajo un Plan Maestro, aprobado por Planeación Distrital, mediante Decreto 477/99, que estructura un modelo urbanístico de explotación del recurso costero y paisajístico, implementando bajo una óptica ambiental un centro de servicios y de uso residencial hotelero de primer nivel.

La formulación y ejecución del Plan Maestro debe lograr el equilibrio adecuado y armónico, por la conservación ecológica y los adecuados planteamientos de densidades y usos, debe contener a grandes rasgos el desarrollo de:

- Una infraestructura adecuada de servicios públicos para el suministro permanente de los mismos.
- Solución integral de servicios turísticos, bajo un concepto urbano arquitectónico de planificación con énfasis en lo ecológico.
- Solución vial interior y salida al mar del Barrio La Paz.

#### ◆ **ÁREA DE BELLO HORIZONTE**

Esta zona, que es una de las mas desarrolladas arquitectónicamente en el sector costero Sur, ha sido deficiente en la planificación vial y de espacio publico. En el planteamiento urbano del área ubicada entre la vía férrea y la Troncal amerita un tratamiento que oferte y complete las carencias analizadas en el área construida, incluyendo la optimización de los servicios públicos. Su desarrollo pleno esta supeditado a la relación oferta y demanda del área residencial turística, pero también a las decisiones de planificación sobre el espacio público y áreas de parqueos. Es necesario establecer el manejo adecuado a los cuerpos hídricos, recuperando sus afectaciones, redefiniendo su trazado y estableciendo las características de las rondas y madre viejas, acordes a su valor como espacio publico.

#### ◆ **AREA DE BELLO SOL**

Esta zona posee las mismas ventajas de Bello Horizonte, aunque no se ha desarrollado urbanísticamente. El plan establecerá la normativa y la creación del espacio público necesario mediante concertación o acción urbanística. Su desarrollo debe experimentar una densidad controlada por la cercanía al aeropuerto.

### ◆ ZONA DE DON JACA

Se caracteriza por grandes vacantes, posee las condiciones para el desarrollo de una unidad de planificación local en su desarrollo urbanístico, que abarque la Zona Sur. Se debe contemplar dentro de la estrategia de desarrollo su articulación al asentamiento Don Jaca, una propuesta de densidad media con alturas de dos pisos y altillo en los primeros 80 mts del borde costero y de cuatro pisos hasta la Carretera Troncal.

### ◆ ZONA CABO ANTIBES

Desarrollada en un esquema lineal de baja densidad, con soluciones individuales, ha generado un uso y ocupación del suelo acorde a las características topográficas y la oferta ambiental y paisajística. Es una zona a consolidar dentro del esquema y la normativa del plan, manteniendo su volumetría y usos como estrategia de ejecución.

## 2. AREA CENTRAL SEGMENTO CIUDAD CONSOLIDADA

Las áreas significativas ubicadas al interior del segmento consolidado, son estratégicas en la redefinición de usos y densidades del tejido urbano actual, ya que acorde a su potencialidad se pueden obtener áreas de revitalización, que coadyuven en las estrategias globales planteadas para este segmento.

### ◆ SECTOR PRADITO

Esta área, definida por un sistema vial importante, como son la Calle 22, la Cra. 4ª, la ampliación de la Cra. 1ª y la continuación de la Avda. del Río, es, por los usos ya establecidos, por el valor de la tierra y por la cercanía al Centro Histórico una zona de desarrollo de características especiales por el rol que puede cumplir en la oferta de áreas comerciales, oficinas, vivienda, espacio público y parqueaderos, como estrategia de descongestión del centro histórico. Debe desarrollarse sobre la Cra. 4ª una propuesta de generación de espacio público, con base en los vacíos urbanos existentes, y una adecuada densificación como compensación a la liberación de área pública. Se considera por el Plan como *área de desarrollo prioritario*.

### ◆ SECTOR UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA – QUINTA DE SAN PEDRO.

Las características institucionales de esta zona, sus características de espacio natural y su ubicación en el contexto urbano, la han potenciado, dentro del esquema del plan, como un área de desarrollo recreacional y cultural por lo cual se debe incorporar a través de la gestión pública y/o mixta al desarrollo urbano de la ciudad. Es necesario establecer un proceso de negociación y consenso con las instituciones allí presentes: Universidad del Magdalena,

Departamento del Magdalena, Policía Nacional, Inem, Universidad Cooperativa de Colombia, Quinta de San Pedro Alejandrino y Museo Bolivariano, Ejercito Nacional y Central de Transportes de Santa Marta. Su desarrollo se contempla para el mediano plazo.

### **3. AREAS DE EXPANSIÓN URBANA**

Estas áreas, a incorporarse dentro de las estrategias de crecimiento de la ciudad, deben ser consideradas desde el punto de vista de su ubicación, de la articulación a las infraestructuras viales y de servicios y de los equipamientos de carácter urbano. Son las áreas que pueden proveer de un tejido urbano saneado en usos, coherente en su geometría urbana y en la capacidad de aportar espacio público, equipamientos y servicios acordes a las densidades planteadas. Estas serán acordes a su localización, ejes viales y características tipológicas planteadas.

#### **◆ AREA DE BURECHE**

Las áreas con mas condiciones urbanísticas favorables para su incorporación en el corto y mediano plazo son las ubicadas sobre la Troncal del Caribe, sobre los predios de las fincas La Concepción, San Francisco y Bureche, sobre los cuales existe una presión para el desarrollo de vivienda de interés social y de estratos 3 (tres) y 4 (cuatro). Sobre esta área existen también intereses institucionales, que deben ser completadas con una estrategia de equipamientos zonales y una política de conformación de subcentros alternos de servicios, como medida propuesta de una estructura urbana multifocal.

#### **◆ AREA DE CANTILITO**

Existen también áreas importantes de expansión ubicadas al Noreste, sobre las áreas vecinas a Cantilito y Garagoa, margen Norte del Río Manzanares, factibles de incorporar a corto plazo para el desarrollo VIS, por la posibilidad de implantación de los servicios públicos.

Este amplio sector ubicado sobre la margen Norte de la Carretera Troncal del Caribe, posee dos tipos de desarrollo: uno planificado en sectores como Garagoa y Cantilito y otro espontáneo sobre el asentamiento denominado Nueva Mansión. Como elementos estructurantes cuenta esta área con la ronda del Río Manzanares y una proyección vial importante. Se define como zona de desarrollo prioritario, en cuyo interior se pueden desarrollar importantes equipamientos urbanos con cobertura zonal, teniendo en cuenta los desarrollos vecinos, como 11 de Noviembre, Nueva Colombia, Yucal, Cisne, etc.

### **ZONA DEL YUCAL.**

Esta área, ubicada frente y al Sur del asentamiento espontaneo del Yucal, comprende predios desde la Troncal hasta el sector de Tres Puentes, a ambos lados de la vía a Minca. Al tener influencia de la Vía Alternativa al Puerto puede tener un desarrollo prioritario.

### **ZONA DE LA CARBONERA**

La zona, determinada por el Río Manzanares y los cerros del Norte, es un vacante significativo y su afectación por la Vía Alternativa y el corredor férreo, establecerá una dinámica de desarrollo adecuada a las exigencias de los nuevos usos. Se plantea como área residencial para vivienda de interés social y uso múltiple tipo 2 sobre el eje de la Vía Alternativa al Puerto. Su temporalidad estará definida por la ejecución de la Vía, por la expansión de los servicios públicos y la demanda VIS, por lo cual su pleno desarrollo se considera a mediano plazo. Deben preverse obras de mitigación sobre el borde Norte del Río Manzanares antes de su desarrollo.

### **ZONA DEL COUNTRY.**

Esta área, ubicada sobre la Troncal hasta la vía Central propuesta, es de buena localización para establecer instituciones de servicios sociales, con usos residencial complementario, bajo un concepto de baja densidad por su valor paisajístico.

### **ZONA DEL MANANTIAL**

Esta zona localizada frente al futuro desarrollo de la Zona Franca Turística, se establece como opción para desarrollos residenciales y servicios sobre la Troncal del Caribe, complementarios a la estrategia de desarrollo de Pozos Colorados e Irotama..

## **4. AREAS SUBURBANAS**

Su condición de tejido de amortiguación a las dinámicas de crecimiento urbano, permite ejecutar condiciones ambientales más complejas por su localización y nos establece además de la posibilidad de establecer usos urbanos y rurales, proponiendo además, vocaciones particulares, según su ubicación, sin perder su condición de áreas suburbanas.

### **♦ ÁREA SECTOR COUNTRY CLUB GAYRA**

Esta zona definida en el Plan como Suelo Suburbano, desde la vía Central hasta la Vía Alternativa al Puerto, es potencialmente apta para el desarrollo de viviendas

y conjuntos campestres, debido a su valor paisajístico, a la presencia del Río Gayra por el lado Norte y los cerros por el Sur. Su sistema vial será adecuado a las densidades y propuestas de diseño ambiental, articulado a lo urbano por la Carretera Troncal y por la Vía Central propuesta. Sobre su borde Sur, limite con Circasia, podrán consolidarse actividades agropecuarias en pequeña escala bajo planes de control ambiental. Los asentamientos en proceso de consolidación ubicados sobre esta área serán dotados de servicios y accesibilidad adecuada para su mejoramiento .

#### ◆ ZONA CERRO BLANCO- QUEBRADA DEL DOCTOR

Esta zona es favorable para el desarrollo, sobre los grandes predios que la conforman, de estructuras para colonias vacacionales, campos de golf, etc, como actividades complementarias al turismo, aun cuando puede ser destinada a usos agrícolas preferiblemente, sobre la banda mas alejada de la Troncal del Caribe. Sus densidades se ajustarán a un máximo de cinco predios por Ha.

#### ◆ ZONA TRONCAL DEL CARIBE

Esta área que se extiende desde la entrada a Bonda hasta el peaje, comprende posibilidades para pequeña minería, de desarrollo agrícola y pecuario a baja escala y/o desarrollos campestres preferiblemente sobre las áreas cercanas al acceso a Neguanje, como también se permitirían cultivos de carácter técnico como frutales, etc., considerando su condición cercana al area de amortiguación del Parque Natural Tayrona.

#### ◆ ZONA TRESPUENTES BACHICHA

Esta área se define a través del corredor de la Vía a Minca puede generar además de desarrollos campestres, pequeña minería, agropecuarios y recreativos sobre los cuerpos hídricos existentes.

### 5. AREAS DE DESARROLLO PRIORITARIO

Dentro de las áreas determinadas dentro de las estrategias de crecimiento, es indispensable que se definan algunas que por su localización e importancia estratégica, por su potencial posibilidad de convertirse en polo de desarrollo o por su capacidad de generar una influencia significativa en el tejido urbano adyacente, como áreas de desarrollo prioritario.

Dentro de estas áreas se encuentran:

- La zona de expansión situada al sur de la Troncal del Caribe y al Norte de la Quebrada Tamacá. Esta área donde ya se han dado procesos de urbanización como La Concepción, Santa Cruz de Curinca, El Parque,

Mirasierra, etc., posee una ubicación estratégica con respecto a la infraestructura de servicios públicos y la vialidad existente, además de ser una tendencia clara de expansión urbana. La potencialización de los usos del suelo por efectos de la Vía Alternativa es otro factor de consolidación del desarrollo de este sector.

- La zona del Barrio El Pradito, comprendida entre la Cra. 4ª y la Cra. 1ª y la Calle 22 con Calle 29, caracterizada por su tendencia a usos múltiples, debe servir por su cercanía al centro Histórico, como primer escenario de descentralización considerando algunos desarrollos puntuales como el Centro Comercial Prado Plaza y el corredor en formación a través de la Cra. 4ª.
- El área de Salguero para la consolidación del sector del Rodadero como unidad residencial y de servicios turísticos.

*La incorporación de estas áreas y el establecimiento de los elementos de gestión para su desarrollo, serán importantes para la consolidación del tejido urbano, evitar los desplazamientos del tejido hacia zonas más periféricas y establecer una relación ciudad territorio más equilibrada.*

## **8. AREAS MORFOLOGICAS HOMOGENEAS**

### **8.1 Criterios de definición**

Se consideran áreas morfológicas homogéneas aquellas áreas o tejidos urbanos que poseen características afines para los diferentes elementos que la conforman tales como:

- Estado de la construcción
- Características y unidad del tejido urbano
- Homogeneidad en las condiciones de los usos del suelo y transformación del mismo
- Epoca de desarrollo del sector considerado
- Tipologías de edificación y ocupación del espacio privado.
- Estructura o tipología vial
- Estructura predial



- Espacio publico

Bajo este grupo de variables el Distrito, en la construcción y evolución de su espacio urbano ha generado tramas de diferentes calidades, y con particularidades de entorno que las hacen identificables.

Se consideran, a grandes rasgos, zonas homogéneas:

- ◆ El Area del Centro Histórico
- ◆ La Zona Norte
- ◆ Los barrios planificados por la intervención del estado
- ◆ Los barrios de arquitectura moderna de intervención privada
- ◆ Zonas edificadas en el litoral
- ◆ Barrios consolidados de invasión en áreas planas
- ◆ Barrios de invasión en los cerros
- ◆ Contextos históricos como Gayra y Mamatoco

Estas diferentes condiciones de origen histórico y evolución, tipo de intervención y de apropiación del medio físico, han dado origen a tramas y tipologías urbanas, de distintas calidades, agrupables así:

## 8.2 Delimitación

➤ **ZONA HOMOGENEA TIPO 1 ZHT1.** La constituye el Centro Histórico, donde el tipo de edificación, su evolución histórica, estructuró un área urbana consolidada en su contexto e imagen, de alta connotación para los habitantes.

Sus limites son: la Cra 1ª por el Este, la Calle 22 por el Sur y la Avda. del Ferrocarril por el Norte y el Este. Su particularidad existe en las tipologías edificatorias, la estructura de las vías y en la ocupación

➤ **ZONA HOMOGENEA TIPO 1A ZHT1A:** Esta conformada por el barrio El Pardo y su tipología arquitectónica y urbanística, parte importante del desarrollo histórico de la ciudad, por lo cual se establece como área de conservación urbanística.

➤ **ZONA HOMOGENEA TIPO 2 ZHT2.** La conforma el barrio Pescaito y sectores aledaños, donde la estructura predial, la disposición y dimensionamiento de la red vial y la tipología edificatoria han generado una espacialidad particular y una textura urbana identificable para el observador.

Se define su perímetro así: Calle 2ª por el Norte, Cra. 3ª por el Oeste, Cra 16 por el Este y la calle 10 por el Sur.

- **ZONA HOMOGENEA TIPO 3 ZHT3:** Esta definida por las propuestas de estratos medios y medio-bajos, ejecutadas de acuerdo a políticas estatales, aunque con variaciones tipológicas en el concepto de agrupación, el manejo del espacio público y el diseño vial y peatonal combinado, logran una imagen coherente y llena de valores de semejanza.

Son estos barrios: Los Almendros, Galicia, Bastidas, 17 de Diciembre, Chimila 1 y 2, El Pando, Ciudadela 29 de Julio, El Cisne, Rodrigo Ahumada, Garagoa, Cantilito.

Sus límites corresponden a los límites de los barrios enunciados.

- **ZONA HOMOGENEA TIPO 4 ZHT4.** Son aquellos desarrollos arquitectónicos y urbanísticos planificados con intervenciones predio a predio de cierta calidad constructiva como los barrios de Bavaria, Ciudad Jardín, Urbanización Riascos, El Pradito. Su tipología predial corresponde a lotes medianos y desarrollo en alturas no mayores a cuatro pisos, pero con escenarios tendenciales hacia la densificación por su valor urbanístico y localización estratégica.

- **ZONA HOMOGENEA TIPO 5 ZHT5.** La constituyen los desarrollos a orillas del litoral, que poseen un uso intenso del suelo, tipología de edificaciones verticales, un alto costo del suelo, una estructura predial, vial y de servicios públicos no adecuada a su explotación y unas características arquitectónicas heterogéneas. Son ejemplos: El Rodadero Norte y el área de Bello Horizonte.

- **ZONA HOMOGENEA TIPO 5A ZHT5-A.** Es un desarrollo particular de la zona costera ubicado sobre el Sur del área urbana, donde el desarrollo es horizontal, con grandes predios y desarrollo arquitectónico individual o soluciones de grupo en baja altura. Se incluye en esta zona el área de Cabo Antibes.

- **ZONA HOMOGENEA TIPO 5B ZHT5-B** Corresponde a desarrollos de intensidad media de uso del suelo y edificaciones de altura no mayor de cuatro pisos, ubicados sobre la zona costera, con poca oferta de espacio público y deficiencias en los servicios públicos, entre los cuales se encuentran las áreas de desarrollo del Rodadero Sur, Salguero, Plenomar y Microrefugio.

- **ZONA HOMOGENEA TIPO 6 ZHT6.** La definen los asentamientos de desarrollo espontáneo o de origen ilegal, sobre las áreas planas, los cuales se caracterizan por construcciones en proceso de consolidación, vialidad incompleta, mínimo aporte de espacio público, servicios públicos en

proceso de consolidación y una geometría que no se articula a los asentamientos inmediatos.

Son propios de este tipo de áreas: Juan XIII, Alfonso López, Bolivariana, Ondas del Caribe, Fundadores, Galán, 11 de Noviembre, Nueva Colombia, Monterrey, Nueva Mansión, La Paz Cristo Rey y sectores aledaños, La Lucha, Luz del Mundo

- **ZONAS HOMOGENEAS TIPO 7 ZHT7.** Se conforman por los procesos no planificados de apropiación de las faldas de los cerros y se caracterizan por una estructura urbana desorganizada y adecuada a los requerimientos de la topografía, por alto porcentaje de viviendas con materiales no permanentes y en riesgo medio o alto. Como la anterior se caracteriza por la baja oferta de espacio público, por la precariedad de servicios públicos y sociales.

Constituyen estas zonas homogéneas: sectores como Alto San Jorge, San Fernando, Nacho Vives, Ensenadas, Luis R Calvo, Divino Niño, Alto Delicias, Nueva Betel, Zarabanda, Quemada, Yucal, Altos del Yucal y Las Acacias.

Desarrollos históricos: Lo constituyen básicamente Mamatoco y Gayra, antiguas poblaciones incorporadas al casco urbano con tipologías arquitectónicas y espaciales diferentes

- **ZONAS HOMOGENEAS TIPO 8 ZHT8** Son los desarrollos dispersos por encima de las cotas adecuadas de urbanización por sus condiciones topográficas, por lo cual carecen de una estructura espacial y de vialidad adecuada con graves problemas de acometidas de servicios y de saneamiento ambiental. Su alto riesgo es evidente por lo cual se consideran áreas de reubicación.

- **ZONAS HOMOGENEAS ESPECIALES** Son aquellas conformadas por los equipamientos, estructuras urbanas y áreas urbanizadas con características singulares, no clasificables dentro del tejido residencial

*Las diferentes áreas morfológicas establecen pautas para las normativas a aplicar, acorde con los tratamientos urbanísticos establecidos para cada una, con las particularidades urbanísticas a sostener y/o mejorar y con las nuevas condiciones que planteen los elementos urbanos estructurantes, establecidos en el plan como los corredores multiusos, subcentros urbanos, etc.*

## **9. PATRIMONIO URBANO HISTORICO Y CULTURAL**

El concepto de patrimonio engloba una cantidad de valores, elementos y estructuras, que contienen, individualmente y en conjunto significados de identidad y de pertenencia social con su entorno geográfico y natural.

Los bienes culturales son la concreción, material o intangible de la evolución de un tejido social, de su cultura y de sus sueños, los cuales sirven de base para elaborar su propia historia.

Dentro de estos bienes cumplen papel importante en el Distrito, la herencia patrimonial indígena, la arquitectura militar y domestica colonial como huellas visibles del quehacer de la vida en el territorio.

## Localización general

El centro histórico, constituye la célula inicial del desarrollo urbano y el corazón de las actividades distritales, con los problemas típicos de una estructura valiosa como contexto pero con una morfología inadaptada a las nuevas funciones que exige la sociedad actual. La especialización funcional del Centro, basada en la actividad terciaria, ha ejercido presión sobre las edificaciones y sobre la trama urbana atentando contra el patrimonio de valor monumental o local. El posterior desarrollo de áreas como el barrio El Prado y la Avda. del Libertador, han dado origen a escenarios patrimoniales de valor local que se precisan en el contexto del plan como áreas a valorar y conservar, dentro de las exigencias de los usos actuales.

Existen además vestigios importantes de arquitectura militar en el Morro y el Cerro de San fernando, e históricos como la Quinta de San Pedro Alejandrino.

### 9.1 Objetivos

#### Objetivo General

Consolidar una imagen de ciudad con la cual se identifiquen los visitantes y habitantes del Distrito, mediante la conservación del patrimonio arquitectónico y cultural constituyéndolo en agente de atracción y generador de riqueza.

Este objetivo pretende establecer una imagen hacia el exterior acorde con su rol de ciudad histórica con aportes y elementos de arquitectura posterior al periodo colonial, con un claro componente turístico y consolidar hacia el interior, para el habitante, una valoración del patrimonio local y la recuperación de la capacidad de ser habitable el área central.

#### Objetivos Específicos

- Integrar y articular a la estructura espacial del Distrito los elementos territoriales simbólicos de manera que se evidencie su importancia y puedan ser disfrutados por sus habitantes.
- Establecer las directrices para la protección y el manejo del patrimonio arquitectónico y arqueológico como factor fundamental en la recuperación de la memoria colectiva.
- Generar los escenarios e instrumentos adecuados para que de manera permanente se realicen acciones locales para la protección y dinamización del patrimonio cultural como atractivo turístico del Distrito.

## 9.2 Alcances

El P.O.T. establecerá las políticas y directrices estructurantes para la protección y valoración del patrimonio histórico cultural y arqueológico, y definirá las áreas de protección arqueológica, urbanística y arquitectónica, así como las categorías propuestas para el manejo del patrimonio.

## 9.3 Directrices Para El Manejo Del Patrimonio Cultural En El Distrito De Santa Marta.

El Plan de Ordenamiento de Santa Marta ha considerado fundamental la reafirmación de la identidad cultural y la conformación de una imagen propia y característica del territorio, donde todos sus habitantes puedan sentirse interpretados y reflejados.

Por esta razón se debe trabajar en tres grandes líneas:

- Generación y consolidación de espacios públicos y privados basados en el respeto al modo particular de vida de los diferentes grupos culturales asentados en el territorio y en los que estos puedan manifestarse.
- Conservación y protección del patrimonio cultural representado en arqueología, arquitectura, elementos simbólicos y tradiciones y costumbres que se expresan en el espacio público.
- Creación de una base institucional para garantizar el adecuado manejo del patrimonio y promoverlo como factor fundamental de atractivo turístico de Santa Marta.

### 9.3.1 Normatividad urbanística

La consolidación de la identidad cultural dependerá en gran medida de la forma de apropiación del territorio y de la conservación de las huellas que ha dejado el proceso de construcción de ciudad. Por tanto es necesario garantizar que la utilización de modelos urbanísticos, técnicas de construcción y materiales, estén acordes a las especificidades culturales espaciales y climáticas del distrito de Santa Marta, generando así una caracterización particular del lenguaje físico de la ciudad, que a su vez se constituya en un elemento de disfrute para los habitantes y en un fuerte atractivo turístico. Esta consolidación de la identidad espacial sólo es posible lograrla a través de la construcción colectiva de ciudad por parte de los profesionales que intervienen el espacio y de la comunidad en general. Por esta razón se propone revisar y adecuar la normatividad urbanística y arquitectónica a los requerimientos locales, de tal

manera que la aplicación permanente de la misma contribuya a consolidar una imagen de territorio coherente y armoniosa; esta revisión y ajuste se desarrollará en el componentes urbano y creación en el componente rural respectivamente.

#### ▪ **Hitos Urbanos y Territoriales**

Los elementos territoriales simbólicos o hitos son un factor de importancia en la consolidación de imagen de ciudad, puesto que le otorgan un carácter particular y único. Para el Distrito de Santa Marta se considera esencial darles la relevancia espacial que se merecen y posibilitar su disfrute colectivo. Se propone integrar los hitos identificados por la comunidad y consignados en el diagnóstico, a la estructura espacial del territorio distrital a través de una propuesta urbanística, que garantice su accesibilidad.

#### ▪ **Patrimonio Arqueológico**

El patrimonio arqueológico prehispánico constituye uno de los elementos esenciales en la reafirmación de la identidad cultural del Distrito pues es parte de la herencia indígena que deja su huella en el territorio Distrital; su conservación y valoración representa el respeto por las culturas indígenas que permanecen hoy en día en Santa Marta y es un elemento de interés para cierto tipo de turismo que resulta muy apropiado para el desarrollo futuro de ciudad propuesto dentro del marco de este plan. Por tanto adicionalmente a establecer sus categorías de ordenación y manejo se propone la creación de parques arqueológicos en los sitios cuyas características lo permiten.

#### ▪ **Categorías de Ordenación**

##### **Conservación estricta tipo A**

Se aplicará a aquellos testimonios que sea únicos en el contexto de patrimonio cultural y corren el riesgo de desaparecer. Sólo se permiten actividades de investigación, preservación y turismo con restricciones.

- Ciudad perdida
- Pueblito.

##### **Conservación estricta tipo B**

Se aplicará a aquellos testimonios que sean de gran importancia en el contexto del patrimonio cultural y que no deben ser objeto de saqueos de gaaquería ni de estudios arqueológicos, respetando las tradiciones de los indígenas.

- Zonas arqueológicas al interior del resguardo indígena.
- V. de Caldera
- Tayronaca

## Conservación

Este nivel corresponde a aquellas zonas o elementos de singular interés dentro del patrimonio arqueológico. No se permitirá ninguna actividad que pueda deteriorarlo, únicamente las que estén encaminada a consolidarlo y restaurarlo. Se permiten actividades culturales y turísticas.

- Girocasaca (1)
- Mazinga (2)
- Belen (3)
- El encanto (4)

### • Zonas Especiales

Se otorgan a zonas o elementos que carecen de un alto valor arqueológico y por lo tanto quedan libres de protección: Deben ser objeto de actuaciones arqueológicas para registrar y documentar estos testimonios.

### • Lugares Sagrados

Son aquellos sitios ubicados dentro del territorio Distrital que son considerados sagrados por las culturas indígenas que habitan actualmente en las zonas de resguardo. Es esencial por lo tanto que estos lugares permanezcan conservados y se permita el libre acceso de los indígenas, al tiempo que los demás habitantes del Distrito pueden participar del conocimiento de las tradiciones de la cultura indígena y compartir el respeto por sus lugares sagrados.

### • Elementos en el casco urbano

Por su carácter urbano deberán ser objeto de un tratamiento individual concertado entre los indígenas, la administración Distrital y los propietarios de dichas zonas en los casos que se requiera. (Ver listado Componente urbano)

### • Desembocaduras de ríos y ensenadas área urbana

Su tratamiento será determinado en el Sistema ambiental de espacio público de Santa Marta, que hace parte integral del presente Plan.

### • Patrimonio Inmueble

Son bienes tangibles del contexto histórico y urbano, que se clasifican de la siguiente manera:

#### 1. Arquitectura:

##### 1.1 Civil



- 1.1.1 Institucional –Gubernamental y de uso publico
- 1.1.2 Domestica Urbana
- 1.1.3 Obras de Ingeniería
- 1.1.4 Elementos de Amoblamiento urbano.
- 1.2. Religiosa
- 1.3. Funeraria
- 1.3.1 Cementerios
2. Sectores históricos
3. Sitios arqueológicos

- **Directriz de manejo patrimonio inmueble**

Se propone como directriz general del manejo del patrimonio inmueble a partir del reconocimiento y valoración de la comunidad samaria, para que las acciones que sobre éste se ejecuten provengan de la iniciativa local y cuenten con su aceptación y participación activa, constituyéndose en gran atractivo turístico del Distrito. Se establecen inicialmente categorías de protección y posteriormente se profundizará en la propuesta de la base institucional requerida para lograr este objetivo.

- **Categorías de Ordenación**

- ❖ **Monumentos Nacionales:** Son aquellos declarados como tales por el Consejo Nacional de Monumentos, su nivel de conservación es estricta y cualquier acción sobre ellos es de competencia exclusiva del Consejo Nacional de Monumentos desde el nivel central. Son monumentos nacionales los siguientes: (Ver listado adjunto)
- ❖ **Conjuntos Monumentales:** Se consideran conjuntos monumentales aquellos declarados Monumento Nacional por el Consejo Nacional de Monumentos, la conservación de inmuebles la establece la reglamentación del centro histórico de Santa Marta.

Por ser éste no sólo un conjunto de gran valor patrimonial, sino el centro funcional de Santa Marta y uno de los lugares más representativos del imaginario colectivo samario, con características muy particulares de gran fragilidad tales como el delicado equilibrio, que está a punto romperse, entre las actividades institucionales y de vivienda y la conservación de sus características urbanas.

Se propone el Centro como una operación estratégica que contemple lo siguiente:

- a. Actuaciones exógenas: que determinen el relacionamiento del centro con su entorno.
- b. Acciones para el fortalecimiento y reequilibrio de la estructura urbana:
  - Proyecto de Borde.
  - Movilidad y accesibilidad.
  - Espacio público.
  - Reequilibrio de usos
- c. Programas de dinamización: Proyectos no físicos que buscan la vitalidad de la Zona.
- d. Estrategias para administrar el Centro Histórico.
- e. Definición de elementos de tipo administrativo e instrumentos jurídicos, económicos y de mercadeo para liderar el proceso de recuperación y puesta en valor del centro histórico.

❖ **Conjuntos de valor patrimonial local:** Son los conjuntos que por sus características urbanísticas y arquitectónicas, así como por su valor tradicional, merezcan un tratamiento particular para garantizar su preservación.

Los conjuntos, así como las acciones propuestas se desarrollarán en el componente urbano o rural respectivamente.

❖ **Inmuebles de valor patrimonial local:** Son los inmuebles que por sus características arquitectónicas, así como por su valor tradicional merezcan un tratamiento particular para garantizar su preservación.

Los inmuebles incluidos en esta categoría, así como las acciones propuestas se desarrollarán en los componentes urbano o rural respectivamente.

## BASE INSTITUCIONAL

Todas las propuestas de ordenación del patrimonio cultural, con el objetivo final de preservarlo y constituirlo en elemento de atracción turística, sólo puede encontrar forma real por medio de la participación ciudadana y de una sólida base institucional que oriente las acciones públicas y privadas en relación con su manejo.

Por esta razón se propone la creación de una Corporación mixta que se encargue de generar propuestas locales para la preservación del patrimonio y sirva de interlocutor ante las entidades de carácter nacional competentes en lo

que concierne al manejo del patrimonio arqueológico y lugares sagrados indígenas (ICAN – Asuntos Indígenas) y los Monumentos Nacionales (Ministerio de Cultura – Consejo Nacional de Monumentos).

Este ente deberá elaborar proyectos, concertados previamente con las entidades competentes, y gestionar recursos nacionales e internacionales para su ejecución. De esta manera se complementa la acción de los entes nacionales con iniciativas de carácter local en la preservación del patrimonio al igual que en la promoción del mismo como elemento de atractivo turístico.

Debe articularse, dentro de estas funciones, el mantenimiento permanente de fachadas, el control de avisos, uso del color, regulación de publicidad etc.

Debe crearse un cuerpo de vigilancia llamado Vigías del Patrimonio, encargados de mantener una actitud de control a cualquier tipo de intervención no reglamentada o adecuada al tejido urbano del Centro.

Adicionalmente realizará una labor de veeduría de todas las actuaciones sobre el patrimonio cultural en el Distrito de Santa Marta.

Para cumplir con estas funciones contará con una junta que estará conformada por todos los actores relacionadas con la protección del patrimonio como ICAN, Academia de historia, Consejo de Monumentos, Ministerio de cultura, Planeación Distrital, Asuntos Indígenas, Gonawindúa y Etura.

## PATRIMONIO HISTORICO EN EL AREA URBANA

### Objetivo General:

Fortalecer el carácter e imagen del área urbana del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta, mediante el rescate de sus valores arquitectónicos y el diseño de una reglamentación clara, detallada, estricta y moderna de protección patrimonial.

### Objetivos Específicos:

- Recuperar y proteger el patrimonio histórico y cultural tanto construido como natural y simbólico del área urbana del Distrito mediante la afinación y aplicación de la reglamentación existente y la delimitación y puesta en valor de zonas de valor arquitectónico, urbanístico, natural y simbólico.

- Detener el proceso de deterioro físico progresivo del patrimonio inmueble de Santa Marta mediante el diseño de una política integral de protección a nivel interinstitucional, la vinculación del sector privado y la participación de la comunidad en general para la recuperación y conservación del patrimonio.

### **ALCANCES:**

Señalamiento de líneas de acción, establecimiento de inmuebles de conservación, hitos y lugares sagrados y planteamiento de acciones a corto, mediano y largo plazo que es necesario que las sucesivas administraciones emprendan para afianzar el papel de Santa Marta como Distrito Turístico, Cultural e Histórico.

### **❖ DIRECTRICES PARA EL MANEJO DEL PATRIMONIO CULTURAL DE SANTA MARTA:**

- Fortalecimiento de la Corporación Mixta, del Centro filial de Monumentos Nacionales y Consejo Distrital de Cultura: Es necesario que estos escenarios trabajen en armonía y diseñen un Plan de Manejo Integral del Patrimonio Cultural del Distrito, evitándose así, acciones aisladas, duplicados de funciones y esfuerzos y mal manejo presupuestal, de acuerdo a la propuesta presentada en el componente general.
- Armonización del Plan de Desarrollo del Distrito, el Plan de Desarrollo Cultural, el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito, la Estrategia de Conservación de la Sierra Nevada y el Plan de Ordenamiento de la Sierra Nevada de Santa Marta, en lo referente al manejo y protección del patrimonio cultural.
- Gestionar a nivel nacional e internacional financiación para el proceso continuo de recuperación, protección y mantenimiento de los lugares, zonas y construcciones del Distrito que están catalogados como patrimonio monumental histórico, arqueológico o simbólico.

### **❖ CATEGORIAS DE ORDENACION PARA EL PATRIMONIO CONSTRUIDO FUERA DEL CENTRO HISTORICO.**

- Conservación Monumental.
- Conservación Estructural.
- Conservación Tipológica

Estas categorías de intervención tendrán las mismas implicaciones que las definidas en la reglamentación del Centro Histórico.

Es necesario realizar la ficha de cada construcción para definir la categoría de intervención a la que pertenece de acuerdo a los inventarios elaborados en el presente documento.

## ❖ PATRIMONIO INMUEBLE

### Monumentos Nacionales en el área urbana:

- Quinta de San Pedro Alejandrino
- Capilla San Jerónimo de Mamatoco y Plaza de San Agatón (costado oriental).
- Instituto Técnico Industrial
- Liceo Celedón y casa del rector
- Fuerte de San Fernando
- Fuerte del Morro

### Monumentos del Centro Histórico:

- Casa de la Aduana
- Seminario San Juan Nepomuceno

Se proponen para su declaratoria los siguientes inmuebles:

- Casa de Don Joaquín de Mier
- Casa del Profesor Reverand

### Conjuntos Monumentales

- Centro Histórico de Santa Marta

Las acciones a seguir en el Centro Histórico de Santa Marta se definen en el componente urbano como una operación estratégica, dado el carácter estructurante de este elemento no sólo como centro histórico sino como centro de ciudad.

### ▪ Conjuntos de Valor Patrimonial Local

#### ┌ Avenida del Libertador:

Por el carácter histórico que le da a la Avenida del Libertador haber sido la ruta de Simón Bolívar hacia el lugar de su muerte, además del valor urbanístico

que le otorgan sus características ambientales y estéticas, se declara como Conjunto de valor patrimonial local.

Esto implica que debe ser objeto del tratamiento de conservación en lo que se refiere al perfil (alturas, antejardines, andenes, ancho de calzadas vehiculares), al trazado, a las edificaciones con valor histórico o estético (de cualquier época), y en general a las características de conjunto que hacen de ella una unidad.

Para la zona que conforma esta avenida se propone una estrategia de conservación donde se definan las categorías de intervención para los diferentes inmuebles, mediante una política de los incentivos tributarios, así como las acciones necesarias para mejorar las condiciones de la vía en cuanto a tráfico vehicular y peatonal, transporte público y privado, arborización y amoblamiento urbano.

Los inmuebles identificados como de conservación se detallan en cuadro anexo.

## Barrio El Prado

Este es uno de los barrios donde se produjo una arquitectura, que a pesar de haber sido inicialmente foránea, pues fue traída por los norteamericanos en las primeras décadas del presente siglo con el auge de las bananeras, hoy en día se constituye en uno de los símbolos de identidad de Santa Marta.

Para esta zona se propone una revisión a los proyectos de intervención donde se determinen los niveles de conservación de cada uno de los inmuebles incluidos en dicha zona que está entre las calles 26 y 29 y entre las cras 4ª y 5ª.

Adicionalmente se deberán indicar las alturas permitidas en lotes vacantes o de no conservación adyacentes, definir las características urbanísticas para dar unidad y coherencia al conjunto, que no debe ser alterado.

Igualmente se definirán los incentivos tributarios para la conservación de los inmuebles.

### ▪ Otros Conjuntos de valor patrimonial local

Barrio Bella Vista  
Barrio Cundí

Para estos barrios se requiere una reglamentación que se base en el respeto a sus características ambientales y urbanísticas.

### ▪ **Inmuebles de Valor Patrimonial Local**

Esta categoría hace referencia a los inmuebles que no están en el centro histórico, la avenida del Libertador o el Barrio el Prado, que por sus características históricas o estéticas merezcan ser conservadas hacia el futuro.

Se deberá elaborar una reglamentación particular para definir las categorías de conservación y actuaciones permitidas en cada uno de estos inmuebles (Ver listado adjunto).

### ❖ **HITOS URBANOS**

Para cada uno de los hitos identificados y su área de influencia se deberá elaborar un programa de recuperación donde se contemplen las acciones físicas para preservarlos y valorarlos desde la perspectiva urbanística y de imagen de ciudad.

- El Morro y el Morrito
- El Morro del Rodadero
- Las abras de Santa Ana
- La Bahía de santa Marta y el puerto.
- El cerro del Cundí

### ❖ **LUGARES SAGRADOS EN EL ÁREA URBANA**

Para cada uno de los lugares sagrados en el área urbana se deberá elaborar un Plan Parcial concertado con los indígenas de tal manera que se pongan en valor sus tradiciones, se respeten sus creencias y éstas puedan ser compartidas por todos los habitantes del Distrito.

- Desembocaduras de los ríos Gayra y Manzanares
- Mamatoco
- Dulcino
- Laguna de La Gloria

### • **Acciones A Corto Plazo:**

Actualización de la reglamentación del Centro Histórico, el artículo 7 de dicha reglamentación dice que se debe revisar cada cinco años, la última vez fue en 1992.

Definición de categorías de conservación para inmuebles y lugares inventariados.

Generación de espacios públicos en torno a hitos.

Aplicación estricta de la reglamentación.

- **Reglamentación.**

Debe ir dirigida al diseño de una política integral de recuperación, protección y conservación del Patrimonio Cultural del Distrito.

La reglamentación existente para protección de patrimonio histórico, cultural y arqueológico debe ser revisada y actualizada, incluir efectivos mecanismos de control e incentivos para propietarios de predios de alto valor patrimonial para que se acojan a las normas vigentes y mecanismos para que los recursos y las decisiones para conservación del patrimonio no dependan exclusivamente del nivel central.

Las licencias otorgadas por la Curaduría Urbana deben armonizar con la reglamentación de monumentos nacionales para Centros Históricos y sus áreas de influencia, y contar con estudios serios sobre características de la obra, impacto sobre la arquitectura adyacente, entre otros. Debe someterse a la consideración de la Secretaría de Planeación y el Comité Técnico Asesor.

## **LISTADO INMUEBLES DE CONSERVACION**

La categoría de conservación de cada inmueble deberá establecerse mediante reglamentación específica.

### **AVENIDA DEL LIBERTADOR**

<b>INMUEBLE</b>	<b>DIRECCIÓN</b>	<b>CARACTERÍSTICA</b>
-----------------	------------------	-----------------------



<b>ESCUELA INDUSTRIAL</b>	11-38	<b>MONUMENTO NACIONAL</b>
<b>LICEO CELEDON</b>		<b>MONUMENTO NACIONAL</b>
REGISTRADURIA NACIONAL	13-70	
<b>CASA CAMARA DE COMERCIO</b>		
CASA	14-20	
CASA	14-80	
CASA ALICIA	14-142	
CASA	15-136	
CASA	15-158	
COLEGIO SAN JOSE	16D-48	
RESTAURANTE NINO	19-98	
CASA KATIME	26-208	
CASA	29-56	
QUINTA DE SAN PEDRO		<b>MONUMENTO NACIONAL.</b>
COLEGIO SAN LUIS BELTRAN		
CASA	24-107	
COLEGIO MARIA INMACULADA	20-151	
CASA	20 <sup>a</sup> -43	
CASA PEREZ DAVILA		
CASA	16D-51	
CASA	15-07	
GASES DEL CARIBE	15-29	
CASA	14-93	
CONSEJO DE LA JUDICATURA	14-57	
CASA	14-29	
UNIV. ANTONIO NARIÑO	13-55	
EL INFORMADOR	12-37	
CASA JARDIN INFANTIL	12-41	
INSTITUTO ASTRIAL	12-21	
SEDE LOGIA MASONES	11-43	

### AVENIDA SANTA RITA

<b>INMUEBLE</b>	<b>DIRECCION</b>
-----------------	------------------

CASA CAMPO SERRANO	CRA. 1C
POLICIA	
CASA	2-46
CASA ALICIA	3-86
CASA PURA ISABEL	3-146
CASA CARMEN	8-76
CASA	8-88
CASA COPETLAN	AV. FERROCARRIL
<b>CASA ISOLINA</b>	<b>8-97</b>
CASA TOMASA	8-39

### BARRIO EL PRADO

<b>INMUEBLE</b>	<b>DIRECCION</b>
<b>CASA</b>	<b>CALLE 26 No 4-05</b>
DPTO. DE SALUD DIST.	CALLE 26 No 4-
CASA	CALLE 26 No 4-77
CASA	CALLE 26 No 4-100
CASA	CALLE 26 No 4-115
CASA	CALLE 26 No 4-132
CASA	CALLE 26 No 4-165
CLINICA DEL PRADO	PRADO RESERVADO
CASA	CALLE 25 No 4-142
CASA	CALLE 25 No 4-99
CASA	CALLE 25 No 4-71

### GAIRA

<b>INMUEBLE</b>	<b>DIRECCION</b>
CASA LUIS A. VERGARA	CALLE 14 No 13B-05
CASA DZGRANADOS	CALLE 14 No 13 <sup>a</sup> -35

BIBLIOTECA	CALLE 14 No 12 <sup>a</sup> -49
CASA	CALLE 14 No 12-84
CASA	CALLE 14 No 10-60
CASA	CALLE 13 No 12-74

### OTROS INMUEBLES

INMUEBLE	DIRECCION
COLEGIO GABRIELA MISTRAL	BAVARIA
VILLA LUDOVICA	CERRO DEL CUNDI
CASA SOCIEDAD UNION PESCAITO	PESCAITO
COLEGIO DE LA PRESENTACION	
ASILO DE ANCIANOS	BELLA VISTA
CASA DE LA HARINERA	AV. DEL FERROCARRIL
CASA	CRA. 7B CALLE 29 ESQ

## 10. EL ESPACIO PUBLICO URBANO

El desarrollo del espacio publico en el área urbana del Distrito presenta dos aspectos importantes en su evolución: un déficit significativo en el tejido consolidado por la forma de construcción de ciudad y por una oferta significativa en los elementos naturales que conforman el territorio, con escasa articulación al sistema vial y al tejido construido.

## ⇒ **URBANISMO Y ESPACIO PUBLICO**

Dentro de las diferentes concepciones urbanísticas, el espacio público ha sido un componente significativo del hecho urbano, objeto de elaboración y pensamiento en la evolución de la ciudad.

La relación espacio vacío - espacio construido es y ha sido indicador clave en la calidad de la vida urbana, tanto a nivel cuantitativo como en los aspectos de articulación y de escala entre los mismos. La pérdida del espacio urbano es una constante del urbanismo actual y está vinculada a la escasa propuesta de calidad y cantidad de espacio público, que debe ser básico para el desarrollo urbano de la ciudad moderna.

La evolución de las teorías urbanas de hoy, tienen como pilar clave de apoyo, en la formulación de planes y diseños urbanos, el espacio público, como elemento articulador y estructurador de la forma urbana.

El POT asume como estrategia de ciudad y eje de intervención de la forma urbana, la estructuración del espacio público, no solo en su dimensión física y carácter recreativo, sino como espacio de encuentro, de convivencia y medio de recuperación, de articulación y de aporte a la calidad espacial y ambiental de la ciudad.

La estructuración del espacio público y su identidad debe ser consecuente con la vocación y la estructura de cada segmento de ciudad. Para la ciudad consolidada se necesita en el corto plazo recuperar el espacio público construido y crear los mecanismos de creación y dotación de los sectores deficientes en este recurso.

Para la ciudad del litoral, que posee en las playas un inmenso recurso de espacio público y paisaje, es necesario implementar en las estrategias de ordenamiento, a mediano plazo, un significativo recurso de espacio público urbano articulado a las mismas y como su complemento.

Dentro del esquema de ciudad nueva, es necesario planificar al interior de la red vial propuesta las áreas verdes y de recreación acordes a la población propuesta. La reglamentación de estas áreas debe imponer las proporciones adecuadas a las cesiones urbanísticas en los procesos de desarrollo urbano

## ⇒ **MARCO LEGAL**

En la normativa actual colombiana, el concepto de espacio público, se encuentra definido en el Cap. II Art. 5 de la Ley 9ª de 1989, y ampliado en el decreto 1504/98 Art 5º, ya referenciados en el Componente General.

#### ⇒ **ESTADO ACTUAL Y AFECTACIONES**

Dentro de los procesos de usufructo del espacio público en el Distrito son varias las afectaciones que sobre él se constituyen y que se pueden definir de la siguiente manera:

- Procesos de apropiación para ejercer actividades económicas ambulatorias y/o estacionarias.
- Procesos de construcción sobre el espacio público para actividades económicas o ampliación de los espacios propios de vivienda o comercio.
- Procesos de ocupación de áreas que por su naturaleza y disposición normativa tienen funciones ambientales y deben ser estructurantes del espacio urbano.
- Procesos de deterioro por falta de acciones de mantenimiento y de control a su uso.

### **10.1 Política De Generación Y Consolidación De Espacio Público.**

Se plantea el espacio público urbano como pivote del usufructo colectivo de ciudad, basado en la recuperación de áreas naturales y elementos de identidad cultural, para la consolidación de una imagen urbana definida sobre sus bases patrimoniales y ambientales, mediante la adecuación de estrategias de incorporación y de una base normativa e instrumental para su desarrollo.

Significa dotar, proyectar y construir para la ciudad de Santa Marta los espacios públicos requeridos tanto en la ciudad construida como en los suelos a incorporar al desarrollo, aprovechando los recursos naturales existentes. Dentro de la ciudad consolidada se tratará de incrementar los actuales índices que se encuentran muy por debajo de los estándares permitidos, adecuando puntual o zonalmente los espacios que se prevean para tal fin y través de las opciones y posibilidades requeridas.

Definir dentro del plan de ordenamiento la ejecución de programas y proyectos estratégicos que permitan suplir las necesidades y desequilibrios del espacio público en el área urbana en el mediano y largo plazo con sus respectivos presupuestos y destinación de recursos.

Diseñar el sistema de enlace y articulación espacial entre los diferentes niveles de cobertura y los programas y proyectos necesarios para consolidar y complementar el sistema.

Dotar a la ciudad de aquellos elementos constitutivos dentro del espacio público principal para que se generen las relaciones que identifiquen al habitante con su ciudad. La creación de hitos y otros elementos físicos deben establecerse en concordancia con la estructura urbana propuesta.

- Se plantean como acciones básicas para los procesos de apropiación para ejercer actividades económicas ambulatorias y/o estacionarias, el diseño de programas de reubicación sobre la estructura urbana del Centro.
- Acciones enérgicas de control urbano para detener los procesos de construcción sobre el espacio público para el desarrollo de actividades económicas o de ampliación de los espacios propios de vivienda o comercio.
- Acciones legales de reubicación y de control para frenar los procesos de ocupación de áreas que por su naturaleza y disposición normativa tienen funciones ambientales y deben ser estructurantes del espacio urbano.
- Acciones de recuperación a los procesos de deterioro por falta de mantenimiento y de control a su uso.

## 10.2 Niveles De Jerarquía

Para la estructuración del espacio público en el área urbana Distrital se tienen en cuenta tres niveles básicos de amplitud de servicios: Distrital, Zonal y Barrial.

La incorporación y articulación de las playas al sistema de espacio público constituye un nivel de cobertura nacional, por lo cual se debe habilitar en su estructura y amoblamiento para esa demanda.


Estos niveles se establecen bajo los criterios de área de conformación, radio de acción y desplazamiento para llegar a ellos.

## 10.3 Estructura Del Sistema

El sistema de espacio público está constituido por cinco subsistemas: Subsistema Hídrico, Subsistema Orográfico, Subsistema de Recreación y Parques, Subsistema de Servicios Públicos y Subsistema Vial.

En cada uno de los subsistemas se incluyen áreas de espacio público de los tres niveles, así por ejemplo en el subsistema hídrico se establecen áreas de espacio público del nivel Distrital, zonal y barrial; y en el subsistema orográfico donde se presenta un predominio de espacios del nivel Distrital.

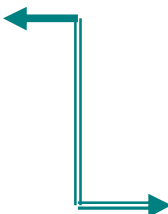
### ↳ **Subsistema Hídrico.**



El sistema hídrico natural del Distrito está constituido por los ríos Manzanares, Gayra, las quebradas Tamacá, Bureche además de pequeñas corrientes estacionales ubicadas al sur del Distrito. Estos elementos naturales incluyen sus respectivas áreas y elementos naturales requeridos para su conservación y preservación ambiental, es decir las rondas hídricas y las zonas de protección y manejo de las mismas.

Además de los anteriores cuenta con el litoral marino como elemento constitutivo fundamental pues hacia él convergen las principales corrientes hídricas y es un factor estructurante de la forma urbana.

La red natural primaria en el sector urbano la constituyen los ríos Gayra y Manzanares y las quebradas Bureche y Tamacá, junto con las corrientes Quebrada Mercedes, Quebrada Don Jaca, Quebrada El Doctor, Quebrada Don Diego, Quebrada La Legua, Quebrada El Limón, Quebrada La Palma, Quebrada Seca y Quebrada Mojada constituyen la red secundaria.



Parte del sistema natural de drenaje de la ciudad lo constituyen las corrientes enumeradas arriba, ya que el resto de las aguas lluvias, por no contar la ciudad con un sistema artificial de desagüe, se presenta por algunas de las vías principales hacia el mar y en menor proporción hacia los cauces naturales.

A pesar de ser conscientes de que la recuperación y manejo de los ríos debe ser integral, el POT en este capítulo hace énfasis únicamente en las áreas de potencial uso como espacio público, en el marco de un manejo ambiental.

En ese sentido el POT propone la recuperación gradual de las rondas para ser integradas a la estructura urbana como elementos recreativos y paisajísticos de disfrute colectivo y como eje del sistema de espacio público.

Así mismo, dentro de esa estrategia de recuperación se debe incluir las acciones para que a la luz de los mandatos constitucionales y legales, las áreas que actualmente se encuentran invadidas y presentan conflictos debido a los procesos de urbanización espontánea, sean revertidas al estado cuando a través de los respectivos procesos legales se declare su afectación.

Para el manejo del sistema de espacio público ambiental en su componente subsistema hídrico el POT asume cuatro conceptos básicos.

1. **Ronda o Area Forestal:** Comprende al área de cauce natural y la ronda hidráulica en los ríos y quebradas.
2. **Cauce Natural:** Es la franja de terreno de uso público que ocupan las aguas de una corriente al alcanzar sus niveles máximos por efecto de las corrientes naturales.
3. **Ronda Hidráulica:** Es la zona de reserva ecológica no edificable de uso público constituida por una franja paralela a lado y lado de los elementos del sistema hídrico de 30 mts de ancho.
4. **Zonas de Manejo y Preservación Ambiental:** Son zonas contiguas a la ronda, que contribuyen a su mantenimiento, protección y preservación ambiental. Estas zonas son áreas no explotables con actividades extractivas y podrán ser utilizadas para usos forestales y recreativos, no son edificables ni urbanizables.

Dentro del sistema de espacio público se han subdividido para el área urbana los elementos constituidos en tres niveles básicos, el nivel distrital, el nivel zonal y el nivel barrial.

#### a. Nivel Distrital

##### ➤ Río Manzanares

Como punto clave de partida para la estrategia de mejoramiento de la ronda y su incorporación al sistema de espacio público es necesario considerar como punto especial la desembocadura. El dimensionamiento de las áreas en este punto del río debe ser mayor por la dinámica de entrega del caudal al mar. Considerando que este punto es parte integrante del sistema de playas y su continuidad es necesario crear las estructuras de paso necesarias para el adecuado funcionamiento del sistema.

Por tratarse de la desembocadura, es un área de tratamiento prioritario. Así mismo por su importancia como lugar sagrado y de pagamento indígena, y su potencial recreativo paisajístico al ser el punto de encuentro con el mar. Igualmente es zona de riesgo por la posibilidad de crecientes.

El POT propone un ancho de ronda de por lo menos 60 mts a cada lado a partir del eje longitudinal del río hasta una longitud de 200 mts a partir de la línea de



más alta marea. Debe existir un manejo integral de sedimentos y arborización acorde con la dinámica de la desembocadura, pero acorde además con el compromiso estético y paisajístico del lugar.

**TRAMO 1.** La estructura de la ronda en su primer tramo, definido entre la desembocadura y el puente de la Cra 4<sup>a</sup>, debe recuperar su espacio propio, hoy invadido totalmente, articulando este espacio con los espacios propios de las vías Calles 29, 29A y 30, logrando una articulación visual entre ellos y una estructura de espacio público importante. Es necesario cumplir la medida, de los 30 mts de ancho del eje del río a cada lado. Los lotes y predios ubicados por fuera de esta medida deben cambiar su orientación hacia la ronda. Para complementar esta medida se implementará un proceso de congelamiento para la franja de 30 mts siguientes hasta conseguir un valor de total 60 mts.

**TRAMO 2.** Desde la Cra 4<sup>a</sup> hasta la Avda. del Ferrocarril, existe una menor tasa de ocupación y la relación de los predios con la ronda es acorde con la política de integración de los espacios urbanos con el río. En estos casos el ancho de la ronda se debe adecuar a las áreas ya construidas que cumplan con esta premisa, por lo que resulta variable el espacio de la ronda.

**TRAMO 3.** Este segmento que va hasta la Avda. del Libertador, presenta áreas claras de invasión como los barrios El Mayor, Villa del Carmen, Salamanca, Simón Bolívar, Las Malvinas, etc, que deben restituir el espacio de la ronda en forma total, se deben aplicar los treinta (30) mts a cada lado del borde del cauce.

**TRAMO 4.** Desde el puente de la Avda. del Libertador, hasta la Troncal del Caribe, presenta áreas de invasión sobre el barrio Tayrona y Tayronita. Los demás sectores, ubicados sobre la margen Sur, han articulado los espacios urbanos al espacio de la ronda por lo que se definirá el ancho de la misma de acuerdo a los desarrollos establecidos como Cantilito y Garagoa.

**TRAMO 5:** Desde el puente de Bonda hasta el paso del Mango, el área presenta una proporción menor muy baja de invasión consolidación constructiva. Este factor incide favorablemente para la determinación y amojonamiento de la ronda, y la dotación de una importante área de espacio público a través de una zona de manejo y preservación ambiental de 50 mts a partir del eje del Río.

Como medida de estructuración del sistema total, se plantea la congelación de predios hasta los 60 mts del eje del Río, con el fin de implementar a largo plazo la recuperación e implantación de zona de manejo y preservación ambiental.

- **RIO GAYRA**



Dentro del casco urbano es el segundo en importancia, presenta un nivel de invasión urbana consolidada relativamente alto, particularmente en su parte baja, durante el recorrido por el sector Sur de Gayra más densamente poblado. Convirtiendo este sector en prioridad para el proceso de recuperación, ya que al mismo tiempo la población aparece como importante factor de contaminación.

Para el Río Gayra, como política marco es necesario plantear las medidas de la ronda en la desembocadura similar, a las del Río Manzanares. Los procesos de ocupación de la misma han sido menos intensos, registrándose solo los del barrio El Paraíso, que posee un muro de contención y los del área sur del casco urbano de Gayra, sobre la margen Norte. Deben restituirse en lo posible, los 30 mts de ancho a cada lado de la línea de mayor cauce.

De la carretera Troncal hacia el Este no existe la ocupación de la ronda, por lo que se pueden aplicar los 30 mts más el área de protección ambiental de la ronda que puede sumar hasta los 50 mts a cada lado a partir del eje del río.

Desde La Troncal del Caribe hacia el sur este, el río presenta un menor grado de contaminación y su ronda hidráulica presenta menor grado de invasión.

Este factor es favorable para la demarcación y la incorporación de la ronda y la zona de manejo y preservación ambiental de mayor extensión particularmente en donde existen, relictos de bosques y vegetación abundante.

Es importante la demarcación y amojonamiento ya que el plan incorpora estas áreas para futuros desarrollos de la ciudad.



Como en el caso del Manzanares la importancia paisajística y cultural de la desembocadura induce un tratamiento prioritario para este sector, particularmente el sector comprendido entre la avenida Tamacá y el Mar Caribe.

- **ZONA LITORAL**

Esta zona, por tratarse de una ciudad costera, es un elemento y dominante y particular en el sistema hídrico del Distrito, y configurador de actividades económicas básicas y recreativas.

En el sector urbano, presenta condiciones favorables estructurales importantes para ser incorporadas como espacio público, por lo cual un punto importante dentro de la estrategia debe ser la accesibilidad, y la normatividad adecuada a las necesidades de creación del mismo.

El uso predominante de las playas es recreativo turístico, por lo cual su desarrollo como espacio público está sujeto, primero al cumplimiento de la norma de 50 mts, extensible por determinación del POT, a los terrenos consolidados; y de mayor valor cuando las condiciones de las playas así lo ameriten. Esta determinación es válida tanto para las playas urbanas de uso corriente, como las que se deben incorporar a las estrategias de espacio público de disfrute colectivo.

Si bien las playas son un bien público, es necesario señalar que su desarrollo para el turismo se ha venido dando de manera espontánea y no presenta una estructura integrada como parte de un sistema de espacio público. Por lo tanto sobre la base de integrar de manera efectiva su función social, y recreativa permanente, especialmente para los habitantes de Santa Marta, serán incorporadas al sistema de espacio público, mejorando su accesibilidad, (ampliando servidumbres) y dotándolas de la infraestructura básica sanitaria y recreativa, entrando a cumplir de manera permanente su función y el mejoramiento de la oferta turística. Se debe estructurar un amoblamiento urbano para el servicio de información turística.

- **Acciones generales**

Se estructuran en el Componente general y son válidas para todo el contexto del litoral.

- **Acciones puntuales**

- **Playa y Bahía de Santa Marta.** Como estrategia básica de mejoramiento, se definió el mejoramiento del Camellón, acción de intervención física que debe ser complementada con cambios en los usos del suelo y control a los usos no permisibles o compatibles; el proceso de ensanche de la playa y el tratamiento integral de recuperación de los problemas de contaminación.

El espacio público de la Bahía de Santa Marta, no solo comprende el área territorial, sino el ámbito del espacio marino desde Punta de Betín hasta Playa Lipe, incluyendo la fachada al mar. De acuerdo a esta definición es importante considerar, en las acciones de recuperación, toda la unidad de

paisaje que la constituye, con intervenciones sobre los elementos arquitectónicos (incluyendo el puerto) y los naturales (desembocadura Manzanares).

Su desarrollo debe ser una meta prioritaria por el valor cultural y simbólico que tiene para el Distrito.

- **Playa Bella Vista.** Esta playa menor, se encuentra ubicada en el ámbito de la Bahía, tiene elementos estructurantes importantes como la desembocadura del Río Manzanares con la cual se debe articular, lo mismo que con la playa de Santa Marta, por lo cual el POT plantea la continuidad, a nivel peatonal, de la franja pública entre estas dos playas como una sola estructura urbana y con los criterios arquitectónicos del proyecto Camellón.

- **Playa Batallón.** Esta playa posee restricciones por la limitación que le ha impuesto el Batallón Córdoba como equipamiento de seguridad. Se debe restablecer su uso público, dotándola de accesibilidad, articulándola a la ronda del Río y establecer la continuidad peatonal con Bella Vista y con Playa Lipe por la zona Sur. Como parte del gran espacio público urbano, se debe integrar a todo el sistema de playas que en el se encuentran.

- **Playa Lipe.** Las estrategias viales a mediano y largo plazo y la conectividad con el sistema de playas, la deben integrar al área urbana, mejorando su accesibilidad y su posibilidad de desarrollo.

- **Playa Blanca.** Recuperar los 50 mts. de franja pública y dotarla de equipamiento sanitario, mejorar accesibilidad como en el caso anterior.

- **Playa Rodadero.** Dotación de equipamiento sanitario, recuperación integral de la problemática social de vendedores ambulantes.

- **Playa Gayra Rodadero Sur.** Recuperación de la franja 50 mts. Dotación equipamiento sanitario. Dotarla de accesibilidad a través de la articulación de las calles 19 y 20, por el frente marino.

- **Playa Salguero.** Recuperar la franja y dotar de equipamiento sanitario y mejorar la accesibilidad. Creación de espacio público al interior del tejido urbano.

- **Playa Dulcino:** Este sector, poco desarrollado posee una estructura urbanística desordenada con poca claridad vial, escaso espacio público que redundo en su accesibilidad y calidad. Se requiere un replanteamiento de su estructura y sistema vial para su mejor conformación como tejido.

- **Playa Pozos Colorados.** Estructurar el acceso y servicios a través de la concreción del proyecto urbanístico integral para el desarrollo del área. Dotar equipamiento, determinar accesibilidad y zonas de parqueo. Posibilidad de acuerdo a los cuerpos de agua existentes al interior del área, de crear una marina y servicios adicionales a la misma.
  
- **Playa Bello Horizonte.** Recuperar franja, dotar equipamiento general y sanitario. Estructura una oferta de espacio publico sobre las áreas ubicadas sobre la troncal y articuladas a las áreas de playa. Dotación de áreas de parqueo.
  
- **Playas Aeropuerto.** Debe articularse su conformación a la nueva estructura aeroportuaria y usos afines.
  
- **Playa Dormida.** Debe dotarse de accesibilidad y de normativa adecuada para su uso y disfrute.
  
- **Playa Don Jaca.** Mejorar accesibilidad, dotar equipamiento básico sanitario, estructura oferta de espacio publico a través de concertaciones.
  
- **Playa Cabo Antibes.** Dotar de accesibilidad y equipamiento sanitario.

## **b. NIVEL ZONAL.**

**QUEBRADAS.** De gran importancia para el sistema hídrico por ser elementos de drenaje natural que en algunos casos se han convertido en factor de inundación por la indiscriminada urbanización sobre sus propios cauces o en sus respectivas rondas. Para todas las quebradas permanentes y estacionales se demarcará su ronda y se dará un tratamiento mixto de ronda hidráulica y zona de manejo y conservación ambiental.

La recuperación de las rondas de las quebradas pluviales, es un elemento a incluir en el desarrollo de la estructura de espacio público. Estas configuraciones lineales atraviesan el territorio en sentido Este - Oeste, y son parte importante de la comunicación de los asentamientos y áreas de las zonas interiores con el borde marino. Como nodos importantes de estas configuraciones se definen las áreas de desembocadura, que son los elementos articuladores con el subsistema litoral, y donde es importante además del respeto a la dinámica ambiental misma del punto, incorporar equipamientos claves para el disfrute colectivo y mejor funcionamiento de las playas.

Estas rondas estarán sometidas a los programas de mejoramiento integral y el dimensionamiento propuesto por el POT es de 15 mts a cada lado del

cauce y una ampliación a 30 mts a cada lado en la desembocadura a partir de los últimos 100 mts.

Así, la estructura espacial de las rondas determina una oferta importante del espacio público y que deben articularse a la trama vial y de espacio público propuesta.

**QUEBRADA TAMACA.** Se observan dos sectores diferenciables en el área urbana desde la perspectiva de la ocupación e invasión de su ronda hidráulica. La primera desde La Lucha hasta la desembocadura en el río Manzanares a la altura de la Platina, y la segunda del sector de la Lucha hacia el sur este, sector que aún no está urbanizado. Para esta zona se establece una franja de 20 mts a ambos lados del cauce.

Para el primer sector debe iniciarse el proceso de recuperación y adquisición de mejoras para comenzar su rehabilitación, el segundo sector requiere demarcación y determinación de zonas de manejo y conservación ambiental. Para este sector se define una franja de 20 mts a ambos lados del borde del cauce.

**QUEBRADA BURECHE.** Presenta alto grado de deterioro, de contaminación y de ocupación desde La Troncal del Caribe (Nueva Betel) en todo su recorrido por el sector de Gayra. Como acciones importantes canalizar su curso puesto que es factor de inundación en las temporadas de lluvia ya que su lecho fue urbanizado y la ronda es prácticamente inexistente. Sobre esta quebrada debe existir un proceso de recuperación del cauce.

**QUEBRADA DON DIEGO.** Rectificación y recuperación de cauce. Amojonamiento y señalización de la ronda 15 mts. de cada lado.


**QUEBRADA LA LEGUA:** Recuperación cauce, delimitación de la ronda 15 mts lado y lado.


**QUEBRADA EL LIMON:** Recuperación y rectificación de cauce, delimitarlos 15 mts de ronda a lado y lado.


**QUEBRADA BELLO MAR:** Rectificar y recuperar cauce en su desembocadura especialmente alinderar rondas.

**QUEBRADA LA PALMA:** Delimitar y recuperar ronda.

**QUEBRADA DON JACA:** De amplio cauce en la desembocadura, se debe delimitar la ronda, rectificar cauce y obras de control.

 **QUEBRADA MOJADA:** Limite del área urbana por el Este, debe ser demarcada su ronda y habilitada con espacio público.

 **QUEBRADA SECA:** Demarcar ronda y ejecutar obras de protección y de manejo de espacio público.

 **QUEBRADA DEL DOCTOR:** Conservación ambiental para la ronda, demarcar ronda hidráulica y crear zona de manejo y conservación ambiental. Se establecen 15 mtrs a cada lado del cauce para cada una de estas quebradas y 5 mtrs sobre los desagües menores.

### **Subsistema Orográfico**

Dentro de los lineamientos ya establecidos, el sistema orográfico es una alternativa clara para la articulación del paisaje propio de éste a la estructura de espacio público propuesta.

#### **A.) Elementos a Configurar.**

Dentro de la conformación de este subsistema, la característica principal es el pendientado y las posibilidades características que este ofrece para el desarrollo de elementos de apropiación del paisaje.

Dentro de los elementos arquitectónico-paisajísticos se proponen los siguientes:

a.1 Senderos ecológicos, estructurados para establecer rutas y opciones de comunicación sobre los cerros, articulando nodos o miradores con anchuras promedio de 1,50 mts. Sus materiales de construcción serán acordes a los existentes en el área. Se deberán implementar las obras necesarias para su continuidad como puentes peatonales, muros de protección, rellenos, etc, bajo estricto manejo ambiental.

a.2 Miradores y espacios para la creación de estructuras para actividades socioculturales de carácter público. Son nodos o centros de actividad contemplativa, de tamaño variable que pueden ser abiertos o tener estructuras ligeras para actividades de carácter público.

#### a.3 Cinturones verdes o franjas de control

El objetivo de estas franjas es la estabilización de las laderas sobre sectores habitados, mediante la construcción de muros de contención de poca altura, paralelos a las curvas de nivel y afirmados en la base rocosa del cerro, y distanciados entre sí de acuerdo a las pendientes de cada sitio y de acuerdo a la geología de cada sector.

Esta organización formaría zonas o franjas de laderas, a las cuales se les pueden dar usos específicos como zonas o áreas de reforestación, jardines, espacios colectivos con senderos, etc. estructurados bajo un diseño general que tenga en cuenta las relaciones de acceso con la zona plana y otros elementos constitutivos del espacio urbano, además de establecer las obras necesarias para un manejo eficiente de aguas lluvias. Algunas áreas serían susceptibles de amoblamiento urbano, iluminación, peatonalización, etc.

a.4 Teatros al aire libre. Estructuras de tipo cultural y recreativo a desarrollarse en las pendientes aprovechando los valores cóncavos de las laderas y articulados a las estructuras de senderos o franjas de control. Se pueden excavar en la roca y ejecutar los diseños de los espacios complementarios. Son factibles de ubicar como remates de ejes urbanos de barrios que mueren sobre laderas o en áreas cercanas.

## ⇒ **SUBSISTEMA ZONAS RECREATIVAS**

Dentro del sistema de espacio público, las zonas recreativas son por su utilización, las de mayor impacto en la comunidad por el servicio directo que ofrecen.

El Distrito actualmente presenta un índice aproximado de 1,5 mts./hab, el mínimo exigido por la ley y sus decretos reglamentarios; se observa la necesidad de hacer un gran esfuerzo en el corto y mediano plazo para ofrecer a la ciudadanía la posibilidad de contar con áreas de disfrute colectivo y de recreación. (Ver cuadro anexo).

### **A) CLASIFICACIÓN**

Para las zonas recreativas y parques, el sistema incorpora varios tipos de espacio público a saber:

- **ESPACIO PUBLICO PERMANENTE:** Incluye plazas, plazoletas, parques recreativos. Permite su disfrute sin mayores restricciones para hacer parte de la vida cotidiana misma de los ciudadanos.
- **ESPACIO PUBLICO INSTITUCIONAL:** Corresponde a áreas con posibilidad de disfrute colectivo pero con restricciones, por tratarse de predios del estado, como universidades, colegios, entidades públicas, estadios e instalaciones deportivas.



➤ **ESPACIO PÚBLICO PRIVADO:** Incluye áreas recreativas y de esparcimiento pertenecientes al sector privado tales como clubes sociales, clubes deportivos, clubes de empresas y colegios del sector privado.

## B) CUANTIFICACIÓN

Los componentes del área urbana se cuantifican de la siguiente manera:

- **Inventario General**
- *Nivel General o Estructural*
  - Playas, Quinta de San Pedro
- *Nivel Distrital*
  - Polideportivo, Villa Olímpica, Parques Centro Histórico, Rondas
- *Nivel Zonal*
  - Canchas de fútbol, parques de borde, etc.
- *Nivel Barrial*
  - Parques de barrio, canchas multiusos.
- **Cobertura Actual De Espacio Público**
- *Déficit Cuantitativo*

Con inclusión del sistema de playas, el espacio público presenta una cobertura 1.025.209,30 M<sup>2</sup>. para un indicador de 3,25 M<sup>2</sup>/Hab.

Sin incluir las áreas de playa, el real valor del espacio público generado al interior del tejido urbano es de 915.961,80 M<sup>2</sup> y adquiere un indicador de 2,90 M<sup>2</sup>/Hab.

- *Déficit Cualitativo*

A la condición de bajos indicadores de cantidad, se le suma en el distrito la severa condición de muchos de sus escenarios de uso público, como falta de elementos de amoblamiento, protección, mantenimiento deficiente a los existentes, etc., condición que minimiza su valor y su influencia en las necesidades colectivas de la población.

- **Espacio Público Proyectado**

Para determinar el déficit y los requerimientos de espacio público el POT tomó como base el espacio público permanente, por ser el que presenta mejores posibilidades de disfrute colectivo para la mayoría de la población.

De la misma manera se considera que Santa Marta por su carácter costero presenta sobre las playas áreas importantes de espacio recreativo; sin embargo para que se conviertan en elementos constitutivos del sistema es necesario incorporarlas a través de la dotación de equipamiento y mejorando las condiciones de accesibilidad. Tradicionalmente el uso de las playas se hace de manera espontánea y sin criterios de integralidad y calidad que exige un sistema de espacio público ambiental.

Por todo lo anterior, para fijar el déficit de espacio público se estimó únicamente sobre el 50 % del área de playas disponibles.

En los cuadros anexos se presentan los indicadores discriminados por comunas, en donde se puede observar el agudo déficit en las comunas 1, 2, 3, un déficit menor pero aún preocupante en las restantes.

Estos indicadores permiten orientar las acciones y priorizar la dotación de espacio público para el área urbana del Distrito.

La incorporación incluye elementos de los otros dos subsistemas el orográfico y el hídrico, por lo tanto serán asumidos por la ciudad como espacio público las rondas de los ríos y amplios sectores del sistema orográfico (los cerros urbanos).

Adicionalmente, dentro de los estimativos se incluyen las cesiones obligatorias de las futuras urbanizaciones e intervenciones urbanas.

En consecuencia para cubrir el déficit en el año 2.009 que cubre la vigencia del Plan, se deben incorporar en el nivel Distrital 6.890.390,80 M<sup>2</sup> repartidos en los subsistemas hídricos y orográfico; en parques zonales y en plazas y parques barriales como se observa en el cuadro síntesis, para un total de 7.915.517,0 M<sup>2</sup>.

Esta formulación de espacio público genera, a través de las acciones, programas y proyectos ya definidos, al horizonte del plan un indicador de 20,5 M<sup>2</sup>/Hab. para una población calculada de 387.845 Hab

## RESUMEN SISTEMA DE ESPACIO PUBLICO CUANTIFICACIÓN

TIPO	AREA			OBSERVACIONES
	EXISTENTE	PROPUESTA	TOTAL	

PLAYAS	109.247,50	189.223,70	298.471,20	
PARQUES	322.681,80	3.451.779,30	3.774.461,10	DEFICIT DE ESPACIOS
VIAS PARQUES		1.299.601,80	1.299.601,80	ESPACIOS A INCORPORAR
RONDAS		1.949.703,00	1.949.703,00	ESPACIOS A INCORPORAR
E.PUBLICO NSTITUCIONAL	327.153,20		327.153,20	
E.P PRIVADO	266.126,80		266.126,80	USO RESTRINGIDO
TOTAL	1.025.209,30	6.890.307,80	<b>7.915.517,10</b>	

### ↗ **Subsistema Vial**

El concepto de espacio público asociado a las vías en el área urbana está definido por el interés de recuperar la idea de este espacio, además, como sitio de encuentro, como sitio de ampliación de las relaciones sociales y de disfrute colectivo.

Bajo este concepto de la vía como espacio urbano vital, se debe proyectar de acuerdo al tejido urbano de contexto, modos de apropiación local, su función dentro de la estructura urbana y la estética o imagen requerida para el área de ubicación.

Para el área Distrital es de particular importancia la intervención integral, tanto en su función vial como en la incorporación y cualificación, del espacio de articulación del Centro Histórico, de las vías Cra 4<sup>a</sup>, la Avda. del Ferrocarril y la Avda. del Libertador.

Los elementos a considerar para dar a la vialidad una categoría ambiental se encuentran en el Componente General.

### **A) SUBSISTEMA SERVIDUMBRES**

Las servidumbres, concepto espacial vinculado a los servicios públicos, son espacios funcionales y colectivos asociados a la accesibilidad técnica a redes y equipos especializados: estos espacios varían de acuerdo al tipo de servicio y sus necesidades de mantenimiento. Esto implica definir una servidumbre adecuada para cada servicio o red de transmisión del mismo.

En el área Distrital se destacan las siguientes servidumbres:

- Servidumbre de redes eléctricas
- Servidumbre gasoducto
- Servidumbre oleoducto
- Servidumbre corredor férreo

- **Servidumbres Para Redes Eléctricas Alta Tensión**

Se definen de 25 mts para redes de alta tensión

- **Servidumbre Para Gasoducto**

Esta debe ser definida con base en los diámetros instalados y se define de la siguiente manera: 18 mtrs.

- **Servidumbre Oleoducto**

Se establece de 18 mts, con nueve a cada lado del eje de la tubería.

- **Servidumbre Corredor Férreo**

Esta definida de 30 mts y se ampliara con la ubicación paralela a la Vía Alternativa al Puerto, para una medida total de 120 mts.

*Los proyectos urbanísticos de vivienda o mixtos deben conservar estas áreas de servidumbres y no contarlas totalmente como parte de la cesión obligatoria de zonas verdes ya que se han negociado derechos previamente con las compañías propietarias de los tendidos.*

## 10.4 Estrategias De Manejo Del Espacio Publico

Las apropiaciones del espacio público para actividades comerciales o productivas es uno de los mayores problemas de organización para el disfrute del mismo. La baja oferta y condiciones de empleo y la problemática asociada a los desplazados, son los factores más importantes para la ocupación del espacio publico con actividades comerciales.

La política del plan de ordenamiento se debe basar en la búsqueda de oportunidades para la localización de áreas estratégicas o nodos de ubicación sobre el tejido urbano existente y propuesto, o incrustado y diseñado sobre la estructura de espacio público propuesto.

### ➤ **MANTENIMIENTO ESPACIO PUBLICO**

Una estrategia importante es el mantenimiento de los parques y áreas recreativas existentes.

Como actividades básicas para el mantenimiento y puesta en valor del sistema existente y propuesto, son necesarias:

<b>Acciones</b>	<b>Entidad</b>
Actualización permanente del espacio público y sus elementos complementarios	PLANEACION DISTRITAL
Elaboración de políticas y estrategias del espacio público	ALCALDIA MAYOR PLANEACION DISTRITAL
Articulación entre las distintas entidades cuya gestión involucra directa o indirectamente la planeación, diseño, construcción, mantenimiento, conservación, restitución, financiación y regulación del espacio público.	PLANEACIÓN DISTRITAL OBRAS PUBLICAS CORE CORPAMAG ONG's SECTOR PRIVADO
Desarrollo de mecanismos de participación y gestión comunitaria	PLANEACION DISTRITAL SECRETARIA DE DESARROLLO COMUNIDAD
Desarrollo de la normatización y estandarización de los elementos del espacio público.	PLANEACION DISTRITAL
Definición de las políticas ambientales, el manejo de los elementos naturales, las normas técnicas para la conservación, preservación y recuperación de los elementos naturales del espacio público.	CORPAMAG (Ley 99/89)

### ↗ **USO Y CONCESIONES**

Para las áreas públicas de uso activo o pasivo, en especial parques, plazas y plazoletas, el Distrito podrá autorizar su uso por parte de entidades privadas para usos compatibles con la condición del espacio, mediante contratos a particulares, empresas organizaciones, etc. Este tipo de concesión no generaran, en ningún caso, derechos reales para las entidades privadas sobre las áreas objeto y deberán dar estricto cumplimiento a la prevalencia del interés general sobre el particular (Art 19 Decreto 1054/98) .

La utilización por los particulares del espacio aéreo o del subsuelo de inmuebles públicos, pertenecientes al espacio público, para efectos de enlace entre bienes privados o entre bienes privados y elementos del espacio público, tales como puentes peatonales o pasos subterráneos,

podrá realizarse previo estudio, aprobación y cobro de tarifas por parte de la oficina de planeación municipal o Distrital o la autoridad municipal o Distrital que cumpla sus funciones. (Artículo 23 Decreto 1054/98).

El estudio conllevará un análisis de la factibilidad técnica y del impacto urbano de la construcción propuesta, así como de la coherencia de las obras con los planes de ordenamiento territorial y los instrumentos que lo desarrollen.

Este tipo de autorizaciones no generará derechos reales para los particulares y deberán dar estricto cumplimiento a la prevalencia del interés general sobre el particular y deberán ajustarse a las previsiones contenidas en el decreto 1054/98

#### ⇒ **ESPACIO PÚBLICO Y ZONAS DE SERVICIOS PÚBLICOS (SERVIDUMBRES)**

Cuando por efectos de la expansión y provisión de servicios públicos se utilice el espacio aéreo o el subsuelo de inmuebles o áreas pertenecientes al espacio público, el distrito, como titular de los mismos, debe establecer los mecanismos para la expedición del permiso o licencia de ocupación y utilización del espacio público y para el cobro de tarifas. Dichos permisos o licencias serán expedidos por la oficina de Planeación Distrital (Artículo 20 Decreto 1054/98).

Las autorizaciones deben obedecer a un estudio de la factibilidad técnica y ambiental y del impacto urbano de la construcción propuesta, así como de la coherencia de las obras con los planes de ordenamiento territorial y los instrumentos que lo desarrollen.

#### ⇒ **INCUMPLIMIENTO DE CESIONES PARA ESPACIO PÚBLICO**

Para los desarrollos urbanísticos que no cumplan con las áreas de cesión para zonas verdes y servicios comunales sean inferiores a las mínimas exigidas por las normas urbanísticas, o cuando su ubicación sea inconveniente para la ciudad, o cuando existan espacios públicos de ejecución prioritaria, se podrá compensar la obligación de cesión en dinero u otros inmuebles, en los términos que reglamenten los consejos a iniciativa de los alcaldes. Si la compensación es en dinero o en otros inmuebles, se deberá asignar su valor a la provisión de espacio público en los lugares apropiados según lo determine el plan de ordenamiento territorial. (Artículo 21 Decreto 1054/98).

⇒ Los antejardines, aislamientos laterales y parámetros retrocesos de las edificaciones, no podrán ser objeto de este tipo de compensaciones en dinero, ni canjeados por otros inmuebles.

### ⇨ **GENERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO**

Con el objeto de generar espacio público en áreas desarrolladas, el municipio o distrito podrá crear áreas generadoras de derechos transferibles de construcción y desarrollo, para ser incorporadas como elementos del espacio público al Plan de Ordenamiento Territorial o a los Planes Parciales que lo desarrollen, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ley 151 de 1998. (Artículo 22 Decreto 1054/98).

El Distritos podrán utilizar el espacio aéreo o el subsuelo de inmuebles públicos, pertenecientes al espacio público para generar elementos de enlace urbano. Una vez construidos los elementos de enlace urbano, podrá autorizarse su uso para usos compatibles con la condición del espacio, en especial los institucionales. (Artículo 22 Decreto 1054/98).

La construcción de este tipo de enlaces implica la expedición de una licencia por parte de la autoridad competente, quien deberá realizar un estudio de factibilidad técnica e impacto urbano, además de verificar la coherencia de las obras propuestas con el plan de ordenamiento territorial y los instrumentos que lo desarrollen.

### ⇨ **TRATAMIENTO AL ESPACIO PUBLICO**

Los parques y zonas verdes que tengan el carácter de bienes de uso público no podrán ser encerrados en forma tal que priven a la ciudadanía de su uso, goce, disfrute visual y libre tránsito.

Para el caso de parques y zonas verdes del nivel local o de barrio que tengan carácter de bienes de uso público la entidad competente de su manejo administrativo, podrá encargar a organizaciones particulares sin ánimo de lucro y que representen los intereses del barrio o localidad la administración, mantenimiento, dotación y siempre y cuando garanticen el acceso al mismo de la población, en especial la permanente de su área de influencia.

Los elementos constitutivos del Espacio Público y el medio ambiente tendrán para su defensa la acción popular consagrada en el artículo 1005 del Código Civil. Esta acción también podrá dirigirse contra cualquier persona pública o privada, para la defensa de la integridad y condiciones de uso, goce y disfrute visual de dichos bienes mediante la remoción, suspensión o prevención de las conductas que

comprometieren el interés público o la seguridad de los usuarios. (Artículo 26 Decreto 1054/98).

El incumplimiento de las ordenes que expida el Juez en desarrollo de la acción de que trata el inciso anterior configura la conducta prevista en el artículo 184 del Código Penal de “fraude a resolución judicial”.

La acción popular de que trata el artículo 1005 del Código Civil podrá interponerse en cualquier tiempo.

La competencia para la expedición de licencias para todo tipo de intervención y ocupación del espacio público, es exclusiva de las oficinas de planeación municipal o Distrital o la autoridad municipal o Distrital que cumpla sus funciones. (Artículo 27 Decreto 1054/98).

La ocupación en forma permanente de los parques públicos, zonas verdes y demás bienes de uso público, el encerramiento sin la debida autorización de las autoridades municipales o distritales, la realización de intervenciones en áreas que formen parte del espacio público, sin la debida licencia o contraviniéndola y la ocupación temporal o permanente del espacio público con cualquier tipo de amoblamiento o instalaciones dará lugar a la imposición de las sanciones urbanísticas que señala el artículo 104 de la ley 388 de 1997. (Artículo 28 Decreto 1054/98).

#### ❖ **EL ESPACIO PÚBLICO EN LOS PLANES PARCIALES**

El desarrollo del espacio público estará acorde a la tipología de plan parcial, a la oferta actual de calidad y cantidad del área de intervención, a la definición de las unidades de actuación, y sus demandas en términos de densidades propuestas y usos proyectados.

De acuerdo a los planes parciales proyectados se tendrá el desarrollo del espacio publico de la siguiente manera esa en cuenta

#### **a) Plan Parcial de Renovación Urbana (Redesarrollo).**

##### Mercado Público y su área de influencia

La política central será la recuperación y cualificación del espacio publico, la adecuación de los componentes de mobiliario y señalización.

#### **b) Plan Parcial de Mejoramiento Integral**

##### La Paz – Cristo Rey Santa Fe - El Pantano



### Once Noviembre –Yucal

La estrategia primaria para estas áreas será la implementación y creación de espacio público cualificado, debidamente articulado a las estrategias de desarrollo vial, a la consolidación del área residencial y las políticas de equipamientos

#### **c) Plan Parcial de Desarrollo**

##### Zona Turística (Pozos Colorados)

Estructuración de una red que complemente el sistema existente de playas para cualificar la estructura espacial del sector.

#### **d) Plan Parcial de Expansión Urbana**

##### Sector La Concepción – Curinca y demas areas de expansión

Es necesario concertar acorde a las densidades propuestas las áreas de cesión, y las unidades de actuación urbanística, definidas la localización y jerarquización del espacio público propuesto debidamente articulado.

Unidades de actuación urbanística: Zona de servicios educativos, Sector residencial Líbano – La Concepción

---

---

**Capitulo II:  
La Vivienda, Los Usos de Suelo y El  
Territorio**

---

---

***COMPONENTE URBANO***

## **1. USOS DEL SUELO ÁREA URBANA**

La definición de la propuesta de las modificaciones al uso del suelo en el Distrito de Santa Marta, se apoya en su función de ciudad terciaria y prestadora de servicios tanto turísticos como portuarios y comerciales, ampliándose su vocación hacia una actividad agroindustrial o industrial no contaminante.

### **1.1 Marco Conceptual**

#### **✧ Políticas Generales**

- Promover la localización de una industria no contaminante, y actividades especiales de servicios portuarios con base en el proyecto de la vía alterna al puerto y el corredor férreo, manteniendo una diferenciación clara con las demás áreas de actividades de la ciudad, en busca de una mejor funcionalidad de la misma.
- Promover una adecuada localización de las áreas residenciales, definiendo la ubicación de las áreas de vivienda de interés social, redefiniendo densidades con base en la capacidad instalada de servicios públicos, y promoviendo nuevas formas de ocupación del territorio; restableciendo los desequilibrios del modelo de ocupación del suelo, con base en la concertación de predios y una equitativa distribución de cargas y beneficios
- Definir en las acciones de ocupación una nueva posición respecto al medio ambiente.
- Establecer un proceso de recuperación y de creación del espacio público, promoviendo en los proyectos públicos y privados unos índices básicos de cesión y una ubicación acorde con las exigencias de la estructura urbana.

#### **✧ Criterios Económicos**

- Dentro del marco o escenario a largo plazo la ciudad debe afrontar el reto de su crecimiento poblacional, manteniendo un esquema expansión controlada dentro del perímetro urbano propuesto, aprovechando al máximo el potencial de tierras disponibles al interior del mismo y la infraestructura de equipamiento y servicios ya instalada.

- Consolidar las áreas de actividades relacionadas con el puerto, el comercio exterior y la industria, con el trazado de la Vía Alternativa al Puerto, separándolas de las actividades turísticas y de servicio.
- Reequilibrio en la distribución de cargas y beneficios. Establecer una gestión de urbana acorde a los beneficios generados por los usos propuestos, las intensidades y las infraestructuras de soporte a la nueva dinámica de desarrollo contemplada en el presente plan.

#### 🔗 **Criterios Físico Ambientales**

- Establecimiento de acciones de transformación urbanas positivas acordes a los grados de deterioro urbano, para la conservación y consolidación de los barrios ya desarrollados o los que se encuentren en un proceso de cualificación.
- Conservación y protección del patrimonio arquitectónico del Centro Histórico, estableciendo una ocupación de las estructuras y tipologías del centro histórico con usos acorde a las mismas, promoviendo usos no contaminantes o perturbadores de las actividades permitidas.
- Protección y conservación de las áreas naturales de gran potencial paisajístico como los cerros y rondas de ríos y quebradas, mediante usos que potencien estas acciones.
- Conservación y protección de hitos urbanos importantes que forman parte de la imagen de la ciudad, como los cerros urbanos, el Morro, Punta de Betín, San Pedro Alejandrino, Parques, Centro Histórico, Camellón, Cerro del Cundí, etc.
- Establecer a través de las normas de urbanismo y construcción una respuesta adecuada a las exigencias climáticas de la ciudad.

#### 🔗 **Criterios Sociales.**

- Las políticas de localización de actividades de beneficio colectivo deben estructurarse con base en la protección, accesibilidad y disfrute de los servicios sociales, el espacio público, zonas recreativas, playas, parques naturales, etc.
- Propuesta de socialización del entorno de los barrios marginales, promoviendo la ubicación de espacios para actividades deportivas y recreativas, además de los necesarios para el encuentro cultural y comunitario.

- Propuesta a escala de la ciudad de proyectos especiales de recreación y cultura, permitiendo la democratización de áreas o estructuras ambientales significativas.

### ✧ **Criterios De Participación**

El supuesto más importante es la necesidad de tener una ciudadanía bien representada, comprometida, responsable y activa dentro del proceso, que aporte en las decisiones públicas. Los criterios de participación están orientados por los principios de la Constitución, por la ley 152 de 1994, ley 9ª de 1989 y la ley 388 de 1997. Estos criterios deben formar parte del cuerpo operativo del plan de manera que después de validado sigan existiendo los mecanismos para que las decisiones a tomar dentro del marco del P.O.T sigan siendo validadas en forma participativa.

### ✧ **Criterios Legales**

Las políticas y orientaciones de los usos del suelo deben estar regidas por la normativa nacional y local existente, como son:

- **Ley 9ª. de 1989**
- Ley 99
- Decreto 2811 de 1974 (Código de Recursos Naturales)
- Ley 152 de 1992 Ley Orgánica del Plan de Desarrollo
- Ley 338 de 1997
- **Decretos locales:**
- Decreto 461 de 1991
- Decreto 1045 Plan de Desarrollo del Distrito de Santa Marta

## **1.2 Clasificación De Los Usos Del Suelo Urbanos.**

La clasificación de los del suelo en el distrito, basada en los criterios anteriormente expuestos, debe:

- Lograr una compatibilización total de usos al interior de las diferentes áreas de actividad de la estructura urbana.
- Buscar la adecuada armonía de usos de acuerdo a la sectorización y dinámica de agrupamiento sobre la estructura vial y las áreas de actividades propuestas.

La clasificación de usos propuesta es la siguiente:

- Uso del suelo residencial
- Uso del suelo residencial y servicios turísticos
- Uso del suelo comercial, negocios y de servicios
- Uso del suelo institucional
- Usos del suelo industrial
- Uso del suelo múltiple
- Usos de recreación y deportes

### 🔗 Usos específicos

La asignación de usos específicos permite definir al interior de cada área de actividad o de cada sector homogéneo el tipo preciso de actividades que allí se pueden desarrollar, sus limitaciones, modalidades, localización y requisitos de operación.

Los usos específicos se clasifican, para efectos de su asignación en cada sector homogéneo, de la siguiente manera:

- **Uso principal o específico:** es el uso predominante que determina el destino urbanístico de una zona y, en consecuencia, se permite en la totalidad del área, zona o sector objeto de reglamentación.
- **Uso complementario:** es aquel que contribuye al correcto funcionamiento del uso principal y se permite en los lugares que señale la norma, pudiendo ésta limitarlo incluso a una porción de cada edificación.
- **Uso restringido:** es aquel que no es requerido para el funcionamiento del uso principal, pero que bajo determinadas condiciones puede desarrollarse, a condición de no generar impacto negativo alguno sobre las actividades permitidas ni sobre el espacio público circundante.
- **Uso no compatible o prohibido:** es aquel que no puede ubicarse dentro de una área de actividad definida por el impacto negativo que genera sobre ella.

### 1.3 Áreas De Actividad

Corresponde a las diferentes divisiones de la superficie urbana definidas con el fin de fijar usos e intensidad de los mismos según sus características, acorde a los lineamientos de la estructura urbana planteada.

Se definen de acuerdo al uso predominante o principal, de la siguiente manera:

- Área de actividad residencial
- Área de actividad residencial y servicios turísticos

- Área de actividad comercial, negocios y de servicios
- Área de actividad institucional
- Área de actividad industrial
- Área de actividad múltiple
- Área de actividad recreativa y deportiva

### Áreas de Actividad Residencial

Son aquellas áreas urbanas destinadas, primordialmente a la actividad residencial, mezcladas en baja intensidad con otros usos compatibles.

Como política importante se deben procurar en las metas del Plan, resolver las situaciones presentadas por la invasión de actividades comerciales al área residencial, estructurando respuestas de manera que no se produzca necesariamente el desplazamiento de la vivienda. Se propone para este efecto la categoría de corredores zonales y locales o de zonas especializadas, como áreas de desarrollo compatible entre estas actividades.

Estas nuevas áreas se proponen permitir actuar al mercado de acuerdo con su dinámica, pero, al mismo tiempo, evitar los conflictos entre las diferentes actividades, entre estas y las estructuras que las soportan, y organizar una ciudad funcional que responda a las exigencias de productividad y calidad ambiental necesarias para la vida urbana contemporánea.

En las nuevas categorías de usos se introducen algunos cambios en las normas actuales, buscando compatibilizar las zonas de actividad comercial, residencial, de oficinas, institucionales y de servicios tratadas como un solo bloque, denominado actividad múltiple. La situación de excesiva libertad en localización de actividades terciarias en zonas muy amplias de la ciudad tiende a producir una dispersión de esta actividad, lo cual puede contribuir al deterioro de muchos sectores de vivienda.

En la anterior reglamentación de las viviendas de los barrios populares, se extendió indiscriminadamente la norma definida para las zonas de barrios formales, donde el tipo de actividad y el uso de la vivienda son diferentes. Como medida, para subsanar este efecto se introduce en el Plan, la categoría de vivienda productiva, que responde a las necesidades de la población de tener una actividad económica en su vivienda, siempre y cuando respete las normas mínimas de convivencia y bienestar de los vecinos (ruidos, desechos, etc.)

### Sectores residenciales

El sector residencial en general se clasifica en categorías residenciales, de acuerdo a las siguientes variables:

- Áreas homogéneas físicas dentro del espacio urbanizado.
- Características de las viviendas y del entorno urbano del sector.
- Estratificación socio-económica.

De acuerdo a la mezcla de la vivienda y otros usos complementarios se clasifican las áreas residenciales en:

ZONAS	ÁREAS DE APLICACION
<b>Residencial neta</b>	Barrios residenciales en los cuales se permite únicamente el comercio local en lugares –manzanas, calles, o centros cívicos y comerciales– específicamente señalados por la norma.
<b>Residencial con comercio y servicios: Corredores y zonas especializadas</b>	Barrios predominantemente residenciales, en los cuales se permite el comercio y los servicios, únicamente en áreas específicamente delimitadas, tales como manzanas o centros cívicos y comerciales, o bien en ejes viales, sin sobrepasar el 30% del área de la zona reglamentada.
<b>Residencial productiva</b>	<p>Barrios residenciales, en los cuales las unidades de vivienda (vivienda productiva), pueden albergar – dentro de la propia estructura arquitectónica– usos comerciales o industriales livianos y que además presentan, como en la categoría anterior, zonas de comercio y servicios.</p> <p><b>Localización.</b> Este tipo de vivienda puede ser establecida en las siguientes áreas o zonas homogéneas: ZHT2A ( Pescadito)- ZHT6 (11 de Noviembre, La Paz, Cristo Rey, María Eugenia, Pantano, Santa Fe), ZHT7 (Obrero, 20 de Julio, Juan XXIII, Olivo, San Fernando, Nacho Vives) y ZHT8 (Divino Niño, Luis R Calvo)</p>

### **a) Rangos de Densidades**

**Residencial de alto índice:** Define los sectores por encima de las 80 viviendas por hectárea

**Residencial de índice medio:** Se refiere a sectores urbanos con densidades entre 40 y 79 viv/ha.



Residencial de bajo índice: se refiere a zonas urbanas residenciales con rango residencial entre 15 y 39 viv/ha.

Residencial suburbano: aplicable a los suelos suburbanos y se establece una densidad entre 5 y 8 viv/ha.

Residencial turística costera: aplicable a las características individuales de cada sector. Oscila entre 5 y 45 viviendas por Ha.

### Formas De Desarrollo

El origen del tejido residencial del Distrito, sus formas de agrupación, su concentración, el ritmo de su trama, sus tipologías edificatorias, la calidad y cantidad de su espacio público y su adaptación a la morfología del suelo son los elementos que han establecido las diferencias y las similitudes que hoy definen las particularidades del área residencial considerada en su totalidad.

Se han distinguido para el área urbana tipologías residenciales atendiendo a la configuración espacial, grado de consolidación urbana, tipología predial, estructura vial, perfiles y estratificación, además de una propuesta para área residencial de carácter suburbano y una propuesta para área residencial en los cerros del litoral marino.

### Clasificación

La clasificación como áreas de actividad residencial se basa en la evolución y desarrollo del tejido urbano y la clasificación de las zonas homogéneas tipológicas:

**Area Residencial AR1 (Zona Homogénea ZHT1):** El área confinada en el perímetro del Centro histórico con las restricciones propias del tratamiento de conservación del área, La normatividad debe apuntar a la consolidación del área como zona residencial.

**Area residencial AR2 (Zona Homogénea ZHT1A):** Conformada por asentamientos de características particulares como el Barrio El Prado, su carácter de tratamiento es de conservación, no permite transformaciones a los índices y aprovechamientos, ni a intervenciones importantes de estilo.

**Area Residencial AR-2A (Zona Homogénea ZHT2):** Define procesos históricos de desarrollo urbano bajo patrones de trazado con características particulares de vialidad, tipología predial y arquitectónica, como los barrios de Pescadito y Manzanares y áreas afines. Su tratamiento básico se orienta hacia la

consolidación. Se deben establecer índices mayores hacia las vías principales y en general a todo el área por existir una buena vialidad.

### Normas Urbanísticas

#### Área mínima predio: 120 m<sup>2</sup>

Frente mínimo: 8.00 mtrs

Altura máxima de la vivienda: 2 pisos y 3 pisos sobre corredores zonales

Antejardín : No es obligante en sectores de paramento consolidado sin el mismo. Se debe permitir la terraza cubierta como espacialidad adecuada.

Retiro de fondo 1er. Piso : Mínimo 4 mtrs

Retiro de fondo 2do. Piso : 4.00

Adosamiento : Lateral permitido

Patio mínimo: 9,0 m<sup>2</sup>

Densidad máxima: 55 viv/ha

### Normativa Urbanística

Los nuevos desarrollos vinculados a estas áreas deberán articularse en la estructura vial y espacial a los existentes, manteniendo en lo posible las áreas de cesión.

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 por cada 3 viv.

Parqueaderos para visitantes: 1 por cada 6

ÁREA DE CESIÓN: 40 %

VÍAS VEHICULARES: Estas vías están reglamentadas en la normativa final y el Capítulo de Vías.

- Vías peatonales internas: 3.00 mtrs (z. Verde central)

### USOS DEL SUELO:

Específico: Residencial

Complementarios: Comercios y servicios

Restringidos: Comercio de mediano impacto, Billares, etc.

Prohibidos: Industriales livianos y pesados, comercio pesado, exposición, etc

**Area Residencial AR3 (Zona Homogénea ZHT- 7):** Se establece como un modelo proveniente de la evolución de los barrios de origen planificado, que mantienen una tipología de retiros y de estructura peatonal, mas una regular estructura de espacio público y de equipamientos como Los Almendros, 17 de Diciembre, Galicia, Bastidas, Chimila, Ciudadela, Pando, Cisne, Cantilito, Garagoa, La Concepción, El Parque, El Bosque, Los Trupillos, Etc



Son proyectos planificados con origen en las propuestas Instituto de Crédito Territorial. Se caracterizan por una oferta importante de áreas verdes, tanto centrales como de antejardín, planificación vial y buena

articulación al contexto urbano, tipología residencial en evolución y oferta de servicios y equipamientos comunales con área proyectadas a los mismos.

Esta tipología residencial, si bien comenzó como un concepto único, fue sufriendo alteraciones por la intervención individual, evolucionando hacia esquemas de amplitud y de identidad a través de materiales y disposición volumétrica distintas a las originales. Sin embargo, esta heterogeneidad resultante, sobre un esquema de diseño urbano planificado, posee características particulares que le confieren la unidad que permite agruparlas en un solo concepto residencial.

Dentro de estos sectores encontramos barrios como, Galicia, Bastidas, Chimila, Ciudadela, El Pando, etc., considerados dentro de las zonas homogéneas ZHT3.

### **Normativa**

La normativa para estos sectores debe apuntar a su consolidación, permitiendo procesos de densificación sobre las estructuras viales primarias, junto con la posibilidad de transformaciones de la tipología inicial de la vivienda para la configuración de espacios para la prestación de servicios y el comercio menor, garantizando para el resto de conformación urbana la conservación de las áreas públicas y antejardines existentes, lo mismo que la densidad propuesta.

Para los proyectos nuevos, que puedan establecer una continuidad del tejido urbano con estas áreas, se deben establecer reglas de juego similares con alguna variación de densidad para todo el conjunto, soportada por una estrategia de cesión de espacio público y de vialidad adecuada a las mismas.

### **Normativa Arquitectónica**

#### **ÁREA MINIMA DE LOTE 76 m<sup>2</sup>**

Frente mínimo: 6.00 mtrs

Altura máxima de la vivienda: 2 pisos y 3 pisos sobre corredores zonales

Antejardin : 3 MTRS

Retiro de fondo 1er. Piso : 3.00 HASTA EL 50%

Retiro de fondo 2do. Piso : 3.00

Adosamiento : Lateral permitido

Patio mínimo: 6,0 m<sup>2</sup>

Densidad máxima: 70 viv/ha

Índice de Ocupación: 0,60

Índice de construcción: 1,20

### **Normativa Urbanística**

Los nuevos desarrollos vinculados a estas áreas deberán articularse en la estructura vial y espacial a los existentes, manteniendo en lo posible las áreas de cesión.

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 por cada 3 viv.

Parqueaderos para visitantes: 1 por cada 7 viv.

ÁREA DE CESIÓN: 40 %

VIAS VEHICULARES: Estas vías están reglamentadas en el Capítulo de Vías.

- Vías peatonales internas: 3.00 mtrs (z. Verde central)

### USOS DEL SUELO:

Específico: Residencial

Complementarios: Comercios y servicios

Restringidos: Comercio de mediano impacto, Billares, etc.

Prohibidos: Industriales livianos y pesados, comercio pesado, exposición, etc



**Area Residencial AR4 (Zona Homogénea ZHT-7)** Se establece para aquellos barrios de origen de invasión que han ido consolidando en el tiempo una tipología de vivienda y una estructura constructiva y espacial particular, originadas por los métodos de autoconstrucción y de construcción progresiva con deficiencias de espacio público, perfil vial y equipamiento que debe ser incorporados al tejido urbano. Esta tipología se caracteriza urbanísticamente por una baja presencia de áreas de antejardín, tipología residencial diversa. La normativa apuntará a la consolidación de la actividad residencial, a un leve aumento de las densidades existentes y a la conservación de áreas libres al interior de los predios. Corresponden a esta tipología los barrios como Juan XXIII, Nacho Vives, San Fernando, San Jorge, El Pantano, Santa Fe 11 de Noviembre, Ondas del Caribe, Fundadores, Galán, Bolivariana, Nueva Mansión, María Eugenia y los asentamientos alrededor de Cristo Rey y La Paz.

El tratamiento más adecuado para estas áreas es el de **mejoramiento integral**

### Normativa

La normativa a aplicar debe estar direccionada a la consolidación de estos sectores y debe proponer una baja densidad, una estructura predial adecuada a esa densidad, alturas máxima de dos pisos, establecer tamaño de andén adecuado a las necesidades de las vías y de la expansión de los servicios públicos.

Sobre las vías de carácter urbano o que sean los accesos primarios al área de estudio, se deben potenciar los usos del suelo hasta múltiple Tipo 3 (de bajo impacto), se deben exigir retrocesos adecuados a las líneas de construcción para el mejoramiento o ensanche del perfil vial, adecuándolo a las necesidades

del transporte público y las necesidades colectivas. Se definen con base en las áreas homogéneas tipo ZHT2.

### Normativa arquitectónica

#### Tamaño de lotes

##### Área mínima de lote: 90 mtrs

- ◆ Frente mínimo: 7 mtrs
- ◆ Subdivisión: Se hará de tal manera que los predios resultantes se ajusten a la especificación mínima.
- ◆ Alturas: 2 pisos
- ◆ Altura máxima permitida: hasta 3 pisos sobre corredores viales locales con perfil mayor de 15 mtrs.
- ◆ Se permitirá el altillo cuando este involucrado a la cubierta del edificio y no ocupe más del 40% del área del piso inferior.

**Voladizos:** No es necesario cuando no existan en los perfiles existentes.

Debido a la conformación de estas áreas, los voladizos deben ser resultado de un correcto empuje con las soluciones existentes elementos consolidados

Cuando no exista solución de empuje sobre lotes de desarrollo en serie o individual se dan soluciones así:

- ◆ Para antejardines mayores de 3,0 mtrs un voladizo máximo de 1,2 mtr y menores de 3,0 mtrs de máximo 0.8 mtrs
- ◆ Cuando se desarrolle edificación en sectores consolidados sobre vías menores de 8 mtrs, se puede establecer alero sobre las 4/5 del ancho del andén existente y no debe ser extendido sobre el segundo nivel, que debe permanecer alineado con el paramento inferior.

#### Aislamientos

- ◆ Antejardín: Cuando el tejido urbano no lo precise será de 3,00 mtrs o seguirá el paramento existente.

- ◆ Posterior primer piso: 3.00 mtrs, se permite adosamiento hasta el 50% de la medida posterior del predio, cuando existan patios interiores o liberación de área construida.
- ◆ Posterior segundo piso: 3.00 mtrs para todo el limite posterior.
- ◆ Tratamiento antejardín: Cuando exista antejardín se exigirá un área mínima libre de tratamiento de piso de 6 mtrs.
- ◆ Aislamiento lateral: Puede ser opcional y tendrá un mínimo de 2.5 mtrs cuando se plantee para estructuras de 1 a 3 pisos. Para lotes de ancho mínimo se recomienda al urbanizador o constructor establecer un retiro en el primer nivel de dos (2) mtrs, en una longitud de tres (3) mtrs mínimo, sobre cualquier sector de los linderos laterales.
- ◆ Patio interior mínimo: 6 mtrs

### **Normativa Urbanística:**

Densidad máxima: 60 viv/ha

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 por cada 4

Parqueaderos para visitantes: 1 por cada 10

ÁREA DE CESIÓN: 35 %

### **VIAS VEHICULARES:**

- Calzadas Vias vehiculares interiores: 6 mtrs
- Vias vehiculares externas: 10 mtrs
- Vias peatonales internas: 8.00 mtrs (Z. Verde central)

### **USOS DEL SUELO:**

Similar al area anterior

### **VIVIENDA PRODUCTIVA:**

Sobre esta área se puede permitir el desarrollo de la vivienda productiva, destinada a la producción y pueden albergar –dentro de la propia estructura arquitectónica– usos comerciales o industriales livianos y que además pueden presentar, zonas de comercio y servicios. Esto implica que se pueden adoptar las normas urbanas y arquitectónicas del sector donde se instale y modificando los usos del suelo en las áreas consideradas en esa categoría.

**Area Residencial AR4-A (Zona Homogénea ZHT-8):** Se establece para aquellos barrios de origen de invasión que se ubicaron en áreas de pendientes significativas y en zonas de riesgo. Su consolidación es lenta con tipología de vivienda dispersa o de baja concentración y una estructura espacial discontinua, con oferta potencial para espacio publico importante y poco aprovechada y deficiencias de equipamiento social que debe ser incorporados al tejido urbano. La normativa apuntará a la consolidación de la actividad residencial bajo riesgos mitigables, y a la reubicación de los asentamientos en alto riesgo y la recuperación de las áreas de pendiente para espacio publico zonal. Corresponden a esta tipología las áreas dispersas ubicadas sobre los altos de San Jorge, Nacho Vives, San Fernando, Las Ensenadas, Villa Aurora, los barrios Divino Niño y Luis R, Calvo, las zonas ubicadas sobre el 11 de Noviembre Altos del Yucal y Simón Bolívar, La Lucha, las Murallas, las Colinas, San José del Pando y sobre el 1 de mayo, María Eugenia, San Pablo y Vistabella

Se establece una normativa adecuada al área residencial anterior, siempre que no se defina el predio o área como zona de riesgo..

**Area residencial AR-5 (Zona Homogénea ZH4 y ZHT6):** Son sectores consolidados urbanísticamente, bien integrados al sistema vial y de servicios, con una tipología residencial de buena factura y de diseño moderno, generosos en áreas de antejardín y andenes, y con una vialidad adecuada a su intensidad de usos. Villa Sara, San Francisco, etc.

Sobre estos sectores debe existir cuando la condición de las construcciones y de predios lo permitan, y sí no están bajo estatutos de propiedad horizontal, los crecimientos en densidad que permitan los servicios públicos y la vialidad existente. Esta densidad no debe pasar de los tres pisos, desarrollos de vivienda bifamiliar o más, con adosamiento lateral y tipología predial mínima de 15 mtrs de frente y retiros mínimo posteriores de 3,0 mtrs.

### **Normativa Arquitectónica**

**ÁREA DE LOTE:** 200 M2

Frente mínimo: 12 Mtrs

Altura máxima de la vivienda: 2 pisos

Antejardin : 3,0 mtrs y 5,0 mtrs sobre vías primarias

Retiro de fondo 1er. Piso : 3,0 mtrs

Retiro de fondo 2do. Piso : 3,0

Adosamiento lateral : Permitido

Patio mínimo: 7,5 M2

Densidad máxima: 50 viviendas/Ha

### **Normativa Urbanística:**

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 x vivienda

Parqueaderos para visitantes: 1 x 4 viviendas

ÁREA DE CESIÓN: 40 %

VÍAS VEHICULARES:

- Vías peatonales internas: 8.00 mtrs (Z. Verde central)

USOS DEL SUELO: Similar al area anterior: Se permite comercio sobre corredores primarios o locales, servicios personales especiales y de esparcimiento.

**Area Residencial AR-6 (Zona Homogénea ZHT-3 y ZHT-6):** Es un segmento de características urbanas más complejas que corresponde a una tipología y estructura espacial, que proviene de proyectos planificados y evolucionados con unas características de amplitud y tipología que se conserva parcialmente.

Corresponde a sectores residenciales evolucionados con mayor accesibilidad, con tipología en serie o de desarrollo individual de cierta solidez arquitectónica, con tipologías espaciales y de materiales comunes. Se aplica a barrios como Los Angeles, Taminaca, Los Naranjos, Postobon, Alcázares, El Reposo, San Pedro Alejandrino, Trupillos, El Bosque, Marbella, Cañaveral, etc.

### Normativa

La normativa debe apuntar a su consolidación y el mantenimiento de la tipología existente, controlando los desarrollos en altura mayor a la existente. Es importante que se imponga control a los procesos de ocupación de antejardines por columnas, escaleras y voladizos desproporcionados al perfil vial existente.

### Normativa Arquitectónica

**ÁREA DE LOTE:** 120 m<sup>2</sup>

Frente mínimo: 7.0- 8. 0 mtrs

Altura máxima de la vivienda: 2 pisos

Antejardin : 3, 0 mtrs para vías de una calzada

5,0 mtrs para vías de doble calzada

Retiro de fondo 1er. Piso : 3,0 mtrs has ta el 50% del lindero

Retiro de fondo 2do. Piso: 3.0 mtrs

Adosamiento: Se permite adosamiento lateral.

Patio mínimo: 7.5 m<sup>2</sup>

Densidad máxima: 60 Viv/Ha

Índice de ocupación: 0.60

Índice de construcción: 1,25

### Normativa Urbanística:



Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 por vivienda

Parqueaderos para visitantes: 1 por cada 3

ÁREA DE CESIÓN: 40 % del área bruta

VIAS VEHICULARES:

- Vías peatonales internas: 3.00 mtrs (z. Verde central)

USOS DEL SUELO: Similares al area anterior.

**Area residencial AR-7 (Zona Homogénea ZHT-4):** Constituyen estas áreas residenciales las de mayor consolidación en el casco urbano, originariamente entendidas como loteos de tamaños aceptables para desarrollo de vivienda unifamiliar de estratos altos y evolucionando actualmente, por su misma calidad urbana a un concepto de densidad mayor, que puede representar la pérdida de la misma por la saturación y la congestión vehicular, por lo cual se debe plantear, de acuerdo a la capacidad instalada de servicios, un cambio a una densidad media alta, bajo un esquema de cesiones y de estructura predial coherente al desarrollo de propuestas en altura. La normativa debe reglamentar alturas con base en la posibilidad de los retiros laterales y de la vialidad primaria o secundaria existente.

Sobre los ejes viales más importantes, se establecerán las densificaciones y los usos adecuados a las características del sector, proveer estacionamientos públicos y privados de acuerdo a los usos propuestos, retiros laterales adecuados a las alturas permitidas y tratamientos integrales a las fachadas, como también no permitir adornamientos en alturas de acuerdo al Código Nacional Sismo-Resistente.

Forman parte de este segmento residencial barrios sus condiciones como el caso de Bavaria, Barrio Jardín, El Pradito.

### **Normativa Arquitectónica**

Para esta área considerada como de actualización o densificación se establece la posibilidad de alturas hasta de 15 pisos, cambiando los índices de ocupación y construcción acorde a cada zona. Se darán en la normativa final el tratamiento para multifamiliares

**Area Residencial VIS (Predios para desarrollo):** Conformada por sectores destinados a la ejecución de vivienda de interés social, con índices medios de densidad, soluciones de una a dos plantas, y una significativa oferta de espacio público y de áreas para equipamientos sociales. Su normativa apuntará a establecer los elementos de generación de espacio público e institucional y control a la ocupación de áreas

Las áreas de expansión urbana destinadas a este sector se encuentran sobre la zona Nororiental (Carbonera, borde norte del río Manzanares sobre Cantilito, área sobre la vía a Minca y sobre la margen Norte de la Vía Alternativa al puerto en el sector de Bureche).

### **Normativa:**

Se debe estructurar una normativa que establezca los requerimientos de tipo arquitectónico, urbanístico, constructivo y de gestión adecuados a las necesidades de estos programas.

### **Normativa Arquitectónica:**

Debe definir las áreas de los predios, ofreciendo alternativas para desarrollos en una, dos plantas o tres, estableciendo intensidad de uso acorde al valor de la tierra. Se define en el capítulo VIS

### **c. Áreas De Actividad Residencial Turística-Hotelera**

Estas áreas están orientadas a las actividades relativas al desarrollo residencial y hotelero, lo mismo que a conjuntos o actividades de servicios turísticos especializados.

#### **Se clasifican en:**

**Residencial Hotelero:** Comprende desarrollos de estructuras destinadas a hotelería, apartamentos, residencias y habitaciones de tiempo compartido.

**Servicios Turísticos:** Definen áreas para la ocupación de estructuras para la prestación de servicios turísticos y recreación, tales como campos de golf, parques acuáticos, casinos, centros vacacionales, etc.

Las áreas de actividad residencial hotelero se han clasificado de la siguiente manera:

#### **Zona Residencial Turística.**

Esta área se caracteriza por su ubicación sobre el litoral, proveyendo a través de su estructura espacial y tipológica una oferta de servicios y vivienda hacia el turismo. Debido a que en algunas áreas, la planificación original no orientó debidamente la infraestructura y la tipología hacia una intensidad de usos y servicios (caso Rodadero), el haber asumido esa carga ha causado malestares y abusos en la estructura urbana proyectada, por lo cual la oferta que debe ser consolidada, presenta debilidades.

## Normativa General

Se debe buscar en la normativa un equilibrio entre la función residencial, su relación con el litoral y los servicios propuestos, de manera que se complementen, estableciendo la vialidad, las densidades y las propuestas tipológicas adecuadas a la explotación del sistema marino. En las áreas ya construidas como El Rodadero Norte y Bello horizonte, se propone una reducción de alturas a seis pisos sobre el borde marino. Sobre la Zona Sur del Aeropuerto, sectores de Puerto Galeón y Cabo Antibes, debe consolidarse una propuesta de baja altura dentro del cono de aproximación del Aeropuerto Simón Bolívar y sobre el borde costero. Los desarrollos colindantes a la Troncal del Caribe podrán ser objeto de aprovechamientos mayores dentro de un concepto de liberación de ocupación de suelo.

### **Area Residencial Turística 1 ART-1 (Zonas Homogéneas ZHT5 y ZHT-5B):**

Esta conformada por sectores de desarrollo turístico de densidad poblacional alta, con poca oferta de espacios libres y deficiencias en las infraestructuras viales y de servicios públicos y sociales y proliferación de servicios turísticos de todas clase sin control de localización, como Rodadero, Rodadero Reservado, Rodadero Sur y Bello Horizonte. Su oferta de servicios es abundante.

La normativa apunta a la disminución de intensidad de usos y de construcción y generación de espacio publico, acorde a la estructura urbana del área.

## Normativa arquitectónica para vivienda individual o bifamiliar

**ÁREA DE LOTE :** 300

Frente mínimo: 15

Altura máxima de la vivienda: 2 plantas mas altillo

Antejardin : 5 mtrs

Retiro de fondo 1er. Piso : 5 mtrs

Retiro de fondo 2do. Piso : 5 mtrs

Adosamiento :.Se permite lateral

Patio mínimo: 9 Mtrs

Indice de Ocupación. 0.50

Indice de construcción: 1.20

Densidad máxima: 50 viv./ha

Para sectores como Rodadero reservado y áreas de Rodadero Sur.

## Normativa Arquitectónica Para Vivienda Edificio Multifamiliar

**ÁREA DE LOTE:** 600

Frente mínimo: 30



Altura máxima de la vivienda: 12 plantas mas atillo. Con excepción de la primera manzana sobre el borde marino

Antejardin : 5 mtrs

Retiro de fondo 1ero y 2°. Piso : se permite adosamiento hasta segundo piso para estacionamientos.

Adosamiento : Lateral hasta segundo piso. Se establece 1/6 altura cada lado a partir del tercer piso.

Patio mínimo: 9 mtrs

Índice de ocupación: se permite 0.70 ocupación cuando se ocupe el primer nivel en áreas parqueaderos

Índice construcción : 3,5

Densidad 120 viv/ Ha

### **Normativa Urbanística:**

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 x cada vivienda

Parqueaderos para visitantes: 1 por cada 3 viv.

ÁREA DE CESIÓN: 30%

VÍAS VEHICULARES: Acorde al sistema vial

**Area residencial turística 2 (Zona Homogénea ZHT-5B)** Conformada por Playa Salguero, Bellohorizonte, Aeropuerto, Plenomar, y futura área del Batallón Cordoba, son zonas de desarrollo intermedio que pueden evolucionar y ser organizadas a través de una normativa de consolidación de usos hoteleros y de servicios dentro de una perspectiva de ocupación media del suelo.

### **Normativa Arquitectónica**

**ÁREA DE LOTE:** 300 M2 y 600M2

Frente mínimo: 20 y 30 mtrs

Altura máxima de la vivienda: 13 mas atillo, y sobre la primera manzana sobre la playa 5 pisos mas atillo

Antejardin : 5.00

Retiro de fondo 1er. Piso : Para 2 y 3 pisos 5 mtrs, para multifamiliares 10 mtrs

Adosamiento : No se permite .

Patio mínimo: 9 mtrs

Índice de ocupación: 0.25 para multifamiliares y 0.50 para viviendas de dos y tres plantas.

### **Normativa Urbanística:**

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 x cada una

Parqueaderos para visitantes: 1 x cada 3 vdas

ÁREA DE CESIÓN: 75 %

VÍAS VEHICULARES:

- Vías vehiculares interiores: Calzada 7 mtrs
- Vías vehiculares externas : 10 mtrs

**Area residencial Turística 3 (Zonas Homogéneas Turísticas Especiales):** Area específica conformada por el Hotel Irotama y el Proyecto de la Zona Turística de Pozos Colorados, adecuada para establecer patrones de baja ocupación con énfasis ambiental y densidad media. Su desarrollo debe articular las dos áreas con servicios turísticos de alto nivel y elementos de protección ambiental.

**Normativa Arquitectónica Y Urbanísticas :** Se establecen de acuerdo al desarrollo urbanístico sin que superen las siguientes:

- ÁREA MINIMA DE LOTE** 3000 m<sup>2</sup>  
Retiro de fondo 1er. Piso : 5 mtrs  
Retiro de fondo 2do. Piso : 10 mtrs  
Adosamiento : No se permiten .  
Patio mínimo: 9 m<sup>2</sup>  
Retiros laterales: Acorde a la altura. (1/6)

#### **Normativa Urbanística:**

- Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 x cada viv.  
Parqueaderos para visitantes: 1 x cad tres viv.  
ÁREA DE CESIÓN: 70%  
VIAS VEHICULARES:  
- Vías peatonales internas: 8.00 mtrs (z. Verde central)

**Area residencial turística 4. (Zonas homogéneas ZHT-5A):** Caracterizada por asentamientos de baja densidad, con tipología edificatoria de gran desarrollo arquitectónico, como Cabo Antibes, y algunas soluciones puntuales en altura Se debe consolidar desde la Quebrada del Doctor, hasta el Aeropuerto Simón Bolívar. La oferta de servicios es limitada en razón de su baja densidad.

#### **Normativa Arquitectónica**

- ÁREA DE LOTE: 500 m<sup>2</sup>**  
Frente mínimo: 30 mtrs  
Altura maxima de la vivienda: 2 pisos  
Antejardin : 5 mtrs  
Retiro de fondo 1er. Piso : 5,0 mtrs  
Retiro de fondo 2do. Piso: 5.0 mtr  
Adosamiento : No se permite.  
Patio mínimo: 9 m<sup>2</sup>

Densidad máxima: 7 viv /ha

### **Normativa Urbanística:**

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 x cada viv.

Parqueaderos para visitantes: 1 x cada tres viv.

AREA DE CESIÓN: 70%

VIAS VEHICULARES:

- Vías peatonales internas: 8.00 mtrs (z. Verde central)

**Area Residencial Turística 5 (Sector para desarrollos residenciales especiales -Cerros del Litoral-);** Este sector residencial se establece para las áreas de pendiente que corresponden a la fachada al mar, como son los cerros urbanos de San Fernando, La Gloria y el costado sur del cerro ubicado frente a la zona de Pozos Colorados. La normativa de desarrollo se establecerá con un criterio ecológico de ocupación y respetuoso de las características ambientales de esos ecosistemas.

Esta área, que forma parte del concepto turístico residencial, presenta particularidades por la topografía y las condiciones naturales de los cerros que conforman la fachada al litoral (San Fernando y La Gloria y cerros Sur de Ecopetrol.

El tipo de desarrollo a proponer debe ser armonizado con los valores ambientales de estas áreas, las posibilidades de generar espacios públicos. Es necesario tener en cuenta los siguientes aspectos relacionados con las intensidades y densidades habitacionales a proponer en este sector:

Régimen de propiedad y base tributaria predial de los propietarios.

Posibilidades de concertación con propietarios distintos al Distrito. Podrían considerarse las posibilidades de una actuación urbanística.

Son de gran relevancia los aspectos técnicos para el futuro desarrollo: régimen de pendientes; respeto a los escurrimientos naturales; respeto a la vegetación arbustiva; resistencia mecánica de los suelos; afectación paisajística para la ciudad, etc.

### **Normativa**

El POT propone densidades menores a cinco (8) viviendas por Ha. con alturas de dos a tres pisos de acuerdo a los desarrollos sobre las pendientes. Pueden ser viviendas asociadas o individuales para las cuales se pueden generar servicios a escala del proyecto o por asociación de dos o más proyectos.

Se propone además en las intervenciones generar un sistema de espacios verdes y construidos alternados de manera que se tenga una visión equilibrada del paisaje y del uso del territorio.

Los procesos de ocupación e intervención deben ser racionalizados y sometidos a control por parte de Corpamag y Planeación Distrital con el objetivo de minimizar los impactos.

La reglamentación debe ser estructurada con base a la accesibilidad, las pendientes, las posibilidades de paisaje y los usos planteados.

### **Normativa Arquitectónica**

**ÁREA DE LOTE** 2000 m<sup>2</sup>

Frente mínimo: 30 Ml

Altura máxima de la vivienda: 2-3 pisos

Antejardín : 10 mtrs

Retiro de fondo 1er. Piso : 5 mtrs

Retiro de fondo 2do. Piso : 5 mtrs

Adosamiento: No se permite

Patio mínimo: 9 m<sup>2</sup>

Área mínima de construcción:

Densidad máxima: 7 viv

### **Normativa Urbanística:**

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 2 por cada vivienda

Parqueaderos para visitantes: 1 por cada tres viviendas

ÁREA DE CESIÓN: 70% por norma nacional

**VIAS VEHICULARES:**

- Vías vehiculares interiores: 3,5 mtrs

- Vías vehiculares externas 6,0 mtrs

- Vías peatonales internas: 1,5 mtrs

### **Servicios Turísticos.**

De acuerdo a su tipo, objetivo y calidad de servicio se clasifican en Servicios hoteleros y otros servicios.

Los servicios hoteleros son los establecimientos públicos destinados a la prestación del servicio de alojamiento y se definen para su denominación de la siguiente manera:

**Hoteles:** Se clasifican como hoteles los establecimientos de hospedaje, que prestan el alojamiento en unidades funcionales constituidas por habitaciones y áreas de servicios comunes, día a día, con oferta de alimentación y servicios básicos complementarios y accesorios de acuerdo a su categoría y modalidad.

**Apartahoteles:** Se clasifican de esta forma los establecimientos hoteleros o de hospedaje, que prestan el alojamiento en unidades habitacionales constituidas por apartamentos y áreas de servicios comunes, día a día o por temporadas, con oferta de alimentación y servicios básicos complementarios y accesorios de acuerdo a su categoría y modalidad

**Hostales:** Se clasifican- como hostales los establecimientos de hospedaje, que prestan el alojamiento en unidades funcionales constituidas por habitaciones y áreas de servicios comunes, día por día.

**Alojamiento turístico:** Se clasifican como alojamientos turísticos los establecimientos de hospedaje, que prestan el alojamiento en unidades funcionales constituidas por apartamentos y áreas de servicios comunes, día por día o por temporada, con o sin oferta de alimentos y un mínimo de servicios complementarios o accesorios según su categoría y modalidad

Los hoteles y edificios de hospedaje serán clasificados de acuerdo a la calidad de la construcción, de sus servicios, instalaciones, dotación, equipos, presentación y atención al público.

Los establecimientos hoteleros o de hospedaje se podrán ubicar únicamente en los siguientes sectores:

Hoteles: Este tipo de servicio podrá ubicarse en diferentes áreas de la zona urbana, dependiendo su volumetría y capacidad de los indicadores urbanísticos de cada área de ubicación:

- ◆ Centro Histórico, bajo criterios de intervención patrimonial acorde a la tipología edificatoria usada para la implantación del mismo.
- ◆ Area Batallón Córdoba, dentro de los objetivos de la Operación estratégica concertada establecidos para el área, se establece la consolidación de áreas hoteleras.
- ◆ Playa Salguero
- ◆ Zona de Pozos Colorados
- ◆ Rodadero Sur



**Apartahoteles:** Se podrán ubicar en las áreas similares a hotelería en corredor multiple Tipo 1.

**Hostales:** Area del Centro Histórico y otras áreas urbanas como corredores urbanos Tipo 3.

**Alojamiento turístico:** Area residencial de Gayra, Rodadero y Zona Sur.

**Otros Servicios.** Se incluyen en esta clasificación aquellos servicios que se pueden localizar sobre las áreas turística, como:

**Centros Recreacionales:** Se podrán localizar en la Zona sur entre el Aeropuerto Simón Bolívar y la Quebrada del Doctor sobre la Troncal del Caribe, en la Zona de servicios ubicada paralela a las instalaciones del Aeropuerto cuando no forme parte del mismo el uso residencial y sobre la zona suburbana extendida entre Cristo Rey y la Quebrada del Doctor, sujetas a los índices de ocupación definidos para las mismas.

**Casinos Y Salas De Juego:** Pueden funcionar vinculados a estructuras mayores de servicios turísticos, o en edificios aislados cuando estén circunscritos a las áreas definidas para el uso anterior o en estructuras comerciales cuando cumplan condiciones mínimas de tamaño de local y parqueaderos. Las salas de juegos electrónicos pueden localizarse y funcionar sobre áreas o centros comerciales, pero restringidas sobre las áreas residenciales netas.

### **Marinas**

Para este servicio especializado se permite su ubicación sobre áreas costeras que no tengan un marcado uso de playas, como el sector entre Playa Grande y Burucuca, o sobre la desembocadura del Río Gayra, siempre y cuando existan las licencias ambientales y planes de manejo previo para su ejecución.

**Comercio y Servicios afines a la actividad, como restaurantes y discotecas.** Las áreas comerciales y servicio afines al turismo se localizaran, combinados con las zonas turísticas de densidad media y acordes a las normas para esos usos, previendo la densidad vial y de parqueos en mayor proporción.

### **Áreas de Actividad Comercial, de Negocios y Servicios**

Comprende las áreas destinadas a satisfacer las actividades comerciales y de servicios en sus distintos niveles, como también los usos complementarios a las mismas, entendiéndose estas actividades como venta de bienes y servicios. En las áreas de predominio de servicios se tratarán de definir zonas para minimizar la tendencia a la dispersión que sucede en la ciudad:

## ZONAS COMERCIALES:

**El área comercial primaria**, destinada a los sectores comerciales consolidados o que se espera consolidar en la ciudad. Se trata de zonas que tienen ya un reconocimiento en la ciudad como lugares de venta de todo tipo de bienes y servicios al detal como el Centro Histórico, área del Mercado publico, las áreas turísticas y los centros urbanos propuestos.

**Comercio en el Centro Histórico y áreas de influencia:** Se define como la principal zona de concentración de actividades del nivel regional y urbano, caracterizada por una amplia gama de funciones. Por sus particularidades espaciales y arquitectónicas debe poseer normativa adecuada a su infraestructura, con el objeto de equilibrar su función con respecto otros sectores urbanos.

**Comercio en el área de influencia del Mercado Publico.** Representa un nodo importante de comercio de mediano y bajo impacto urbano, de cobertura urbana y rural. Objeto de un plan Parcial de Redesarrollo, se aplicara la normativa a establecer en el mismo

**Comercio en zonas residenciales turísticas:** Comercio especializado para demanda de bienes y servicios del sector turístico y recreativo. Se localizan en el Sector Rodadero, Centro Histórico, Pozos Colorados y Zona Sur.

**Comercio Subcentros urbanos:** Se establecen como polos de actividad múltiple, comercial y de servicios, y como alternativa de equilibrio funcional dentro de la estructura urbana. Se especializarán acordes con su ubicación y la función urbana propuesta para el mismo. Se complementan en su estructura espacial con áreas verdes zonales, de manera que amortigüen su impacto, estableciendo un alto índice de espacio publico para el área, el impacto por la concentración que genera el subcentro. Se han definido así:

**Subcentro Urbano Troncal Bureche:** Este Subcentro podrá permitir, desarrollo de comercio clase C1 y servicios financieros, con usos institucionales de menor intensidad.

**Subcentro Urbano Sena - Río Gayra.** Se definen como usos predominantes los comerciales tipo AC1, y como usos complemetarios los servicios y los usos asistenciales e institucionales.

**Subcentro Urbano Playa Salguero.** Se definen como usos principales los servicios y comercio de apoyo a la actividad turística y como complementarios los usos institucionales.

**Subcentro Urbano La Paz Cristo Rey.** Este subcentro urbano tendrá un marcado uso institucional del orden asistencial, educativo, administrativo, recreativos y como usos complementarios los usos comerciales y de servicios

**Subcentro Urbano Nororiental:** Se establece para este nodo usos institucionales con servicios asistenciales y de abastecimiento, y con usos complementarios comerciales y de servicios.

**Subcentro Zona Norte:** Se establece en concertación con Ferrovias, la utilización de las areas de patios y talleres para usos institucionales y recreativos para el sector Norte.

### Área comercial mixta:

Se aplica a las zonas establecidas para uso compartido con vivienda y servicios, como los corredores sobre las vías primarias y los centros de barrio. Se identifica con:

**Corredores múltiples Tipo 3 .** Son áreas destinadas a usos variados y se definen en las áreas de actividad múltiple.

**Centros de barrio:** Se establece en áreas de barrio como complemento a la actividad residencial, con comercio Tipo C1.

**El comercio pesado** para zonas establecidas de venta de insumos para la industria, ferreterías, maquinaria pesada y materiales de construcción. Son usos que producen un gran impacto y requieren condiciones especiales de infraestructura vial y de servicios públicos. Se ubicaran sobre los corredores múltiples 1 y 2

**Los complejos comerciales** donde es posible localizar grandes superficies comerciales (centros comerciales mayores, hipermercados, almacenes por departamentos, etc.), con presencia de servicios empresariales, que tienen enormes impactos en las zonas aledañas y en el tráfico urbano. Se ubicaran sobre los subcentros urbanos y corredores múltiples tipo 3.

**En síntesis se establecieron las siguientes categorías:**

1	ZONAS	ÁREA DE APLICACIÓN
SERVICIOS	Financiero Empresarial	Centros de negocios y oficinas, conformados por entidades de servicios empresariales y personales, de escala DISTRITAL. Centro Histórico. Subcentro Bureche Cra. 5ª.

	<b>Especial</b>	Servicios seleccionados a empresas y personas con baja afluencia de público en sectores de singularidad y con presencia de dotaciones educativas. Avda del Libertador, Avda del Ferrocarril.
	<b>Talleres y Servicio automotriz</b>	En zonas especializadas a escala urbana. Comprende servicios varios relativos al mantenimiento, reparación y suministro de insumos a vehículos. Corredores múltiples 2 y 3.
<b>COMERCIO</b>	<b>Área comercial primaria</b>	Núcleos de empleo conformados principalmente por establecimientos comerciales al detal, en red, y especializados, localizados en zonas y ejes de escala urbana y zonal. En ellos se presentan también servicios a empresas y personas y se permiten y promueven los usos dotacionales. Corredores, Centro Mercado publico.
	<b>Área comercial mixta</b>	Zonas aledañas a núcleos de empleo, conformadas por establecimientos aglomerados de comercio al detal; presta diversos servicios personales, en zonas y ejes de escala urbana y zonal. Cra. 19, Calle 22, corredores tipo 3.
	<b>Comercio pesado</b>	Zonas conformadas por establecimientos para la venta de insumos para la industria, ferreterías, maquinaria pesada y materiales de construcción. Corredores 1 y 2.
	<b>Complejo comercial</b>	Zonas conformadas por establecimientos de gran magnitud, (almacenes e hipermercados), con presencia de servicios empresariales y personales, localizadas sobre ejes viales, con solución integral de manejo de impactos sobre la vía y el transporte. Corredores Troncal, Subcentros urbanos, predios urbanos de desarrollo.

### a) Clasificación según Cobertura

Se considera la actividad comercial, de acuerdo a su radio de acción, en cuatro niveles así:

De acuerdo con su cobertura territorial y para efectos de establecer sus características generales e impacto y definir criterios de manejo, se identifican tres clases de usos comerciales:

**Comercio Clase UC-1: Cobertura local y Comercio Nivel Local:** Ventas de bienes y servicios que satisfacen la demanda del nivel de barrio.

**Comercio Clase II: UC-2:** Cobertura zonal y Comercio Nivel General: Ventas de bienes y servicios con cobertura al nivel de la ciudad o sectores y comunas. Precisan áreas de parqueo.

**Comercio Clase III: UC-3:** Cobertura Distrital Comercio Mayoritario: Son áreas de actividad orientadas al desarrollo de ventas y servicios a gran escala o

que por su tamaño y forma requieren espacios especiales, áreas exclusivas para maniobras y parqueos

**Comercio Especializado:** Son áreas destinadas a la las ventas de bienes y servicios exclusivos, por lo cual precisan de una espacialidad adecuada. Precisan áreas de parqueo.

**COMERCIO DE COBERTURA LOCAL.** Corresponde a la venta de bienes y servicios de consumo doméstico requeridos por la comunidad de residentes de un sector.

Presenta dos modalidades principales de desarrollo; en áreas o espacios de edificaciones residenciales que fueron destinados al uso comercial sin adecuaciones físicas importantes ni del espacio mismo, ni del resto de la vivienda que se mantiene como tal; o en establecimientos situados en edificaciones multifamiliares o en manzanas o centros comerciales de las urbanizaciones.

Presenta las siguientes características principales, entre otras:

- Venta de bienes de primera necesidad que no requiere zonas especiales de exhibición y bodegaje, y venta de servicios de primera necesidad.
- Abastecimiento mediante vehículos que no requieren zonas especializadas para cargue y descargue ni vías de acceso de gran magnitud y no presenta mayores exigencias de estacionamiento de vehículos automotores.
- No requiere servicios de infraestructura especiales ni adicionales a los previstos para una zona residencial.
- No requiere gran especialización de las edificaciones ni del espacio público en el cual se ubican, y no requiere ni genera usos complementarios.
- Por sus características generales se considera un comercio de bajo impacto, que por lo tanto puede aparecer mezclado con otros usos principales.

**Localización:** Se consideran áreas comerciales AC-1 las establecidas cerca de áreas residenciales sobre vías locales y plazas de barrio.

**COMERCIO DE COBERTURA ZONAL (UC-II):** Comprende los usos comerciales de intercambio de bienes y servicios que suplen demandas especializadas generadas en la comunidad de una zona urbana.

Incluye gran diversidad de usos comerciales que se presentan generalmente en las siguientes formas:

- En adecuaciones totales o parciales de edificaciones originalmente residenciales.
- En establecimientos especializados para el uso comercial ubicados en primeros pisos de edificaciones residenciales o en manzanas o centros comerciales de las urbanizaciones y en edificaciones especializadas para el uso comercial con venta de bienes en los primeros pisos y venta de servicios en los pisos superiores.
- Con excepciones, se considera de bajo impacto ambiental y social, pero de notorio impacto urbano causado por el tránsito y congestión de personas, vehículos y actividades a que da lugar, especialmente cuando se presenta en adecuaciones que no resuelven satisfactoriamente dicho impacto.

Este tipo de comercio se podrá localizar sobre zonas comerciales y áreas ubicadas en corredores Tipo 2, y áreas residenciales de vivienda productiva con carácter restringido.

**COMERCIO DE COBERTURA DISTRITAL (UC-III).** Comprende los usos comerciales orientados a satisfacer demandas de bienes y servicios generados en toda la ciudad mediante la oferta concentrada de gran variedad de bienes.

Este comercio se presenta en dos modalidades:

- Como agrupación de establecimientos de venta de bienes y servicios que conforman unidades arquitectónicas y urbanísticas y comparten zonas y servicios comunales (Centros comerciales, empresariales, etc.)
- En establecimientos únicos con diversificación de bienes (almacenes por departamentos, centros de exposición, etc.) estos establecimientos pueden formar o no parte de los anteriores.

Por sus características físicas y funcionales se considera un tipo de comercio de alto impacto urbanístico, que requiere soluciones particulares para cada caso en el cual se proponga su desarrollo.

Se localiza sobre corredores Tipo 1 y zona industrial propuesta o en áreas definidas como de uso portuario.

**COMERCIO ESPECIALIZADO. AC-E:** Comprende los usos comerciales orientados a satisfacer demandas de bienes y servicios definidos por características particulares generados para toda la ciudad mediante la oferta concentrada de un tipo específico de bienes o de varios bienes para satisfacer demandas particulares.

## ZONAS DE SERVICIOS:

**Las áreas de servicios financieros y empresariales**, como el Centro Histórico, el subcentro urbano de Bureche y el corredor de la Cra. 5ª hacia el Norte de la Avda del Ferrocarril, de categoría y exigencia de equipamientos complementarios (hoteles, estacionamientos, restaurantes, papelerías, etc.). La presencia del comercio en estos centros se limita a los servicios mencionados y a algunos pocos locales especializados.

**Las zonas de servicios especiales:** Servicios constituidos por actividades lúdicas (Cines, espectáculos) y de esparcimiento público y seleccionados para empresas y personas con cierta afluencia de público en sectores de singularidad y áreas con presencia de dotaciones educativas. Avda del Libertador, Avda del Ferrocarril, Subcentros urbanos propuestos. Sobre la Avda. del Libertador hasta la Cra. 19, destinada a aquellos sectores en los que la conservación de los valores arquitectónicos y urbanísticos son un objetivo primordial y, por tanto, exigen una selección muy cuidadosa de las actividades que se permitan en ellos. En general estas estructuras pueden albergar la instalación de tipos de oficinas, institucionales, comercio especializado y algunas dotaciones educativas (bajo condiciones especiales de intervención), mezcladas con la vivienda, teniendo en cuenta las características de los inmuebles y su grado de homogeneidad, lo que permite conformar un espacio de calidad urbana. Se establece el corredor de la Avda. del Ferrocarril entre el centro Histórico y la Troncal como área de institucional, residencial y de servicios especiales.

**La zona de servicios de talleres y automotriz** que responde a la necesidad de establecer áreas más compactas, para reglamentar las que se han aglomerado sobre áreas de vivienda, gran cantidad de talleres y ventas de repuestos con otras actividades asociadas, creando condiciones muy poco adecuadas para el funcionamiento y ambientes muy deteriorados. Se ubicarán sobre los corredores tipo 2 y 3 y en áreas definidas como viviendas productivas, bajo ciertas condiciones de utilización.

Los usos definidos como servicios, podrán ubicarse en las diferentes zonas del área urbana del Distrito de Santa Marta, de acuerdo con la asignación de usos adoptada para cada área de actividad y se clasifican así:

### Servicios especiales

Los servicios especiales contemplan una gama diferente de servicios, relacionados así:

#### Teatros, Salas De Cine Y Espectáculos

Los teatros y salas de cine, se localizaran en áreas comerciales, corredores urbanos, zonas de servicio turístico, subcentros urbanos, y como servicio complementario en centros educativos y parroquiales.

### **Establecimientos de esparcimiento publico:**

Estos establecimientos se consideran de uso restringido y se someterán a las normas urbanas y de construcción del lugar donde se localicen.

Estos establecimientos se clasifican así:

- 1.- Con ventas y consumo de licor: como grilles, cantinas, estaderos bares, cafés, billares y similares.
- 2.- Con ventas y sin consumo de licor: como graneros, estancos, distribuidores de licor. Cigarrerías, y similares .
- 3.- Sin venta y sin consumo de licor: Cafeterías, sala, heladerías, panaderías y reposterías, restaurantes y salas de juego.

### **Localización Y Saturación**

Los establecimientos con ventas y consumo de licor por su impacto se localizaran en áreas comerciales, corredores de actividad múltiple, y en cantidad hasta de dos de ellos por costado de manzana. Las áreas turísticas tendrán una saturación mayor y podrán colocarse hasta cuatro por costado de cuadra. Sobre el borde marino del Centro histórico solo podrá establecerse los que no tienen consumo de licor.

Los grupos y áreas de ubicación se establecerán en la normativa urbana

### **Servicios Religiosos**

Las edificaciones dedicadas al culto religioso tales como templos, capillas y edificaciones similares podrán ubicarse en cualquier área de la ciudad, respetando distancias a usos institucionales previamente establecidos, a cruces viales y con restricciones en el Centro Histórico. Su Índice de Ocupación será del 60%. Las áreas de atrios deben respetar la continuidad del andén sin causar conflictos con la circulación peatonal.

### **Servicios Funerarios Y Salas De Velación**

Establecimientos destinados a la prestación de servicios mortuorios y exequias, con o sin preparación de cadáveres.



Las funerarias podrán ubicarse como usos restringidos en las áreas cercanas al cementerio Central, y en corredores de uso múltiple 3 sobre las vías primarias. Se dará prelación a la localización a áreas cercanas a los cementerios existentes, siempre y cuando este categorizada como múltiple.

## Cementerios

Se ubicaran en áreas distintas al Centro Histórico, barrios residenciales consolidados y en proceso de consolidación, lo mismo que alejado de las rondas de Ríos o quebradas pluviales. Se determinara en la normativa una distancia mínima de zonas institucionales, colegios, plantas de tratamiento, fabricas de alimentos, y mataderos.

La localización estará determinada por:

- ◆ Control a la ubicación en sitios de riesgo sanitario.
- ◆ Localización respecto al régimen de vientos.
- ◆ La no interferencia con cuerpos de agua superficiales y /o subterráneos que circulen a través del subsuelo del área causando contaminación a áreas circundantes.
- ◆ La interferencia con planes viales o infraestructuras de servicios públicos .
- ◆ La destinación del área a proyectos y usos de mayor interés social.
- ◆ Que la localización del área encuentre relación con las condiciones generales del terreno, condiciones geológicas, saneamiento previo, inundaciones, factibilidad de servicios y accesibilidad.

Son áreas aptas para la localización de cementerios: La zona sur sobre la margen exterior de la Vía Alternativa al puerto, (sector cerro Blanco) y en áreas de expansión o suburbanas, teniendo en cuenta la normativa anterior.

La clausura de cementerios se definirá por las autoridades sanitarias, civiles y eclesiásticas, de acuerdo a la saturación del área y el destino final de la misma como parque de actividades pasivas de diseño especial.

## Servicios A Vehículos

**Parqueaderos:** La Secretaria de Planeación podrá autorizar la localización, adecuación y construcción de parqueaderos, tanto públicos como privados.

En el centro histórico se autorizará la adecuación y o construcción de parqueaderos tanto a nivel como en altura, cumpliendo con la reglamentación existente.

**Localización:** Deben localizarse de manera que no causen conflictos con las vías públicas. No se permitirán para los nuevos desarrollos urbanos accesos directos sobre vías troncales o primarias, vías arterias y rutas de transporte público, solo por vías de servicios.

### **Terminales De Buses Y Taxis**

Este tipo de servicio, dentro del área urbana, debe ser definido y aprobado por la Secretaría de Planeación, en colaboración con el Instituto de Tránsito y Transporte Distrital. INDISTRAN, con base en la evolución de la estructura urbana y las nuevas áreas de actividad y no estar localizados sobre vías de poca capacidad y en lo posible sobre las áreas residenciales de gran consolidación.

Con Corpocentro, la Secretaría de Planeación debe reglamentar la ubicación de estaciones de taxi, con base en el desarrollo de la operación estratégica del área central. Con la liberación de los espacios para parqueaderos públicos en la zona del mercado y la ejecución de nuevas centralidades se deben establecer áreas de parqueaderos y la ubicación de estaciones de taxis sobre las mismas.

### **Almacenamiento Distribución Y Expendio De Combustibles.**

Todo lo relacionado con el diseño, construcción y servicios de depósitos de almacenamiento y distribución al por mayor de combustibles, así como el expendio y distribución de gasolina y otros combustibles, se regirá por el Decreto Nacional 283 de Enero de 1990 y por lo dispuesto en el presente acuerdo. Corresponde a la Secretaría de Planeación, aprobar o negar las peticiones sobre la ubicación e instalación de los establecimientos mencionados, de conformidad con la reglamentación.

El diseño urbanístico de este tipo de plantas para almacenamiento y distribución de combustibles para el distrito de Santa Marta, deberá contemplar además de la norma nacional en materia de seguridad, una zona libre de retiro de la pared del tanque de almacenamiento y con relación a todos los linderos una distancia mínima de 15 mtrs, que garantice un aislamiento propio que la conserve aislada de los desarrollos urbanísticos futuros en sus alrededores.

**Clasificación y definición.** Los establecimientos de expendio y distribución de gasolina al por menor, se clasifican en estaciones de servicios Clase A, B y C y estaciones de servicio privado, acorde al Decreto Nacional 283 de Enero de 1990, definidas así.

**Estación de Servicio Clase A:** Establecimiento de venta al público de elementos que los vehículos para su normal funcionamiento: tales como combustibles, aceites, llantas neumáticos, accesorios y que preste por lo menos tres de los siguientes servicios: engrase, reparación de llantas alineación y balanceo.

**Estación de servicio clase B:** El establecimiento dedicado exclusivamente a la venta de combustible, lubricantes, baterías, accesorios y suministro de aire.

**Estaciones de servicio Clase C:** Es dedicada exclusivamente a la venta de combustible. Pueden ubicarse en áreas reducidas, siempre y cuando cumplan con los requisitos de seguridad internacionales. Pueden tener puntos de venta de accesorios.

**Estaciones de servicio privado:** son aquellas destinadas a prestar servicio exclusivo a entidades particulares. Se instalarán sobre vías primarias y al interior de áreas institucionales, cumpliendo con las normas de seguridad,

Se ubicarán las estaciones de servicio sobre las vías troncales y el sistema arterial vial del área urbana del Distrito, pero no podrán colocarse de ningún tipo en el perímetro del centro histórico, y en la periferia a partir del borde del mismo. Las existentes podrán acogerse a las exigencias “de los usos ya establecidos”.

Sobre las áreas de desarrollo turístico se ubicarán con restricciones sobre las vías principales, junto con ofertas de comercio Tipo C1.

Para cada tipo de estación se establecerán las áreas y frentes mínimos de predios.

Para el otorgamiento de la licencia de funcionamiento de las estaciones existentes, debe ser requisito indispensable la presentación de licencia de construcción de la Curaduría Urbana, previa viabilidad de la Secretaría de Planeación Distrital.

**Servitecas:** Son los establecimientos dedicados al mantenimiento de vehículos que prestan uno o varios de los siguientes servicios: alineación de dirección y luces, sincronización electrónica, rectificación de rines, revisión de frenos y amortiguadores, reencauche, balanceo de llantas cambio de aceite y engrase y suministro de repuestos en general.

Podrán colocarse sobre vías primarias y secundarias urbanas y sobre áreas de concentración como el mercado público y a más de 80 metros de edificios institucionales, educativos y de salubridad en áreas donde predomine el uso comercial y de servicios.

**Talleres** Son establecimientos dedicados a acciones de reparación de mayor magnitud, con o sin suministro de repuestos, como los talleres de latonería y pintura, electricidad, y en general acciones que impliquen la utilización de mano de obra y accesorios para el mantenimiento de vehículos y motocicletas.

Estos usos no son compatibles, en general con áreas urbanas residenciales netas, permitiendo su uso con carácter restrictivo en áreas de vivienda productiva bajo criterios de saturación.

Podrán permitirse en corredores Tipo 2 y Tipo 3, dependiendo del tipo de vehículo. Para vehículos pesados se establece su ubicación sobre los corredores Tipo 1 y en forma restringida sobre tipo 2.

**Centros de lubricación:** Son los establecimientos dedicados a la venta y aplicación de aditivos y lubricantes para vehículos automotores. Se podrán ubicar sobre áreas comerciales tipo C2 y corredores tipo CM2 y áreas como el mercado público.

**Lavadero de vehículos:** son los establecimientos dedicados exclusivamente al lavado manual o automático de vehículos en general .y que pueden prestar servicios de petrolizado, impermeabilización, desmanchado y brillo.

Estos podrán ubicarse de acuerdo al tipo de servicio y tamaño de vehículos de la siguiente manera:

- De vehículos pesados sobre la Via Alternativa al Puerto y pueden permanecer sobre la Troncal del Caribe mientras se ejecuta el proyecto de la vía anterior.
- De vehículos menores de 3 Toneladas sobre corredores Tipo 2 y 3 y de 3 a 6 Ton sobre corredores Tipo 2 y sobre 3 (tres) con restricciones.
- Los servicios automáticos se podrán ubicar sobre áreas comerciales y de servicios, bajo diseño especial, así como en el área de influencia del mercado público.
- Se deben reubicar los lavaderos ubicados sobre el espacio de la ronda del Río Manzanares sobre la Avda. del Río y permanecer aquellos que cumplan con normas ambientales, de vertimientos y adecuación de sus áreas interiores y exteriores. .

## OTROS SERVICIOS

Dentro de los servicios comunes en la ciudad que generan malestar por su compatibilidad con otros principales, se encuentran los talleres de carpintería metálica y de madera, de muebles, y de metalmecánica. Su ubicación, cuando son de pequeño tamaño (menos de 40 mtrs<sup>2</sup>) se puede dar sobre corredores locales, corredores tipo 3 ó en áreas de vivienda productiva, con excepción de aserraderos y carpinterías, que deben establecerse sobre corredores tipo 2 o sobre el área de influencia del mercado.

#### □ **Áreas De Actividad Múltiple**

Se definen como áreas de actividad donde se permite combinar mas de un uso del suelo en una determinada zona, siempre y cuando sean compatibles o afines a una estrategia de desarrollo y/o de ordenamiento de la estructura urbana.

Se plantea una sectorización de acuerdo a su impacto urbanístico y posibilidades de agrupación y mezcla deseable de usos. Estas áreas se definen como corredores urbanos o como zonas urbanas con otras formas de concentración, tal es el caso del centro histórico.

En este tipo de aglomeración mixta se han localizado sin organización aparente, pequeñas actividades comerciales, industriales y de servicios, con presencia de actividades recreativas nocturnas (bares, discotecas, etc.) y residencias temporales. Se busca reglamentar estas actividades para disminuir su impacto en otras actividades circundantes, especialmente en la vivienda.

#### **a) Corredores Múltiples**

Se definen como áreas de uso múltiple ubicadas a los lados de los ejes viales, teniendo una conformación longitudinal a lo largo de los mismos.

Los corredores múltiples cumplen un papel funcional importante en razón de ser los elementos articuladores entre las diferentes áreas de actividad de la estructura urbana al permitir desarrollar en aquellos espacios viales que presentan una mayor dinámica, una oferta de servicios en proximidades a los espacios residenciales, sin distinción de categorías. La ubicación y extensión del corredor se orientará de acuerdo a las condiciones de cada área de actividad y acorde a los espacios de localización geográfica al interior de la red vial.

#### **b) Corredor Múltiple 1: CM1.**

Son aquellos usos definidos para el corredor de carga y relacionados con servicios a la actividad industrial y portuaria. Son usos de alto impacto y precisan de una infraestructura importante para su funcionamiento. Están

orientadas a la venta de bienes y servicios a gran escala, a áreas de almacenamiento para exportación-importación, que por su tamaño y forma ameritan una estructura predial de gran tamaño y requieren espacios especiales para maniobras de equipos, productos y parqueaderos de usuarios.

La estructura predial del corredor estará de acuerdo a los usos propuestos y no será menor el área mínima a los 2.500 M2 con frentes mínimos de 25 ml, acordes a las exigencias espaciales propias de las actividades de apoyo al desarrollo portuario e industrial propuesto como base de la estructura económica y espacial del distrito.

Las actividades a implementarse en el corredor serán acordes a la actividad portuaria y el transporte pesado, como:

- Áreas de parqueaderos para equipo pesado
- Muelles secos para contenedores
- Depósitos de almacenaje en sus diferentes modalidades
- Talleres para equipo pesado
- Oficinas
- Comercio relativo a las actividades anteriores.
- Bombas de gasolina o gas natural y servicios adjuntos como llanterías, servitecas.
- Hoteles y Paradores de carretera
- Industria metalmecánica
- Plantas de asfaltos o pavimentos

#### **Usos no compatibles:**

- Vivienda
- Centros educativos y de salud
- Centros Culturales y áreas recreativas

Usos Institucionales, con excepción de Central de Abastos, mercados, instalaciones de seguridad, plantas de tratamiento, etc.

#### **c) Corredor Múltiple 2: CM2**

Se definen como áreas de actividad de mediano impacto urbano y/o ambiental, se desarrollan en lotes de mediano tamaño y pueden agrupar uno o varios establecimientos o dependencias con una unidad de diseño. No son complementarios con el uso residencial pero si compatibles, bajo reglamentaciones especiales.

- El comercio pesado para zonas establecidas de venta de insumos para la industria, ferreterías, maquinaria pesada y materiales de construcción. Son

usos que producen un gran impacto y requieren condiciones especiales de infraestructura vial y de servicios públicos.

**Se definen como usos:**

- Ferreterías
- Talleres mecánicos y electrodomésticos
- Depósitos comerciales y áreas de venta
- Talleres de ornamentación y herrería, ebanistería,
- Bombas de gasolina o gas y servicios adjuntos.
- Almacenes de repuestos automotores
- Insumos industriales, agropecuarios
- Billares
- Lavaderos de carros

**Usos complementarios a la industria extractiva como:**

- Plantas mezcladoras de concreto
- Producción de piedra tallada
- Productos triturados y granitos
- Depósitos de materiales para construcción

**Usos prohibidos:**

Centros educativos y de salud

**d) Uso Múltiple Tipo 3: CM3**

Se definen como áreas de actividades de bajo impacto urbano y baja intensidad de uso, se desarrollan en áreas relativamente pequeñas en forma individual por predios o locales asociados a un patrón urbanístico. Son complementarios y compatibles con el uso residencial. Aplicable a corredores urbanos primarios sobre áreas de carácter residencial.

**Venta De Bienes Y Servicios :**

- Almacenes de textiles, ropa, etc.
- Artículos para el hogar, electrodomésticos
- Artículos de cuero
- Artículos fonográficos y fotográficos
- Artículos de lujo: Joyería, porcelanas
- Farmacéuticos y cosméticos
- Instrumental, equipos científicos,
- Servicios de informática
- Servicios Personales: salones de belleza, lavanderías,

- Servicios Alimentación: Fuentes de soda, cafeterías, restaurantes
- Servicios Profesionales: Oficinas de profesionales, consultorios médicos, odontológicos.

**Usos prohibidos:**

Los contemplados en los usos múltiples 1 y 2, con excepción de servitecas.

**e) Corredores Múltiples Zonales**

Áreas destinadas a comercio menor sobre ejes de acceso a barrios y circuitos o corredores zonales. Contemplan servicios personales y comercio con baja saturación y densidad.

Es necesario establecer una densidad o un patrón de localización para la ubicación de tiendas y billares por fuera del área de los corredores, con el objeto de evitar la proliferación de estos servicios.

**f) Área Centro Histórico**

Sus características arquitectónicas y urbanísticas, además de ser el centro de decisiones de la vida de la ciudad la convierten en un área especial a reglamentar, en cuanto a los usos del suelo. Actualmente es un área con una mezcla indeterminada de usos, donde se deben considerar:

**Usos:**

- Los contemplados en los corredores múltiples 3
- Uso residencial
- Uso Turístico Hotelero
- Uso Institucional
- Uso recreacional y parques

**Usos compatibles:**

Bares, grilles y discotecas, a excepción de la Cra. 1ª.

**Usos prohibidos:**

- Depósitos y almacenamiento
- Parqueaderos para vehículos pesados
- Talleres de mecánica y electrodomésticos
- Industriales
- Bombas de gasolina y servicios conexos
- Lavaderos de autos
- Locales comerciales para electrodomésticos mayores de 100 mts<sup>2</sup>.
- Locales comerciales para repuestos automotores



### □ **Áreas De Actividad Institucional Y De Servicios Distritales**

Corresponden a servicios cuya cobertura Distrital, tamaño y/o tipo de actividad requieren condiciones especiales de ubicación y generan un impacto urbanístico, ambiental o social.

Las áreas para dotación institucional y servicios Distritales en el POT delimitan los suelos para localizar los equipamientos y los servicios básicos, elementos fundamentales para el funcionamiento de la ciudad. En este sentido se definieron dos tipos de áreas diferenciadas:

<b>ZONA</b>	<b>APLICACIÓN</b>
<b>Equipamientos</b>	Zonas para el desarrollo de instalaciones para servicios de educación, salud, bienestar, cultural, de culto, recreativo y deportivo, seguridad, defensa y justicia,
<b>Servicios básicos</b>	Zonas definidas para la provisión de servicios relacionados con el abastecimiento, recintos feriales, funerarios, administración pública, empresas de servicios públicos, transporte, y saneamiento., servidumbres

Sobre los equipamientos y servicios básicos se tomaron las siguientes decisiones de ordenamiento referentes a las normas:

En la estructura urbana y en áreas de actividad se señalan como áreas dotacionales únicamente aquellas que albergan grandes equipamientos, cuyo uso está totalmente determinado (por ejemplo parques, equipamientos educativos extensivos, aeropuerto, terminal de transporte, etc.), o las zonas que han aglomerado equipamientos que producen una actividad predominante.

1. Los usos institucionales locales de escala barrial se permiten en la totalidad de las áreas reglamentadas, con excepción de los Múltiples 2 y 3. Los de escalas zonal y urbana se permiten en las áreas de actividad de comercio y servicios, múltiples 3 y en las manzanas, subcentros urbanos y comerciales y viales ejes que conforman el terciario de las zonas residenciales.
2. La localización de los servicios de transporte (terminales de transporte terrestre, aéreo, férreo, los intercambiadores viales y los demás espacios necesarios para la prestación del servicio de transporte en la ciudad), los de abastecimiento alimentario, los recintos feriales, los edificios para el mantenimiento y la limpieza, la seguridad y la protección ciudadana, la justicia, los cementerios y crematorios, frigoríficos y mataderos, se definen

con base en la compatibilidad de la localización actual y áreas vecinas. Las propuestas de cambio se hará con base en las nuevas áreas de expansión propuestas.

3. En lo que se refiere a las posibles localizaciones de las instalaciones para la administración pública, el servicio y la atención a los ciudadanos (edificios sedes de las entidades públicas nacionales, regionales, departamentales, locales y entidades del Estado –de nivel urbano, zonal o local– y los edificios complementarios para la prestación de las actividades públicas tales como talleres y bodegas), el POT definió a las políticas de descentralización a través de subcentros urbanos y corredores, especialmente la creación de un Centro Administrativo Distrital en la Avda del Ferrocarril.
4. Se consideraron los requerimientos que en materia de suelos necesitan los siguientes equipamientos al interior de estructura urbana propuesta y que deben suplir urgencias en materia de dotación de servicios. Su estrategia de localización y propuesta de ocupación obedece a las consideraciones tanto de funcionamiento como de viabilización en el mediano plazo. Tales proyectos necesitan ser determinados a partir las interrelaciones e impactos que generarán en el conjunto de la estructura urbana propuesta.

### **Los Equipamientos Y Servicios Institucionales Se Agrupan Así:**

#### **a) Servicios de abastecimiento:**

Central de Abasto: se hace necesaria como respuesta al caos y deterioro por la inadecuada localización del actual mercado central, se propone localizar a un lado del corredor de la futura vía Alterna. Se aprovecha así una óptima vía que facilitaría la llegada de abastos tanto desde las tierras rurales como de otros espacios regionales. frigoríficos, almacenamiento y distribución de combustibles

Matadero Publico Distrital: Se propone en caso de un nuevo matadero las cercanías de la central de Abastos. La estrategia de agrupación de servicios es constituir un solo polo de abastecimientos que estratégicamente gozaría de las mismas condiciones que la Central de Abastos. El matadero existente queda en un área de equipamientos particulares sobre la troncal en el sector del antiguo reten. Se plantea su consolidación con el complemento de actividades como feria o coso taurino para su mejoramiento.

#### **b) Servicios de Transporte:**

Terminales férreos, aéreos, terrestres, marítimos de turismo y carga. Se estudia su localización y tratamiento en el Capítulo Equipamientos Urbanos.

### **c) Servicios públicos:**

- Instalaciones de acueducto y alcantarillado como plantas de tratamiento, tanques elevados, pozos de agua, estaciones de bombeo y rebombeo,
- Instalaciones eléctricas como subestaciones, servidumbres de redes, central de energía
- Instalaciones telefónicas como plantas y centrales de distribución
- Instalaciones de gas como estaciones de control y servidumbres.

### **d) Servicios Funerarios:**

Cementerios, funerarias y jardines de paz

### **e) Servicios de disposición y tratamientos de desecho:**

Plantas de tratamiento de residuos urbanos sólidos, emisario submarino, relleno sanitario.

### **f) Administración, seguridad y control:**

- Alcaldía Mayor
- Centro Administrativo Distrital
- Unidad de Seguridad Urbana: espacio constituido para albergar: Instalaciones de la Policía, Fiscalía, D.A.S., Tránsito y Transporte Distrital, Cárcel Distrital, Cuerpo de Bomberos (Estación principal, a ubicarse sobre la actual Troncal de Caribe, entre el piedemonte del cerro Gayra y la citada vía.)

### **g) Zona Franca Comercial:**

Localizada sobre la carretera Troncal del Caribe, se debe interconectar con eje transversal a la Vía Alternativa al Puerto.

### **h) Rumbódromo:**

Localización sobre la actual Troncal en inmediaciones de Gayra, sitio accesible rápidamente a cualquier sitio de la ciudad. Se establecería la infraestructura vial y de espacios para parqueaderos.

### **i) Equipamiento de salud:**

Hospital, Clínicas, Centros y Puestos de Salud.

Instituto Colombiano de Bienestar Familiar

### **j) Área actividad de Servicios Educativos Especiales.**

Esta área se ubica sobre la Troncal y tiene como finalidad concentrar áreas para la educación secundaria y universitaria y servicios complementarios. Su localización se definió por su centralidad con respecto a las nuevas áreas de expansión, la vialidad propuesta a la zona y el carácter institucional del área definida como parque cultural.

La localización de estos equipamientos queda definida en el Cap. Los equipamientos urbanos.

#### **□ Área de Actividad Recreacional y de Parques**

Son áreas para desarrollar cuyas características las hacen aptas para desarrollar la actividad recreacional activa y/o pasiva, ya sea pública o privada. Se establece este uso además, para áreas donde se debe preservar y controlar el ambiente natural existente y mejorar la calidad del medio urbano.

Las áreas de actividad destinadas a estos usos, son aquellas donde predominan los espacios abiertos se pueden catalogar como:

Áreas Recreativas propiamente dichas, con equipamiento para esta actividad, que incluye los niveles general, zonal y local.

Áreas de Conservación y Reserva ambiental, que incluye las playas, rondas de los ríos y quebradas, cerros y áreas forestales. Se permite su uso como espacio público bajo controles ambientales para su adecuación.

Zonas recreativas turísticas; incluye áreas que poseen un alto potencial para uso turístico que requieren condiciones especiales de desarrollo, como Playa grande, Taganga, Pozos Colorados y las playas del parque Tayrona.

Se definen los siguiente ámbitos físicos para estos usos:

**a) Nivel Nacional:** Se determinan las áreas de interés ambiental de interés nacional como el Parque Tayrona y el Parque Nacional Natural Sierra Nevada de Santa Marta. Igualmente cobija aquellas zonas de valor patrimonial arqueológico y monumentos.

**b) Nivel Distrital :** Son áreas que definen su área de influencia como de interés Distrital tales como la Quinta de San Pedro Alejandrino, el Polideportivo, el nuevo Parque Cultural e Institucional, las playas y los cerros Distritales.

**c) Nivel Distrital Zonal:** Se refiere a aquellas áreas con un área de influencia de comuna o sector como las canchas deportivas de fútbol, y las áreas

propuestas con nivel zonal en la nueva estructura urbana de las áreas de expansión.

**d) Nivel Distrital Local:** Define las áreas a escala del parque de barrio.

□ **Área de Actividad Industrial**

### **TIPOS DE INDUSTRIA.**

Según la actividad predominante y para efectos de su manejo, los usos industriales pueden corresponder a industria extractiva o a industria transformadora.

➤ **INDUSTRIA EXTRACTIVA.** Es aquella cuya actividad principal consiste en la explotación y tratamiento de materiales rocosos, arcillosos, arenosos y en general de los demás recursos naturales procedentes de minas subterráneas y superficiales, canteras y pozos. Incluye a demás todas las actividades suplementarias para manejo y beneficio de minerales y otros materiales crudos, tales como triturado, cribado, lavado, clasificación y demás preparaciones necesarias para entregar el material en el mercado.

La industria extractiva no es un uso urbano. En consecuencia se considera un uso prohibido dentro de las áreas urbanas. No se permitirá la apertura de nuevas industrias extractivas canteras, chircales en las áreas urbanas y de expansión que limiten con los cerros, ni en las rondas de los ríos y quebradas que entren en las áreas urbanas o pasen por ellas, ni en las faldas de cerros colindantes con las áreas urbanas o visibles desde ellas, y en general en ningún sector del territorio Distrital en donde no cuente con la aprobación de la Junta de Planeación Distrital, previo estudio conjunto del proyecto específico por parte de la Secretaría de Planeación, Evaluación, Control y Medio Ambiente y Corpamag

Excepcionalmente, las industrias extractivas existentes en las áreas urbanas y suburbanas podrán seguir funcionando, únicamente mientras se cumple de la vigencia de su licencia de explotación y con el objeto de la recuperación morfológica de los terrenos, previo estudio de la Secretaría de Planeación Distrital y Corpamag, dentro del marco de un régimen con el que se estipulen las condiciones, plazos y características de la recuperación para la definición del desarrollo de los terrenos en usos urbanos.

➤ **INDUSTRIA TRANSFORMADORA.** Es aquella destinada a la transformación de materias primas para la elaboración y manufactura de productos.

#### **Clasificación:**

La industria transformadora se divide en tres clases, de acuerdo al impacto ambiental y urbanístico que genera la actividad industrial, así:

**Industria Artesanal o CLASE I:** Es aquella industria considerada compatible con otros usos en razón de sus bajos impactos ambientales y urbanísticos. Se ubica en espacios que hacen parte de edificaciones comerciales o de viviendas unifamiliar de carácter o en locales o bodegas independientes.

Presenta las siguientes características principales:

- ◆ Manufactura artesanal de productos, generalmente manual o con equipos caseros.
- ◆ Abastecimiento de materias primas y transporte de productos terminados mediante vehículos livianos.
- ◆ Poca generación de empleo.
- ◆ Funcionamiento en horarios laborales preferiblemente diurnos.
- ◆ No requiere servicios de infraestructura especiales ni produce ruidos, olores, ni afluentes contaminantes.

**INDUSTRIA CLASE II.** Es aquella industria compatible con otros usos, dado su bajo impacto ambiental, pero con restricciones de localización debido a su magnitud y alto impacto urbanístico.

Se ubica en bodegas o edificaciones especializadas dentro de zonas y complejos industriales.

Presenta las siguientes características especiales:

- ◆ Manufactura, producción o transformación de productos mediante técnicas, equipos y laboratorios especializados, que pueden requerir formas específicas de prestación de servicios públicos e infraestructura de los mismos.
- ◆ Abastecimiento de materias primas y transporte de productos terminados mediante vehículos medianos o pesados por lo cual requiere zona de cargue y descargue y un sistema vial adecuado.

- ◆ Generación de empleo masivo y mano de obra especializada, por lo cual requiere zonas de estacionamiento para trabajadores y posibilidad de acceso por transporte público.
- ◆ Fomenta la aparición de establecimiento destinados a usos comerciales complementarios a la industrial, como los “puntos de venta”, restaurantes, establecimientos bancarios, etc.

Se puede calificar en pesada y liviana

### **Industria pesada**

- ⇒ Fabricación de productos lácteos
- ⇒ Elaboración de productos derivados del mar (pescados, mariscos)
- ⇒ Fabricas y refinerías de azúcar
- ⇒ Elaboración de concentrados para animales
- ⇒ Destilación y mezclas de bebidas espirituosas
- ⇒ Industria vinícola
- ⇒ Bebidas malteadas y malta
- ⇒ Industria de bebidas no alcohólicas y gaseosas
- ⇒ Hilado, tejido y acabado de textiles
- ⇒ Fabricación de tapices y alfombras con procesos de tintorería
- ⇒ Aserraderos y talleres para madera
- ⇒ Fabricación de envases, cajas de papel y cartón a partir de pulpa
- ⇒ Fabricación de artículos de pulpa cartón , papel
- ⇒ Fabricación de barnices pinturas
- ⇒ Fabricación de jabones con grasa animal
- ⇒ Fabricación de productos de caucho
- ⇒ Fabricación de productos de plástico
- ⇒ Fabricación de losas porcelana y artículos de barro
- ⇒ Fabricación de vidrio y artículos de vidrio
- ⇒ Fabricación de productos minerales
- ⇒ Fabricación de herramientas manuales artículos de ferretería
- ⇒ Construcción de motores y turbinas
- ⇒ Construcción de equipos agrícolas
- ⇒ Construcción de maquinaria para metales y madera
- ⇒ Construcción de equipo y maquinaria para la industria
- ⇒ Construcción de equipos de transporte pesado: Aeronaves, ferroviario, automóviles

### **Industria mediana**

- ⇒ Envase y conservación de frutas
- ⇒ Productos de molinera

- ⇨ Fabricación de artículos de confitería y chocolate
- ⇨ Fabricación de productos alimenticios diversos
- ⇨ Industria de tabaco
- ⇨ Artículos de confección de textiles
- ⇨ Fabricación de tapices y alfombras sin tintorería
- ⇨ Fabricación de prendas de vestir, excepto calzado
- ⇨ Fabricación de artículos de cuero, excepto calzado
- ⇨ Fabricación de calzado excepto el de caucho vulcanizado y plástico
- ⇨ Fabricación de envases de madera y caña
- ⇨ Fabricación de muebles y accesorios, excepto metálicos
- ⇨ Imprentas editoriales e industrias conexas
- ⇨ Fabricación de productos de madera y corcho
- ⇨ Fabricación de productos farmacéuticos y medicamentos
- ⇨ Fabricación de muebles y accesorios metálicos, excepto maquinaria y equipo
- ⇨ Fabricación de productos metálicos estructurales
- ⇨ Fabricación de máquinas y equipos de oficina
- ⇨ Construcción de aparatos de TV, radio y comunicaciones
- ⇨ Construcción de aparatos y accesorios eléctricos de uso doméstico
- ⇨ Construcción de aparatos y suministros eléctricos
- ⇨ Fabricación de equipo profesional o científico o instrumental de medida y control
- ⇨ Fabricación de equipo fotográfico e instrumentos de óptica
- ⇨ Fabricación de relojes
- ⇨ Fabricación de joyas
- ⇨ Fabricación de instrumentos de música
- ⇨ Fabricación de artículos de deporte y atletismo

**Industria Mayor o CLASE III.** Es aquella industria que tiene restricciones de localización debido a su alto impacto ambiental, a su magnitud considerable y a su alto impacto urbanístico.

Requiere para su funcionamiento, además de edificaciones especializadas, elementos o equipos para el control de la contaminación por ruido, olores, vapores o afluentes líquidos; así como espacio público con características especiales que permita la accesibilidad de vehículos pesados y prevención de franjas de control ambiental de aislamiento apropiadas.

Requiere formas específicas de prestación de servicios públicos e infraestructura de los mismos, tanto para el funcionamiento de la actividad industrial, como para el control de los afluentes contaminantes que produce.

Debido a su alto impacto, se trata de un uso compatible en las zonas industriales y prohibido en las demás áreas de actividad y zonas.



La supresión del uso industrial derivado de las actividades de las industrias de la clase III que se califiquen como altamente contaminantes, aún las situadas en determinadas zonas industriales, y su traslado a otras zonas o lugares del territorio Distrital donde sea controlable su impacto ambiental, se tramitará dispuesto sobre supresión de usos compatibles.

- ⇒ Fabricación de aceites, grasas vegetales
- ⇒ Fabricación de pulpa de madera,
- ⇒ Fabricación de sustancias químicas
- ⇒ Fabricación de abonos y plaguicidas
- ⇒ Fabricación de resinas
- ⇒ Fabricación de productos químicos
- ⇒ Fabricación de productos varios derivados del carbón y petróleo
- ⇒ Fabricación de productos de arcilla para la construcción
- ⇒ Fabricación de cemento cal y yeso
- ⇒ Industrias básicas de hierro y acero
- ⇒ Industrias de metales no ferrosos
- ⇒ Producción y distribución de gas
- ⇒ Transporte de oleoductos y almacenamientos de combustibles
- ⇒ Servicios de saneamiento: Plantas incineradoras de basuras, plantas de compostaje, plantas de tratamiento sanitario.

### **CONCEPTO DE AREA INDUSTRIAL**

Área focalizada para desarrollo de industria de gran magnitud e impacto urbanístico de acuerdo al número de empleos que genere.

Se clasifica teniendo en cuenta los siguientes criterios:

#### **A) Aspectos Urbanísticos:**

**Áreas:** Área de la empresa, área de circulación y descargue y áreas de control ambiental.

**Accesibilidad y transporte:** Se deben considerar los siguientes aspectos:

Vías de acceso

Tipología de vehículos

Volumen de tráfico vehicular

#### **Tipo de construcción e instalaciones**

**Aislamientos** Definir aislamientos considerando las condiciones climáticas, volumetría e índices de ocupación y construcción

## B) Aspectos Ambientales

### Impacto sobre el medio natural:

Aire, agua, suelos y vegetación.  
Ruidos y vibraciones  
Situaciones de riesgo

## C) Aspectos Energéticos Y Productivos

**Consumo energético:** eléctrico, gases y combustibles

**Producción:** Consumo de materias primas y volúmenes de producción.

## D) Aspectos Socioeconómicos

**Personal vinculado:** Directos e indirectos.

## E) Tipología

Modelo predial superior a los 1.500 M2 de área. Gran magnitud de instalaciones. Autosuficiencia en prestación y adecuación de servicios terciarios. Accesibilidad altamente viable en el corto plazo a través de la actual Troncal del Caribe y de la futura Vía Alterna al Puerto. El modelo industrial contemplado debe estar preferentemente destinados al desarrollo de establecimientos e instalaciones industriales básicas de bajo perfil contaminante y de alta tecnología, entre los que destacan los siguientes:

- A. Transformación de partes y componentes industriales.
- B. Instalaciones de almacenaje.
- C. Distribución, comercialización y acopio de productos manufacturados.
- D. Envasado de alimentos.
- E. Fabricación y confección de vestuario y accesorios. etc.
- F. Productos de Alta Tecnología

En principio el modelo de transformación debe contemplar las estrictas reglamentaciones que en materia ambiental señalen las normas y legislación contempladas en la leyes nacionales y en la normativa local.

Por su naturaleza y su impacto en la ciudad, las actividades productivas antes agrupadas en las áreas de actividad especializada industrial se dividieron en dos categorías diferentes, la industrial básica e industrial de alta tecnología.

Áreas de actividad	Subáreas	Aplicación
	<b>Industrial Básica</b>	Zonas de industrias intermedias y pesadas, localizadas en áreas diseñadas para tal fin. Parque industrial

<b>INDUSTRIAL</b>	<b>Industrial de alta tecnología</b>	Zonas para el desarrollo de industria de alta tecnología de bajo impacto urbanístico y ambiental, caracterizadas por su bajo índice de ocupación y un tratamiento especial de las áreas libres, conocido como “ <i>industria jardín</i> .” En ellas se permiten usos comerciales y de servicios empresariales y personales de escala metropolitana con un manejo de edificabilidad idéntico al industrial. Parque industrial, corredor CTI
-------------------	--------------------------------------	--

### **3. LA VIVIENDA DE INTERES SOCIAL**

Como propuesta macro de la política urbana, para garantizar el derecho a la vivienda a los hogares de menores ingresos, la ley establece que los Planes de Ordenamiento deben especificar las necesidades en materia de vivienda de interés social, prever y localizar los terrenos indispensables y diseñar las acciones integrales para solucionarlas.

Dentro del esquema de ciudad propuesta, la reserva de terrenos para la vivienda de interés social, debe estar acompañada de los instrumentos de ejecución y financiación, lo mismo que de la provisión de la infraestructura vial y de servicios públicos necesaria para el desarrollo de las áreas determinadas.

De acuerdo al diagnóstico elaborado en las fases preliminares de la elaboración del P.O.T y convalidada esa información captada por los entes que atienden la demanda y diseñan las estrategias para dotar de V.I.S a la población, las cifras que se manejan señalan unos déficits aproximados a las 5.169 soluciones para vivienda nueva y los programas de mejoramiento establecen un déficit de 7.606 soluciones para asentamientos subnormales en zonas de alto riesgo y un total de 2.500 programas de mejoramiento en el resto del área urbana. Es necesario convalidar a través de la actualización de la información, a través de censos in situ, las cifras reales para acertar en las soluciones y programas a atender.

#### **3.1 LOCALIZACIÓN DE TERRENOS PARA ATENDER LA DEMANDA DE V.I.S.**

La localización de los terrenos para la ubicación de la vivienda de interés social, implica la selección de los indicadores urbanos necesarios para identificar los suelos, que ofrezcan las ventajas de ubicación, costo e infraestructura instalada.

Las áreas identificadas para VIS son:

- ◆ Los terrenos de La Carbonera, al Norte y Sur de la vía férrea, sobre el área norte de Mamatoco y Jardines de Paz.
- ◆ Los predios ubicados frente al barrio 11 de Noviembre, a partir del paso a nivel sobre la Troncal de la vía férrea, hasta Quebrada Mojada.
- ◆ El área ubicada frente a Cantilito, sobre la margen norte del Río Manzanares donde proyecta en la actualidad la presente administración efectuar un programa de aproximadamente 700 soluciones denominado Cantilito III
- ◆ Los terrenos comprendidos entre la Troncal y la Vía Alternativa al Puerto sobre el Norte de la Quebrada Tamacá, de excelente ubicación y gran potencial para la prestación de servicios de infraestructura así como buena articulación a la red vial primaria y a los medios de transporte.
- ◆ Los suelos ubicados sobre la carretera a Minca (hasta el sector de Tres Puentes)
- ◆ Los predios ubicados sobre la vía a Bahía Concha, hasta el proyecto denominado Altos de Villa Concha, después del barrio Los Fundadores.

#### { **Accesibilidad.**

La posibilidad de acceso y conectividad al sistema vial urbano existente y propuesto, es una de las premisas básicas para la selección de los sectores, de manera que:

- ◆ Todos los predios arriba señalados deben tener buenas vías de comunicación o planificadas para tal fin.
- ◆ Existe alta factibilidad de prestación de servicios de agua potable, alcantarillado sanitario y energía eléctrica de acuerdo con las proyecciones de Metroagua, Electromag y Gases del Caribe.
- ◆ Dentro de la estrategia de ordenamiento el P.O.T. apunta a señalar el recurso del SISBEN (sistema de Selección de Beneficiarios) como uno de los instrumentos confiables para la selección de hogares con necesidades aptas para el otorgamiento de V.I.S.

#### { **Aspectos normativos para la formulación de los programas V.I.S.**

- ◆ El P.O.T. proporcionará los instrumentos legales normativos y jurídicos para desarrollar los diferentes programas de Vivienda de Interés Social, atendiendo los aspectos críticos que en materia normativa han caracterizado a la mayor parte de los modelos implementados en el ejercicio de esta actividad.
- ◆ En este sentido la normatividad estará dirigida a proporcionar los espacios públicos diferentes a las cesiones que sirvan para recreación activa y pasiva

de la población residente y que entrará a formar parte del sistema de espacio público que el POT de Santa Marta planea como espina dorsal de la estructura urbana.

- ◆ Las normas asumidas para el ejercicio urbanístico de la vivienda de interés social atenderán principalmente a las cesiones urbanísticas de vías, zonas verdes y equipamientos sociales, las características tipológicas, estructura predial, las áreas mínimas construidas y las especificaciones estructurales y constructivas mínimas.

### { **Formas de agrupación.**

Las formas de agrupación de estas viviendas podrán determinarse con base en los conceptos urbanos de ocupación, explotación y valor económico de los suelos, como estrategia para ofrecer un espacio urbano adecuado a las necesidades de este sector de población. Las formas de agrupación pueden ir desde la vivienda unifamiliar en un piso hasta propuestas de edificación en altura hasta tres niveles, ya sean unifamiliares o multifamiliares.

## **NORMATIVA ARQUITECTONICA**

Se proponen dos tipos mínimos de predios:

### **ÁREA DE LOTE 1:** 78.00 M2

Frente mínimo: 6.00 metros

Altura máxima de la vivienda: 2 PISOS

Antejardin : 3.00 metros

Retiro de fondo 1er. Piso : 3.00 metros

Retiro de fondo 2do. Piso : 3.00 metros

Adosamiento : se permite adosamiento de fondo en el primer piso hasta en un 50 %, máximo 3.00 Metros.

Patio mínimo: 9.00 metros cuadrados

Área mínima de construcción: 40.00 metros cuadrados

Densidad máxima: 70 Viv/ Ha

### **ÁREA LOTE 2:** 60.00 metros cuadrados

Frente mínimo: 4.50 metros

Altura máxima de la edificación: 3 pisos

Antejardin: 3.00 metros

Sobre vías V-1 y V-2: 5.00 metros

Retiro de fondo 1er. Piso: 3.00 metros

Retiro de fondo 2do. Piso : 3.00 metros

Adosamiento : se permite adosamiento de fondo en el primer piso hasta en un 50 %, máximo 3.00 metros.

Patio mínimo: 7.00 metros cuadrados

Áreas de construcción mínima: 40.00 mtrs cuadrados

### **Normativa Urbanística:**

La normativa urbanística está asociada a las necesidades de proveer unas áreas de cesión adecuadas a la política marco estructural de creación de espacio público. Deben ser exigencias importantes la configuración del sistema de áreas verdes y su articulación al sistema vial y de espacio público de la trama urbana existente.

Como indicadores importantes de cesión se proponen:

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 x 4 viviendas  
Parqueaderos para visitantes: 1 x 7 viviendas

**ÁREA DE CESIÓN** (Incluye Vías, Zonas Verdes, Equipamiento Comunitario): 40 % del Lote. Las áreas de cesión deben estar agrupadas en su mayor globo de terreno en un 70%.

**VIAS VEHICULARES:** Cada 100 metros debe existir una Vía vehicular por lo menos para proyectos en zonas no desarrolladas respetando las proyecciones viales primarias, que defina la Secretaria de Planeación para la zona; para los proyectos en áreas desarrolladas, la proyección debe ser acorde y coincidente con el desarrollo vial de los sectores aledaños y vecinos, y requiere la aprobación de la Secretaria de Planeación, de acuerdo con las políticas viales trazadas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

- Vías vehiculares interiores: 5.00 metros de calzada  
1.00 metro de andén c/u
- Vías vehiculares externas: 6.00 metros de calzada, 1.50 metros de andén c/u
- Vías vehiculares externas de doble calzada
  - : 7.00 metros de calzada
  - : 2.00 metros de andén c/u
  - : 2.00 metros separador
- Vías peatonales internas: 3.00 mtrs (z. Verde central)

Para los proyectos de lotes con servicios, se contempla iguales o mayores indicadores en lo que respecta a: Área del Lote, Fondos y Frentes, Antejardines, Áreas de Cesión, Vías Vehiculares, Vías Peatonales, Obras de Urbanismo y deben estar debidamente diseñadas y ser entregadas totalmente construidas y definidas.

### **{ Normativa De Construcción:**

Los proyectos destinados a Vivienda de Interés Social, deberán especificar técnicamente, las características de los materiales según memoria técnica anexa, dentro del trámite para obtener la respectiva licencia de construcción, y los requisitos mínimos son los siguientes para su trámite, aprobación y ejecución.

### { **Equipamientos**

- ◆ Toda agrupación de mas de 500 viviendas de interés social deberá plantearse con sus respectivos espacios para equipamientos de agrupación barrial y de zonas verdes públicas para la recreación. Estos espacios son diferentes a las cesiones que por ley se plantea en la ley 09 de 1989.

### { **Relaciones Equipamientos- Área Urbanizable**

- ◆ Deberán destinarse para equipamientos barriales por lo menos un globo de terreno ó máximo dos globos que equivalgan del 15% del área bruta del predio.

### { **Densidades Brutas de Ocupación y/ó Construcción**

- ◆ La normatividad estará acompañada por el cumplimiento de formas de agrupación y explotación del suelo en armonía con los factores climáticos y ambientales de ésta región del país. Se propone como rango óptimo una densidad media de 275 hab/Há ó 50 Viv/ha, hasta 375 hab/Ha ó 70 Viv/Ha.

### { **Infraestructura De Servicios Públicos Básicos**

Las redes de servicios públicos de acueducto, alcantarillado, energía, alumbrado público, teléfonos, gas domiciliario se construirán de acuerdo con los requisitos que para el efecto fijen las empresas prestadoras de estos servicios en la ciudad de Santa Marta.

### { **Sistema De Vías**

La propuesta vial y su articulación al sistema existente, la construcción de vías y la instalación de los dispositivos de señalización y control de tránsito, se regirá por los lineamientos, normas y especificaciones que para el efecto fijen las Secretarías Planeación, de Obras Públicas y de Tránsito Distrital respectivamente.

### { **Alturas máximas**

En agrupaciones y urbanizaciones para V.I.S. no importando la modalidad que se plantee las alturas máximas en ellas deberán ser de 3 pisos como máximo. En el caso de tener frentes a corredores múltiples las alturas variarán y serán determinadas por la Secretaría de Planeación o la Curaduría Urbana ó en su defecto, basados en las directrices del Plan Parcial o la Unidad de Actuación Urbanística.

### { Alineamientos

Toda vivienda o grupo de viviendas de interés social deberá contener como mínimo los requisitos ambientales destinados a facilitar la adecuada ventilación e iluminación en todos los casos. Los alineamientos frontales, posteriores y laterales obedecerán a la modalidad de ocupación máxima del predio, pero debe prever por lo menos los mínimos retiros para los objetivos indicados.

### { Coeficientes de Ocupación del suelo

El Coeficiente de Ocupación del Suelo (COS) para la VIS es el máximo porcentaje construible de desplante en relación con la superficie total de un predio. Este se obtiene de la siguiente formula:

$$C.O.S = \frac{\text{Área de Desplante (M2)}}{\text{Área total del predio (M2)}}$$

### { V.I.S. y Conjuntos Residenciales

La V.I.S. podrá ser planeada en conjuntos residenciales que mezclen las posibilidades de hacerse en multifamiliares, unifamiliares y bi-familiares. Su planeación debe venir acompañada en todos los casos de las normas mínimas para contener los equipamientos sociales y las diferentes soluciones para el espacio público y cesiones gratuitas al Distrito de Santa Marta.

## INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA PROGRAMAS DE V.I.S.

VARIABLES DE GESTION	ENTES CORRESPONSABLES	MODALIDAD DE GESTION
Disponibilidad de recursos financieros para la construcción	INURBE, INVISAN y Min.Desarrollo, Empresa Privada	INVISAN: Gestión Nivel Nacional Inurbe y Mindesarrollo:
Conformación de Bancos de Tierras	INVISAN, PLANEACION DISTRITAL.	Planeación: Modelo y Control del banco de tierras. Invisan: Operación Banco.
Elaboración de censos anuales y actualización de la base informativa	INURBE e INVISAN; PLANEACION DISTRITAL DANE SECCIONAL.	Dane: Dirección Censal Planeación: Control censal. Inurbe & Invisan: Input sobre tipo de censos y aplicabilidad.
Espacios aptos para V.I.S de acuerdo al P.O.T.	Sectores que aparecen indicados en el mapa de Zonificación de Usos del Suelo & Estructura Urbana.	Definición del POT y Planeación Distrital para aspectos reglamentarios y de desarrollo



		físico.
Otorgamiento de V.I.S. Modelo aplicable para acceso a recursos.	Preferentemente el SISBEN como modelo prioritario	Invisan & Planeación operan el modelo SISBEN.
Otros entes involucrados en programas para construcción y adjudicación de subsidios a la V.I.S.	Red de Solidaridad: Generación de empleo urbano - Subsidios para mejoramiento y construcción Cajamag: Construcción de Vivienda nueva. Empresa Privada FIU: desarrollo de entorno físico	Sujeción al Ordenamiento Territorial del Distrito de Santa Marta.
Creación del Banco de Materiales	Alcaldía, Hacienda, Invisan, Planeación	Desarrollar proyecto para acto legislativo.

**FUENTE: Equipo Técnico P.O.T. (1998)**  
**En colaboración con INVISAN, INURBE, CAJAMAG**

### Áreas De Mejoramiento Integral

Dentro de las estrategias de Vivienda, en concordancia con el Plan de Desarrollo 1998-2000, se mantiene como punto importante el mejoramiento de los sectores de baja consolidación urbana, a través de mecanismos de planificación, como los planes parciales, los cuales se enumeran en los capítulos correspondientes. Los aspectos más importantes a tratar en las áreas de mejoramiento integral son:

- ◆ Estado de la construcción
- ◆ Servicios públicos
- ◆ Equipamiento social y recreativo
- ◆ Vialidad y accesibilidad
- ◆ Amenazas y riesgos
- ◆ Estructura legal de la propiedad

El POT a través de los planes parciales establecerá las condiciones y definición de las estrategias de desarrollo y mejoramiento integral de vivienda y entorno.

Para los proyectos urbanísticos de VIS adelantados por sistemas de loteo, se establecieron las siguientes normas volumétricas:

- ◆ Altura: de 1 a 3 pisos.
  - ◆ Aislamiento posterior: 3 metros a partir del segundo piso.
  - ◆ Antejardín sobre vías vehiculares: 2 metros.
  - ◆ Lote mínimo:
- Para viviendas unifamiliares en áreas desarrolladas con servicios domiciliarios incompletos o de desarrollo progresivo: lote mínimo 60 m<sup>2</sup>, frente mínimo: 6,00 metros.
  - Para viviendas unifamiliares en áreas desarrolladas con servicios domiciliarios completos: lote mínimo 72 m<sup>2</sup>; frente mínimo: 4.5 metros.

- Para viviendas bifamiliares: lote mínimo 94 m<sup>2</sup>; frente mínimo: 7,00 metros.
- Para multifamiliares: lote mínimo 120 m<sup>2</sup>; frente mínimo: 12,00 metros h: 4 pisos.

## **4. AREAS DE AMENAZAS Y RIESGOS**

### **4.1 Definición**

Se definen como áreas de riesgos en el perímetro urbano a aquellas áreas expuestas a los procesos de remoción en masa, movimientos sísmicos e inundaciones como amenazas evidentes y susceptibles de suceder por la vulnerabilidad de la población en ellas ubicadas.

La población del área urbana presenta vulnerabilidad del orden físico como son la falta o deficientes sistemas y obras de control; del orden cultural como son las premisas sobre la potencialidad de la sucesión de hechos catastróficos, vulnerabilidad por la falta de recursos para adquirir una vivienda más segura y por la misma falta de control a la ocupación de esas áreas.

### **4.2 FORMULACION**

#### **4.2.1 Política marco**

Como elemento marco para el desarrollo de la formulación, se tiene como base el Decreto 93 de 1998, mediante el cual se adopta el Plan Nacional para la

Prevención y Atención de Desastres, y que define las políticas, acciones y programas ya establecidos en el componente general del Plan.

Son objetivos del Plan Nacional para la Prevención y Atención de Desastres:

**A. La reducción de riesgos y prevención de desastres.**

**B. La respuesta efectiva en caso de desastre**

**C. La recuperación rápida de zonas afectadas**

Son principios del Plan Nacional para la Atención y Desastres:

- ◆ **La descentralización**
- ◆ **El ámbito de competencias**
- ◆ **La coordinación**
- ◆ **La participación**

Las estrategias generales y los programas del Plan Nacional para la Atención y Prevención de Desastres son:

### **1. El conocimiento sobre riesgos de origen natural y antrópico**

#### **Programas**

- 1.1 Instalación de redes, procedimientos y sistemas de detección y alerta para la vigilancia y aviso oportuno a la población.
- 1.2 Evaluación de riesgos

### **2. La incorporación de la prevención y reducción de riesgos en la planificación**

#### **Programas**

- 2.1 Incorporación de criterios preventivos y de seguridad en los planes de desarrollo
- 2.2 Manejo y tratamientos de asentamientos humanos y de infraestructura localizadas en zonas de riesgo.
- 2.3 Articulación de la política ambiental y de prevención de desastres.

### **3. El fortalecimiento del desarrollo institucional**

#### **Programas**

- 3.1 Fortalecimiento de las entidades nacionales del Sistema
- 3.2 Fortalecimiento de los comités regionales y locales de prevención y atención de desastres
- 3.3 Fortalecimiento de las entidades operativas
- 3.4 Medidas de protección y contingencia en obras de infraestructura
- 3.5 Desarrollo y actualización de planes de emergencia y contingencia
- 3.6 Diseño de mecanismos eficientes y de tratamiento preferencial de proyectos de reconstrucción
- 3.7 Sistema integrado de información

#### **4. La socialización de la prevención y la mitigación de los desastres.**

##### **Programas**

- 4.1 Información pública para la prevención y reacción adecuada de la comunidad en caso de desastres
- 4.2 Incorporación de los conceptos de prevención de desastres y protección en la educación formal
- 4.3 Desarrollo de un sistema nacional de capacitación de funcionarios y capacitadores comunitarios.
- 4.4 Desarrollo de actividades con las organizaciones de la sociedad civil.

##### **4.2.2 ESTRATEGIAS Y ACCIONES LOCALES**

Las restricciones que deben obrar, como medidas estructurales en la formulación del área urbana Distrital, están fundamentadas en:

1. **Señalización detallada de las áreas de riesgo.** Como medida básica para la formulación de acciones se debe lograr una identificación plena de las áreas, su nivel de riesgo, la cuantificación y cualificación de los asentamientos así como su condición socioeconómica, carencias y niveles de NBI.
2. **Identificación de proyectos y obras de mitigación donde sean factibles.** Los procesos de identificación y proyectación de las obras de mitigación están asociados a las condiciones del suelo tales como su estructura, granulometría, absorción de humedad, grados de pendientes, intervenciones y técnicas de ocupación y los cursos o cauces de aguas lluvias en laderas. De la misma manera se deben identificar proyectos estructurales básicos de manejo de aguas escurrientías. Es necesario dejar normado el plan general de manejo de aguas escurrientías en las vialidades nuevas a través de cotas y las direcciones precisas de los flujos.
3. **Identificación de áreas de reubicación.** Como proceso global se deben tener presentes las alternativas de áreas aptas urbanizables para recibir la población reubicada, incorporadas a los procesos de consolidación del tejido urbano y a los servicios públicos, espacio público y equipamientos sociales.

4. **Exclusión de los servicios públicos para áreas señaladas de erradicación de asentamientos.** Las políticas y acciones de no implementación de los servicios públicos sobre las áreas de riesgo debe ser un elemento básico de control de la ocupación indebida de áreas no adecuadas para la urbanización.
5. **Negación de adjudicaciones de terrenos, permisos y licencias para construcción en áreas señaladas como no mitigables o de alto riesgo.** Toda petición de adjudicación de predios sobre las rondas de los ríos, deben ser rechazadas por la Secretaria de Bienes y Rentas, Instituto Agustín Codazzi e Instrumentos Públicos, ya que son bienes inalienables e imprescriptibles de la nación de acuerdo al Decreto Ley 2811/74 Código de Recursos Naturales, lo mismo que sobre los cerros que aún hoy son considerados bienes del Distrito.
6. **Regulación del uso del suelo.** Dentro de las normas deben quedar las áreas recuperadas como uso del suelo de reserva o recreativo, o algunos equipamientos ligeros o de carácter provisional.
7. **Acciones de regulación y control sanitario.** Es preciso establecer controles sanitarios para el manejo de aguas servidas en las áreas de riesgos.
8. **Control de movimientos de tierra y obras sobre laderas y rondas.** Todo trabajo a ejecutarse en laderas o rondas debe tener aprobación de la Secretaría de Planeación y Corpamag, presentar plan de manejo ambiental y especificaciones técnicas y alcances de los mismos.

#### **4.3 CLASIFICACIÓN DE AMENAZAS Y AREAS DE RIESGO**

De acuerdo al diagnóstico, las amenazas naturales de mayor frecuencia e impacto en el área Distrital y sus áreas de influencia son:

#### **4.3.ZONAS DE RIESGO POR INUNDACIÓN**

Las áreas de riesgo por inundación definidas, son áreas urbanas consolidadas, algunas de las cuales están ubicadas de forma favorable dentro de la estructura urbana, por lo cual la perspectiva de reubicación sería un mecanismo de generación de altos costos urbanos y sociales, por lo cual es factible una solución que demande esfuerzos administrativos y fiscales serios, manejada a través de la optimización de los sistemas existentes, de la planificación del sistema vial previendo los drenajes pluviales necesarios, del control y conservación de los cauces de los ríos y quebradas y por la formulación de

proyectos para adecuar zonas que carecen de solución de aguas escorrentías superficiales.

Es necesario, dentro de las propuestas a desarrollar, la consideración del proyecto de recarga artificial del acuífero de Santa Marta a través de un sistema de drenaje vertical, para el manejo de excedentes superficiales, lo que haría potencialmente menos costoso el alcantarillado pluvial y con beneficios a mediano y largo plazo para la recuperación de una fuente de abastecimiento importante como lo constituyen las aguas subterráneas en época de estiaje, que supera el 40% de la producción hídrica para consumo humano, en el área distrital.

La zona Nororiental es la mas afectada al actuar el corredor férreo como represa al área aferente de los cerros y áreas pobladas ubicadas dentro de esta zona.

#### **4.3.1 PROPUESTA GENERAL**

La propuesta general del sistema de drenaje de aguas lluvias según recomendaciones del Estudio y Diseño del Alcantarillado Pluvial de Santa Marta - Informe Final – Volumen II, elaborado por Técnicas Hidráulicas de Cuba y base de la propuesta, se define a través de dos etapas así:

1. Etapa 1. Reducir y encauzar la escorrentía de los cerros hacia las vías y calles de la ciudad de Santa Marta.
2. Proyectar y construir obras que faciliten el drenaje en el Centro Histórico y algunos barrios.

Los objetivos propuestos por el estudio son la creación de colectores y canales interceptores y obras de drenaje vertical en áreas seleccionadas.

##### **a. Colector Bastidas – Mar Caribe**

Este colector, diseñado como tipo box-couvert, comienza en el Barrio Bastidas, siguiendo en sentido Oeste hacia el Puerto, recoge las escorrentías de los cerros pasando por los barrios Bastidas, María Cristina, Santa Mónica, Ensenadas, San Fernando, Nacho Vives, San Jorge, Ensenada de Pescaito y San Martín, girando hacia el Norte Hasta el sector del Boquerón. Tiene un área aferente de 315,5 Has. Su estructura es en concreto reforzado y sus dimensiones varían acorde al gasto hidráulico de diseño. Longitud aproximada 4,5 km.

##### **b. Canales interceptores**

Se definen en el estudio tres canales interceptores así:

b.1 Canal Ondas del Caribe - Poza de Bastidas. Paralelo a la línea férrea recoge desde el área de Ondas del caribe hasta la poza de Bastidas. Es del tipo canal abierto de sección trapezoidal. Longitud 0,92 km.

b.2 Canal Ondas del Caribe – Río Manzanares. Recoge las aguas del sector Fundadores, Galán, Ondas del Caribe, Chimila, hasta el Río Manzanares a través de la antiguas carbonera. Longitud 0,45 km. aprox.

b.3 Canal Cerro Tres Cruces – Río Manzanares . Recoge las aguas tributarias de la vertiente Oeste del cerro de la Tres Cruces hasta el Río para que no penetren en el área urbana. Longitud 2,0 km. aprox.

Para estos colectores y canales se establece, dentro del área revestida del canal, un área de infiltración del 30% del total, apara ayudar a la recarga artificial del acuífero la disminución del agua remanente.

### c. Drenajes verticales en áreas urbanas.

Para el establecimiento de las áreas de drenaje vertical en el área urbana, es necesario completar una serie de requisitos técnicos importantes e información para su correcta evaluación:

- Las formaciones geológicas como posibles receptoras de agua a drenar
- la disponibilidad de espacio, para realizar la proyección y construcción de las estructuras de recarga
- la localización exacta de las infraestructuras de redes de servicios,
- la topografía local del área, para determinar las áreas afluentes y volúmenes a drenar
- la cuantificación de los sedimentos arrastrados, los cuales pueden afectar severamente las obras de drenaje.

### Áreas potenciales definidas en el estudio

Area 1 : Zona del Polideportivo. Sobre esta zona existen al menos tres puntos de aplicación de drenaje vertical a través de pozos.

Area 2 : Avenida del Libertador. Sobre la curva del Barrio El Reposo y vía de acceso a Bastidas.

Area 3 : Sobre el canal propuesto Ondas del Caribe – Río Manzanares.

Area 4 : Zona de recarga actual de la quinta de San Pedro Alejandrino.

Area 5 : Camellón. Sobre las áreas cercanas al edificio de la gobernación.

Area 5B: Localizada sobre el sector de la Zona Franca Comercial y patios de la Sociedad Portuaria.

Area 6 : Pando

Area 7 : Barrio María Eugenia

Area 8 : Zona de nuevos desarrollos de La Concepción y Curinca.

### **4.3.2 ZONA CENTRO HISTORICO**

Es preciso establecer en el proyecto del Paseo Bastidas o Camellón, las consideraciones para el mejoramiento del drenaje existente, tales como el arreglo de rasantes en calles, modificación y ampliación a la descarga de la calle 22, y el mantenimiento de los sistemas existentes. Deben establecerse las obras de ingeniería adecuadas a las áreas de entrega de la calle 22 y 11, para evitar socavamiento de las playas en esos puntos. Existe, , la posibilidad de construir pozos, sobre el Camellón o en áreas aledañas para eliminar el excedente y los sitios de difícil evacuación.

### **4.3.3 ZONA PESCAITO – EL BORO - SAN MARTÍN**

Esta área residencial, comprendida entre la calle 9 hacia el Norte y de la crra 5ª hacia el Oeste, comprendiendo la Zona Franca Comercial, la Subestación de Bombeo de Metroagua y las mismas instalaciones de la Sociedad Portuaria, amerita un diseño pluvial que solucione en forma total las aguas escorrentías provenientes de los cerros del Norte y sectores poblados del Este, represadas por el deficiente diseño de los sistemas construidos y por el dique que constituye el muro de la Zona Franca. Deben asumir responsabilidades en la solución del problema las entidades que comparten la misma condición de riesgo, como las arriba nombradas. Soluciones de canal abierto y con la capacidad adecuada son las mas viables.

#### **4.3.4. ZONA POZA DE BASTIDAS**

La poza de Bastidas, sistema de solución temporal a los problemas de inundaciones presentados en el área de Bastidas y María Cristina, por el represamiento que constituye la vía férrea, no fue suficientemente analizada en esta fase de estudio, por lo cual se recomienda su redimensionamiento para mejorar su capacidad.

Para el equipo técnico del POT debe establecerse como una solución temporal y funcional que drene en forma eficiente el área, fundamentada en la posibilidad que genera la construcción de la Vía Alternativa al Puerto y la posibilidad de involucrar en su diseño un sistema de drenaje pluvial. El área de la poza, al ser liberada, debe convertirse en patrimonio del sector, como espacio verde y de recreación y/o como espacio institucional.



#### **4.3.5 ZONA DE NACHO VIVES**

Esta área debe ser solucionada con la ampliación y conformación de talud permanente del canal de desagüe que atraviesa los predios de Ferrovias, la cual se debe dimensionar de acuerdo a los caudales que aportan los cerros y el sector poblado de Nacho Vives y San Fernando. Debe entregar al colector propuesto Bastidas - Mar Caribe

#### **4.3.6 ZONA DE CHIMILA- FUNDADORES- ONDAS DEL CARIBE – EL OASIS**

El área de Chimila ubicada en una zona mas baja, posee un sistema de drenaje caracterizado por su deficiencia y bajo mantenimiento, por lo cual su funcionamiento es pobre. Para el mejoramiento del sector, se precisa terminar el proyecto de la represa construida por Inurbe y la canalización de la quebrada la Lata hasta el interceptor Ondas del Caribe- Río Manzanares. Para el Oasis se debe taponar las areas de ladrilleras y establecer drenajes sobre la via ferrea para evitar el represamiento por la misma.

#### **4.3.7 ZONA EL PARAISO-PANTANO**

Esta área precisa para el control de inundaciones un estudio topográfico para identificar las zona bajas y acometer el relleno para obtener una planimetría mas adecuada a las líneas de distribución del drenaje pluvial evitando así empozamientos permanentes, que generan la posibilidad de enfermedades hídricas.

#### **4.3.8 ZONA PANDO –MARIA EUGENIA**

La solución a los problemas del Pando se debe dar en dos niveles de intervención: 1º , el control a las intervenciones en los cerros del área sur específicamente en los asentamientos de Colinas del Pando, Murallas del Pando y San José del Pando y 2º el mejoramiento a la eficiencia del drenaje pluvial instalado hasta la quebrada Tamacá a través de la calle 30.

La políticas a implementar en el control de invasiones a los cerros estarán asociadas a los controles de las áreas de riesgo por deslizamiento y las acciones para el drenaje pluvial están asociadas al desarrollo de un proyecto de optimización del canal y el drenaje existente, como es la consolidación de las paredes del .canal y la ampliación de la capacidad de descarga a través de la ejecución un box-couvert bajo la calle treinta y calle canal hasta la desembocadura con diseño de descarga hasta la quebrada. Paralelo a esto es necesario la adecuación y rectificación de la Quebrada Tamacá. Se analiza la

posibilidad de establecer mas canales interceptores hasta la 30 y un dique perimetral al área construida para la retención de sedimentos que bajan de los cerros. Con el sector de María Eugenia se establecen medidas similares, para llevar hasta el Río Manzanares las agua escorrentías.

#### **4.3.9 ZONA 19 DE ABRIL-LA CONCEPCION- CURINCA**

La solución a los problemas de inundación de estas comunidades esta ligada a las estrategias, acciones y normativas relacionadas con el manejo ambiental de la ronda de la quebrada Tamacá.

Es necesario recuperar el espacio comprendido entre la quebrada y la carretera Troncal como ámbito de la ronda y proveer espacios para las soluciones de diseño vial para la Calle 30.

Sobre la banda oriental también se debe restituir el espacio entre la quebrada y el barrio Luz del Mundo, incorporándolo al sistema de espacio publico de la ciudad.

A la altura del sector debe ampliarse el ancho del cauce, ejecutar nivelación de cota de fondo debido al alto grado de sedimentación que presenta y hacer la debida protección técnica a los bordes del mismo, con el objetivo de mitigar las condiciones actuales de deterioro y ocupación del mismo. Se debe adecuar la altura de paso de las infraestructuras sobre el cauce con el objetivo de minimizar los posibles represamientos causantes de inundaciones.

#### **4.3.10 QUEBRADA BURECHE**

Esta área, se ha constituido en zona de riesgo por los procesos de invasión de la ronda , que han generado la perdida del cauce y obstrucción a su drenaje natural, con la edificación encima del mismo. Los sectores de Gaira, al Este del cerro La Llorona , como Betel, Vuelta del Cauca, La Quemada y el sector ubicado al Este de la Carrera 4<sup>a</sup> presentan serios problemas de drenaje e inundaciones frecuentes. Se debe elaborar un estudio de recuperación de este importante canal de drenaje, para resolver problemas relativos a la continuidad del cauce por las estructuras sobre el construidas.

#### **4.3.11 RONDAS RIO GAIRA Y MANZANARES**

Aunque las rondas de los ríos Gaira y Manzanares, tradicionalmente no habían sufrido frecuentes alteraciones en su comportamiento, los procesos de ocupación y deterioro de la ronda, han aumentado la potencialidad y el nivel de riesgo, dada la vulnerabilidad de los asentamientos que en ella se han ubicado.

En las rondas de los Ríos Gaira y Manzanares, como estrategia inicial, deben ser identificadas las manzanas, predios y construcciones que ocupen el espacio de las mismas y deban ser reubicadas, dependiendo esta política del estado del cauce, la orientación positiva de las áreas habitables sobre el espacio de la ronda y del grado de consolidación que tenga el asentamiento identificado. Se precisa sobre estos espacios de ronda un mejoramiento integral que comprenda el control y erosión del cauce, recuperación de la flora local en las orillas, amoblamiento y tratamiento de áreas recreativas y saneamiento sanitario de algunos vertimientos. Debe definirse a través de un estudio hidrológico y topográfico, las áreas de remanso y planos inundables, para establecer las distancias mínimas de rondas, el dimensionamiento del cauce y las obras de mitigación y control del cauce, para minimizar los impactos de las crecidas del río sobre las áreas habitadas cercanas de la estructura de la ronda. Sobre el río Gaira, son frecuentes inundaciones sobre el sector sur como Berlín y El Paraiso.

#### **4.3.11.1 ZONA DE AVDA DEL RIO – MALVINAS.**

Esta área ubicada sobre la margen Sur del Río Manzanares puede ser afectada por inundaciones pasajeras, entre el Perehuetano y Urbanización San Pedro Alejandrino, esta conformada por barrios como las Malvinas, Simón Bolívar, Salamanca, Las Vegas, Villa U, El Carmen, El Mayor, Villa del Río (Tres etapas) debido a las condiciones topográficas del lugar y estrechamientos por la ocupación de la ronda.

Otros barrios ubicados en la margen del Río Manzanares como La Tenería, Manzanares, Taminaca II, Villa Mercil, Minuto de Dios, Asprovis, Urb. Arco Iris, Tayrona, Tayronita, Los Cardonales, tendrán soluciones individuales de acuerdo al grado de ocupación de la ronda, la legalidad de la tenencia, características del cauce y grado de intervención de la misma. Las áreas recuperadas serán sometidas a tratamientos de manejo integral.

La intervención a estos predios estará reglamentada por las distancias definidas para cada sector de la Ronda, si algunos predios son intervenidos parcialmente o no son intervenidos, se elaborará un rediseño concertado para buscar un mejor solución urbanística en la relación predio-ronda.

#### **4.4 ZONAS DE RIESGO POR DESLIZAMIENTO**

Ubicadas básicamente en el pie de monte de los cerros de la ciudad, estas zonas han ido adquiriendo proporciones mayores, convirtiéndose en la actualidad en una modalidad de hábitat de alta vulnerabilidad, poca consolidación por la carencia de servicios públicos, un déficit significativo de

espacio público, a pesar de la potencialidad de los cerros, y una inversión pública baja por la misma condición de inestabilidad física que poseen.

Las zonas más vulnerables son las del área Norte, que van desde San Martín hasta el Divino Niño, las del Este como son las ubicadas en la parte alta del 11 de Noviembre como Monterrey, las del área Sur desde las Acacias hasta San Pablo y algunas zonas de Gaira como Zarabanda y La Quemada

La Alcaldía Mayor, la Secretaría de Planeación, Obras Públicas, Salud Distrital deben establecer programa de reubicación de asentamientos, con base en el diseño de una estrategia de definición puntual de manzanas y predios de reubicación y de obras de mitigación consistentes en canalización de aguas lluvias en laderas, pavimentación de vías en pendientes, muros de contención, reforestación y controles a la ocupación de las laderas.

#### **4.4.1 AREA NORTE**

##### **San Martín**

El barrio de San Martín presenta, en su lado Oeste y Norte, áreas de deslizamientos de rocas por lo cual es necesario efectuar la reubicación de las manzanas 1, 2, 3, 4, 7, 9, 11 Sector Catastral 01 lo que representa un gran porcentaje de su población. Esta situación asociada a inundaciones, amerita un proceso de reubicación completo del barrio y un manejo de fondo de la problemática en común acuerdo con la Sociedad Portuaria, quien debe contemplar esos predios como parte de sus políticas de expansión.

##### **Pescaito**

La zona Norte del barrio Pescaito, entre las Crras. 6 y 7, Calle 1ª, la cual carece de identificación predial y de manzanas, presenta un ascenso significativo hacia el cerro donde se han ubicado varias viviendas, que por las condiciones de pendiente y de manejo de las cañadas, debe ser evacuadas.

##### **Ensenada de Olaya Herrera**

Ubicada sobre la Calle 1ª con Crras 10 y 11 esta zona posee un sector, que puede ser consolidado a través de la construcción de obras de drenaje y estabilización de laderas por obras y/o proyectos de restitución de vegetación. Las manzanas que por sus condiciones de riesgo se deben reubicar son deben ser objeto de un estudio de vulnerabilidad.

## San Jorge

El barrio San Jorge presenta una afectación de riesgo notable como lo es la carretera a Taganga, que posee un deficiente sistema de drenajes y sufre afectaciones serias en la bancada, taludes y muros de contención. Como norma estructural se plantea un área de restricción de 60 mtrs a partir del borde de la carretera para cualquier construcción publica o privada, limitando su uso a área de protección o recreativa.

## San Fernando

Los sectores de San Fernando y Nacho Vives, como área consolidada presentan dos áreas definidas: una de pendiente urbanizable, susceptible de establecer manejo a través de acciones de mitigación, y un sector que se ha consolidado sobre las pendientes fuertes, de alta vulnerabilidad y que precisan de una estrategia de reubicación en el corto y mediano plazo.

### Otros sectores:

Ensenadas  
Villa Aurora  
17 de Diciembre.  
Altos Delicias  
Luis R. Calvo  
Divino Niño  
Oasis  
Once Noviembre y sectores aledaños

### 4.4.2 GAIRA

Zarabanda  
La Quemada  
Nueva Betel

## 4.5 ESTRATEGIA PARA EL TRATAMIENTO Y ORDENAMIENTO DE LOS CERROS.

Dada las condiciones de hacinamiento y riesgo de estos asentamientos, es necesario establecer soluciones de estabilidad de laderas, de limitación al crecimiento espontaneo y sin limites, creando además una zona de amortiguación, para ser apropiada como espacio publico y área de control.

## PROPUESTA

Como propuesta de estabilización de las laderas se plantea la construcción de muros de contención de poca altura, paralelos a las curvas de nivel y afirmados en la base rocosa del cerro, y distanciados entre sí de acuerdo a las pendientes de cada sitio y de acuerdo a la geología de cada sector.

Esta organización formaría zonas o franjas de laderas, a las cuales se les pueden dar usos específicos como zonas o áreas de reforestación, jardines, espacios colectivos con senderos, etc. estructurados bajo un diseño general que tenga en cuenta las relaciones de acceso con la zona plana y otros elementos constitutivos del espacio urbano, además de establecer un manejo eficiente de aguas lluvias. Algunas áreas serían susceptibles de amoblamiento urbano, iluminación, peatonalización, etc.

Este proceso va acompañado del Plan de Reubicación Vivienda en Alto riesgo.

## **DISEÑO**

Consiste en hacer excavaciones en la capa superficial de la ladera, hasta encontrar la roca existente, las cuales se harían siguiendo las curvas de nivel en su sentido longitudinal.

Sobre ellas se construiría en piedra, hasta conseguir una altura por encima de la capa superficial, la cual sería dada de acuerdo a la pendiente existente.

Estas áreas ó bandas longitudinales, se reforestarán con vegetación nativa o frutales, con apoyo de viveros institucionales (Corpamag, Umata), y la comunidad cercana a cada área de tratamiento.

Como recurso comunitario se tendría la mano de obra de excavaciones, recolección de la piedra, construcción de muro y la siembra y cuidado del recurso vegetal. Se podrían elaborar proyectos para la generación de empleo urbano.

Como resultado se espera:

- Estabilidad de laderas sobre las áreas habitadas y mitigación del riesgo existente
- Definición de una cota límite para los procesos de construcción y ocupación en los cerros, que serviría como definición del área urbanizada.
- Recuperación de vegetación y capa vegetal.
- Mejoramiento y recuperación del paisaje urbano.
- Optimización del drenaje pluvial.
- Acceso a recursos para barrios adyacentes.
- Redefinición y disminución de las áreas de riesgo

Con este diseño es posible crear un cinturón de espacio público y de control y de seguridad a lo largo de los barrios al pie de los cerros, incorporando espacios con amoblamiento urbano, con iluminación y recreativos, como un gran borde paisajístico.

#### **4.6 RIESGOS SISMICOS Y TECNOLOGICOS**

Este tema se trata en el componente General

#### **4.7 EL SISTEMA LOCAL DE ATENCION Y PREVENCION DE LAS EMERGENCIAS EN EL D.T.C.H DE SANTA MARTA**

La consolidación del Sistema Local de Atención y Prevención de Desastres debe ser estructurada dentro de un marco institucional global de seguridad ciudadana y de calidad de vida inherentes a los propósitos de ocupación del territorio y dentro de los lineamientos y normativas estructurales del plan de ordenamiento.

La prevención y atención de los desastres, considerados éstos y como situaciones de origen natural o antrópico que superan la capacidad de respuesta de una comunidad, debe tener dentro de la estructura de la administración un posicionamiento que aumente la capacidad de educación de la prevención, gestión de proyectos de mitigación, capacidad institucional de reacción y los elementos de análisis para los procesos de rehabilitación.

La estructura del sistema local de prevención debe relacionar las instituciones en una estrategia común, con el objetivo de dar respuestas amplias y asumir objetivos claros para la cultura de la prevención. Las funciones que debe asumir la administración local para la atención y prevención deben ser:

1. Detección de la vulnerabilidad en todas sus manifestaciones
2. Establecer la Cultura de la Prevención y Educación para eliminar las diferentes formas de vulnerabilidad.
- 3 Formulación de proyectos de mitigación.
- 4 Estadísticas socioeconómicas, rasgos culturales de la población en alto riesgo.
- 5 Organización de los servicios de salud para situaciones de desastre.
- 6 Gestión de actividades para la estructuración de programas de reubicación de hábitat y procesos de rehabilitación.

- 7 Organizar una estructura de respuesta a través del Comité Local.
- 8 Establecer un sistema de prevención técnica de alarmas y procesos de comunicación para la vigilancia y monitoreo de situaciones de riesgo.
- 9 Diseño y actualización de los planes de contingencia.
10. Cuantificar los recursos financieros para el manejo y atención de los desastres y los procesos de rehabilitación
11. Mejoramiento y consolidación de las entidades operativas:

#### 4.8 OTROS RIESGOS

Se consideran además riesgos potenciales los siguientes:

- A. **Por afluencia masiva.** Son aquellas áreas o establecimientos públicos donde concurren en forma masiva personas que están expuestas a cierto grado de vulnerabilidad por efectos de desorden, alteración del orden publico, y/o deterioro de la infraestructura física. Son ejemplos el Estadio Eduardo Santos, el estadio de béisbol, Coliseo, La Castellana, los teatros y el Mercado Publico.
- B. **Por contaminación.** Se consideran áreas de riesgo por contaminación aquellos sectores alterados por los siguientes factores:
  - Contaminación del aire
  - La alteración perjudicial o antiestética del paisaje natural
  - La acumulación o disposición de residuos
  - Concentraciones de personas en áreas no adecuadas o preparadas para tal fin .Se consideran áreas como el botadero de basuras en el 20 de Octubre , el Boquerón, las canteras del área urbana y las ladrilleras.
- C. **Por accidentalidad aérea.**  
Se establece como tal el área relacionada con el cono de aproximación y las áreas aledañas al aeropuerto Simón Bolívar

#### 4.9 ENTIDADES OPERATIVAS EN EL ÁREA DISTRITAL

Las entidades operativas en el área distrital presentan grandes deficiencias que deben ser asumidas como parte integral para el manejo de la atención y prevención de desastres.

#### Cruz Roja



Presenta deficiencias en el transporte de voluntarios en el área Distrital. Debe coordinar con otras entidades para minimizar esta limitante. Cuenta con un buen equipo de voluntarios e infraestructura de comunicaciones.

### **Defensa Civil**

La problemática principal radica en recursos de operación para combustible para actuar en caso de emergencias y carencia de elementos para el manejo de aguas como motobombas, mangueras, tuberías de descarga etc. Existen limitaciones para la logística de atención a voluntarios durante los procesos de respuesta.

Se recomienda legalizar canales de apoyo a la provisión de combustible y equipos para su funcionamiento

### **Bomberos Locales**

Esta institución atraviesa por una baja consolidación institucional para lo cual se recomienda la implantación y búsqueda de recursos a través de impuestos y acciones identificación y consecución de equipos a través de la cooperación internacional. Dentro de los equipamientos urbanos se localizaran estaciones alternas a los bomberos voluntarios.

### **Comité Local de Emergencia.**

Se debe estructurar una unidad u oficina para la coordinación, desarrollo de procesos educativos y las actividades que debe presentar el distrito para los procesos de prevención y atención de emergencias y rehabilitación de áreas afectadas.

---

---

**CAPÍTULO III**

**LOS SISTEMAS URBANOS**

---

---

***COMPONENTE URBANO***

## **1. LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

### **1.1 ESTRATEGIA GENERAL**





El desarrollo de los servicios públicos debe estar condicionado a las estrategias diseñadas en el presente plan de ordenamiento territorial sobre los usos del suelo, las áreas de expansión, las áreas de densificación, a las políticas de control de las áreas de riesgo, las áreas de reserva para vivienda de interés social y las de protección ambiental.




Como instrumento de Planificación y Gestión las empresas desarrollaran planes maestros, que establecerán las políticas de crecimiento, mejoramiento de redes, definición de servidumbres y optimización de la infraestructura instalada, teniendo en cuenta las decisiones de orden urbano del P.O.T. e introduciendo los adelantos tecnológicos necesarios para una mayor eficiencia.

En el orden administrativo se deben desarrollar acciones para dotar la ciudad de un sistema de nomenclatura adecuado que sirva de base a los programas de crecimiento de los servicios públicos, así como también acciones legales para controlar el uso inadecuado de las redes de algunos servicios (fraudes o instalaciones no autorizadas por las empresas prestadoras de dichos servicios).

### **POLÍTICAS GENERALES**

El Comité de servicios públicos domiciliarios, constituido por las empresas de servicio, debe apoyar y coordinar una serie de acciones encaminadas a una mejor prestación de los servicios públicos, tales como:

-  Promover la viabilidad técnica para la realización de labores de ensanche conjunta entre las empresas prestadoras de servicio, cuando sea factible.
-  Veeduría ciudadana en la operación y programas propuestos por las diferentes empresas de servicio.
-  Impulsar la modernización de las empresas de servicios, con la adquisición de sistemas de información geográfica.
-  Coordinar todo lo relacionado al mejoramiento de los servicios para la comunidad.

-  Velar porque las diferentes empresas de servicios públicos establezcan y hagan respetar las zonas de servidumbre exigidas de acuerdo a cada servicio. Una vez sean instaladas las respectivas infraestructuras deben ser registrados los predios y elevados a escritura pública.
-  Orientar la ejecución de proyectos de servicios a las áreas de expansión urbana y de redensificación, para cumplimiento de los objetivos del plan.
-  Promover la recuperación de las servidumbres invadidas, tales como cableados de alta tensión: Barrio Luz del Mundo, Alcázares II, Los Laureles (Bonda), colectores sanitarios: Sector de la Lucha y tanques altos del acueducto.

### **Normativa Local Sobre Servidumbres Existentes.**

Disposiciones del Decreto local N° 705/9 para amplitud servidumbres e instalaciones de servicios:

#### **Oleoducto y poliducto**

Se encuentra definido un corredor de seguridad, manejo y mantenimiento de 25 mtrs, con franjas de 12,5 mtrs a cada lado del eje de instalación, estableciéndose una separación en áreas urbanizadas para zona de antejardín, de 5,0 mtrs adicional a cada lado, para un total de 35,0 mtrs.

Para gasoductos se establece una franja de 18 mts. de ancho, 9 mts a cada lado del eje de instalación de la vía, ampliándose en áreas urbanizadas en 5,0 mtrs de antejardín, a cda lado, para un total de 28 mtrs entre paramentos.

#### **Interconexión eléctrica**

Como medida para las redes de interconexión eléctrica se estableció un ancho de 25 mts. de ancho, de 12.50 mts a cada lado del eje.

Sobre estas franjas el uso propuesto es de áreas recreativas o zonas verdes, con baja intensidad de utilización..

### **REDES BÁSICAS DE SERVICIOS PUBLICOS**

#### **Acueducto**

La estructura básica de distribución y redes del Distrito se ha dividido, por la forma en que se opera hoy en día, en circuitos o sectores, los cuales se mencionan a continuación:

### **Sector Santa Marta**

#### **Circuito Norte**

Incluye Taganga, se alimenta de la Planta de Mamatoco principalmente por la línea de 400 mm norte que pasa por la Av. Libertador. Entre los principales barrios que lo conforman se mencionan: Mamatoco, Bastidas, Galicia, San Jorge, San Fernando, Almendros y Juan XXIII.

#### **Circuito Centro**

Se alimenta de la Planta de Mamatoco, pasa por la Av. Libertador, recibiendo caudal de pozos existentes. Entre los principales barrios que lo conforman se mencionan: San Martín, Pescadito, Centro, Prado, Bavaria, Bellavista, Jardín y los barrios subnormales de Malvinas y alrededores.

#### **Circuito Sur-Oeste**

Se alimenta de agua de pozos y también de la Planta Mamatoco mediante línea de 500 mm que pasa por la Troncal. Los principales barrios que lo conforman son: Manzanares, El Pando y María Eugenia.

#### **Circuito Sur**

Se alimenta de la Planta de Mamatoco mediante línea que pasa por la Troncal y también de algunos pozos de la zona. Los principales barrios que lo conforman son: La Concepción, El Parque, Santa Clara y Curinca.

### **Sector Once de Noviembre**

Conformado por los barrios Once de Noviembre, Nueva Colombia, El yucal y El Cisne, quienes se alimentan de la Planta de Mamatoco.

### **Sistema Sur**

Constituye un sistema independiente. Esta conformado principalmente por las áreas de El Rodadero, Gayra, Salguero y Bello Horizonte, hasta Los Alcatraces.

### **ESTACIONES DE BOMBEO**

El sistema cuenta con varias estaciones de bombeo ubicadas de la siguiente manera:

### **Sistema Santa Marta**

#### **Las Colinas**

A esta estación de bombeo la alimenta desde por una tubería proveniente de la Planta de Mamatoco, por la Vía Troncal. Esta estación surte al tanque que lleva el mismo nombre mediante una tubería de 100 mm.

#### **Bastidas Vieja**

Se alimenta desde la Planta de Mamatoco, de la cual se desprende la tubería de impulsión llegando hasta los Tanques Bastidas y 17 del Diciembre que actualmente se encuentra fuera de servicio.

#### **Bastidas Nueva**

Al igual que la Estación de Bastidas vieja, también es alimentada desde la Planta de Mamatoco, de la que se desprende una red de impulsión y surte los Tanques Bastidas y Las Delicias.

#### **San Jorge**

La Estación San Jorge consta de dos sub-estaciones: la primera de ellas conformada por dos bombas para abastecer al Tanque de Taganga, y la segunda, que consta de dos bombas para cubrir los barrios Nacho Vives, San Fernando y San Jorge.

De la primera sub-estación de San Jorge sale una tubería de hierro fundido  $\phi 150$  mm hacia el Tanque Taganga ubicado en cota 75.5 m, el cual abastece al Corregimiento de Taganga.

Actualmente se está aprovechando al máximo la capacidad hidráulica de las bombas que elevan las aguas hacia el Tanque Taganga.

#### **I.P.C.**

Se abastece mediante una tubería desde el Pozo La Ciudadela y de la línea que viene por la Troncal procedente de la Planta Mamatoco, e impulsando hacia el Tanque de María Eugenia.

#### **La Candelaria**

Se abastece mediante una tubería desde el Pozo La Ciudadela y de la línea que viene desde la Troncal procedente de Mamatoco. Surte al Tanque Pastrana.

### **La Pedrera**

Se alimenta de las tuberías Norte y Sur provenientes de la Planta de Mamatoco que van por La Av. Libertador. Desde esta aquí se surte a la Estación de Bombeo San Jorge mediante tuberías en paralelo.

### **Cárcamo de la Universidad**

Se alimenta de los Pozos N° 1, 2, 3, 4, 5 y 6. Surte al Tanque Tres Cruces aprovechando un tramo de la tubería procedente de La Troncal.

## **Sistema Sur**

### **Estación de bombeo de Gayra**

El Sistema Sur cuenta con un bombeo en Gayra que se abastece de agua de pozos. Desde aquí son elevadas por medio de bombas a las siguientes redes:

#### **Tubería de abastecimiento a la Estación del Irotama**

Tubería de red que abastece a los barrios Cerrito de La Virgen y sector Playa Salguero.

Conducto hacia el Tanque San Jacinto y abastece al Rodadero.

#### **Estación de bombeo Irotama**

Desde esta estación se eleva un caudal de aproximadamente 100 L/s para abastecer de agua potable al área restante del Rodadero Sur hasta el sector denominado Los Alcatraces. Durante este recorrido surte a los sectores de Taroa, Vista Buena, Bello Sol, Las Tunas, Cristo Rey y Don Jaca. Por otro lado, las estaciones de bombeo de Gayra y el Irotama surten la Estación de Bombeo La Paz.

## **DEPOSITOS DE ALMACENAMIENTO**

La ciudad hoy en día cuenta con 12 tanques de almacenamiento con un volumen total de 13 285 m<sup>3</sup>, de los cuales están en funcionamiento sólo siete con

un volumen efectivo total de 7 835 m<sup>3</sup>, que representa el 59 % del volumen total de capacidad de almacenamiento existente.

### CARACTERÍSTICAS DE LOS DEPÓSITOS EXISTENTES. METROAGUA.

Depósito	B (m)	L (m)	H (m)	V (m <sup>3</sup> )	Cota Fondo (m)
Bastidas*				140	39.2
Delicias*				700	75
17 de Diciembre				140	57
Tres Cruces*	32.65	36.8	5.95	6 000	50
T1				650	65
Pastrana*	14.4	12.9	3.35	300	95.50
María Eugenia*				250	62.00
Las Colinas*	7	13.5	3.75	210	61.00
Taganga*	12.81	14.3	3.4	235	75.50
Café Sello Rojo	17.64	57.5	4.6	4 050	45.80
San Jacinto	10.45	10.6	4.10	400	39.00
San Fernando	13	6.8	3.18	210	75.90
<b>Volumen Total</b>				<b>13 290</b>	

\* Depósitos actualmente en funcionamiento

### CAPACIDAD DE PRODUCCION

Actualmente la ciudad se abastece de tres fuentes superficiales y 27 pozos distribuidos entre el Sistema de Santa Marta y El Rodadero (Sistema Sur). El primero de ellos recibe agua de los Ríos Piedras y Manzanares, además del acuífero de Santa Marta. El segundo sistema recibe agua del Río Gayra y del acuífero de Gayra, aunque es válido mencionar que los acuíferos tienen relación entre sí.

### FUENTES SUPERFICIALES

Las principales fuentes de abastecimiento superficial son los Ríos Manzanares, Piedras y Gayra los cuales constituyen, además la principal fuente de recarga de los acuíferos de Santa Marta y Gayra.

### ➤ Planta de Tratamiento Mamatoco

La Planta de Tratamiento Mamatoco está ubicada sobre el cerro Mamatoco, en la cota 62. Esta planta de Mamatoco es capaz de tratar hasta 800 L/s, pero



generalmente los caudales tratados oscilan entre 150 y 520 L/s, en épocas de verano intenso e invierno, respectivamente. Se nutre con las aguas del Río Manzanares y del Río Piedras, desde donde se conduce el agua por gravedad hacia el área de servicios.

### ➤ **Planta de Tratamiento El Roble**

La fuente superficial que alimenta esta planta es el Río Gayra, que puede tratar 300 L/s, con posibilidad de ampliarse a 450 L/s, y junto con los Pozos de Gayra se encarga de suministrar agua al Sistema Sur, el cual está conformado por Gayra, Rodadero, Playa Salguero y Rodadero Sur.

## **FUENTES SUBTERRANEAS**

Los datos más importantes de los Acuíferos de Santa Marta y Gayra son: tienen una superficie de aproximadamente 48 km<sup>2</sup> y un volumen de 1,532 millones de metros cúbicos. Del volumen antes mencionado un 10 a 15% (153-230 millones de m<sup>3</sup>) es agua. El sub-acuífero de Gayra representa un cuarto del volumen del acuífero y del agua (38-57 Hm<sup>3</sup>), mientras que el sub-acuífero de Santa Marta representa el volumen restante (115-173 Hm<sup>3</sup>). La explotación del acuífero de Gayra de 160 L/s (4.000.000 m<sup>3</sup>/año) equivale aproximadamente al 10% del agua almacenada en el acuífero. La explotación del resto del acuífero es de unos 600 L/s (19 Hm<sup>3</sup>) lo que equivale aproximadamente al 15% del agua almacenada.

La profundidad del acuífero alcanza más de 114 m en la parte oeste de la ciudad de Santa Marta. En Gayra la profundidad puede alcanzar hasta más de 80 metros. La profundidad promedio es 32 m.

Además de la recarga por parte de los Ríos Manzanares, Tamacá y Gayra, otra fuente importante es la infiltración de aguas lluvias que caen sobre la parte plana del acuífero (48 km<sup>2</sup>) y que se puede estimar entre 50-100 mm/año (75-150 L/s). Pequeños arroyos que desembocan directamente al acuífero cuya agua mayormente se infiltra, pueden llevar aproximadamente la misma cantidad al acuífero.

### **Resumen de datos del acuífero:**

Acuífero de Santa Marta:	Área	26.562 km <sup>2</sup>
	Volumen	920'950'000 m <sup>3</sup>
	Profundidad promedio	34.7 m
Acuífero de Gayra:	Área	12.637 km <sup>2</sup>
	Volumen	388'569'000 m <sup>3</sup>

	Profundidad promedio	30.7 m
Acuífero Tamacá:	Área	8.931 km <sup>2</sup>
	Volumen	223'275'000 m <sup>3</sup>
	Profundidad promedio	25 m
Total acuífero:	Área	48.13 km <sup>2</sup>
	Volumen	1'532'794'000 m <sup>3</sup>
	Profundidad promedio	31.8 m

### Explotación del acuífero

Los pozos de producción se han ubicado en la ciudad de Santa Marta y en el corregimiento de Gayra, zonas en las cuales está ubicado el acuífero.

De acuerdo a los resultados de su estudio de los acuíferos de Santa Marta y Gayra adelantado por la empresa de servicios METROAGUA S.A., se debe implementar un programa de gestión de la explotación racional de la fuente subterránea, basado en los siguientes aspectos:

- Reubicación de los puntos de explotación
- Explotación nominal del acuífero de Gayra: 130 l/s
- Explotación máxima del acuífero de Santa Marta (verano): 660 l/s


### FUNCIONAMIENTO ACTUAL DEL SISTEMA HIDRAULICO

Actualmente el suministro de agua en la ciudad presenta marcadas deficiencias, debido en primer lugar al bajo rendimiento de la red, asociado con la gran cantidad de conexiones fraudulentas que existen en la ciudad así como bombas instaladas a la red que succionan directamente de los conductos, provocando deficiencia de presiones. No obstante, a pesar de que las redes se operan sectorizadas, existen zonas que son críticas desde el punto de vista del abastecimiento.


Muchos de los sectores con dificultades en el abasto como son: Bastidas, Taganga, San Jorge, San Fernando, El Pando, María Eugenia, Centro, Pescadito y San Martín.

En este capítulo se definen las condiciones hidráulicas de operación del sistema para diversas épocas del año: verano intenso comprendido entre enero y abril, verano medio entre los meses de mayo a agosto, e invierno de septiembre a diciembre.

### VERANO INTENSO

 Durante esta época del año se necesitan realizar fundamentalmente operativos sobre las redes Norte y Sur Av. Libertador provenientes de la Planta de Mamatoco para abastecer a los sectores de la ciudad. Dichos operativos consisten en la regulación de las válvulas más importantes de estas redes, ya sea abriéndolas o cerrándolas de acuerdo al sector que se necesite reforzar.

### **VERANO MEDIO**

 Durante esta época del año los operativos sobre las dos líneas principales, norte y sur, son prácticamente iguales a los de verano intenso y se van eliminando en la medida que se dispone de mayor producción superficial.

### **INVIERNO**

Usualmente en ésta época del año no es necesario realizar operativos, sin embargo, puede necesitarse regulación con periodos atípicos.

### **POLÍTICAS GENERALES SOBRE EL DESARROLLO DEL SERVICIO**

- ✓ Ejecución de obras de infraestructura necesarias para obtener una mayor eficacia en la funcionalidad del sistema, en lo que comprende a las redes y tanques de almacenamiento altos para de esta forma poder obtener la cobertura y presiones adecuadas.
- ✓ A corto plazo restringir el suministro a las zonas determinadas de alto riesgo, como una estrategia concertada para la eliminación gradual de las mismas.
- ✓ A corto y mediano plazo establecer prioridades para una respuesta del sistema a las demandas establecidas por el P.O.T. para las zonas de desarrollo prioritario, en la búsqueda de una adecuación del territorio a los imperativos de competitividad.
- ✓ Diseñar y ejecutar a mediano plazo una propuesta de recarga artificial del acuífero de Santa Marta, como aprovisionamiento de recurso hídrico y así solucionar en forma simultánea los problemas de aguas de escorrentía en el área urbana de la ciudad (aguas lluvias).
- ✓ Acometer a corto plazo optimización para el área de El Rodadero y Gayra, el suministro de agua potable, asumiendo sin limitaciones la densidad poblacional de las temporadas turísticas.

## PREVISIONES DEL PLAN DE ORDENAMIENTO

Se establecen las zonas de futuro desarrollo según previsiones del Plan de Ordenamiento Territorial, que ha preestablecido inicialmente como límite de crecimiento la cota 40 msnm, sobre el sector Norte hasta el área de Quebrada Mojada, 20 de octubre y 11 de Noviembre, y hasta una altura de 50 metros sobre el nivel del mar, sobre la zona oriental a partir de Santa Cecilia hasta El Cisne. Sobre la zona Oriental, se define la Vía alterna como límite al crecimiento urbano, con excepción de la zona Industrial y la zona institucional propuesta.

Una vez definidas las zonas de futuro desarrollo, se procede a chequear el máximo crecimiento total de habitantes tanto en la ciudad de Santa Marta como en el Sistema Sur. El POT ha propuesto utilizar diversas densidades de población para las zonas de crecimiento mostradas a continuación:

## EVOLUCION DE LA COBERTURA DEL SERVICIO

A continuación se procede a proyectar la cobertura del servicio de acueducto en el Distrito de Santa Marta, valor que actualmente es del 78.75 % pero se prevén incrementos por concepto de inversiones en gran infraestructura.

### COBERTURA INICIAL AÑO 98

Se entiende por cobertura a la relación entre la población beneficiada con la prestación del servicio de acueducto respecto a la población total.

La cobertura del acueducto en Santa Marta se obtiene mediante la relación del área que dispone de dicho servicio, respecto al área total urbanizada, valor correspondiente al 78.75 % en la actualidad.

### PROYECCION DE LA COBERTURA

Anualmente se prevén inversiones en infraestructura a fin de incrementar la cobertura del servicio de acueducto, de manera que se alcance un 95% a partir del año 2001. Dichas proyecciones se muestran a continuación:

Año	1998	1999	2000	2001-2017
Cobertura (%)	78.75	86	91.5	95

## PROPUESTAS PARA INSTALACIONES FUTURAS

La conformación hidráulica futura propuesta para los sistemas de Santa Marta y Área Sur se establece de la siguiente manera:



### **AMPLIACION DE COBERTURA Y ADECUACION DE REDES**

El desarrollo para ampliar la cobertura de las redes de abastecimiento en algunos barrios y adecuar las redes existentes, a fin de optimizar la prestación del servicio de agua potable se basa en las necesidades de calidad y servicio, apoyado en el estudio tarifario desarrollado por METROAGUA S.A. E.S.P

Se debe gestionar la ampliación de cobertura en los barrios La Concepción, El Yucal, Taganga, Los Fundadores, San Fernando, Nacho Vives, San Jorge, 11 Noviembre 3ra. etapa, Ondas del Caribe, Divino Niño, Juan XXIII, Salamanca, Perehuetano, Luz del Mundo, Las Acacias, La Mansión, Oasis, Cardonales, Calle 19 A, Nueva Betel, Los Lirios, Circacia, La Paz y Cristo Rey 2da. etapa.

Otras obras de ampliación de cobertura

Han sido consideradas las obras de acueducto en las zonas previstas de invasión, las cuales se estiman de 5 hectáreas anuales, de acuerdo al crecimiento histórico de los barrios invadidos en Santa Marta.

### **PLAN RENDIMIENTO**

Se ejecuta por parte de la empresa METROAGUA S.A. E.S.P, un plan para mejorar el rendimiento del sistema hidráulico actual, lo cual requiere la instalación de elementos de control y medición, tales como válvulas, medidores de caudal y de presión.

### **OBRAS DE GRAN INFRAESTRUCTURA**

Los estudios considerados al interior de Metroagua, ponen de manifiesto la necesidad de realizar obras de gran infraestructura por las siguientes razones:

- La conformación y capacidad hidráulica de las redes de distribución no son suficientes para garantizar que el agua llegue en cantidades suficientes, con presiones óptimas de servicio (superiores a 20 mca) y con un 100% de continuidad
- La capacidad de almacenamiento de agua es insuficiente, puesto que se recomienda tener almacenado un 100% de la demanda de un día

- Es necesario crear una infraestructura de distribución que permita transportar los excedentes de agua superficial a las zonas que actualmente sólo se pueden alimentar por agua subterránea
- Las obras de gran infraestructura se describen por circuitos hidráulicos, los cuales se han definido según como se desea que funcione el sistema.

## **Sistema de Santa Marta**

### **Circuito Norte**

Incluye Taganga, se alimentará principalmente de la Planta Mamatoco por las líneas norte y sur que pasan por la Av. Libertador, y también, por una red proyectada paralela a la antigua línea del ferrocarril. Entre los principales barrios que lo conformarán se mencionan: Mamatoco, Bastidas, Galicia, San Jorge, San Fernando, Almendros y Juan XXIII. Las obras de gran infraestructura propuestas para esta zona son:

- ◆ Conducción 500-300 mm por la antigua línea ferrocarril proveniente de la Planta Mamatoco
- ◆ Estación de Bombeo Bastidas  $Q=85$  L/s  $H=80$  m  $V=250$  m<sup>3</sup>
- ◆ Línea de impulsión 300 mm hacia nuevo tanque en el supersector Bastidas
- ◆ Tanque de 2 500 en el supersector Bastidas
- ◆ Alimentación 300 mm del nuevo Tanque Bastidas al Tanque Las Delicias
- ◆ Tubería de 200 mm desde la nueva línea paralela al ferrocarril, hacia Bahía Concha
- ◆ Tubería 200 mm desde el nuevo Tanque Bastidas hacia Bahía Concha
- ◆ Tubería 200 mm desde la entrada a San Fernando hasta la Estación Nueva de San Jorge
- ◆ Tanque 2 000 m<sup>3</sup> en San Jorge
- ◆ Tubería 200 mm desde la nueva estación hasta nuevo Tanque San Jorge
- ◆ Estación de Bombeo San Jorge  $Q=70$  m  $H=80$  m  $V=200$  m<sup>3</sup>
- ◆ Distribución 200 mm del Tanque San Jorge a las Ensenadas Juan XXIII

Se prevé reforzar algunos tramos de red, los cuales presentan pérdidas importantes por fricción, ocasionando reducción en la presión de servicio. Han sido previstas algunas redes de distribución en las zonas de invasión proyectada, aledaña al barrio Los Fundadores.

Habrà la posibilidad de reforzar el circuito norte a partir de Tres Cruces, aprovechando unas líneas existentes de 250 mm que están fuera de servicio actualmente.

La Estación de Bombeo Bastidas se ha proyectado a cota superior de la actualmente existente. Esta estación se abastecerá de la Planta Mamatoco a partir de la nueva línea paralela al ferrocarril, y de los Pozos Bastidas II y La Carbonera, quienes ya no estarán conectados directamente al Tanque Bastidas. De este nuevo bombeo saldrá, por un lado, una impulsión que alimentará al nuevo Tanque Bastidas, el cual alimentará al Tanque Alto Delicias; y por otro lado, también saldrá una tubería que abastecerá al Tanque de Bastidas existente.

La estación proyectada en San Jorge se alimentará de la línea paralela al ferrocarril proveniente de Mamatoco.

### **Circuito Centro**

Se alimentará principalmente del Tanque Tres Cruces mediante línea de 900 existente y otra de 600 mm proyectada; esta última se empalmará con una de 500 existente pero actualmente fuera de servicio. Entre los principales barrios que lo conforman se mencionan: San Martín, Pescadito, Centro, Prado, Bavaria, Bellavista, Jardín y los barrios subnormales de Malvinas y aledaños; Manzanares, El Pando y María Eugenia.

Existirá la posibilidad de refuerzo desde la Planta Mamatoco a partir del ramal sur con 400 mm que pasa por la avenida Libertador y del ramal de 500 mm que viene por la Troncal.

Las obras de gran infraestructura propuestas para esta zona son:

- ◆ Rehabilitación tubería de los excesos
- ◆ Tanque 4 000 m<sup>3</sup> en el cerro de las Tres Cruces
- ◆ Tubería de 600 mm que baja de Tres Cruces y empalma con una de 500 existente
- ◆ Tubería de 300 mm desde La 19, pasando por el IPC, hasta el Tanque María Eugenia
- ◆ Estación de Bombeo del IPC Q=70 L/s H=80 m V=200 m<sup>3</sup>
- ◆ Tanque 2 000 m<sup>3</sup> en María Eugenia
- ◆ Líneas de distribución 300-200 mm desde el Tanque María Eugenia
- ◆ Red de distribución 200 mm en El Pando

### **Circuito Sur**

Conformado por los barrios aledaños a la Troncal, los cuales se abastecerán de la Planta Mamatoco mediante la línea de 500 mm que pasa por la Troncal, con posibilidad de refuerzo desde el Tanque Tres Cruces.

También se han previsto líneas de distribución para las zonas de expansión en este sector.

### **Sector Once de Noviembre y Cantilito**

Conformado por los barrios Once de Noviembre, Nueva Colombia, El Yucal, El Cisne, Cantilito, Garagoa y 20 de Octubre, quienes se alimentarán de la Planta de Mamatoco y de dos pozos proyectados.

Están previstas las siguientes obras de gran infraestructura:

- ◆ Tubería de alimentación a la estación de bombeo El Yucal
- ◆ Impulsión 100 mm en El Yucal
- ◆ Tanque de 250 m<sup>3</sup> en El Yucal
- ◆ Estación de bombeo El Yucal Q=10 L/s H=60 m, V=50 m<sup>3</sup>
- ◆ Dos pozos de impulsión en Cantilito y Garagoa, cada uno con Q=15 L/s
- ◆ Tanque de 800 m<sup>3</sup> en Cantilito y Garagoa
- ◆ Interconexión a las redes en Cantilito
- ◆ Tubería de 200 mm (8") desde la Planta Mamatoco hasta el sector del 20 de Octubre

La estación de bombeo en el barrio El Yucal será alimentada por la Planta de Mamatoco. Esta nueva estación bombeará a un tanque proyectado en ese mismo sector, beneficiando a El yucal, parte alta y baja. Por otra parte, se perforarán y equiparan dos pozos en la zona de Cantilito, que abastecerán a un tanque proyectado en el sector, beneficiando a Cantilito y Nueva Mansión. El 20 de Octubre y barrios que puedan expandirse en esta zona, podrán abastecerse de la Planta Mamatoco y de los dos pozos proyectados.

### **SISTEMA SUR**

Conformado principalmente por El Rodadero, Gayra, Salguero y Bello Horizonte, hasta Los Alcatraces. Se abastecerá del Río Gayra a través de la Planta de Tratamiento El Roble y los Pozos de Gayra.

En este circuito han sido previstas obras de expansión, de acuerdo al Plan de Ordenamiento Territorial. Las obras de gran infraestructura son:

- ◆ Estación de bombeo en el Acueducto Sur Q=245 L/s H=70 m V=1 000 m<sup>3</sup>
- ◆ Alimentación y distribución a Tanques Café sello Rojo
- ◆ Tanque Café Sello Rojo 4 000 m<sup>3</sup>
- ◆ Dos tanques para el Acueducto Sur, con capacidad de 5 000 m<sup>3</sup> cada uno
- ◆ Interconexión tubería de 400 mm entre el Rebombeo de Gayra y la Estación de Bombeo en el Acueducto Sur



- ◆ Tubería de refuerzo hasta Los Alcatraces
- ◆ Interconexión 400 mm desde la red que alimentará los Tanques Café Sello Rojo con el Rebombear de Gayra

El sistema hidráulico consiste en la alimentación de los Tanques Café Sello Rojo a partir de la Planta de Tratamiento El Roble. A partir de dichos depósitos se abastecerá al Rodadero, Gayra y Salguero, los cuales conformarán el sub-circuito denominado El Rodadero. Por otra parte, las estaciones de bombeo y los depósitos proyectados para el sub-circuito Sur, serán alimentados por los Pozos de Gayra y agua proveniente de la Planta El Roble.

La tubería de 150 mm que abastece actualmente a los barrios Cerrito de La Virgen y Playa Salguero, ya no funcionará como distribución a partir del rebombear de Gayra si no a partir de los nuevos depósitos.

Otras obras de gran infraestructura

#### ◆ **Adecuación locativa de instalaciones**

Se requieren inversiones para adecuar las instalaciones existentes tales como: Planta de Tratamiento, estaciones de bombeo, depósitos de almacenamiento y accesos a los mismos.

#### ◆ **Gran infraestructura para zonas de expansión**

Han sido evaluadas las obras de gran infraestructura en las zonas de futuro desarrollo prevista en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), lo cual incluye suministro e instalación de redes.

Adicionalmente se han incluido las obras para el sistema de acueducto en El Rodadero Reservado y la zona de Pozos Colorados, las cuales serán urbanizadas brevemente.

### **ADECUACION MEDIOAMBIENTAL**

Es necesaria la ejecución de obras tendientes a preservar el medio ambiente, por lo que se propone en primer lugar, desarrollar un sistema para reutilizar los lodos que se generan durante el proceso de potabilización del agua. En segundo lugar, es necesario contar con un equipamiento adecuado para utilizar el cloro gas como elemento desinfectante. Las obras de adecuación ambiental se resumen en:

- Tratamiento de lodos y recuperación de agua de lavado
- Equipamiento de seguridad del cloro gas

## CONFIABILIDAD ELECTRICA

Para asegurar la confiabilidad de la explotación es necesario:

- ◆ Instalación planta en la estación de bombeo de Gayra e interconexión eléctrica de pozos
- ◆ Plantas de emergencia para los Pozos de Gayra
- ◆ Planta de la nueva estación en el Sistema Sur
- ◆ Poceta de Bastidas
- ◆ Línea de interconexión eléctrica en Río Piedras para que sea posible captar el agua que ahora mismo alimenta la microcentral de la zona cafetera y el propio funcionamiento de la estación de bombeo

## IMPLANTACION DE NUEVA TECNOLOGIA

Se proponen las siguientes inversiones, dentro del área institucional para la implantación de nueva tecnología:

Sistema de Información Geográfica (GIS). El GIS es una herramienta que permite recopilar la información geográfica, urbanística e hidráulica (trazado de las redes) de la ciudad de Santa Marta, necesaria para visualizar la configuración del Sistema Hidráulico de la ciudad

Telemando y telecontrol. Para permitir regular y controlar a distancia las válvulas, equipos de bombeo y medida, lo que permitirá agilizar la obtención de información y tomar medidas correctivas de manera rápida y eficaz

### Previsión recurso a largo plazo

Para el servicio de acueducto existen limitantes estructurales como es la provisión del recurso hídrico a largo plazo, a mejorarse con la puesta en marcha del proyecto del Río Guachaca.

**Macroproyecto Río Guachaca:** Consiste en trasvase desde el Río Guachaca de un caudal para consumo humano hasta la ciudad de Santa Marta. La obra consiste en un sistema de captación conformado por un dique de captación en el Río hacia la bocatoma, que consta de cuatro bombas sumergibles y tres estaciones de bombeo con longitudes de impulsión de 19.928, 5.553, 2.559 mts respectivamente, con diámetros de Ø 39" hasta el Alto de Tinajas y posterior conducción en Ø 36", 24" y canal abierto hasta la planta de tratamiento, para un total de 47,912 Mts de conducción. La planta constará de tres módulos para los procesos de tratamiento y capacidad para un

caudal de diseño de 1.500 lps que alimentaría directamente los tanques de tres Cruces y Cafe Sello Rojo. Su costo aproximado es de \$58.000'000.000,00..

### **Normas para protección infraestructuras**

Es importante que se establezcan medidas de protección a las infraestructuras de acueducto como son redes y tanque altos, que por su ubicación en altura han empezado a ser cercados por asentamientos en alto riesgo geológico.

Por esta razón el plan define como norma básica establecer un área de protección a los tanques altos y bajos de acueducto y sistemas de rebombeo, ubicados en área urbana, de la siguiente manera:

Cerramiento demarcación del área perimetral a la infraestructura de 50 mtrs de ancho, con el fin de impedir procesos de construcción y movimiento de tierras que puedan desestabilizar las laderas y poner en riesgo la estructura.

Esta misma, norma debe aplicarse para la protección de los sistemas de rebombeo de aguas servidas, teniendo en cuenta la infraestructura vial y predial adyacente. Para cada caso particular se establecerán los retiros adecuados al mismo.

### **Alcantarillado**

Las limitaciones estructurales del sistema de alcantarillado tienen su origen principalmente en la escasa inversión en el sector, no adecuada al crecimiento del área urbana, la no aplicación de un plan maestro actualizado con los procesos de desarrollo urbano, las condiciones topográficas de algunos sectores, el crecimiento desarticulado y acelerado en las áreas de invasión y de alto riesgo y la incapacidad de las redes en sectores altamente densificados.

### **POLÍTICAS**

1. Definir en lo ambiental, procesos de disminución de la carga contaminante a los cuerpos de aguas del Distrito.
2. Establecer un sistema adecuado de distribución de redes de acuerdo al sistema de estructura lineal de desarrollo del Distrito, con una propuesta de separación de subsistemas funcionales de áreas aferentes y su respectivo sitio de tratamiento y evacuación.
3. Definir una propuesta de ampliación de cobertura a corto y mediano plazo.

Consolidar el plan maestro de acuerdo a las áreas de tratamiento, redensificación y de expansión determinados por el P.O.T.

## **PROSPECTIVA**

Funcionan para la cobertura del Distrito dos subsistemas de vertimiento final: Emisario Submarino del Norte y Emisario Submarino del Sur.

No existen afectaciones por contaminación de aguas servidas en las rondas de los Ríos Manzanares y Gayra, como tampoco en las quebradas Tamacá y Bureche.

Eliminación de pozas sépticas en el área urbana del Distrito.

No existe contaminación en las áreas de los cerros por aguas servidas.

Las áreas de crecimiento y expansión, cuentan con redes sanitarias articuladas al plan maestro sanitario.

## **ESTRUCTURA DE FUNCIONAMIENTO**

### **COLECTORES**

El Sistema de Alcantarillado Sanitario de la ciudad de Santa Marta, contempla una serie de Colectores principales (interceptores) a los cuales llegan otra serie de Colectores secundarios que son los encargados del drenaje de las aguas servidas de grandes áreas, que incluyen los diferentes barrios de la ciudad.

Actualmente se cuenta con cinco colectores que tienen diámetros que varían desde 250 mm hasta 900 mm que es el conducto de mayor diámetro en el sistema.

La recolección se realiza principalmente hacia el punto donde se reúnen todas las aguas negras generadas en la ciudad es la Estación Norte al final de la carrera 1<sup>ra</sup>, desde este punto son bombeadas por medio de tres líneas de impulsión, donde son descargadas en la zona conocida como El Boquerón.

Por otra parte las aguas negras generadas en El Rodadero y Gayra, son bombeadas a través de una tubería de impulsión de 500 mm que descarga igualmente en la Estación Norte.

### ◆ **Colector de la Avenida del Libertador**

Este colector nace en el Barrio Nueva Colombia, con un diámetro de 350 mm en tubería de Gres, pasa por Mamatoco donde varía a 525mm y a 600 mm, por la avenida del Libertador y termina en la estación Norte de la ciudad, con diámetro de 900 mm.

Este colector no tiene capacidad para absorber los aportes de las nuevas urbanizaciones de la zona. A partir del cambio de diámetro a 525 mm, su capacidad en comparación con los caudales máximos de aportes nuevos es suficiente hasta el final del colector.

### ◆ **Estaciones de bombeo y tuberías de impulsión**

En la ciudad existen tres grandes estaciones de bombeo de aguas negras, que son:

- ◆ Estación de Bombeo del Rodadero ubicada en la avenida Tamacá con calle 20.
- ◆ Estación de Bombeo de Manzanares, ubicada al final de la calle 30 con carrera segunda al Sur del Río Manzanares en el barrio del mismo nombre.
- ◆ Estación de Bombeo Norte, ubicada al final de la carrera primera, frente a las Instalaciones de la Sociedad Portuaria.

Adicionalmente, en la ciudad existen otras estaciones de bombeo pero mucho más pequeñas y de menor influencia en el funcionamiento del sistema, como son; 2 reelevadoras en El Rodadero, la estaciones Chimila, El Bosque - Alejandrina y San Pablo, las cuales tienen como función elevar las aguas negras de aquellos barrios o sectores de los mismos que de acuerdo con la topografía no pueden conectarse directamente por gravedad a la red existente.

### ◆ **Colector Pantano – Norte**

Este colector comienza en la zona del Pantano, aunque no existe en todo el área, por lo que los aportes de las zonas mencionadas no llegan hoy en día al colector. Desde el punto de vista de funcionamiento en las condiciones actuales se puede decir que el colector tiene capacidad para asimilar los caudales de aportes y los caudales que se van a generar en un futuro en la zona aferente.

### ◆ **Colector Manzanares**

Este colector comienza en la urbanización El Parque y recoge los aportes de las urbanizaciones El Parque, La Concepción, Santa Clara, Curinca, Acodis y en futuro cercano recogerá los aportes de las nuevas urbanizaciones que se están

gestando en la zona como es el caso de Santa Cruz de Curinca y llega hasta la estación de bombeo de con capacidad suficiente para los aportes actuales y para futuras urbanizaciones..

#### ◆ **Colector Centro**

Este colector recoge las aguas negras del área central, de acuerdo con su ubicación recibe los aportes desde El Minuto de Dios, Bavaria y barrios aledaños hasta la zona del centro histórico de la ciudad. Tiene problemas en sus primeros tramos, comprendidos entre los pozos de inspección 4 y 9, la donde la capacidad de conducción es insuficiente en relación con los caudales máximos que puede recibir. En los tramos restantes, de acuerdo con el análisis realizado, la capacidad de conducción supera cómodamente los caudales de aporte.

#### ◆ **Colector Avenida del Ferrocarril**

Este colector recoge las aguas servidas por el área comprendida entre la avenida Libertador y Ferrocarril, además recibirá en un futuro las aguas negras del barrio Las Malvinas y los barrios aledaños una vez que se construya el sistema de alcantarillado. A partir de los cálculos efectuados se establece que la capacidad de conducción a lo largo de todo el recorrido es la adecuada.

#### ◆ **Colector Rodadero - Gayra**

Actualmente El Rodadero y Gayra poseen un sistema de alcantarillado que opera con cierta dificultad debido a la falta de capacidad de muchos de los conductos existentes, las aguas negras llegan en su mayor parte por gravedad hasta la estación de bombeo ubicada en El Rodadero, Av. Tamacá, la cual bombea las aguas a través de un conducto de impulsión de 500 mm de diámetro de poco más de 11 Km de longitud.

### **ESTACIONES DE BOMBEO**

#### **Estación Norte**

A esta estación llegan todas las aguas negras provenientes del Sistema Sur (Rodadero, Gayra, Salguero) y Sistema de Santa Marta. Consta de un grupo de 5 bombas.

### **APORTE SANITARIO ACTUAL**

#### **POBLACION**

Los datos obtenidos respecto al número de usuarios por zonas para el año 98 permiten establecer la distribución proporcional de población tanto para Santa Marta como para el Sistema Sur. Dicha información fue suministrada por el área comercial de METROAGUA S.A. E.S.P.

Total usuarios año 98:	53,501
Usuarios Sistema Santa Marta años 98:	41,079
Usuarios Sistema sur año 98:	12,422

La distribución proporcional de población sería,

Para el Sistema de Santa Marta:	76.8% de la población total
Para el Sistema Sur :	23.2%

## **COBERTURA DEL SERVICIO**

Se entiende por cobertura a la relación entre la población beneficiada con la prestación del servicio de alcantarillado respecto a la población total.

La cobertura del alcantarillado en Santa Marta se obtiene mediante la relación del área que dispone del servicio de alcantarillado, respecto al área total urbanizada, valor correspondiente al 63.32 % en la actualidad.

## **INTRUSION DE SOLIDOS**

En la zona del Mercado existe una intensa actividad comercial, y la venta de productos agrícolas y cárnicos tiene un peso significativo, la cual trae como consecuencia que un gran número de desperdicios sólidos tenga como destino final las redes de alcantarillado, lo cual de manera inexorable impacta de manera negativa contra el buen funcionamiento de las redes de la zona.

## **INTRUSION DE AGUAS LLUVIAS Y ARENA**

El arrastre de arenas hacia las calles es significativo en invierno debido a que no se dispone de un sistema de drenaje pluvial para evacuar el agua lluvia, la cual se introduce a los conductos por esta vía gran cantidad de arenas.

También, El Rodadero y el corregimiento de Gayra cuentan con sistema de alcantarillado que se emplea inadecuadamente para la evacuación de aguas lluvias, pudiéndose generar rebosamientos y desbordamientos de aguas negras. Tal situación genera contaminación visual y física que atenta contra la salud de sus habitantes y del turismo en la zona, haciendo necesaria la planeación y ejecución de proyectos de infraestructura.

## EVALUACION HIDRAULICA DE LOS COLECTORES PRINCIPALES

La evaluación realizada consiste en el cálculo de los caudales promedios y máximos que pueden circular por los colectores en función de la población de aporte y del APSA que se asumió según el cálculo, una vez obtenidos los caudales máximos se comparan con la capacidad de conducción para cada uno de los tramos analizados con el objetivo de determinar si los conductos son capaces en cada caso de evacuar el aporte que reciben.

Como resultado de la simulación, la red de colectores de la ciudad, con la excepción de varios tramos que han sido reflejados, tiene suficiente capacidad para asimilar los caudales máximos que pueden generarse en la ciudad actualmente e incluso para un futuro crecimiento. A continuación se plantea hasta donde pueden asimilar los colectores existentes en cuanto a crecimiento poblacional, lo que implica el planteamiento de obras de gran infraestructura capaces de permitir dicho desarrollo:

### CAPACIDAD DE LOS COLECTORES

<b>COLECTOR</b>	<b>POBLACIÓN SERVIDA ACTUALMENTE</b>	<b>POBLACIÓN ADMISIBLE</b>	<b>POBLACIÓN ADICIONAL</b>
Pantano – Norte	100.170	108.170	8.000
Avenida Libertador	44.924	52.924	8.000
Manzanares	43.503	131.003	87.500
Centro	40.029	46.629	6.600*
<b>Total</b>			<b>110.100</b>

## EVOLUCION DE LA POBLACION, DOTACION, COBERTURA Y APOORTE SANITARIO

A continuación se procede a proyectar la población en el Distrito de Santa Marta tomando como base los censos realizados por el Departamento Nacional de Estadísticas (DANE) y datos del departamento de facturación de METROAGUA S.A, E.S.P referente al número de usuarios.

Posteriormente se determinará la dotación de agua potable o consumo de agua por persona en un período de tiempo determinado, dato que se obtiene a partir del análisis de los datos de facturación.



## **PROYECCION DE LA POBLACION**

En este apartado se realizará una evaluación de la población en Santa Marta, de manera que podamos realizar proyecciones futuristas bastante aproximadas. En principio evaluaremos la población del año 1998 con los datos de facturación, continuaremos con el análisis de la evolución de la población desde años anteriores, a partir de censos realizados por el Departamento Nacional de Estadísticas (DANE). Finalmente realizaremos una proyección de la evolución lo más ajustado posible a la curva de tendencia.

En los cálculos, además de la población fija ha sido incluida la población flotante, la cual puede igualar e inclusive superar a la misma, hecho que se manifiesta en temporadas de apogeo turístico en Santa Marta, correspondiente a los meses entre noviembre-enero y junio-julio.

## **EVOLUCION DE LA COBERTURA**

En la actualidad la cobertura del servicio de alcantarillado es del 63.32 % y anualmente se prevén inversiones en infraestructura a fin de incrementar dicho valor, de manera que en el año 2002 se alcance un 95%. La cobertura del servicio de acueducto también incrementaría de un 78.75% en 1998 hasta un 95% a partir del año 2001.

## **PROPUESTA PARA INSTALACIONES FUTURAS**

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) ha previsto para Santa Marta un incremento poblacional en la zona oriental, mientras que en el Sistema Sur está previsto un desarrollo en el Rodadero Reservado, el cual es un barrio residencial aledaño a la zona turística y comercial de El Rodadero; previéndose también el crecimiento en toda la zona mas hacia el sur de El Rodadero, que se extendería al sector de Los Alcatraces, hasta una cota que no supera los 40 metros sobre el nivel del mar.

## **OBRAS DE GRAN INFRAESTRUCTURA**

A continuación se describen las obras de gran infraestructura propuestas para desarrollar en Santa Marta y Zona Sur.

### **Colectores**

Se han proyectado los colectores Vía Alternativa y Ferrocarril, los cuales quedarán ubicados en las zonas previstas para la expansión o futuro desarrollo. La ejecución de las mismas sería por etapas, con el fin de ir acorde al crecimiento poblacional.

### **Colector Via Alternativa**

Este colector beneficiaría un total de 120,000 habitantes, distribuidos en 60,000 para la zona nor-oriental y otros 60,000 en la sur-oriental. Se desarrollará en dos etapas:

#### **Primera etapa:**

Está prevista para llevarla a cabo en el 2000, y consiste en dos ramales que se interceptan en la Glorieta de Mamatoco.

- ✓ El primer ramal consiste en una tubería de 400 mm que se extenderá desde el sector 20 de Octubre y tendrá capacidad para recibir los aportes de 20,000 habitantes. Este colector será paralelo al recientemente construido en esta zona, el cual tiene 350 mm de diámetro y no posee la capacidad suficiente para el desarrollo inminente.
- ✓ El segundo ramal consiste en una tubería que se extiende desde el sector El Cisne, con diámetros entre 400 y 500 mm, con capacidad para evacuar hasta 40,000 habitantes.

A partir de la Glorieta de Mamatoco se extenderá un ramal de 750 mm que entrará por el barrio Mamatoco, hasta llegar a una estación elevadora que impulsará las aguas servidas por una tubería de 400 mm, pasando nuevamente a 750 mm para funcionar por gravedad, continuando paralelo a la antigua vía del ferrocarril, hasta Galicia. Este tramo podrá transportar las aguas servidas por 120,000 habitantes, capacidad que estará limitada durante la primera etapa, por la de los colectores Norte y Libertador.

La primera etapa del colector Vía Alternativa entrará en funcionamiento una vez realizados las siguientes obras provisionales:

- ✓ Empalme colector Vía Alternativa (750 mm) con el colector Norte (525 mm) en el sector de Galicia, donde culmina la primera fase. El colector Norte tiene capacidad para recibir las aguas servidas de 8,000 habitantes más.
- ✓ Empalme al colector de 600 mm del Libertador, mediante una tubería de 400 mm que conducirá las aguas desde el round-point Mamatoco hasta empalmar con el colector Libertador, en un punto donde éste tendrá 600 mm. Por este empalme sólo podrán transportarse las aguas servidas por

8,000 habitantes para no sobrepasar la capacidad máxima del colector Libertador.

Se prevé que en el año 2002 el colector Vía Alternativa reciba las aguas servidas por 16,000 habitantes, distribuidas por los colectores Norte (8,000 hab.) y Libertador (8,000 hab.), los cuales funcionarán a su máxima capacidad, siendo así necesaria la ejecución de la segunda etapa.

### **Segunda etapa:**

Consiste en la terminación del colector Vía Alternativa, prolongándolo hasta la Estación Norte con diámetros comprendidos entre 750 y 900 mm. Esta obra se ejecutará a mediano plazo, previéndose su ejecución en el año 2002, época en la cual se estima que el colector Libertador llegará a su máxima capacidad para transportar las aguas servidas del sector oriental que se desarrolle.

También han sido previstos colectores secundarios, que recibirán las aguas vertidas por las zonas de futuro desarrollo.

### **Colector Ferrocarril**

Este colector beneficiaría un total de 110,000 habitantes, distribuidos de la siguiente forma:

80,000 para la zona entre el Trébol de La Lucha y Mamatoco  
20,000 para el sector entre el Trébol de La Lucha y el SENA  
10,000 habitantes para el sector comprendido entre La Lucha y La Ciudadela.

Se desarrollará en dos etapas:

### **Primera etapa:**

Está prevista para llevarla a cabo en 1999, y consiste en dos ramales que se interceptan en El Trébol de La Lucha para descargar sus aguas a los colectores Av. Ferrocarril y Manzanares.



Un primer ramal con diámetros comprendidos entre 400 y 600 mm, que se extenderá desde Mamatoco (sector Bolívariana) hasta El Trébol de La Lucha. Tendrá capacidad para recibir los aportes de 80,000 habitantes. Su trazado será paralelo a la Troncal del Caribe, en la vía que de Santa Marta conduce a Riohacha.

- ✓ Un segundo ramal de 500 mm con capacidad para evacuar hasta 20,000 habitantes. Se extenderá desde el sector próximo al SENA de forma paralela a la vía que de Santa Marta conduce a Ciénaga, y llegará hasta El Trébol de La Lucha.

A partir del Trébol de La Lucha se extenderá un ramal de 750 mm que a la altura de La Ciudadela se conectará con el colector Manzanares, mediante una tubería de 750 mm capaz de transportar las aguas servidas por 87,500 habitantes. La primera etapa del colector Ferrocarril entrará en funcionamiento una vez realizado dicho empalme.

### **Segunda etapa:**

Consiste en la terminación del colector Ferrocarril, prolongándolo hasta la Estación Norte. Esta obra se ejecutará a mediano plazo, previéndose su ejecución en el año 2002, época en la cual se estima que el colector Manzanares llegará a su máxima capacidad de transporte.

También han sido previstos colectores secundarios, que recibirán las aguas vertidas por las zonas de futuro desarrollo.

### **Conducto de 300 mm paralelo al colector de 250 mm existente por la calle Santa Rita desde la avenida de Bavaria y hasta la carrera 5<sup>ta</sup>**

En la zona del mercado (Centro de la ciudad) se propone aliviar el caudal por el conducto de 400 mm de la siguiente forma: En la calle 11 con la Cra. 9 se desconectará el conducto de 400 mm y se conducirán las aguas negras hasta el colector Libertador en el pozo de inspección ubicado en la calle 10 con cra 9, lo cual es totalmente factible si se observa en las tablas de cálculo que la capacidad de conducción del conducto en este tramo y hacia la Estación Norte es muy superior a los caudales máximos esperados. La longitud de este conducto será de 395 m.

**Desconexión del conducto de 400 mm de la zona del mercado (centro de la ciudad) y conexión al colector del Libertador. Longitud del tramo: 86 m.**

### **Colector de 300 mm de diámetro para urbanizaciones de la zona Sur**

Abarca un área ubicada al sur de la carretera Troncal del Caribe que pasa por Santa Marta. Este Sector está experimentando crecimiento y es la zona aledaña a las urbanizaciones El Parque y La Concepción, aquí en los últimos años se han desarrollado las urbanizaciones Santa Clara, Acodis, Curinca y actualmente se desarrolla la urbanización Santa Cruz de

Curinca, y un poco más al este se desarrollará la urbanización Líbano 2 000.

La zona en cuestión se conectará al Colector Ferrocarril, el cual recibirá los aportes de aguas negras de una población aproximada de 7.400 habitantes de este sector.

### **Colector Rodadero Sur**

Con el fin de guardar un paralelismo con los dos sistemas de acueducto y de contrarrestar la formación de elevada cantidad de ácidos sulfurosos por descomposición de la materia orgánica contenida en el agua que se transporta a lo largo de la conducción que de El Rodadero y Gayra, transporta las aguas residuales hasta la Estación Norte, se plantea independizar el Sistema Sanitario de Santa Marta del Sistema Sur, mediante la construcción de un colector con un trazado paralelo a la línea férrea existente que parte del sector Los Alcatraces (extremo sur) y llega hasta las cercanías de Playa Salguero (cerca a El Rodadero).

El proyecto cuenta con aproximadamente 13 Km de conductos entre colectores por gravedad y tuberías de impulsión, y debido a la complejidad de la topografía se necesitará construir cuatro estaciones de bombeo que eleven el agua hasta una altura que permita su conducción por gravedad.

### **Emisario Submarino de Santa Marta**

El Distrito de Santa Marta carece de plantas de tratamiento y actualmente las aguas residuales de la ciudad y El Rodadero se vertían crudas, sin tratamiento alguno y de forma superficial en la Caleta El Boquerón. Para la solución se ha construido un emisario submarino teniendo en cuenta las condiciones de recolección del actual sistema de alcantarillado que confluye a un solo punto, la ubicación del actual vertimiento y el comportamiento de las corrientes marinas y vientos.

### **Tratamiento y disposición del alcantarillado del Sistema Sur**

Preliminarmente se ha considerado como órgano de disposición y tratamiento para las aguas negras, un emisario submarino, el cual debe estudiarse en detalle al igual que un sistema de tratamiento de residuales para proteger las playas de El Rodadero a las cuales se dispondrían las aguas.

Hasta entonces, será necesario realizar modificaciones en la estación de bombeo de El Rodadero y en su línea de impulsión, de manera que se adecue el sistema para asimilar el incremento de caudal a que será sometido. Las

mejoras a realizar hasta que el alcantarillado de El Rodadero y Gayra se conecte al futuro alcantarillado del Sistema Sur, son:

- ✓ **En la tubería de impulsión.** Hacer reparaciones menores a lo largo de esta conducción, con el fin de colocarla en condiciones óptimas para poder ser sometida a los requerimientos de flujo proyectados.
- ✓ **En la estación de bombeo de aguas negras de El Rodadero-Gayra.** Consta de tres bombas de eje vertical en excelentes condiciones, con una capacidad de bombeo de 150 L/s cada una, para un total de 450 L/s, lo que significa que en un futuro inmediato no se esperan problemas en ese sentido, pero se contempla la posibilidad de cambiar una o dos bombas para aumentar su capacidad de funcionamiento, acorde a las necesidades.

Otras obras de gran infraestructura

Entre otras obras de gran infraestructura encontramos:

- ☞ El remplazo de la tubería de 400 mm AC en la Estación Norte por tubería de 750 mm HF a fin de contar la capacidad de transporte necesaria para evacuar las aguas servidas
- ☞ Estación de Bombeo de aguas negras en El Laguito, con  $Q=30$  L/s y  $H=30$  m. Captará las aguas servidas en la zona más baja de El Rodadero y las dispondrá al colector de la cll. 12 entre cras. 2 y 3
- ☞ Estación de Bombeo en Salguero, con  $Q=50$  L/s y  $H=30$  m. Captará las aguas generadas hacia el norte de la Av. Tamacá y las impulsará hacia la Estación El Rodadero
- ☞ Adecuación estaciones elevadoras de El Rodaderoión, Estación Norte, Manzanares y otras.

## AMPLIACION DE COBERTURA

Se planea construir como parte del Plan Director de Alcantarillado de Santa Marta, la construcción de una serie de obras para el aumento de cobertura en el sistema de alcantarillado, beneficiando los siguientes barrios y sectores:

- ◆ Extensión Redes 19 de Abril
- ◆ Redes de las Malvinas y barrios aledaños

- ◆ Redes de Playa Salguero
- ◆ Redes barrio los Fundadores
- ◆ Redes barrio los Laureles
- ◆ Redes barrio Ondas del Caribe
- ◆ Redes barrio Luz del Mundo
- ◆ Redes Bello Horizonte
- ◆ Redes de la Paz
- ◆ Redes Cristo rey
- ◆ Redes sector Pantano
- ◆ Extensión Red Calle 4 . Cra 21. San Fernando
- ◆ Extensión Red Palo Alto Bastidas
- ◆ Extensión Red Urbanización Colón
- ◆ Redes de Vista bella
- ◆ Redes la Coquera – Gayra
- ◆ Extensión Red Calle 19ª. Av. Tamacá. Rodadero
- ◆ Redes de Perehuetano
- ◆ Redes de las Acacias
- ◆ Redes de la Mansión
- ◆ Redes la Mansión
- ◆ Redes los Cardonales
- ◆ Redes Yucal II Etapa
- ◆ Redes Luis R. Calvo – Divino Niño
- ◆ Redes Alto Delicias
- ◆ Redes Villa Aurora
- ◆ Extensión de red en la cra. 7 cll. 29 sector Taminaca
- ◆ Redes Ciudadela 29 de Julio

#### Otras obras de ampliación de cobertura

Han sido consideradas las obras de alcantarillado en las zonas previstas de invasión, las cuales se estiman de 5 hectáreas anuales, de acuerdo al crecimiento histórico de los barrios invadidos en Santa Marta.

Conforme a las valoraciones realizadas en los diversos proyectos de alcantarillado llevados a cabo por METROAGUA S.A. E.S.P, y haciendo la relación entre el monto total del proyecto respecto al área que cubre, se ha establecido un promedio de \$50,000,000 /Ha, valor que incluye: Pozos de inspección, suministro e instalación de redes con diámetro medio de 200 mm (8") a una profundidad media de 1.5 metros, excavaciones y rellenos en roca y material común, pruebas hidráulicas, entre otros.

#### ÁREAS AFERENTES FUTURAS

A continuación se definen las áreas tributarias tanto de Santa Marta como del Sistema Sur, cuyas aguas servidas serán dispuestas a los principales colectores del sistema de alcantarillado. Se entiende como área tributaria aquella zona que por sus condiciones urbanísticas y topográficas, dispone sus aguas negras a un determinado tramo colector.

## **SANTA MARTA**

Los Sectores que se beneficiarán con la construcción de los nuevos colectores Vía Alternativa y Ferrocarril son la zona nor-oriental, sur-oriental, los barrios Trébol, Libano, Lucha, y la zona del Terminal de Transportes hasta el instituto Sena.

## **RODADERO**

Con el fin de evitar estaciones de bombeo y evitar la construcción de colectores muy grandes, los cuales serían muy profundos, difíciles y costosos de construir; se dividió el Sistema Sur en cuatro sectores distribuidos así:

### **Zona El Laguito**

Comprende un total de 77.4 Ha y se ubica entre las calles 6 y 7 hacia el norte, hasta las estribaciones de los cerros; se estima un caudal de aguas negras de 250 L/s, cuando esté totalmente urbanizada.

Esta zona es la cota más baja del área del El Rodadero, sus aguas se concentrarán en un colector sobre la carrera primera que desaguará las aguas al colector de la carrera tercera a la altura de la calle 12 con carrera segunda.

### **Zona tributaria de la carrera segunda**

El colector existente en la carrera segunda está completamente copado y se rebosa en varios puntos. Al hacer una investigación en el terreno se encontraron varios tramos en contra pendiente que impiden el libre flujo del agua y provocan reboses en la zona de El Laguito.

Por tanto, se planea reconstruir algunos tramos, suspender otros y proyectar nuevos tramos teniendo en cuenta las condiciones actuales y futuras.

Este colector entregará a la Estación Rodadero en 1 m de diámetro; con el cual se drenará un área total de 120 Ha y su capacidad será de 353.1 L/s de aguas negras.



### **Zona tributaria de la carrera tercera**

Esta zona comprende un área muy importante de la zona central de El Rodadero, que abarca la carretera que conduce a Ciénaga y el desarrollo previsto en la carretera hacia los cerros y de allí a la carrera 2a. El área va de la calle 6a a la calle 20.

Debido a que toda la zona se encuentra pavimentada en concreto y edificada, se debe adoptar el sistema de dos colectores paralelos para recoger las domiciliarias y así evitar la ruptura generalizada de todo el pavimento.

Este colector entregará a la Estación Rodadero en 1 m de diámetro; con el cual se drenará un área total de 120 Ha y su capacidad será de 353.1 L/s de aguas negras.

### **RODADERO SUR**

Esta zona se encuentra limitada al Norte por Playa Salguero, con las coordenadas 1 717 000 a 1 729 000, y por el Sur por Los Alcatraces con las coordenadas 982 000 a 985 300. En ella se encuentran ubicadas las instalaciones de Ecopetrol, un puerto de embarque de carbón que pertenece a Prodeco y el Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta.

El área tiene 410 ha de superficie, que debido a la forma variable que toma a lo largo del recorrido, ha sido dividida en tres sectores con el objetivo de facilitar los cálculos.

La división de las zonas es la siguiente:

#### **Zona I**

Desde el sector Los Alcatraces hasta la zona de PRODECO, existe entre la carretera y el mar una franja de aproximadamente 400 m de ancho, y la longitud del tramo es de unos 3 800 m. El área cubierta por esta zona es de 113 ha.

#### **Zona II**

Desde la zona de Puerto Zuñiga hasta el final del Aeropuerto, existe una franja desde la carretera hasta el mar de aproximadamente 800 m de ancho por 2 100 m de longitud. El área cubierta por esta zona es de 124 ha

#### **Zona III**

Desde el final del aeropuerto hasta los cerros ubicados al Sur de Playa Salguero. El área cubierta por esta zona es de 173 ha

### **BELLO HORIZONTE**

Limitado al norte por el hotel Irotama, al sur por el Hotel Zwana, al este por la línea del ferrocarril y al oeste por el mar Caribe.

La delimitación de las áreas se hace teniendo en cuenta el trazado de los colectores, la ubicación de los pozos de inspección y la distribución urbanística; asignando áreas proporcionales de acuerdo a las figuras geométricas configuradas por el trazado. La medición de las áreas se hace por cálculo analítico. Sumando la totalidad de áreas aferentes se obtiene la superficie del sector proyectado: 6 Ha.

El Sector estudiado dispondrá sus aguas en un colector de 825 mm proyectado para el Sistema Sur.

Por otra parte, se han compatibilizado ambos levantamientos topográficos relacionando cotas de Bello Horizonte con las del Colector; comprobándose que se puede llegar por gravedad sin ninguna dificultad.

### **PLAYA SALGUERO**

Ubicada al sur del Rodadero; el proyecto de alcantarillado consiste en la recolección de todas las aguas negras generadas en el sector hacia el Norte de la Avenida Tamacá, donde estará ubicada una estación de bombeo, la misma impulsará las aguas negras hasta la Estación Rodadero.

### **ENERGÍA ELÉCTRICA**

El servicio de energía eléctrica en el Distrito presenta una alta cobertura, aunque técnicamente las condiciones de instalación de muchos sectores no son las adecuadas, lo cual implica un bajo perfil en la prestación del servicio.

Las últimas ejecuciones del sistema eléctrico en el área Distrital, optimizarán el servicio con las cargas y continuidad que se precisan en los sectores objetos de las mismas. Estas obras son el mejoramiento de la subestación Manzanares y subestación Aeropuerto, subestación Rodadero y construcción subestación Gayra.

### **SERVICIO DE ALUMBRADO PÚBLICO**

Se limita al área urbana y a los corregimientos de Minca, Bonda y Taganga. No existe cobertura total del sistema, pero se ha implementado un programa

continuo de ampliación, con un crecimiento anual del tres por ciento (3%). Existen instaladas actualmente 14.604 luminarias nuevas, mas 3.000 nuevas reparadas, a través de contrato de concesión.

### Proyectos

- ◆ Iluminación de la Avda del Río.
- ◆ Cubrimiento total Avda. del Libertador.
- ◆ Terminación alumbrado Avda. Tamacá.
- ◆ Recuperación de la Calle 30 (Crra. 5ª.-Crra. 18)
- ◆ Iluminación vía de acceso a Bonda
- ◆ Expansión hacia las nuevas áreas residenciales y las zonas subnormales en consolidación.

### TELEFONÍA

La capacidad instalada actual del sistema de telefonía es de 35.000 líneas, lo que significa una densidad de 10,24 líneas por cada 100 hbs.

La distribución por estrato de las líneas instaladas es la siguiente:

Estrato 1 _____	768 líneas
Estrato 2 _____	4.092 líneas
Estrato 3 _____	10.961 líneas
Estrato 4 _____	4.888 líneas
Estrato 5 _____	1.708 líneas
Estrato 6 _____	4.365 líneas
No Residencial _____	6.152 líneas

De las mayores fortalezas de la empresa **TELESANTAMARTA** es el aspecto tecnológico, gestión asumida de tiempos atrás, haciéndole sostener la calidad en la prestación del servicio e incorporación de tecnología de punta, para de esta forma ser de las empresas mejor organizadas de la ciudad. De acuerdo al diagnóstico realizado se tiene una clara estrategia de las proyecciones en materia de este servicio.

Dentro de los planes en desarrollo se encuentra el mejoramiento del servicio, con énfasis en la zona turística, con el cambio de las redes por fibra óptica.

La telefonía pública se encuentra en baja capacidad de servicio, pero se espera mejorar ampliamente mediante planes concretos.

La empresa no presenta problema para instalación de servicios en las áreas de expansión señaladas por el P.O.T.

## **POLÍTICAS**

Para dar respuesta a las demandas establecidas por el P.O.T. se debe establecer prioridades, para las zonas de expansión, redensificación y el sistema urbano de centros alternos.

Mejorar la densidad, calidad tecnológica en la zonas de desarrollo turístico, industrial y comercial.

Mejor cubrimiento del servicio para el sector rural.

## **PROYECTOS**

Se desarrolla en la actualidad el convenio Joint-Venture, modelo economico de riesgo compartido, entre Telesantamarta, Italtel y Siemens, con el cual se estableció una meta final de 38.000 nuevas líneas. Las fases temporales del proyecto permitirán entregar en Diciembre/98: 20.000 líneas, en Marzo/99: 10.000 líneas y en Marzo /2000: 8.000 líneas. La ubicación del proyecto cubrirá las diferentes plantas así:

**TAGANGA:** 800 pares  
200 abonados

**RODADERO:** 3.600 Pares  
1ra. Etapa 2.048 abonados  
2da. Etapa 512 abonados  
3ra. Etapa 1.504 abonados

**CENTRO :** 9.600 Pares  
1ra. Etapa 6.944 abonados  
2da. Etapa 2.368 abonado  
3ra. Etapa 2.000 abonados

**BELLO HORIZONTE** 4.200 Pares  
1ra. Etapa 3.968 abonados  
2ra. Etapa 2.640 abonados  
3ra. Etapa 1.504 abonados

**POLIDEPORTIVO :** 6.000 Pares  
1ra. Etapa 1.808 abonados  
2da. Etapa 1.008 abonados  
3ra. Etapa 1.504 abonados

**SAN PEDRO:** 7.200 Pares

1ra. Etapa 3.120 abonados  
2da. Etapa 2.704 abonados  
3ra. Etapa 1.008 abonados

### **CIUDADELA 29 DE JULIO:**

7.200 Pares

1ra. Etapa 1808 abonados  
2da. Etapa 512 abonados  
3ra. Etapa 1008 abonados

**BONDA:** 800 Pares

408 abonados

Con la culminación de este proyecto se buscará pasar de una densidad actual de 10,24 líneas por cada 100 habs, hasta obtener un optimo de 20-25 líneas por cada 100 hbs.

Otros proyectos estratégicos a desarrollar dentro de la estrategia de mejoramiento del sistema son:

- ◆ Proyecto de ampliación de 10.000 líneas para el año 2.002.
- ◆ Proyecto de ampliación de 10.000 líneas para el año 2.004
- ◆ Proyecto para la prestación del servicio de televisión por cable
- ◆ Proyecto para la prestación del servicio de Internet
- ◆ Proyecto de telefonía inalámbrica.
- ◆ Construcción de un anillo de fibra óptica para atender la demanda de servicios para la zona franca
- ◆ Proyecto de telefonía pública básica conmutado local extendido a los corregimientos cercanos al área urbana.

### **GAS NATURAL**

La empresa prestadora del servicio en Santa Marta, Gases del Caribe S.A. cuenta con suficientes recursos técnicos y económicos para la acometida del servicio dentro del perímetro de la ciudad. Desde el punto de vista de la competitividad el servicio es bueno y de bajo costo. La empresa Promigás, propietaria de la conducción, debe resolver y proveerse de las servidumbres necesarias para el trazado de las redes principales. Según el decreto No. 705, las servidumbres establecidas son de 18 mtrs de ancho.

### **PROYECTOS**

La empresa acometerá la instalación de redes hacia los barrios ya consolidados, en el norte de la ciudad, estos ubicados pasando el tendido

actual de la vía férrea, los cuales son: San Jorge, San Fernando, Nacho Vives, Cristo Rey, Ensenadas y la parte Norte de Pescaito. De esta forma se ira completando la malla de cobertura existente de la ciudad, interviniendo las zonas consolidadas como se anotó anteriormente.

## **FORMULACIÓN**

La Empresa está en capacidad de atender solicitud de disponibilidad de servicio para zonas de la ciudad ya consolidadas, pero que actualmente no cuenta con nomenclatura.

Acometerá el suministro inmediato del servicio de las áreas determinadas por el P.O.T. como áreas de expansión y en concordancia con el sistema vial proyectado.

En cuanto a las áreas de redensificación y las industriales, se manejaría de la forma que técnicamente la empresa determine, cuando este se requiera.

## **ASEO**

El servicio de aseo es de una cobertura bastante amplia, limitada en ciertos sectores para la empresa prestadora del servicio de aseo y recolección de basuras por la dificultad de ciertas vías de acceso, por encontrar algunas no adecuadas para el libre tránsito de los camiones recolectores. De gran importancia es también lo relacionado a la cultura del aseo, para una adecuada recolección y disposición final de los desechos.

## **POLÍTICAS**

Permanentes análisis de los sectores que presentan dificultad para la prestación del servicio de forma eficiente, con el ánimo de poder solucionar los impases presentados.

Revisión de nuevas urbanizaciones ó asentamientos urbanos con el propósito de brindarle solución al problema de recolección de desechos y de esta manera poder mantener los niveles de cobertura altos.

Aumento de parque automotor en la medida que se aumenta la población o nuevos asentamientos, de esta forma poder dar cumplimiento a la demanda que se presenta.

## **PROSPECTIVA**

Acción de clausura y post-clausura del botadero enterramiento de Veracruz. Acción encaminada a la recuperación del suelo utilizado para la disposición final de los desechos del Distrito.

Cobertura del 98% del servicio de recolección de basuras domiciliaria.

## **PROYECTO**

A corto plazo, construcción del relleno sanitario, para lo cual se establecen dos áreas alternativas: en la zona de Neguanje-Palangana aproximadamente a 1 kilómetro del último asentamiento en la vía que conduce a Villa Concha y sobre la vía que conduce a Minca. Para la primera opción, en un lote de 50 Has; se han elaborado estudios hidrológicos, geológicos, suelos e impacto ambiental y por elaborar están los estudios socioeconómicos, de fauna y flora y régimen de vientos. Los resultados de los estudios para ambas zonas establecerá la mejor alternativa de ubicación del relleno.

Construcción para el manejo de los residuos sólidos de una planta de incineración en inmediaciones de la vía alterna al Puerto, prevista a mediano plazo.

## **2. LOS EQUIPAMIENTOS URBANOS**

### **2.1 DEFINICIÓN**

Al concepto de calidad de vida, esta asociada, en las áreas urbanas de nuestras ciudades, la accesibilidad a aquellos servicios de marcado énfasis social como la educación, recreación, salud, transporte, abastecimiento, cultura, seguridad ciudadana, desarrollo comunitario, etc. Estos constituyen parte importante de la estructura, la cobertura y la dimensión física del quehacer urbano.

El análisis de estos servicios y su formulación apuntan a su dimensionamiento, ubicación estratégica y al desarrollo de la calidad de los mismos, acorde a las características de accesibilidad y cobertura, variables asociadas también a las propuestas de los planes de desarrollo sectoriales.

Se define como equipamiento urbano aquellas edificaciones o infraestructuras físicas, establecidas para la prestación de algunos de estos servicios, que conjugan un papel importante por su ubicación y por su capacidad en el proceso de desarrollo y bienestar local.

### **CLASIFICACIÓN**

**Se clasifican estos equipamientos de la siguiente manera:**

- ◆ Equipamientos de Salud
- ◆ Equipamientos de Educación
- ◆ Zonas y Equipamientos de Recreación
- ◆ Equipamientos Institucionales y Administrativos
- ◆ Equipamientos de Transporte
- ◆ Equipamientos de Seguridad
- ◆ Equipamientos de Abastecimiento
- ◆ Equipamientos Culturales y Religiosos

#### **2.2.1 Equipamientos De Salud**




## Consideraciones sobre el Sistema de Salud Distrital

Para establecer parámetros para la cuantificación, localización y dimensionamiento de los equipamientos de salud, es necesario establecer un análisis sobre el sistema de Salud Distrital y la calidad del servicio prestado.

El sistema de salud está afectado de problemas estructurales, que se expresan en deficiencias crónicas de cobertura y calidad de servicio, mejoradas en los últimos años.

La accesibilidad social al sistema aún no alcanza niveles aceptables, ni en el sector público ni en el privado, convirtiéndose esta en una limitante para alcanzar el bienestar social y mejorar la calidad de vida.



Las cifras en 1997 indican una accesibilidad al régimen contributivo del 58% de la población, y una demanda del régimen subsidiado de aproximadamente 60.000 personas, de las cuales se tienen cifras de afiliados a Diciembre de 1999 de 52.000, correspondientes a los estratos uno y dos según los indicadores del SISBEN.

Para la prestación de los servicios cuenta, en el área urbana, con 6 Centros de Salud que funcionan 24 horas con prestación de servicio de hospitalización, del primer nivel, doce para el segundo y tercer nivel y uno para todos los niveles de atención.

Estos indicadores ilustran sobre las dificultades que aquejan al sistema de salud Distrital, por lo que será necesario impulsar entonces una política de cualificación y redistribución de cobertura en el corto y mediano plazo para equilibrar el desarrollo del sector.

## Análisis de cobertura

Debido a las particulares características de la ciudad, a su distribución espacial y las posibilidades de accesibilidad física, no se permite la aplicación de un modelo fijo para establecer el radio de acción de los centros prestadores del servicio de salud, ya que los grandes elementos naturales como los cerros y los vacíos urbanos significativos, establecen una escala mayor de territorio comparada con la población a servir.

En este sentido cabe señalar que dentro del área urbana es posible acceder a un centro de atención de tercer nivel en un tiempo no mayor a 30 minutos (para el caso de una emergencia). Así mismo se podría acceder a un centro de atención de segundo y primer nivel en un lapso no mayor de 15 minutos en cualquier sitio de la ciudad. Esta

particularidad se convierte en una ventaja potencial puesto que, posibilita estructurar una red basada en la consolidación y calidad del servicio, ya que desde la perspectiva espacial existen ventajas comparativas.

En el análisis de la cobertura y localización de los equipamientos de salud, se encontró una ubicación dispersa, que no cumple con las expectativas reales de demanda, generando además una relación costo/beneficio no adecuada por la poca cobertura poblacional que tienen algunos de estos puntos, sumado además un servicio medio causado por una atención de regular calidad.

En primer lugar, el contar un Hospital Regional que presta sus servicios en todos los niveles de atención al igual que las seis clínicas que prestan el segundo y tercer nivel, ubican a la ciudad en un rango aceptable de servicio, para el tercer nivel de atención especialmente.

Sobre la base del déficit de camas por habitante, será necesario dotar al distrito de mínimo un número igual al que cuenta actualmente (530 camas) para poder prestar un servicio aceptable.

Tomando como indicadores base de cobertura en población para cada uno de los tipos de instalaciones de salud, los establecidos por el DNP y sobre la base de la población actual por comunas en el distrito se puede establecer un modelo indicativo del déficit zonal y minimizar el desequilibrio que presenta actualmente el sistema en cuanto a su distribución espacial.

Los indicadores tomados corresponden: Puesto de Salud 1 – 6.000 hab. Centro de Salud de 6.000 a 15.000 Hab. Los hospitales Regionales y Locales se asumen con cobertura de 60.000 hab. En atención de primer nivel, para el cuadro de simulación que se anexa se tomaron como indicadores de cada centro los topes máximos.

Se observa cómo la comuna María Eugenia-Pando (Uno) (1) presenta un déficit moderado frente a todas las demás; las comunas tres y cinco presentan en teoría una cobertura más amplia que su población, lo que nos indica que su cubrimiento de área corresponde aproximadamente a los requerimientos de la población allí establecida.

Las comunas Parque - 11 de Noviembre (Seis), Rodadero - Gayra (Siete) y Pozos Colorados - Bello Horizonte (Ocho) presentan el mayor indicador deficitario, sugiriendo de esta manera la necesidad de establecer un cubrimiento prioritario para la zona. Igual sucede con las comunas Central (Dos) y Polideportivo – Ciudad Jardín (Cuatro) que presentan un déficit importante, sin

embargo es factible que los usuarios de servicio se desplacen a las comunas vecinas porque la centralidad y la accesibilidad de estas lo permite.

Para las comunas Pescaito (Tres) y Santa Fe-Pantano (Cinco) que muestran un cubrimiento bruto amplio, se debe interpretar sobre la hipótesis de que los centros estén funcionando con las coberturas e indicadores adecuados.

Este modelo de distribución por comunas permite establecer como el cubrimiento espacial en infraestructura física se aproxima a un esquema aceptable. Sin embargo vale insistir en las carencias y dificultades en cuanto a la accesibilidad social y a la calidad del servicio.

En síntesis la distribución espacial corresponde a una accesibilidad en tiempo y distancia aceptable, pero su capacidad de oferta de servicios están lejos de prestar un servicio óptimo.

### **Definición de los equipamientos de Salud.**

Son aquellas infraestructuras y/o edificaciones destinados a la prestación a la atención en salud, en sus diferentes niveles, ya sean públicos y privados, y se categorizan en el área urbana de la siguiente manera:

- ◆ Puestos de Salud
- ◆ Centros de Salud
- ◆ Clínicas
- ◆ Hospital regional

**Puesto de salud**, en la estructura de servicios Distritales, cumplen con la prestación de servicios del primer nivel de atención, que incluye: Atención médica de consulta externa sin especialización, hidratación y emergencias menores.

**Centro de Salud:** Presta servicios en el primer nivel de atención durante 24 horas, además servicios odontológicos, hospitalización y partos.

La jerarquización de los Puestos y Centros de Salud en el área Distrital se ha distribuido de la siguiente manera:

**Centro de Salud Olaya Herrera:** Tiene como elementos de apoyo en la cobertura a los Puestos de Salud de San Martín y San Jorge. Cobija la población de la Comuna 3.

**Centro de Salud de los Almendros:** Presta su atención en los apoyado en los puestos de salud de Nacho Vives, San Fernando, Cundí, Club Rotario y Obrero. Atiende la población de las Comunas 3 y 4.

**Centro de Salud de Bastidas:** Apoya su radio de cobertura en los puestos de salud del 17 de Diciembre, Galicia, Chimila, Pantano y Ondas del Caribe. Atiende la población de la comuna 5

**Centro de Salud de Mamatoco:** Tiene como elementos de apoyo los puestos de salud de Once de Noviembre, Tayrona y Las Malvinas. Atiende la Comuna 6 y 5.

**Centro de Salud IPC La Candelaria:** Apoya su cobertura en los puestos de salud de Manzanares, Corea-Martinete, El Pando, Minuto de Dios, El Parque y La lucha. Atiende población de las Comunas 1 y 6.

**Centro de Salud de Gayra:** Se apoya en los puestos de Salud de La Paz y Cristo Rey. Atiende las comunas 7 y 8.

**Clínicas:** Instituciones de carácter privado que prestan servicios de urgencia, hospitalización, consulta externa y de especialistas.

En su desarrollo, algunas se han insertado en el sector residencial, utilizando viviendas, sin la adecuada reestructuración de las mismas, por lo cual su funcionalidad no es la mejor y utilizan los espacios públicos para la ubicación de equipos especializados y electrógenos, por lo que Planeación les debe exigir el cumplimiento de la reglamentación urbana sobre el tema. Se propone que Planeación Distrital y el Departamento de Salud Distrital exijan y reglamenten, mediante la aprobación de los diseños hospitalarios, las condiciones espaciales y técnicas para la cualificación de este servicio y presenten la funcionalidad adecuada para el uso propuesto.

El POT propone como norma de ubicación para las futuras clínicas la correspondencia con una vialidad primaria, en corredores urbanos de actividad múltiple Tipo 2 y 3, con previa aprobación, en su área técnica y médica, de la Secretaría de Salud. Las dimensiones prediales deben ser acordes a las necesidades y programa planteado por el desarrollo de cada clínica, estableciendo una ocupación mínima del 60% del área útil del lote, para la inclusión de áreas verdes y cualificar así los espacios interiores. Los equipamientos técnicos, como subestaciones, tanques de aprovisionamiento, etc. Deben tener su ubicación adecuada y no ocupar las áreas de uso publico.

Las clínicas en la zona urbana están ubicadas así:

- ◆ Clínica Mar Caribe, Cra 1ª con Calle 23 Sector de Bella Vista
- ◆ Clínica La Milagrosa Calle 22 con Cra 13
- ◆ Clínica del Norte Avda. del Libertador con calle 12
- ◆ Clínica de la Mujer Calle 22 con Cra 21
- ◆ Clínica del Prado Cra. 5ª calle 26

**Hospital regional y local:** Presta servicios a todos los niveles de atención médica. Su localización es funcional, pues se inserta cerca de una vía rápida como la calle 22 y tiene posibilidades de acceso por la Avda. Pepe Vives y la Avda. del Ferrocarril. Cuenta con suficientes áreas de parqueo y la tranquilidad del entorno es adecuada. Su capacidad total y funcional no está lo suficientemente utilizada, por lo cual puede tener una cobertura mayor, y no ser necesario establecer equipamientos similares.

**Clínica del Seguro Social :** Es un centro importante del tercer nivel , opera con carácter restringido a los usuarios del sistema del seguro social.

## **POLITICA DE SALUD**

Se propone dentro del plan, como estrategia importante, antes que implementar un numero mayor de puestos y centros de salud una estrategia relocalización, de adecuación física, de mejoramiento en el equipo técnico, en la prestación del servicio y el mejoramiento a la accesibilidad. Las áreas de expansión, de acuerdo a su desarrollo, serán objeto de la incorporación de éstos servicios, teniendo en cuenta la población beneficiada.

## **ESTRATEGIAS**

Existen dos elementos claves para la adopción de una estrategia de distribución de los equipamientos de salud y su jerarquización:

- De acuerdo a las estadísticas de atención en algunos puestos de Salud, esta es baja, debido a que la oferta de atención de los puestos es mayor a las demandas ejecutadas por la comunidad, por lo cual existe una subutilización de estos centros.
- Las distancias entre puestos y centros son en la mayoría de los casos menor a los radios de acción de cada centro, presentándose superposición de las áreas de cobertura tal como sucede en los del 17 de Diciembre, Chimila y el Centro de Salud de Bastidas.

Esto implica un replanteamiento del numero de puestos y las distancias entre estos y los Centros existentes, por lo que el POT establece la utilización de las áreas de los puestos que deban ser eliminadas como áreas de uso comunal y

como áreas de servicios descentralizados de salud, potenciando y dándole una estructura de mayor capacidad a los Centros de Salud. De Acuerdo a la Ley 100, estas unidades deben funcionar como empresas del Estado y ser autosuficientes, por lo que unidades con poca demanda no deben seguir funcionando.

Teniendo en cuenta el crecimiento de la población se reorganiza la cobertura, acorde a las áreas de consolidación y a las áreas de expansión y de desarrollo: Para las áreas consolidadas se establece un crecimiento acorde a la tasa de crecimiento y para las áreas de expansión acorde a las densidades propuestas para la nueva población.

Se define como estrategia importante una reestructuración de los Centros de Salud, generando una estructura mayor y bien dotada atendiendo a la demanda global y no a áreas específicas, para lo cual se reagrupan algunos, generando así diez (10) concentraciones ubicadas estratégicamente a lo largo y ancho de la ciudad de manera tal que su cubrimiento sea efectivo.

### **Propuesta de localización**

Como propuesta básica, el POT plantea la evolución de fortificación de algunos centros para establecer el segundo nivel y tercer nivel atención, con cobertura comunal, de la siguiente forma:

#### **Zona Norte**

##### **Un Centro de primer y segundo nivel para la Zona Norte**

Con proyección de cobertura para las Comunas 3- 4, se estructura como un Centro-Clinica de Salud sobre la Carrera 16 cerca de las instalaciones de Almacafé y se consolidan como puestos de Salud, mejorados, los centros existentes en Olaya, Los Almendros y San Fernando, asumiendo además cobertura para la comuna cuatro (4).

##### **Un Centro para Comuna 5 (Bastidas)**

En la comuna (5) cinco se consolidará un centro de salud que cubrirá las necesidades de mencionada comuna. Permanece el puesto de Ondas del Caribe y/o Chimila.

**Se plantea un centro para el área de Mamatoco (Comuna 5)** Con puestos en el Pantano y en el área de expansión de la Carbonera.

**Un centro para el área de La Concepción (Comuna 6)** y áreas de expansión con dos puestos de apoyo, hacia el sector de área de servicios educativos y hacia el lado Sur sobre Curinca.

**Un centro para la zona de la Universidad,** Cañaveral, Malvinas las áreas de desarrollo de la Avda del Ferrocarril y Río Manzanares, con puesto de apoyo en la Ciudadela

**Un Centro para la Zona Sur y áreas de desarrollo Comunas 1- 2-4**

Ampliación y dotación médico-científica del puesto de salud IPC, para ampliar su radio de cobertura y suplir las necesidades de las comunas uno (1) y dos (2), además de tener un cubrimiento parcial de la comuna cuatro (4), ya que estas no cuentan con puestos de salud oficiales. Mejoramiento de puestos del Pando y Manzanares,

**Un Centro para la Zona Sur** (Rodadero - Gayra - Comuna 7)

Se plantea para la comuna siete (7) un centro de salud sobre el borde de la Troncal para servir a la población turística del Rodadero, Rodadero y Playa Salguero, zona de alta densidad y población flotante, y la consolidación del puesto de Gayra.

**Un centro para la comuna 6 y áreas de expansión.**

Para la comuna seis (6) se define un área sobre la Troncal sobre el barrio 11 de Noviembre, que asuma la población de Garagoa y Cantilito, El Cisne, Yucal, Nueva Colombia, y las áreas de expansión cercanas. Se implementaran dos puestos de apoyo así: uno sobre el sector de Cantilito y otros sobre el sector del Cisne

**Un centro para la zona de expansión Bureche**

Sobre el área de expansión de Bureche desde el Río Gayra hasta la Quebrada Tamaca, se ubicará un centro de salud de características especiales, que pueda desarrollar una cobertura objetivo para cubrimiento del sector teniendo en cuenta la diversidad de actividades que darán en esta comuna. Se implementaran dos puestos de salud de apoyo.

**Un centro para la comuna 8 y zona del Litoral**

Por su parte la comuna (8) ocho tendrá un centro de salud el cual concentrara la cobertura de la población de este sector, ubicando sobre el subcentro urbano propuesto supliendo las eventualidades de la misma en este sector.

Sobre la zona costera se podrán organizar en temporadas altas y medias, puestos auxiliares con atención especializada cerca de la playa.

**CUADRO LOCALIZACIÓN CENTROS PROPUESTOS**

Centro	Localización	Puestos de Apoyo
--------	--------------	------------------

Centro Zona Norte	Crra 16 o subcentro propuesto	Los Almendros y San Fernando
Centro Bastidas	Consolidación	Ondas del Caribe
Centro Mamatoco		
Centro La Universidad	Área de Inurbe	Ciudadela
Centro La Concepción	Subcentro	Zona de Servicios Educativos. Curinca
Zona Sur Comunas 1,2	IPC	Pando y Manzanares
Comuna 7 Gayra Rodadero, Salguero	Troncal	Gayra
Comuna 6 y áreas de expansión	11 de Noviembre	Cantilito y El cisne
Área expansión de Bureche	Subcentro propuesto	
Comuna 8 y Litoral Sur	Subcentro propuesto	

En total la ciudad contara con 10 centros de salud y 19 puestos, que tendrán las siguientes exigencias de áreas construcción aproximada de 7.500 M2 para el año 2009, los cuales se obtuvieron del calculo de las proyecciones de la población hasta el año 2009 y teniendo en cuenta la concentración de los centros en un numero y ubicaciones necesarias para mejorar su eficiencia.

### **El POT y el Espacio de la Salud.**

La política a implementar por el Plan, con respecto a la base física de las unidades de puestos, centros y clínicas, es la de evitar la adecuación de casas de familia de escasas áreas y de diseño arquitectónico no apto para ubicar estas unidades de servicio. Debe elaborarse, por Secretaría de Planeación y Departamento Administrativo de Salud, una normativa y una tipología de espacios adecuados en dimensión y funcionalidad, para la cualificación del servicio.

Funcional y tipológicamente las unidades deben adecuarse a una buena política de ubicación en la trama urbana, como vías primarias y corredores urbanos de bajo impacto, atendiendo a su accesibilidad y con estructuras prediales aptas para un desarrollo ambientalmente adecuado, por lo cual se plantea un bajo índice de ocupación (60%), para diseñar una estrategia adecuada de espacios libres, de arborización, de ventilación e iluminación adecuadas a la categoría y función de estos servicios. No se contarán como áreas libres las utilizadas en la ocupación de instalaciones mecánicas y técnicas así sean a descubierto.

### **2.2.2 Equipamientos De Educación**

#### **Consideraciones sobre el Sistema Educativo Distrital.**



Las deficiencias del sistema educativo conjugan factores de accesibilidad social y calidad de la educación principalmente. Al mismo tiempo son perceptibles algunas dificultades de acceso físico, concentración de establecimientos en algunos sectores de la ciudad y asociado a este último, un impacto negativo en cuanto a funcionalidad urbana, particularmente de los establecimientos educativos localizados en el centro de la ciudad.

En el aspecto estrictamente espacial, se detectó que en el distrito la ubicación de escuelas y colegios no corresponde a un modelo planificado sino a la respuesta espontánea a la demanda creciente de cupos escolares, utilizando dentro de las áreas residenciales, predios entrelazados al tejido existente, creando servidumbres y problemas de tráfico y de polución sonora.

Para el ordenamiento espacial del Sistema Educativo será necesario adelantar una política de reubicación de centros educativos, construcción de nuevos en las comunas con baja cobertura, construcción en las zonas de expansión proyectadas y adecuación y mejora de la infraestructura existente.

Igualmente será necesario un programa de nuevas construcciones para implementar progresivamente la jornada única. Factor que de ser incluido en las estadísticas actuales aumenta notoriamente el déficit actual de infraestructura física.

La política debe apuntar al mismo tiempo a disminuir el déficit actual de disponibilidad de aulas escolares como una de sus prioridades.

Actualmente el déficit de espacio para todo el sistema en el sector urbano es de 40.000 ms<sup>2</sup> de los cuales el mayor porcentaje corresponde al nivel de secundaria.

Los colegios y escuelas del distrito hoy en día en su mayor porcentaje no cumplen con los requerimientos de área mínimos establecidos por el Ministerio de Educación. Así observamos establecimientos funcionando en antiguas casas de habitación en el centro de la ciudad y en sectores de la comuna cuatro a lo largo de la avenida del Libertador.

Para el caso de la comuna siete se concentran los centros en el área de Gayra presentándose un bajo cubrimiento para el sector del Rodadero. Por su parte la comuna ocho presenta una muy débil cobertura.

Para establecer los requerimientos de área del sistema educativo y su distribución se han tomado los grupos etáreos correspondientes a los niveles

primaria y secundaria, que corresponden las franjas de los 6 - 11 y 12 - 18 respectivamente.

Se discriminaron estos grupos por comuna y sobre este indicador se estimaron los requerimientos de área actuales y proyectados.

En la actualidad no se cuenta con el área precisa de construcciones escolares, pero es evidente que los requerimientos área-alumno, son deficitarios.

En el cuadro anexo se puede observar la discriminación por comuna de cada uno de los requerimientos.

**Definición:** Son las instalaciones adecuadas para la formación y educación tradicional, técnica, universitaria, de la base poblacional del distrito urbana y rural.

Los equipamientos escolares se catalogan así:

**Guarderías y Pre-escolar,** destinadas a la atención parvularia, su radio de acción es reducido por su cobertura y por las características de la población atendida.

**Escuela básica primaria:** Destinadas a la atención de la educación primaria de 1° a 5° grado. Su patrón de organización ha sido disperso, asociado un poco a la concentración, a las oportunidades políticas y comunitarias, pero sin una estrategia de planificación amarrada a las coberturas, distancias, etc.

**Escuela básica secundaria:** La constituyen los colegios y escuelas, liceos y planteles públicos y privados donde se imparte esta modalidad de educación. Existe en el Distrito, tanto en el sector privado como en el público tendencia a desarrollar estructuras y edificaciones no adecuadas al tamaño y requerimientos de una concentración de este nivel, por lo que el ambiente escolar se demasado hacia la calle, con pocas áreas de cesión y localización no adecuada a las tramas urbanas y áreas adyacentes.

**Educación universitaria:** Destinada a la enseñanza profesional, sus características y su escala le otorga una espacialidad mas compleja y su cobertura puede ser urbana y regional. La localización y las tipologías universitarias presentan en el Distrito dos tendencias: la Avda. del Libertador y el sector de la Troncal.

Sobre el primer escenario se han ubicado células o centros universitarios en crecimiento de poca cobertura, utilizando casas antiguas sometidas a transformación sin la adecuada provisión de áreas libres y verdes. Sobre la

segunda se pretende consolidar una zona de servicio educativos, estratégicamente situada, además del mismo corredor de la Troncal.

**Escuelas técnicas o educación no formal:** Edificaciones y estructuras dedicadas a las áreas no formales de la educación con perfil técnico no profesional. Su ubicación ha sido aleatoria, con tendencias hacia el Centro Histórico y la Avda. del Libertador, utilizando casonas antiguas sometidas a reformas parciales.

Como medida el POT establece la consolidación de estas actividades bajo las siguientes recomendaciones: Disminución de la densidad de establecimientos por sector sobre todo en el Centro y una intervención adecuada de las estructuras utilizadas.

## **EL POT Y EL ESPACIO EDUCATIVO.**

Las recomendaciones del POT apuntan, sobre dos elementos importantes para el sector educativo: la ubicación en la estructura urbana y la calidad de los espacios educativos.

### **La localización.**

Función urbana acorde con el tamaño y tipo de educación impartida y se considera como la más importante desde el punto de vista del POT. Como normativa general se propone lo siguiente:

Las escuelas de párvulos pueden estar insertas en la trama residencial de las manzanas. Se pueden ejecutar los proyectos por transformación de residencias, pero exigiendo las áreas verdes suficientes de acuerdo a su tamaño, para el desarrollo integral del niño. Preferiblemente deben estar cerca de parques barriales o zonales. Cuando se ejecuten proyectos residenciales importantes debe ser obligatorio exigir las áreas de cesión para la ubicación de estas áreas escolares, que debe articularse a la estructura de espacio público propuesto.

Las escuelas primarias, aunque pueden articularse a las estructuras residenciales, deben establecer su ubicación en manzanas completas y articuladas en lo posible a áreas de parque que sirvan de amortiguación a la dinámica propia de los colegios y complementen las áreas verdes internas. La oferta al interior de los espacios verdes debe ser acorde a la cantidad de alumnos, lo mismo que áreas de parqueaderos.

Las escuelas secundarias y/o combinadas con primarias precisan una ubicación menos articulada, aunque compatible con el área residencial. Es importante

establecer áreas de parqueo y de amortiguación a la actividad del colegio. Son importantes las estructuras deportivas dentro del esquema de construcción.

Para la educación universitaria, es necesario establecer zonas urbanas que puedan asumir parte de la oferta, pero además es necesario crear dentro de la estructura urbana las polaridades para concentrar, con la vialidad adecuada, un área institucional para los servicios educativos. Dentro de las zonas consideradas por el POT se encuentran el Centro Histórico, la Avda. del Libertador y un área ubicada en los alrededores de La Concepción-Bureche para la conformación de una zona especializada de servicios educativos.

Debe evitarse en el Centro Histórico las escuelas primarias y secundarias. Solo se deben considerar las escuelas técnicas y/o de educación no formal, estableciendo una densidad adecuada a las condiciones de estructura espacial y la accesibilidad del Centro.

Como criterio funcional el plan establece una jerarquización de la tipología de centros educativos de la siguiente manera:

- ◆ Concentraciones escolares
- ◆ Concentraciones básica secundaria
- ◆ Concentraciones vocacionales

### **La Estructura Ambiental Del Espacio Educativo.**

Sobre la calidad y articulación de los espacios educativos, el POT establece la necesidad de crear un proyecto mínimo de condiciones para las soluciones arquitectónicas de la educación pública a través de los PEI.

Como primera medida, los edificios escolares, tanto en proyectos nuevos como en proyectos de adecuación, deben someterse a cambios cuantitativos pero muy especialmente a cambios cualitativos, sobre todo, se debe hacer énfasis en la calidad ambiental de la escuela. Las formas de agrupación deben evolucionar para lograr una mejor relación con el entorno y al interior mismo del edificio escolar. Se deben dimensionar y armonizar mejor los espacios exteriores y de comunicación.

La evolución del edificio escolar debe apuntar hacia una buena relación con los espacios urbanos adyacentes y proveer a la comunidad de alternativas de uso para el desarrollo social.

Debe eliminarse la política de adecuar viviendas populares, de baja facturación técnica y espacial, para uso escolar, con excepción de guarderías, pues no proveen las calidades y cantidades de espacio necesarias para una

escuela digna y funcional, lo que puede incidir en la tasa de deserción. El POT establece como norma la necesidad de construir sobre predios adecuados en tamaño y localización para la función escolar.

### Dimensionamiento

El sistema educativo en el área urbana del distrito de SANTA MARTA, presenta una serie de características no acordes con el crecimiento poblacional, de desequilibrio con las densidades y población atendida, de difícil acceso, etc., que ayudan a definir su dimensionamiento como resultado de una relocalización y concentración de la población estudiantil, y de una optimización educativa en el campo de infraestructura.

### Metodología:

La población en el distrito cuenta con una tasa de crecimiento anual del 2.3% en promedio entre los años de 1993 hasta 1997, por lo que se calculó al año 99 una población total urbana de más de 310.000 habitantes.

Teniendo en cuenta la población determinada en la ciudad de SANTA MARTA se especifica el número de habitantes que se encuentran en edad escolar dando como resultado un 69.5% y 44% de la población escolar en el área de primaria y secundaria respectivamente.

**Coberturas:** La cobertura de los colegios oficiales esta dada por un 55.46% que corresponde a 43.605 estudiantes.

La cobertura de los colegios no oficiales se establece por un 33.7% que se traduce en 26.699 estudiantes.

**Déficit:** El déficit que da como resultado es de un 10.84% que se establece en 7.016 estudiantes por fuera del sistema educativo.

El área en déficit estudiantil da como resultado 13069 mt<sup>2</sup> tomando una constante de 4.05 mt<sup>2</sup> por estudiante

### CUADRO DE PROYECCIÓN ÁREAS EDUCATIVAS POR COMUNAS

ESTADO Y PROYECCION DEL EQUIPAMIENTO EDUCATIVO									
COM	POB	Pri Sec	/%	MT2	DEFICIT	Mt2 EN ESCUELAS			ÁREA
	TOTAL			EST		2003	2006	2009	TOTAL

1	43406	5482,2	12,6%		-1922,8	2293,2	893,17	956,75	4143,2
		5651,5	13,0%		2794,5				
2	24703	3120,0	12,6%		-522,0	1299	505,92	541,93	2346,8
		3216,3	13,0%		-1539,7				
3	64996	8209,0	12,6%		318,0	3447,9	1342,9	1438,5	6229,2
		8462,5	13,0%		3710,5				
4	44792	5657,2	12,6%	4.05	-592,8	2373,4	924,4	990,2	4288
		5831,9	13,0%		-5623,1				
5	40502	5115,4	12,6%		1769,6	2148,9	836,96	896,53	3882,4
		5273,4	13,0%		2066,4				
6	29551	3732,3	12,6%		130,3	1571,6	612,1	655,67	2839,4
		3847,5	13,0%		-1118,5				
7	31756	4010,8	12,6%		4010,8	1683,9	655,82	702,51	3042,2
		4134,6	13,0%		4134,6				
8	21740	2745,8	12,6%		434,8	1154,6	449,71	481,72	2086,1
		2830,5	13,0%		2475,6				
<b>TOTAL</b>	<b>301446</b>				<b>10526,1</b>	<b>16037</b>	<b>6245,9</b>	<b>6690,6</b>	<b>28973</b>

Según las etapas de desarrollo del POT la distribución de los costos y de las áreas a construir en escuelas se han de realizar las soluciones en tres periodos de la siguiente manera:

- 1- Año 2003 -----16.037 mt<sup>2</sup>
- 2- Año 2006 ----- 6.245 mt<sup>2</sup>
- 3- Año 2009 ----- 6.690 mt<sup>2</sup>

Se da como resultado general para el año 2009 que deben estar solucionados los aspectos de cobertura educativa con la construcción total de 28.973 mt<sup>2</sup>.

Teniendo en cuenta este estudio realizado se determina la concentración de los centros educativos hasta los de nivel secundaria en diez núcleos que permitan una cobertura real de toda la población en edad escolar, brindando una infraestructura adecuada acorde con la realidad y con lo requerido para satisfacer la demanda educativa.

Como estrategia importante el POT plantea la creación de grandes concentraciones escolares con capacidad adecuada a la cobertura del sector, y con el apoyo de escuelas hasta la media básica, dentro del radio de acción de la concentración, generando una jerarquización al nivel de sector, que suplirán el déficit actuales mas la proyección prevista, ubicando estas concentraciones

en puntos estratégicos y equidistantes en las diferentes comunas para cumplir con las normas educativas actuales.

Se plantean concentraciones en las siguientes áreas:

Se ubicará una en la comuna tres (3), una en la comuna (5), una en la comuna (1), una en la comuna (6), dos en las áreas de expansión (Bureche), una en la comuna (7), y una en la comuna (8), así:

- **Concentración Liceo del Norte Comuna (3):** en ejecución sobre la carrera 19.
- **Concentración Zona Nororiental (Comuna 5):** Se plantea como sitio de ubicación la Calle 9 en el Barrio Los Fundadores.
- **Concentración Zona Sur (Comuna 1):** factible de localizar cerca de la ronda del Río Manzanares, sobre el lado Norte de la calle 30, dentro de las áreas cercanas a las comprendidas en los procesos de recuperación de la ronda.
- **Concentración Zona Oriental (Comuna 6-11 de Noviembre):** Ubicada entre la margen del Río Manzanares y la Troncal del caribe, esta concentración asumiría la cobertura de las áreas de expansión, los nuevos desarrollos y los barrios en proceso de consolidación.
- **Concentración Gayra (Comuna 7)** destinada a las áreas de Gayra y sectores cercanos como Puerto Mosquito y La Quinina.
- **Concentración áreas de expansión (2):** Se ubicaran sobre los ejes viales propuesto (una cerca al Río Gayra) para absorber las nuevas poblaciones de ocupación.
- **Concentración La Paz (Comuna 8),** en cercanías del subcentro urbano p'ropuesto.

## CUADRO CONCENTRACIONES PROPUESTAS

CONCENTRACIÓN	LOCALIZACIÓN
---------------	--------------

Comuna 3 Liceo del Norte	Crra 19 - Los almendros. En ejecución
Concentración Nororiental	Calle 9 - Barrio Los Fundadores
Concentración Zona Sur	Calle 30 Ronda Río Manzanares
Concentración Zona Oriental Comuna 6	Troncal y Ronda Río Manzanares
Concentración áreas de expansión (3)	Vialidad propuesta –Río Gayra
Concentración La Paz	Centro suburbano
Instituto Técnico Gayra	Troncal

### 2.2.3 EQUIPAMIENTOS DE RECREACION

Son las áreas definidas y equipadas para la recreación activa y /o pasiva dentro de la estructura urbana. Estas zonas se detallan en el sistema de espacio público

La constituyen las áreas y espacios destinados a la actividad lúdica y descanso, deportivas, libres, etc. de la ciudad y son una oferta de equipamiento en la medida que deparen las estructuras de recreación y de ocio. Están vinculadas a la estructura de comunicación por su carácter público y colectivo. Algunas están asociadas a proyectos urbanos de vivienda y/o mixtos y son de carácter semipúblico.

De acuerdo a su cobertura se clasifican o denominan así:

**Parque De Barrio:** circunscritos a la malla barrial, de bajo radio de acción y por lo general son asociaciones de áreas pasivas de parque y área deportiva conformada por una o varias canchas múltiple. La malla de parques de barrio del Distrito es deficiente debido al origen de la mayoría de los barrios de la ciudad.

**Parques Zonales:** Son soluciones de mayor cobertura y su radio de acción puede cobijar varios barrios. Su oferta es baja en el Distrito. Se caracterizan mas por ser áreas deportivas

**Parques Urbanos:** Parques definidos y estructurados a escala de la ciudad. Su extensión debe ser acorde a su cobertura y tener una estrategia de variedad de ofertas recreativas.

**Parques Deportivos:** Son instalaciones dedicadas en su mayoría a la recreación activa, por lo que precisan una infraestructura adecuada y su radio de acción puede ser urbano o zonal.



De acuerdo a la calidad la tipología de espacio, topografía, actividades y elementos constructivos, etc., se denominan: Canchas múltiples, de fútbol, de patinaje, etc.

**Zonas Verdes:** Áreas de carácter pasivo vinculadas a la oferta de espacio público residencial. La normativa de áreas de cesión y los procesos de amoblamiento la consolidaran para su uso.

**Rondas.** Espacios propios del cauce con ningún tratamiento en el área urbana y procesos graves de apropiación, se desarrollan en el capítulo de espacio público.

**Cerros Urbanos:** elementos naturales dominantes del área urbana, en proceso de destrucción de laderas capa vegetal y flora nativa por invasión para ocupación de vivienda. Ameritan tratamiento especial en el capítulo de espacio público.

Las políticas y acciones de tratamiento se tratan en el Capítulo de Espacio Público.

#### **2.2.4 EQUIPAMIENTOS DE ADMINISTRACION**

Son las edificaciones destinadas a contener las actividades propias de la administración pública y sus diferentes relaciones y servicios a la comunidad. Cobijan desde la estructura primaria de la administración, hasta los puntos de servicios descentralizados. La localización actual de la administración Distrital, repercute en la monocentralidad del Centro Histórico y la fuerte tensión que representa para la movilidad urbana. El POT propone un proceso de descentralización, a través de subcentros urbanos, que harán posible una mejor funcionalidad y equilibrio urbano. Como alternativa principal se propone la creación de un Centro Administrativo Distrital, en predios ubicados sobre la Avda. del Ferrocarril con la Avenida 19, cerca de la Troncal del Caribe con el fin de emplazar un nodo administrativo que establezca una tensión urbana hacia el sector de la ciudad nueva, con énfasis en equipamientos institucionales.

Sobre los centros suburbanos propuestos tendrán cabida espacios de atención administrativa para usuarios del sistema.

#### **2.2.5 EQUIPAMIENTOS DE ABASTECIMIENTO**

La dinámica de las actividades de abastecimiento se localiza preferencialmente en el área del mercado público. Otro sector se localiza sobre puntos dispersos como el Matadero, los almacenes de departamentos como Vivero, Olímpica, etc. La política del manejo del área del Mercado es sin canales de distribución

definidos, por lo que no hay regulación de oferta y demanda, y procesos no adecuados de manejo de los bienes circulantes. La concentración física del mercado amerita un rediseño de la cobertura de este tipo de equipamientos, con proyección hacia las comunas.

**Definición:** Son las estructuras orientadas a satisfacer las necesidades de abastecimiento y de intercambio de productos en las áreas urbanas, con cobertura e impacto del nivel regional.

Se encuentran entre estos las centrales de abastos de cobertura urbana total, los mercados y supermercados como cobertura zonal y los mataderos públicos y privados. Como estrategia principal del POT, se plantea una Central de Abastos, ubicada con otros posibles equipamientos como la Central de Procesos de Residuos Sólidos Urbanos, matadero publico, etc, sobre la margen oriental de la Vía Alternativa al Puerto.

Como política importante, para disminuir el impacto sobre el área del mercado central, se plantea la construcción de mercados satélites en las siguientes zonas urbanas:

- **Zona Comuna 1 (María Eugenia-Pando).** Sobre el lado Norte del centro institucional IPC, existe el área adecuada para la ubicación del mercado satélite que serviría a toda la comuna y a algunos sectores de las Comunas 2, 4 y 6.
- **Zona Comuna 6.** Esta central satélite daría servicio a los sectores de Once noviembre, Nueva Colombia, Mamatoco, Tayrona, Garagoa, Nueva Mansión, Bonda, Cantilito y los barrios de Villa Toledo, el Yucal y el Cisne y los nuevos desarrollos sobre el área de expansión de Bureche. Se plantea sobre la intersección de la Troncal con la vía de acceso a Minca.
- **Zona Comuna 7 y 8.** Sobre la zona se plantea y es necesaria un mercado satélite, para las necesidades de las comunidades de La Paz, Cristo Rey, Circasia, Bella Vista, Gayra, Rodadero, Zona Turística del Sur.

Los supermercados privados pueden colocarse sobre los subcentros urbanos planteados o sobre corredores múltiples tipos 2 y 3, manteniendo su ubicación sobre las vías principales V1, V2 y por fuera de las áreas residenciales consolidadas.

## 2.2.6 EQUIPAMIENTOS DE SEGURIDAD

Instituciones encargadas de mantener el control de las fronteras, asuntos internos y orden público, así como las entidades de la administración de justicia y seguridad ciudadana como estaciones de bomberos.

Se constituyen de acuerdo a los cuerpos institucionales de seguridad nacional y de administración de justicia.

Entre estos se encuentran: Policía Nacional, Batallón Córdoba, Fiscalía General, DAS y la Cárcel Distrital. Para la ubicación de estas instituciones se creó la Ciudadela de Seguridad ubicada sobre la margen oriental de la Vía Alternativa al Puerto, al lado Norte del Sena Agropecuario. Estas serán acciones concertadas y estudiadas con las instituciones y el Distrito debe prestar todo su apoyo a la ejecución de esos proyectos.

### **2.2.7 EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE**

Son las infraestructuras adecuadas a hacer eficiente y funcional el transporte de pasajeros público y privado y de mercancías.

Se establecen para su análisis, la siguiente clasificación para la actividad de transporte en el área Distrital:

Transporte público urbano,

Transporte interurbano de pasajeros,

Transporte aéreo de pasajeros

Transporte de carga: aéreo, marítimo, férreo y de carretera.

Es necesario que estas estructuras posean áreas terminales y de intercambio correctamente articuladas a las estructuras viales locales y regionales.

#### **Transporte marítimo:**

Su principal estructura es el Terminal Marítimo. Funciona como transporte de carga. Dentro del POT, se ha considerado su adecuación para destino turístico de cruceros como una política de promoción de la ciudad y para establecer una mejor relación puerto-ciudad, de manera que exista una integración entre algunas áreas del puerto y el sistema de espacio público y el sector histórico.

#### **Transporte férreo de carga:**

El servicio de transporte férreo está destinado al manejo de carga y carbón. No existe estructura para movilidad de pasajeros, previendo a futuro la posibilidad de establecer, con base a su desarrollo infraestructural, el servicio de pasajeros, tanto con cobertura nacional como de tren de cercanías.

Cuenta con un área ubicada sobre la Zona Norte (Nacho Vives), de mantenimiento e intercambio, que se plantea reubicar como espacio de maniobras y talleres sobre el área de la margen oriental de la Troncal, por la zona Sur, y proponer esta área como espacio público institucional y recreativo, con la posibilidad de establecer una estación de pasajeros y otros servicios de escala zonal, de comercio y consolidar un subcentro urbano en el largo plazo.

### **Transporte aéreo de pasajeros:**

Su centro principal es el Aeropuerto Simón Bolívar, que se reestructurará a través de un plan Maestro. Su ubicación de acuerdo al POT, permanece en la estructura actual de usos del suelo. Es importante adecuar y planificar las áreas de actividad cercanas para que su impacto sea positivo y se revaloricen las áreas adyacentes. Las etapas de ejecución del Plan Maestro son:

#### **FASE 1.**

Construcción de Vías, Plataforma, Terminal, Protección Ambiental

#### **FASE 2**

Pista, Calles de Rodaje, Redes Eléctricas, Instalaciones de Apoyo, Vías, Obras ambientales.

#### **FASE 3**

Plataformas, Calles de conexión, Edificio Terminal, Vías, Redes de Servicio, Obras ambientales

#### **FASE 4**

Plataforma, Terminal, Redes, Obras ambientales, Instalaciones de apoyo.

#### **FASE 5**

Ampliación terminal, Obras finales

Se analiza su impacto en el Capítulo Determinaciones ambientales

### **Transporte terrestre de pasajeros**

Se plantean tres tipos niveles funcionales de transporte de pasajeros que son:

**Transporte intermunicipal:** Cuenta con una central de transporte, estratégicamente ubicada sobre la Troncal del Caribe. El equipo técnico del POT, considera que durante el horizonte del Plan, su ubicación es estratégica y funcional, por lo que se recomienda su permanencia en el sitio. Se deben adecuar las estructuras viales que la alimentan para que su funcionalidad sea adecuada.

### **Transporte publico urbano:**

Carece de centrales urbanas. Las empresas prestadoras poseen estaciones de partida y destino en áreas separadas. Es recomendable dentro del plan establecer puntos o terminales de despacho, adecuadas para la organización del sistema de transporte publico. Este sistema de centrales menores deben articularse a los bordes del centro histórico y sobre estaciones de despacho sobre las áreas residenciales de origen.

Se analizan potencialmente la Zona norte de contacto del Centro con la Avda del Ferrocarril utilizando los predios vacíos ubicados sobre la calle 11 con Crras 3<sup>a</sup> y 4<sup>a</sup>, la zona del parque Sesquicentenario y sobre la calle 22 con Crra 4<sup>a</sup> u 8<sup>a</sup>.

### **Transporte urbano rural:**

Se carece de una organización adecuada para la prestación de este servicio de transporte, por lo cual el servicio lo prestan los vehículos con destino a los pueblos de la Guajira y por el transporte publico urbano local. La localización de las terminales de rutas esta en el radio del área del mercado publico, ya que es el destino principal en el área urbana. Se potenciarían su articulación a la centrales menores planteadas y sobre el equipamiento de abastecimiento o central mayoritaria ya proyectada.

Como política importante se debe estructurar, conjuntamente con el amoblamiento de las vías urbanas, el desarrollo de un sistema de paraderos públicos, equipados con servicios de señalización, miniventas y telefonía publica.

## **2.2.8 EQUIPAMIENTOS DE CULTURA**

**Definición:** Los equipamientos culturales son espacios y recintos ordenados para la generación de actividades culturales. Pertenecen a este tipo de escenarios: Escuelas de artes, Bibliotecas, Teatros (Cubiertos y al aire libre), Parques (orientados hacia la cultura), Casas de la Cultura, Jardín Botánico, Museos.

La cultura en el distrito carece de pocos escenarios, tanto abiertos como cerrados debido a la ausencia de una política cultural y una gestión orientada desde la administración pública. Los pocos espacios culturales son producto de estrategias privadas e institucionales. Solo la escuela de Bellas Artes, cuenta con programas y una localización física adecuada.


En la localización espacial, solo la comuna central posee los espacios y equipamientos físicos adecuados para el desarrollo cultural: Teatro Santa

Marta, la sede Casa de la Cultura, el café del Parque, el Museo Casa de la Aduana. Otros elementos culturales importantes son la Quinta de San Pedro Alejandrino, con el Museo Bolivariano y el Museo del Mar. Equipamientos menores como bibliotecas se limitan a algunos ejemplos aislados como Taganga.

Como propuesta macro se formula el Parque Cultural Distrital que plantea la ejecución de un equipamiento cultural a escala de la ciudad como son: Museo, Teatro, Biblioteca Distrital, Teatro al Aire Libre y las áreas recreativas accesorias, para su adecuada función.

Se plantea, dentro de los subcentros urbanos, la localización de áreas y espacios de carácter cultural, tales como plazoletas y parques adecuados a estos fines y sobre los parques de borde la ejecución de miniteatros al aire libre sobre las pendientes de los cerros.

### 2.2.9 EQUIPAMIENTOS RELIGIOSOS



Se ubican dentro de estos equipamientos como los centros religiosos y los cementerios. La construcción y localización de templos y servicios religiosos estará acorde a las políticas de usos del suelo y se considerara uso no conforme con las áreas estrictamente residenciales y compatible con áreas múltiples, comerciales y de servicios e institucionales.

Se consolidan los cementerios del Centro y Jardines de Paz y se propone crear un nuevo cementerio hacia la zona sur, sobre el sector Cristo Rey-La Paz (Área de Cerro Blanco) y opcionalmente sobre las zonas suburbanas de Minca y la Troncal si son necesarios. El cementerio de Gayra, de acuerdo a decisiones comunitarias, civiles y eclesiásticas, puede ser estudiada su reubicación.

## 2.2 POLITICA GENERAL PARA EL DESARROLLO Y CONSOLIDACION DE EQUIPAMIENTOS URBANOS

### OBJETIVOS ESPECIFICOS:

- Eliminar la incompatibilidad de usos que se presenta en la actualidad por la localización inadecuada de algunos equipamientos colectivos, mediante acciones de relocalización.
- Generar un desarrollo equitativo del área urbana del Distrito a partir de la creación de Centros y Subcentros alternos de servicios en las diferentes zonas del Microdistrito.

- Modernizar los equipamientos que presentan rezagos en infraestructura y/o cobertura con respecto a los requerimientos actuales y futuros del distrito.
- Reglamentar los equipamientos de tal manera que se eviten hacia el futuro nuevas incompatibilidades por usos o por requerimientos no satisfechos.
- Creación de una malla o red de servicios y equipamientos, buscando la funcionalidad y eficiencia en la distribución a los usuarios de su especialidad y cobertura

## ACCIONES

Las acciones y políticas a implementar en la presente formulación son las siguientes:

### RELOCALIZACION

Acción encaminada a darle una nueva ubicación en la estructura urbana a aquellos equipamientos que cumplen un papel importante en la ciudadanía, pero que el desarrollo urbano los ha limitado, o se constituyen en áreas problemáticas:

Se propone relocalizar en el mediano y largo plazo los siguientes equipamientos, previa concertación con las instituciones afectadas:

Cárcel Distrital, Oficinas de Fiscalía, DAS, Policía Nacional, Antinarcóticos, Batallón Córdoba

Se propone reubicarlas en una zona anexa a la Vía Alternativa al Puerto, en una ciudadela de la Seguridad

- Talleres de Ferrovías: estructura ubicada sobre la zona Norte, habilitando el área como una zona institucional, de transporte y recreativa. Su desplazamiento debe hacerse por fuera del área urbana
- Depósito de Almagrán: Almacén y bodega ubicada en la zona Norte, es un uso no compatible con las áreas de actividad residencial, por lo que debe liberarse el predio para uso recreativo y de zonas verdes.
- Bodegas de Almacafé, debe ubicarse de acuerdo a las estructuras de conexión con el puerto marítimo.

### EQUIPAMIENTO INDUSTRIAL:

Definir el traslado a largo plazo de las instalaciones de POSTOBON, BAVARIA; MOLINOS SANTA MARTA al área industrial propuesta, concertando la temporalidad y procedimientos acorde a las necesidades del plan.

### **PERMANENCIA Y MEJORAMIENTO:**

**Matadero Distrital:** se considera su permanencia y modernización.

**Puerto y Zona Almacenamiento de Ecopetrol:** Al horizonte del Plan se permite la continuidad de las instalaciones de Ecopetrol debido al manejo ambiental, de seguridad y control del manejo del área que hace la empresa, ya que es un punto importante para la economía nacional y al alto costo que genera el cambio de instalaciones. Esta ubicación debe irradiar a la ciudad beneficios importantes en el sector ambiental, a través de la vinculación de este puerto a las estrategias de desarrollo local.

### **CREACION**

Se propone la creación de los siguientes equipamientos colectivos necesarios para dar respuesta a las crecientes demandas de servicios y a su vez para generar un reequilibrio en la estructura urbana de Santa Marta:

#### **Centro Administrativo Distrital Alterno.**

Este centro se presenta como una respuesta por una parte, a la exagerada concentración institucional en el centro de la ciudad, que genera congestión en el mismo, expulsión del habitante natural y por consiguiente deterioro urbanístico y patrimonial y por otra parte a la ausencia de espacios adecuados para el funcionamiento eficaz y eficiente de las diferentes oficinas de las administraciones Distrital, departamental y nacional.

La creación de este centro generaría a su vez una redistribución de oficinas particulares y servicios financieros entre otros, constituyéndose en una opción atractiva para la inversión en este tipo de actividades diferentes al Centro Histórico. Se ha definido su ubicación sobre el eje de la Avda. del Ferrocarril con avenida 19, sobre los predios de Inurbe, a manera de consolidación de este corredor con énfasis institucional y de servicios.

#### **Centros Administrativos y de Servicios Zonales**

Estos centros, deben suplir en el nivel zonal los requerimientos de servicios financieros, mercados satélite, teatros y centros de salud entre otros, así como de algunos servicios administrativos que sea posible descentralizar. Se pretende que alrededor de los mismos se generen desarrollos que den a las



zonas un carácter menos dependiente de los centros principales. Deben articularse a los subcentros urbanos propuestos.

### **Complejo Distrital de Abastecimiento y Reciclaje**

Este centro comprende la Central de Abastos a mayoristas y el área para un matadero Distrital, se presenta como alternativa opcional una Planta de Reciclaje de Basuras de altísima tecnología y que cumpla con todos los requerimientos para estar en las inmediaciones del centro de abastecimiento. Se ubicará sobre la margen oriental de la Vía Alternativa al Puerto, en inmediaciones del Parque Industrial propuesto

### **Escenarios Artísticos y Culturales**

#### **Rumbódromo**

Este escenario se utilizará para los conciertos de orquestas que se dan tradicionalmente en la ciudad durante las fiestas del mar y carnavales principalmente. Su diseño deberá contemplar parqueaderos suficientes, zonas de baños y cafeterías entre otros. Estará ubicado en el costado occidental de la troncal del Caribe entre el round point de La Lucha y el de Gayra.

#### **Auditorios al aire libre**

Se plantean como una unidad repetible de acuerdo a las necesidades de cada sector. Su ubicación será sobre las faldas de los cerros, aprovechando las pendientes y articuladas al paseo o cordón de protección planteado como espacio público y cinturón de control.

Se establece este tipo de solución para el área de San Jorge, San Fernando, El Rodadero, Divino Niño, 11 de Noviembre, Gayra, María Eugenia, La Paz- Cristo Rey. Se pueden asumir las áreas donde actualmente se ubican las canteras, aprovechando el espacio que éstas han dejado y el valor paisajístico que se le daría a la zona. Se utilizarían para espectáculos musicales y de teatro, así como para algunos eventos locales comunitarios.

#### **Complejo Turístico Recreacional**

Se ubicaría en el cerro de San Fernando, donde se da la máxima visual sobre el mar y una buena zona de la ciudad. Su objetivo principal es servir como mirador complementado con algunos servicios turísticos y culturales tales como bar, restaurante y un auditorio al aire libre para espectáculos no masivos de música o teatro.

**Centro Cultural Edificio Hospital San Juan de Dios.** Debe recuperarse su estructura arquitectónica para establecer un polo cultural que albergue instituciones, y elementos del quehacer cultural.

### **Ciudadela de la Seguridad**

Como estrategia general para aglutinar los servicios de seguridad pública el POT recomienda la creación de una ciudadela de Seguridad, donde se ubicarán los principales equipamientos relativos a esta actividad:

- ◆ Batallón Córdoba
- ◆ Cárcel Distrital
- ◆ Tropas Policía Nacional
- ◆ Das
- ◆ Fiscalía General – Cuerpo Técnico
- ◆ Juzgados

Este conjunto se ubicará en el borde Este de la Vía Alternativa al Puerto, dentro de las áreas de expansión concertadas.

**Parque Cultural Distrital:** Se plantea como el desarrollo de este parque como un megaproyecto urbano de cobertura total del área Distrital. Se ubicarán escuelas destinadas a las Bellas Artes, Biblioteca Distrito, Museo Etnográfico, Teatro, Plazas y áreas duras. Como parte integrante y complementaria, esta es la localización de un Jardín Botánico.

## **MODERNIZACIÓN**

Existen en el Distrito algunos equipamientos que únicamente requieren de la modernización de su infraestructura para estar a tono con los requerimientos presentes y futuros de la ciudad.

### **Aeropuerto Simón Bolívar**

Se ejecutarán las obras necesarias para elevar a la categoría de Internacional al Aeropuerto Simón Bolívar, que permita operar los aviones requeridos para el turismo receptivo y de negocios que hasta el momento han constituido una de sus limitantes.

### **Área del matadero Distrital.**

Aunque de carácter privado, las instalaciones del matadero deben mejorar su entorno ambiental y mejorar su infraestructura con la construcción de instalaciones para feria de ganado y para eventuales corridas de toros, estableciendo un atractivo adicional a la ciudad.

## AMPLIACIÓN DE COBERTURA

### Bomberos

Se propone crear una Estación de Bomberos Principal ubicada sobre el costado occidental de la troncal del Caribe a la altura del SENA agropecuario, dada la facilidad de desplazamiento desde este punto. Una minicentral sobre el centro urbano del Nororiente (11 de Noviembre) y una sobre la zona Sur, área de La Paz.

Adicionalmente se ubicará otra estación en el subcentro urbano del Norte (Área de Ferrovias) y la permanencia de la estación de la Cra. 4ª con Calle 22.

### Bibliotecas Públicas

Se propone la creación de dos bibliotecas públicas Distritales para ampliar la deficiente cobertura actual. Una de ellas en el Parque Cultural San Pedro Alejandrino y la otra en el antiguo Hospital San Juan de Dios.

## REGLAMENTACIÓN

Es necesario reglamentar de manera clara todos los equipamientos para que no se presenten incompatibilidades por localización inadecuada u otros factores susceptibles de ser normatizados; pero se debe hacer un énfasis particular en lo referente a los equipamientos que generalmente son de iniciativa privada o de empresas de servicios públicos no dependientes de la administración Distrital, bajo la viabilidad y el control de Planeación. Son los siguientes:

- ◆ Subestaciones Eléctricas
- ◆ Estaciones de gas y gasolina
- ◆ Centros de Culto
- ◆ Funerarias
- ◆ Cementerios
- ◆ Parques Cementerio
- ◆ Servicios Financieros

Los aspectos fundamentales a ser normatizados son:

- ◆ Usos incompatibles
- ◆ Aislamientos mínimos
- ◆ Accesibilidad mínima requerida
- ◆ Áreas de parqueo
- ◆ Áreas mínimas de funcionamiento
- ◆ Exigencias ambientales.

## CONSOLIDACION

Acción mediante la cual se establece la continuidad del equipamiento por su identidad urbana, por su correcto entronque con la estructura urbana y su papel como nodo, mejorando su espacialidad y su entorno para la potenciación del servicio.

**Mercado Público.** Se propone un proceso de recuperación funcional y ambiental de la actual área del mercado. Se plantea la Central de Abastos para Santa Marta y mercados satélites en sectores de concentración de población como la zona ubicada al sur del Río Manzanares (Comuna 1), la zona nor-oriental del área urbana , y el área Sur del Distrito.

**Sub-estaciones de Energía Eléctrica.** Aunque no requieren en estricto sentido de una reubicación es deseable que por lo menos se tomen medidas necesarias para hacer de su localización con otras áreas espacios más compatibles con los usos del suelo.

### **3. EL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE**

La directriz formulada en los criterios rectores del Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta, de elevar la capacidad competitiva del distrito, la calidad de vida de los samarios mediante el impulso integral del concepto sostenibilidad, y el respeto por la identidad cultural, encuentran en la dimensión de los sistemas vial y de transporte uno de los principales óbices para su desarrollo.

Como estrategia fundamental del esquema de competitividad planteado está definido el mejoramiento y ampliación de la estructura vial, que permite el desarrollo de actividades económicas importantes, relacionadas con el transporte terrestre, que en los últimos años se convierte en principal generador de valores agregados a las actividades de exportación nacional.

En el caso de Santa Marta, caracterizada a nivel nacional por ser una de las ciudades portuarias de mayor importancia, en el tema vial convergen limitaciones que van desde el déficit en la oferta de las vías, hasta la falta de instrumentos normativos de control de tráfico, reglamentación de usos, la falta de planificación de la red vial hacia las áreas de expansión, factores que no permiten una funcionalidad articulada del territorio a partir de la estructura vial.

En esta perspectiva, dentro del marco temporal del POT, se deben plantear soluciones a los problemas de congestión, saturación y deficiencias infraestructurales que en el presente frenan las posibilidades de desarrollo de las tres principales actividades de la economía samaria, como son la portuaria, la turística, y la agrícola de exportación, y más aún si las dos últimas encuentran en el área rural un gran potencial de ventajas comparativas.

En el marco de la sostenibilidad, se destaca como problema fundamental arrojado por el diagnóstico técnico-participativo, la relación e incidencia del transporte y el sistema vial, asociado a los inadecuados uso del suelo, a la baja calidad de vida existente en el territorio debido a la inequitativa distribución de los servicios públicos básicos y sociales como educación, vivienda, salud, recreación, etc., y a las dificultades de accesibilidad entre áreas de actividad de usos diferentes.

Al crecimiento demográfico y físico de la ciudad, no se ha dimensionado la infraestructura vial y de transporte que permita satisfacer las necesidades en

cantidad y calidad del sistema, y las soluciones viales adolecen, en ocasiones, de rigor técnico, en especial en los cruces, e intersecciones, además de la débil señalización vial para vehículos y peatones, la concentración de rutas de transporte público en algunos ejes principales de la ciudad, y las débiles normativas para el control de tránsito.

En el marco de la globalización, Santa Marta debe resolver las falencias relacionadas con la plataforma e infraestructura de vías y transporte, si se tiene en cuenta que las ciudades portuarias están llamadas a jugar un papel crucial en el posicionamiento de las naciones, no sólo sirviendo de estribo para la inserción de Colombia en el mercado mundial, sino también acondicionando el territorio para propiciar la relocalización de capitales foráneos, y ampliar así las posibilidades económicas para la generación de empleos.

### 3.1 METODOLOGIA

En la formulación de la localización y dimensionamiento de la infraestructura para el sistema vial y de transporte participan el funcionario Jairo Hernández de la Secretaría de Obras Públicas, y el Dr. Rafael Díazgranados de la Corporación Vía Alterna al Puerto. Para el diseño de los productos se parte del sistema de comunicación propuesto en el contenido estructural del POT; y se retoman las conclusiones del diagnóstico realizado por miembros del equipo técnico.

Como insumos básicos de información, se revisó el plan vial anterior, con el fin de identificar las acciones viales que han logrado adelantarse, rescatar aquellas aun sin ejecutar, y se consultaron las experiencias de otras ciudades. Igualmente se adoptó la información actualizada sobre el inventario de vías pavimentadas, sin pavimentar y peatonales realizadas por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi de Santa Marta.

Mediante trabajo de campo, se realizaron recorridos de observación por los principales ejes viales de la ciudad, con el propósito de analizar la estructura física, la dinámica propia de cada eje y las vías que a ellos se articulan.

Para el análisis de rutas de transporte público, se hace un cálculo de concentración poblacional por comunas para prever demanda actual y futura de transporte colectivo: y se adopta la cartografía espacializada por la Secretaría de Planeación Distrital.

El contenido de la propuesta lleva incluidos aportes de diferentes actores de la ciudad quienes en calidad institucional, comunitaria y/o personal asistieron a las diversas consultas organizadas en la estrategia de participación del plan.

Para el planteamiento de nuevas vías, es decir, las estructurantes de las áreas de expansión urbana, se trabaja en asocio con la Corporación Vía Alternativa al Puerto, así como con el equipo de profesionales responsables de diseñar la propuesta de usos del suelo.

En la propuesta de formulación a corto plazo, se incluyen obras prioritarias contempladas en el Plan de Desarrollo del Distrito de Santa Marta 1.998 - 2000. Y se enfocan las propuestas teniendo en cuenta : a) la optimización de la malla actual, b) la articulación de las áreas de expansión a la malla vial actual, c) la articulación rural-urbana y d) la integración rural mediante vías terciarias. Estos dos últimos literales se desarrollan en el documento correspondiente al sector rural.

### 3.2 OBJETIVOS

La propuesta de localización y dimensionamiento de infraestructura vial y de transporte, tiene por objetivos los siguientes:

- Optimizar la malla vial existente en el microdistrito, identificando soluciones a errores geométricos, ampliaciones y prolongaciones viales, mejoramiento de andenes, adecuación peatonal, dotación de infraestructura para discapacitados, paradero de buses, señalizaciones viales, entre otros.
- Articular la malla vial existente con las vías propuestas en el área de expansión urbana, así como a los grandes proyectos de infraestructura de comunicación y transporte que se adelantan en el Distrito, y las políticas definidas Plan Centro.
- Promover la concurrencia en el Distrito, para lograr el mejoramiento de la oferta vial y de servicios de transporte en Santa Marta, de las instancias departamentales, regionales y nacionales, así como de las autoridades ambientales y el sector privado.
- Formular las normativas pertinentes para la regulación de los problemas de tránsito y transporte existente en la ciudad, con base en la previa clasificación y definición de las vocaciones viales.

### 3.3 POLITICAS Y ESTRATEGIAS

Las políticas y estrategias que acompañan los objetivos antes propuestos van encaminadas a:

- Adoptar la vía Alternativa al Puerto como eje acondicionador de nuevos usos y funcionamientos viales.
- Aprovechar la capacidad infraestructural existente en la malla vial actual urbana, y armonizándola con las áreas hacia donde debe expandirse la ciudad.
- Definir el perfil de los ejes viales primarios con el fin de establecer prioridades en lo referente a las propuestas formuladas.
- Definir, mediante estudio de tráfico, algunos cambios de sentidos viales para contrarrestar la saturación vehicular y el deterioro que sobre la Avenida del Libertador, la Avda. del Ferrocarril, la calle 22, y la carrera 1a. del Centro Histórico, causa el transporte público de carga y pasajeros.
- Identificar trayectos peatonales en áreas estratégicas de la ciudad para contribuir a su conservación, descongestionamiento y realzar así los atributos arquitectónicos y de paisajes que contengan, y como alternativas de solución a las vías que presentan problemas de inundación en época de invierno o alto flujo vehicular.
- Prolongar los ejes viales primarios y secundarios inconclusos para resolver los problemas de marginación de algunas áreas residenciales de la ciudad, y garantizar la creación de anillos viales funcionales como condición para la creación de nuevas rutas de transporte público de pasajeros de gran cobertura, y la facilidad del tráfico interurbano de carga.
- Dotar a la ciudad de un mobiliario urbano de servicio al transporte y de alternativas de fitoestructura tropical que permita organizar el sistema de paraderos de buses y realzar la fachada de las vías.
- Crear bahías de parqueo, planes de adecuación y mejoramiento de andenes, teniendo en cuenta los requerimientos para la movilización de las personas discapacitadas.
- Acondicionar el espacio urbano para el funcionamiento de diversos modos de transporte público de pasajero.
- Crear ciclovías en las rondas de los ríos que estructuran el área urbana, en la nueva estructura vial y en las áreas de interés turístico, con el fin de incrementar la oferta recreacional de los habitantes y visitantes.
- Identificar las áreas donde relocalizar, y reglamentar las características que deben reunir los equipamientos conexos al servicio de transporte, en especial parqueadero de busetas, estaciones de taxis, puestos de control y



despachos de rutas, evitando su impacto negativo en zonas residenciales, comerciales e institucionales.

- Establecer la implementación de una política de transporte fundamentada en los factores humanos, económicos, ambientales y espaciales, bajo el rigor de la normatividad, la señalización y la pedagogía de tránsito.

### **3.4 ELEMENTOS FUNDAMENTALES PARA LA LOCALIZACION Y DIMENSIONAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PARA EL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE EN EL ÁREA URBANA DE SANTA MARTA.**

El dimensionamiento de la infraestructura para el sistema vial y de transporte en el Distrito de Santa Marta, debe ser acompañado de una política que supere los problemas y disfunciones que se presentan en el área urbana, y que prevea las demandas con base en la proyección poblacional de los próximos nueve años de vigencia del presente P.O.T

Para la visión a futuro del transporte, las propuestas emanadas del POT deberán fundamentarse en el desarrollo de la infraestructura y acciones normativas que garanticen la accesibilidad y la movilidad en el área urbana. Por lo cual, una política integral de transporte deberá dar respuesta a la siguiente problemática:

- ✓ Eliminación de desequilibrios funcionales, en el sentido de establecer indicadores de vialidad primaria, en forma homogénea al tejido urbano.
- ✓ Las limitaciones de transporte público de sectores urbanos de población frente a otros oportunamente satisfechas.
- ✓ El poco confort y los altos riesgos de accidentalidad por el estado del parque automotor colectivo.
- ✓ Las dificultades en la movilidad de sectores de población y las facilidades para otros.
- ✓ La congestión vehicular de la red viaria primaria y secundaria, y la subutilización de vías existentes, en buen estado.

- ✓ La congestión de la red viaria por parte del tráfico privado de pasajeros y carga.
- ✓ El déficit de plazas de estacionamiento y de infraestructuras referentes al funcionamiento del transporte público y privado.

Así mismo, teniendo en cuenta el objetivo general del POT de posicionar a Santa Marta dentro del contexto regional la ciudad deberá contar con una infraestructura vial que le permita garantizar la entrada y salida de vehículos y personas a la ciudad, a los sitios turísticos, al puerto y demás servicios económicos, sociales e institucionales que se ofrecen en el área urbana.

Las respuestas a las demandas antes señaladas deberán concentrarse en una política de transporte:

***Pensada para beneficio equitativo del usuario.***

La política de transporte garantizará a todos los ciudadanos el acceso mínimo al transporte diurno y nocturno, en cuanto a accesos a áreas residenciales, económicas e institucionales, en lo referente a la movilización de la población discapacitada, y al peatón.

En este mismo sentido se garantizará la igualdad de derechos frente al transporte independientemente del tipo de vehículo o modo de movilización; el confort y la seguridad con relación al transporte público.

El acceso mínimo de los ciudadanos al transporte debe ir acompañado de acciones que propendan a desconcentrar las rutas de transporte público, con el fin de ampliar la cobertura hacia los sitios de concentración escolar, residenciales y periféricos, y permitir la movilización de personas, a sitios apartados de interés turístico y recreacional.

***Fundamentada en la racionalidad económica.***

El dimensionamiento de la infraestructura vial y de transporte deberá adelantarse optimizando la infraestructura existente, adoptando medidas que representen menores impactos económicos al momento de dar las soluciones demandadas.

Se deberá adelantar gradualmente las inversiones para la ampliación de la oferta vial existente en especial en aquellas áreas de mayor concentración poblacional, algunas caracterizadas por el difícil acceso y las limitaciones de comunicabilidad de los residentes.

Se propone involucrar al sector privado, en la ejecución de las acciones emanadas del POT, para el mejoramiento de la infraestructura, y en la organización y participación del sistema de transporte público.

A los programas de conservación y mantenimiento de los corredores regionales de carga y pasajeros deberán involucrarse los recursos de la instancia departamental y la nación.

### ***Compatible con el mantenimiento de la calidad de vida de los samarios.***

En cuanto a la calidad de vida la política de transporte apunta al establecimiento de un sistema de comunicación funcional, accesible a todos los ciudadanos y regulado con restricciones de acceso a sitios estratégicos de la ciudad tales como el Centro Histórico, el Mercado Público, El Rodadero.

Se deberá implementar métodos de control y estrategias para reducir los impactos ambientales por ruido, contaminación del aire, congestión vehicular y los problemas causados por el parque automotor obsoleto; al tiempo que se integrarán tecnologías avanzadas de semaforización para reducir los índices de accidentalidad y eficiencia.

El trazado de toda vía deberá ir acompañado de un estudio de factibilidad que evidencie las limitaciones y posibilidades ambientales para el desarrollo de nuevas intervenciones.

### ***Que fundamente en lo espacial las acciones concretas del ordenamiento territorial.***

El factor espacial determinará la dimensión y el tipo de infraestructura vial y de transporte con el cual se acondicionará el territorio urbano y las áreas hacia donde se expande la ciudad. En este contexto, la vía Alternativa al Puerto, una vez construida se convertirá en el eje articulador de los usos relacionados con la actividad industrial y portuaria. Finalmente, se adoptan perfiles viales que permitan establecer una jerarquía vial en función de los usos, tanto en las vías existentes como en las futuras.

Desde el punto de vista del uso y la funcionalidad se clasificarán las redes viales terrestres en corredores de carga, de pasajeros, arterias de enlace primario, básico y secundario, vías de servicios locales, peatonales y ciclovías. Los otros modos de transporte se clasificarán en corredor férreo y corredor marítimo. En lo referente al largo plazo se establecen también las vías para áreas de reserva de transporte masivo.

Desde el punto de vista de la optimización de la malla vial existente se dotará a los ejes principales de bahías de parqueo, paraderos de buses, semaforización, señalización vehicular y peatonal, paraderos de buses, nomenclatura vial, iluminación, mejoramiento de andenes, intersecciones a desnivel vehicular y peatonal, ampliaciones y prolongaciones entre otros.

Se deberá adoptar un programa para el mejoramiento de las áreas de la ciudad que presentan déficit en cuanto a pavimentación, puentes vehiculares, etc., factores que inciden en la baja cobertura de transporte público. La malla vial deberá articularse armónicamente a las áreas donde se expande la ciudad hacia un futuro, teniendo en cuenta las posibilidades y/o restricciones en los usos de suelo permitidos.

***Que combine diversas modalidades de transporte urbano.***

El dimensionamiento de la infraestructura vial y de transporte preverá el funcionamiento de otros modos de movilización posibles en el distrito, tales como el férreo, el marítimo, la cicloruta y el peatonal, además del terrestre público y privado.

***Que amplíe la accesibilidad y movilización de turistas y visitantes, a las áreas de atracción del territorio.***

La intermodalidad del transporte urbano planteado en el punto anterior, no sólo se propone para ampliar las posibilidades de desplazamiento de los habitantes, sino también para abrir el abanico de posibilidades de los turistas y visitantes que llegan a la ciudad.

En la propuesta de consolidación de Santa Marta como destino turístico dentro del gran objetivo de ciudad deseada por el POT, el mejoramiento de la oferta de servicios asociados a este sector, especialmente los de transporte, resulta necesario, si se tiene en cuenta que la ciudad deberá contar con una capacidad vial y de plazas de estacionamiento, señalizaciones, nomenclatura, pavimentación, etc. que aumenten los niveles de competitividad, sin afectar el ritmo de vida de los residentes, ni el desempeño de las otras actividades económicas, sociales e institucionales.

En lo referente a la **infraestructura vial**, las acciones a emprender, teniendo en cuenta la magnitud de las mismas deberán ir dirigidas a:

Plazos	Acciones
<b>Corto Plazo</b>	Mejorar los ejes viales principales, incluyendo programas de señalización y solución de puntos de conflicto. Programas de pavimentación en vías de barrio. Dotación de mecanismos de accesibilidad para la población discapacitada.
	Ampliación y construcción de nuevas vías para dar solución al déficit existente en los

<b>Mediano Plazo</b>	barrios del norte y oriente del área urbana, el área de La Concepción y la zona Sur del distrito la pavimentación en los barrios del sector oriente de la ciudad. Construcción eje acceso zona industrial continuación Avda del Libertador.
<b>Largo Plazo</b>	Interceptar los ejes principales de la malla vial a la Vía Alterna al Puerto, y desarrollar construcciones viales en el área de expansión urbana prevista en el POT. Traslado del corredor férreo.

### 3.5 LOCALIZACION Y DIMENSIONAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PARA EL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTE EN EL CORTO PLAZO.

En este acápite se señalan las propuestas e intervenciones contempladas para optimizar el uso y funcionalidad de las principales vías de la ciudad en los tres primeros años corridos a partir de la aprobación del POT. Sin embargo, antes de entrar en materia, es conveniente ilustrar la clasificación vial propuesta teniendo en cuenta la funcionalidad e importancia de la red vial existente.

#### CLASIFICACION VIAL

La clasificación vial aquí propuesta se realiza teniendo en cuenta las propuestas de ocupación y usos del suelo en las zonas de expansión del área urbana, las unidades de actuación urbanísticas identificadas, los conflictos de tráfico vehicular existentes por la limitada oferta de infraestructura vial existente, la concentración de actividades económicas, recreativas, institucionales, y residenciales.

Se tienen en cuenta, la capacidad de las vías existentes y la importancia de las mismas, en cuanto a las posibilidades de intercomunicación de las áreas urbanas en su conjunto y con el entorno suburbano y rural; la importancia que reúnen para las actividades portuarias locales, regionales y nacionales; y finalmente la funcionalidad y valor patrimonial de las mismas.

#### Corredores Urbanos Regionales de Carga y pasajeros:

Lo conforman aquellas vías que permiten la movilización de carga para la exportación, importación o comercialización interna. En el caso de Santa Marta, estas serían las siguientes:

La vía Alterna al Puerto, desde su bifurcación en la Troncal del Caribe, hasta su llegada al Puerto Punta Betín, como corredor de carga y enlace interregional.

La carretera Troncal del Caribe que atraviesa el área urbana del Distrito de Santa Marta, que funciona como enlace interregional, y se funciona como importante acceso turístico y de relación del distrito con las áreas y parques naturales del territorio.

### Sistema Arterial de Enlaces.

Está determinado por las vías que conforman la malla vial del Distrito, y forman parte de él las arterias primarias, básicas y secundarias

### Sistema Arterial de Enlace Primario (AEP)

Integrado por los ejes bidireccionales viales que estructuran, el distrito, los cuales permiten articular funcionalmente desde los diferentes accidentes geográficos, interconectándolas con las vías troncales, y están destinadas a facilitar el transporte público y privado de carga y personas.

#### ARTERIAS DE ENLACE PRIMARIO

Vías	Urbana	
	P	E
1. Anillo circunvalar o vía de servicio paralela a la vía alterna al puerto	x	
2. Vía intermedia entre la Circunvalar y la Troncal del Caribe	x	
3. Troncal del Caribe		x
4. Avenida del Libertador		x
5. Av. Ferrocarril		x
6. Carrera 19.		x
7. Avenida del Río		x
8. Avenida Hernández Pardo		x
9. Calle 30		x
10 Avenida Santa Rita		x
11. Avenida Tamacá		x
12. Carretera Gayra Rodadero (Crra. 4)		x

P = vías propuestas dentro del plan      E= vías existentes

### Sistema Arterial de Enlace Básico (AEB)

Integradas por el sistema de vías bidireccionales que por su longitud permiten la conexión con las arterias de enlace primario, permiten articulación de las áreas residenciales entre sí, de éstas con las zonas de concentración de empleos y servicios institucionales; comunican a los corregimientos, parques naturales y zonas de producción agropecuaria rural con el sistema vial primario, al tiempo que soportan el flujo de transporte interurbano privado y público de pasajeros.

#### ARTERIAS DE ENLACE BASICO

Vías	Urbana
------	--------

	P	E
Carrera 5 <sup>a</sup> .		x
Carrera 1 <sup>a</sup>		x
Carrera 12		x
Carrera 11 hasta Taganga		x
Carrera 16		x
Calle 18		x
Calle 6		x
Vías transversales entre la Troncal del Caribe, La Via Central propuesta y la Vía Alterna al Puerto.	x	

P = vías propuestas dentro del plan      E= vías existentes

### Sistema Arterial de Enlace Secundario (AES)

Conformado por aquellas vías que permiten conectar las AEB con las vías de barrios, parques, áreas peatonales, etc, y soportan básicamente el tráfico individual, sirviendo de soporte a algunas rutas de buses. En el caso de Santa Marta, ellas son :

- ◆ La carrera 13 en la interconexión de la calle 30 con altos del Ziruma.
- ◆ La carrera 21F que comunica la Troncal del Caribe con la calle 47 en el Barrio La Concepción.
- ◆ La calle 18, que comunica al Polideportivo (carrera 19) con el Centro de la ciudad.
- ◆ La calle 16 (Avenida de acceso a Bastidas), entre la Avenida del Libertador y la carrera 33B : y en el trayecto de la carrera 35 entre carreras 33B y calle 9.
- ◆ Calle 6 de Gayra entre las carreras 13 y la Hernández Pardo.
- ◆ Carrera 11 en Gayra entre calles 6 y 13
- ◆ Calle 13 en Gayra entre la Troncal del Caribe y la carrera 11 de Gayra.

### Red de vías Locales

Está conformada por las calles de servicio; las calles y puentes peatonales, y las ciclovías.

### Calles de Servicio

Aquellas que seccionan las manzanas y los barrios y que no forman parte de los sistemas arteriales de enlace primario, básico y secundario.

### Calles peatonales

Integrada por aquel sistema de caminos (a nivel y desnivel) que prestan el servicios exclusivo a la movilización de peatones. Para resolver la tendencia al

deterioro gradual que la congestión vehicular viene causando en algunos puntos de la ciudad, se proponen como calles peatonales las siguientes:

### **Áreas de vialidad especial**

#### **El Centro Histórico**

Dentro del Centro Histórico de la ciudad, es necesario controlar el acceso vehicular en alguna vías para evitar la congestión y el deterioro gradual que causan los automotores al patrimonio arquitectónico y a la armonía del paisaje, y reducen la posibilidad de ofrecer a este sitio de la ciudad como atractivo turístico.

El esquema de peatonalización y de acciones de adecuación vial debe desarrollarse en la operación estratégica a implementarse en el área histórica.

#### **El Mercado Público**

El área en donde funciona el actual mercado público representa uno de los sitios más conflictivos del área urbana de la ciudad, y en ello, no inciden solamente aspectos relacionados con la invasión del espacio público por parte de los vendedores ambulantes y estacionarios, sino también los usos asignados a las vías atraviesan el lugar.

Esta área será objeto de un plan parcial de redesarrollo, que establecerá los usos y acciones de recuperación del área del mercado.

#### **El Rodadero**

Aun cuando se tiene identificada la perentoria necesidad de contribuir a reducir la sobredensificación de El Rodadero, las propuestas de peatonalización para este lugar de la ciudad deberán contemplarse con más detenimiento en la realización del Plan Parcial, si se tiene en cuenta que el proceso debe traer aparejadas las soluciones que demandan los habitantes residentes en las edificaciones localizadas allí, así como la circulación del tráfico flotante en épocas de temporada.

No obstante, en lo relacionado con el conflicto causado por los servicios foráneos de buses, en la movilización de turistas hacia este destino turístico, será necesario acondicionar una terminal hacia el sur del Distrito, con el fin de que desde este sitio se distribuyan los visitantes, en oferta de transporte local de buses y/o taxis, entre otros.

#### **Ciclovías**



Están conformadas por el sistema de calles o caminos de uso exclusivo para las personas que circulan en bicicletas. Las ciclovías se proponen como estrategia para incrementar las posibilidades de disfrute de los habitantes samarios y los turistas que ingresen a la ciudad, en las áreas de expansión y en las rondas hidráulicas de los ríos Gayra, Manzanares y la Quebrada del Doctor en el área urbana, como estrategia para evitar la invasión de asentamientos.

### **Calles Mixtas**

Conformadas por el conjunto de calles que soportan el desplazamiento de peatones y vehículos restringidos, localizados en sitios estratégicos de la ciudad. Las calles mixtas en el área urbana de Santa Marta son:

En el corto plazo, la Carrera 1a de El Rodadero, hasta tanto no se destine específicamente un uso acorde a los enunciados del plan parcial previsto para esa vía.

### **Áreas de reserva para transporte masivo**

Comprenden las áreas de la ciudad identificadas para resolver los problemas de transporte masivo en la ciudad, en el largo plazo.

Estas fajas se han clasificado de la siguiente manera:

- ◆ Avenida intermedia entre la Troncal del Caribe y la Vía Alternativa al Puerto).
- ◆ Troncal del Caribe (Round-point de Mamatoco a Round Point de la Lucha).
- ◆ Avenida del Ferrocarril (Round Point La Lucha – Carrera 5ª).
- ◆ Carrera 5ª (Avenida Ferrocarril – calle 7)
- ◆ Calle 7 (Desde Cra 5ª hasta Cra. 19).
- ◆ Cra 19 (desde Calle 7 Hasta Avenida Ferrocarril)
- ◆ Troncal del Caribe (Desde Avenida Ferrocarril – empalme con avenida Intermedia)

### **Vías férreas**

Conformadas por los carriles, ramales y corredores conexos al transporte férreo de la ciudad, el cual en su rehabilitación como transporte de carga desde el interior del país hasta el puerto Punta Betín, deberá contemplar el servicio de transporte de pasajeros con el fin de implementar modo de acceso a la ciudad por parte de turistas y visitantes en general aprovechando el ramal férreo existente.

### **Vías marítimas o acuáticas:**

Conformada por las zonas del litoral costero designadas a ser utilizadas para la implantación de un sistema de transporte público y privado de pasajeros y carga. Las playas escogidas para la localización de muelles son:

- ◆ Sector Cabo Antibes
- ◆ Sector Aeropuerto
- ◆ Sector Bello Horizonte
- ◆ Sector Pozos Colorados
- ◆ Sector Rodadero
- ◆ Sector Santa Marta
- ◆ Sector Taganga
- ◆ Sector Neguanje
- ◆ Sector Cañaveral

### **3.6 PROPUESTAS PARA LA OPTIMIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE EN LOS PRINCIPALES EJES VIALES.**

A continuación se expresan las intervenciones consideradas apremiantes para mejorar el funcionamiento del transporte en los ejes viales primarios de la ciudad, aclarando que las redes contempladas en este ítem son la Troncal del Caribe, la Avenida del Ferrocarril, la Carrera 19, La Calle 30, la Avenida del Río, la Avenida Hernández Pardo, la Avenida Santa Rita, la Avenida del Libertador y la Avenida Campo Serrano.

**Fitotectura:** Acciones relacionadas con la arborización y dotación arbustiva de las redes viales. Como elemento de identidad territorial se sugiere la implantación de especies nativas que ofrezcan amplias posibilidades de sombrío a los transeúntes. En las redes viales consideradas es necesario adelantar en el corto plazo acciones de fitotectura, la cual actuará con la doble estrategia de mitigación ambiental del flujo vehicular, y como sombrío para el desplazamiento de los peatones a los paraderos de buses.

**Ampliación:** La ampliación se propone para aquellos ejes viales que en el presente no tienen capacidad para soportar la demanda vehicular existente, y que en los extremos laterales cuentan con área suficiente para este propósito. Las propuestas de ampliación consideradas más apremiantes son la Troncal del Caribe, la Avenida Hernández Pardo desde el Round-point de Gayra hasta la Calle 12 en El Rodadero y la Calle 30.

**Mejoramiento de intersecciones:** Acciones de infraestructura que apuntan a corregir problemas de entronques entre vías principales. Para efectos del corto plazo, será menester adelantar este programa en la unión de la Calle 30 con la Troncal del Caribe, La Avenida del Ferrocarril con las calles 14, 15 y la Carrera 12; la Carrera 19 con la Calle 30; ésta última con todas las intersecciones viales

que comprende; la Avenida del Río con la Avenida del Libertador y con la Avenida Campo Serrano. Igualmente se debe mejorar la intersección de la Calle 24 con la Carrera 5ª.

**Intersecciones a desnivel vehicular:** Son las soluciones viales a desnivel que se contemplan para corregir los problemas de saturación y congestión en algunos puntos de la ciudad. El mayor número de soluciones se prevén para el mediano y largo plazo, sin embargo, se resalta como acción prioritaria el puente vehicular en la intersección de la Carrera 19 con la Avenida del Ferrocarril, y ampliación del puente de intersección con la Calle 30, y el de ésta última con la Troncal del Caribe. Así como en los entronques de la Avenida del Río con las Carreras 4ª y 5ª.

Sobre los cruces de la Vía Alternativa con las siguientes Vías urbanas : Crra 11, Crra 19, Sector Juan XXIII, Sector Pantano y los cruces entre las vías transversales entre la Troncal y la Vía Alternativa , cuando los requerimientos de flujo lo requieran.

**Intersecciones a desnivel peatonal:** Son aquellas soluciones elevadas para el paso peatonal en sitios de alto flujo vehicular. Se consideran prioritaria la construcción de los puentes peatonales en áreas de concentración escolar, recreacional, y residencial especialmente en los barrios del sur del distrito. Los puntos de localización previstos en el corto y mediano plazo son:

- ◆ En la Troncal del Caribe frente al barrio Cristo Rey.
- ◆ Avenida del Ferrocarril en la entrada a la Universidad del Magdalena.
- ◆ La Avenida Hernández Pardo con la calle 6 de Gayra.
- ◆ La Avenida del Libertador en el área del Liceo Celedón.

Se prevén para la Vía Alternativa pasos a desnivel para la conexión de las áreas pobladas al Norte de la misma, con los sectores poblados del casco urbano, como Pescadito, San Jorge, San Fernando, María Cristina, Ondas del Caribe y los nuevos desarrollos de las Carboneras, Subcentro del Nororiente ( Vía a Minca.

**Prolongación vial:** Consideradas como aquellas acciones infraestructurales necesarias para culminar redes viales inconclusas, y/o para ampliar la capacidad vehicular en áreas urbanizadas nuevas o caracterizadas por déficit vial y restrictivas condiciones de transporte. Como propuestas de corto plazo se considera necesaria la prolongación de la Avenida del Río desde la Avenida del Libertador hasta penetrar a la Vía Alternativa al Puerto; la Calle 24 hasta la Crra 5ª. y la Avenida del Libertador hasta la Troncal del Caribe y de aquí hasta la Vía Alternativa al Puerto una vez ésta se halla construido.

**Construcción de paradero de buses:** Los paraderos de buses en las redes principales se proponen como estrategia para la organización del sistema de transporte público de pasajeros. Obviamente la solución espacial a este grave problema cultural en la ciudad, deberá ir acompañado del impulso de programas de formación al peatón y a los conductores de buses, y de la implementación de multas y sanciones drásticas a los fraccionadores.

En el marco del POT se considera perentoria la construcción de paraderos de buses en todos los ejes viales aquí analizados, dotados de bahías de parqueo para evitar la obstrucción del tráfico particular, del acompañamiento de fitotectura y cómodamente amoblados para el confort del peatón, en aquellos puntos en donde la disponibilidad espacial lo permita. La relación de los sitios de localización de paraderos de buses se expone en las matrices sinópticas incluidas en las paginas siguientes.



En el caso de las nuevas urbanizaciones que se desarrollen a las márgenes de estos ejes, será obligación de los constructores dotarlos de los paraderos de buses requeridos, teniendo en cuenta la normatividad del POT.

**Cambio de sentido de tráfico:** El cambio de sentido de tráfico en las vías primarias es una acción que poco se acostumbra en la ciudad de Santa Marta, lo cual contribuye al sobre uso de una vías frente a la subutilización de otras. Los cambios de sentido de tráfico propuestos en el marco del POT apuntan a resolver los problemas de congestión existentes en la Avenida del Libertador y la Carrera 1ª. principalmente, por donde circulan casi todas las rutas de transporte público y los vehículos privados.

En este sentido, en el caso de la Avenida del Libertador se propone adoptar un solo sentido de tráfico subiendo desde la Avenida del Ferrocarril hasta la Carrera 24 en el corto plazo. La implementación de esta estrategia pretende evitar las acciones de ampliación en la única vía patrimonial que posee la ciudad, amenazando la ampliación la habitabilidad y la conservación de las casas patrimoniales que en ella se encuentran. Así mismo, en el entendido de que el sobreuso de tan importante Avenida se debe al déficit de vías alternas en las zonas norte y oriental de la ciudad.

Para el mediano plazo se prevé la prolongación del cambio de sentido de la Avenida del Libertador hasta la intersección con la entrada al barrio Bastidas, una vez se hallan adecuando infraestructuralmente la Calle 11, la Calle 6 y otras adecuaciones menores expuestas en el numeral 7 del presente documento.

Como acción de corto plazo el otro cambio de sentido vial se considera para la Avenida del Río en sentido al mar, desde la intersección con la Avenida del Libertador hasta la Carrera 3ª.

La implementación de estos sentidos vehiculares determina el diseño de un estudio de factibilidad de tránsito que permita ajustar los sentidos de las calles y/o carreras que interceptan la Avenida del Libertador y la Avenida del Río en los trayectos contemplados.

**Construcción de bahías y plazas de estacionamiento:** Acción propuesta con el fin de dar solución a conflictos de tráfico existentes en los principales ejes con déficit de espacio de parqueo. Deberán dotarse con bahías de parqueo las siguientes vías:

Troncal del Caribe al momento de ampliación; la Avenida del Ferrocarril; Avenida Hernandez Pardo en el área de El Rodadero y Gayra; en la Calle 22 con Cra. 1ª; prolongación de la Avenida del Libertador a la Troncal del Caribe. Como complemento, todas las vías, y obras urbanísticas que se desarrollen en la ciudad deberán incluir dentro de los diseños áreas para la construcción de bahías de parqueo. Así mismo, los paraderos de buses deberán diseñarse con bahías para evitar la congestión generada al momento de prestar el servicio al usuario.

**Mejoramiento de andenes:** El mejoramiento de andenes se propone como un programa que optimice la oferta de espacios para la movilización de peatones. En estas obras será obligatorio construir las rampas para discapacitados. Es necesario aplicar un plan piloto de mejoramiento de andenes en los ejes primarios de la ciudad en el corto y mediano plazo. Sin embargo, se considera como prioridad adelantar estas acciones en las siguientes transectos:

Troncal del Caribe en las áreas residenciales y de servicios; la Avenida del Ferrocarril a la entrada de la Universidad del Magdalena; la Calle 30 en toda su prolongación; la Avenida del Río entre carreras 3ª y 5ª; la Avenida Hernández Pardo en la sección de El Rodadero hasta el Round-point de Gayra; y la Avenida Santa Rita entre Carreras 22 y 24.

**Recuperación de calles:** Entendida como la acción que apunta a incorporar a la oferta vial, a aquellas redes invadidas por actividades económicas y residenciales informales, así como destinadas a usos exclusivos de un solo usuario. En este caso es preeminente recuperar:

- ◆ La calle 24 en la intersección con la Cra. 5ª. Con el fin de habilitar otra vía
- ◆ La Cra.3ª. entre calles calle 22 y 23 para amortiguar la presión existente sobre la 4ª. Y 5ª.

- ◆ Abrir la calle 20 entre Avenida del Ferrocarril y Avenida de los Estudiantes.

**Recuperación de espacio público:** contemplada para mejorar la funcionalidad de vías que con el crecimiento urbano espontáneo han perdido el área de derecho para su ampliación. Esta acción también va ligada a los requerimientos espaciales para la oferta de bahías de parqueo y paraderos de buses. Los casos identificados son:

- ◆ La calle 30 en todo su trayecto.
- ◆ La Avenida del Río entre Cra. 5ª y 3ª

**Ciclovías:** La oferta de ciclovías o ciclorutas, se proponen en la Avenida Hernández Pardo desde la Sección de El Rodadero, hasta el Round-point de Gayra; y en la Troncal del Caribe en la sección comprendida desde el Round-point de Gayra hasta el sur del Distrito, en el área turística. La avenida Central en su diseño deberá también prever esta oferta vial.

**Instalación de semáforos:** En todas las intersecciones de la ciudad en donde existen semáforos, estos deberán ser sustituidos por un sistema electrónico moderno, que contribuya a reducir los índices de accidentalidad existentes. El programa de semaforización deberá prever solución al tráfico vehicular y al peatonal.

Como política de corto y mediano plazo, se deberá agotar esfuerzos para dotar a la ciudad de un sistema de semaforización de tecnologías avanzadas, para sustituir el sistema obsoleto existente por uno más confiable y eficiente.

**Iluminación de vías:** La iluminación de las vías principales de la ciudad, deberá desarrollarse con un programa integral que además rehabilite la dotación de postes, y las luminarias existentes.

**Nomenclatura vial.** La instalación de la nomenclatura vial es un requerimiento de casi todas los ejes viales de la ciudad, tornándose más crítica esta falencia en épocas de temporada turística. En este sentido, entre las acciones de corto plazo se deberá incorporar la señalización realizada por Planeación Distrital en el área urbana de Santa Marta.

Como política de corto plazo, y teniendo en cuenta la importancia dentro del sistema arterial de enlaces, se deberá concluir la avenida del Río contemplado su prolongación hacia los barrios de la sección oriental, como solución a la baja cobertura de transporte público existente en el área. Igualmente, dentro de las prioridades está la culminación de las obras de ampliación y reconstrucción de la calle 30, incluyendo la solución a desnivel vehículo en la intercepción con la Troncal del Caribe.

Otras acciones deberán ir dirigidas a la repavimentación de los principales ejes; a adelantar acciones de mantenimiento, conservación, arborización y reestructuración en la reglamentación de usos de suelos permitidos, con el fin de evitar la congestión vehicular sobre algunos de dichos ejes. En igual sentido, como política de corto y mediano plazo se deberán adecuar los andenes para beneficio y usufructo de la población discapacitada. Por último, deberá hacerse un estudio de tráfico con el fin de establecer alternativas de solución mediante el cambio de sentidos viales.

### **LOCALIZACION Y DIMENSIONAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE EN EL MEDIANO PLAZO.**

Ampliación y construcción de nuevas vías para dar solución al déficit existente en los barrios del norte y oriente del área urbana, y en el área de La Concepción, Bureche y la zona sur del Distrito. La solución debe llevar integrado un programa global de pavimentación y de solución pluvial.

#### **Nuevas vías dentro de la estructura vial existente.**

La propuesta para un nuevo desarrollo vial, dentro de la estructura existente, esta condicionada a la baja densidad vial primaria que presentan algunos sectores del área urbana, las densidades de población que ellos presentan y su ubicación con respecto a los centros de servicios, trabajo, producción y recreación y a las articulaciones y usos con las nuevas áreas de expansión urbana.

La estructuración de un sistema vial para la ciudad consolidada, debe establecer alternativas de desplazamiento a los ejes principales hoy deficientes. El modelo radiocentrico actual carece de vías transversales de unión entre sectores urbanos, consolidándose una circulación a través de los elementos primarios del sistema y la densificación y del mismo.

#### **VIAS ESTRCTURANTES**

##### **Corredor Vía Alterna Al Puerto Eje Férreo:**

La especificidad de la Vía Alterna al puerto para el transporte de carga y la propuesta de traslado del eje férreo debe consolidar a mediano y largo plazo un corredor de transporte especializado, que debe ser diseñado en términos de la funcionalidad que demande la velocidad de operación de estos dos canales y los usos sobre ellos propuestos.

Se necesita precisar los puntos o nodos de articulación de la Vía Alterna al Puerto, con la vialidad propuesta para las áreas de desarrollo y la

vialidad existente. La definición de estos nodos estará condicionada a las exigencias funcionales de la ciudad construida y su articulación con las áreas proyectadas de desarrollo y los usos asignados a las mismas.

La estructura del corredor se constituye por las calzadas de la Vía Alternativa y la línea férrea, a las cuales se adosan dos vías de servicio, ubicadas a los lados del corredor, las cuales funcionarían como vía de maniobras y acceso a los predios destinados a las actividades de servicios múltiples compatibles con la vocación portuaria. Este corredor tendrá una franja de 120 mtrs de ancho.

La relación de cada vía de servicio con la calzada adyacente de la Vía Alternativa es de diseño distinto en razón de que el corredor férreo se interpone entre la vía de servicio oriental y la vía principal.

La vía de servicio situada al occidente se articulará a la calzada a través de desviaciones laterales antes de cada nodo o distribuidor. Con la vía de servicio oriental se dará directamente a través de cada nodo, inicialmente con pasos a nivel.

El desarrollo de la estructura del corredor, la carretera Troncal del Caribe y la Vía Central propuesta entre ambos, generará un espacio de gran dinámica y de múltiples enlaces y nodos de contacto por vías transversales tipo V-2 que articularán estos tres elementos. Estas vías se definirán de acuerdo al área de afectación y los usos propuestos para las mismas. También se plantea un modelo vial para grandes sectores territoriales comprendidos entre dos transversales y su articulación a los tres ejes primarios (tipo V-1) definidos. Se diseñará un sistema de vías de servicio para las vías principales como la troncal, la Avda. del ferrocarril y la vía alternativa al puerto.

Los nodos o puntos de articulación estarán ubicados en puntos estratégicos considerando las proyecciones viales desde la Troncal del Caribe:

- ◆ Nodo coincidente con una vía de prolongación desde la Avda. del Libertador hasta la Troncal del Caribe
- ◆ Nodo coincidente con desarrollo del parque industrial
- ◆ Nodo coincidente con vía V3 desde la Troncal, zona sur de Zona Franca Industrial.
- ◆ Nodo de articulación a vía transversal desde los terrenos de la Zona Franca Turística.
- ◆ Nodo de articulación que vincule la Vía alternativa al puerto hasta el acceso al aeropuerto Simón Bolívar.
- ◆ Nodo carrera 11 (Taganga)-Vía Alternativa
- ◆ Nodo Calle 19 Vía Alternativa



- ◆ Nodo Juan XXIII –Vía Alternativa
- ◆ Nodo acceso Bastidas Vía Alternativa
- ◆ Nodo Pantano –Vía Alternativa

## ZONA NORTE

Esta zona, que comprende desde las instalaciones del puerto hasta Mamatoco, y desde la Avenida del Libertador hasta los cerros del Norte, tiene un marcado carácter residencial, donde se destacan importantes infraestructuras operativas como el Terminal Marítimo, las instalaciones de Almadelco, los Talleres de Ferrovías y en el futuro el corredor integrado Vía Alternativa-Vía Férrea, elementos importantes en la determinación de la estructura del área.

El corredor férreo actual, se establece como un borde que separa este sector del resto del área urbana, de manera que la integración funcional y espacial de las dos grandes áreas definidas, se rompe dada las características del tráfico férreo y sus condiciones físicas de emplazamiento. Este borde se acentuará con la construcción de la Vía Alternativa al Puerto.

Se propone como integración de esta gran área a la estructura urbana de la ciudad el siguiente sistema vial:

### Vía de Los Cerros

Esta vía se propone como elemento integrador del área situada al Norte del corredor férreo, y se diseña como una paralela al borde de los cerros que unifique todos los asentamientos ubicados sobre ellos, estableciendo la posibilidad de rutas urbanas de transporte y de reducir la frecuencia de los pasos nivel existentes. Los sectores o barrios integrados son: Pescaito, San Jorge, San Fernando, Nacho Vives, Ensenadas, Santa Mónica, María Cristina, Villa Aurora, Divino Niño, Luis R. Calvo, Ondas del Caribe y proyectar su extensión hasta los nuevos desarrollos del Nororiente, como son Cantilito, Garagoa, 11 de Noviembre, Nueva Mansión y áreas urbanizables ubicadas hacia el Este, a través de la zona denominada las Carboneras.

El carácter de esta Vía será de uso urbano de pasajeros y transporte privado, articulando los sectores ya descritos a las áreas centrales evitando la utilización del carretera Troncal del Caribe aun para los sectores como Bonda, 20 de Octubre, 11 de Noviembre, etc.

Las especificaciones propuestas para esta vía son:

Calzada : Ocho (8,0) mtrs.

Anden : Dos (2,0) mtrs para cada lado .

Se le debe proveer, en combinación con Ferrovías de cerramiento para separación del corredor férreo, incluyendo un tratamiento con arborización. Debe articularse con la Avenida del Libertador y la ampliación de la calle 11, a través de transversales Norte-Sur, como la vía de acceso a Bastidas y las demás vías planteadas.

### **Prolongación Calle Siete**

Esta vía existente cumple un papel poco relevante, teniendo en cuenta las especificaciones físicas que posee. La manera como se corta su trazado a la altura de la crra 11, limita sus posibilidades de ser estructurante. Se propone su continuación hacia el Este, a doble calzada a partir de la Crra 11, con las mismas dimensiones, por el sector de los Almendros, articulandola a la crra 21 hasta encontrar la calle 11. En lo posible se deben mantener las dimensiones existentes.

### **Ampliación Calle 11**

Se propone su ampliación para lograr mayor capacidad de flujo y velocidad de operación. Empieza su trazado en la Avda. del Ferrocarril y une el área del Mercado con los sectores de los Almendros, Alfonso López, Juan XXIII. Se diseña un nuevo trazado a partir de la Crra 26, por la zona posterior a la Subestacion de Corelca y Urbanización San Carlos hasta el barrio Galicia. A partir de la vía de acceso a Bastidas (Crra xx), se dirige al sector del Pantano y posteriormente al Barrio Tayrona hasta la orilla de Río Manzanares y mediante puente hasta los sectores de El Bosque y la Urbanización Alejandrina hasta la Avda. del Libertador, frente al Parque Los Trupillos. Este trazado paralelo a la Avda. del Libertador, la convierte en una alternativa para el trafico vehicular privado y de pasajeros.

Se debe articular a la Crra 21 en su trazado de ampliación. Calzada doble: Ocho (8,0) mtrs, andenes de dos (2,0) mtrs.

### **Vía acceso Barrio Tayrona**

Esta vía, actual calle 32, nace en la Avda. del Libertador y sigue hacia el Norte hasta el Barrio Tayrona, y posteriormente hasta Ondas del Caribe, Luis Carlos Galán y Los Fundadores. Su trazado es confuso y sin tratamiento alguno. Su potencialidad radica en que es paralela al río Manzanares en gran parte y se puede utilizar como un elemento configurador de la ronda y de aprovechamiento de espacio publico, además de poder ser una vía escénica. Se articularía con la prolongación de la calle 11. Se propone doble calzada de seis mtrs, separador central de 2.0 mtrs y recuperación del espacio publico al Este de la ronda.

### Vía acceso Sector Pantano

Este sector de gran densidad de población, carece de una vía estructurante de su trama urbana, la cual es confusa, sin jerarquía y funcionalidad, lo cual dificulta la operación del transporte público para el sector. Su trazado significa ordenar la estructura vial y tener una vialidad adecuada al transporte público. Se origina en la Avda. del Libertador con calle 29 como prolongación de la Avda. del Río sobre el sector Norte hasta la Vía Alternativa al Puerto.

Doble calzada de seis metros, separador central y andenes de dos metros a cada lado.

### Carrera 12.

Se propone la continuación de esta vía desde la Avda. del Libertador hasta la calle 10, proyectando su trazado en diagonal, para posterior articulación con la carrera 11, hasta la Vía Alternativa al Puerto y el corregimiento de Taganga.

Dos calzadas de seis (6,0) metros, separador central de un (1,0) metro y andenes de dos (2,0) metros.

### ZONA CENTRAL

Comprende desde la Avda. del Ferrocarril y la Avda. del Libertador por el Norte hasta la Carretera Troncal y cerros La Llorona y San Fernando por el Sur y desde Mar Caribe por el Oeste hasta el Round-point de Mamatoco. Sobre esta área se encuentra parte de la ronda hidráulica del Río Manzanares que funciona como un elemento de desarticulación de los dos lados. Esta área que comprende gran parte de la estructura productiva y económica de la ciudad, posee una vialidad primaria escasa, la de mayor densidad ocupacional y presenta problemas en el nodo central por la gran concentración de funciones que este genera,

Se proponen alternativas viales sur-norte para la integración de los dos sectores.

### EMPALME AVDA. LIBERTADOR - TRONCAL DEL CARIBE SECTOR QUINTA SAN PEDRO - ÁREA DE EXPANSIÓN - VIA ALTERNATIVA - ZONA INDUSTRIAL PROPUESTA

Esta prolongación, actualmente en ejecución, establece conexión, en una primera etapa, entre la Avda. del Libertador hasta la Troncal del Caribe, mejorando la relación funcional entre los sectores residenciales del Norte y los servicios institucionales de la Troncal del Caribe y los del Sur con los servicios múltiples que se han consolidado en la Avda. del Libertador.

En etapa posterior debe seguir hacia el Sur por el área de expansión propuesta hasta intersectar la Vía Alternativa al Puerto e ingresar al núcleo industrial propuesto.

Su diseño comprende a partir de su origen en la Avda. del Libertador dos calzadas de tres carriles cada una, separador central de 6 mtrs y andenes de tres (3,0) mtrs.

#### **EMPALME AVDA DEL RIO-TRONCAL DEL CARIBE SECTOR UNIVERSIDAD**

Este segmento establece conexión entre la Avda del Río y la Carretera Troncal del Caribe, cruzando lateralmente los predios del Parque institucional propuesto, el sector de las Malvinas, mejorando la relación de sectores al Norte del Río Manzanares con los servicios universitarios.

#### **CONTINUACION AVDA 8ª HASTA CRRA 30**

Es un tramo corto desde la Avda del Río hasta la Crra 30, que incluye la doble calzada sobre el puente existente. Optimiza la funcionalidad de la conexión con la calle 30 con el sector central.

#### **CONTINUACION AVDA DEL RIO CRRA 5ª CRRA 1B.**

Este segmento de vía, culmina el trazado de la Avda del Río en la Crra 1C estableciendo alternativas de movilidad distintas a la Calle 22.

#### **AMPLIACION CRRA 1B AVDA 22- AVDA DEL RIO- CALLE 30**

Este tramo optimizaría la prolongación del tráfico de la crra 1ª. hasta la Avda del Río y la Calle 30, empalmando con la vía propuesta a través del Batallón y el cerro de San Fernando hasta el Rodadero.

#### **AMPLIACIÓN CRRA 5ª CALLE 30 HASTA SAN PABLO- PASTRANA**

Desde la intersección de la Calle 30 con la Crra 5ª. se adecua el trazado de esta última hacia el Sur a través de San Pablo y conectando con el sector de Pastrana y María Eugenia en un anillo hasta la Calle 30 nuevamente, agilizando el desplazamiento de la población hasta el centro y el sector oriental de la ciudad y la carretera Troncal del Caribe.

#### **SEGUNDA CALZADA ACCESO UNIVERSIDAD-AVDA DEL FERROCARRIL**

Se debe construir la calzada norte de este tramo, uniendo la vía proyectada Troncal- Avda del Río con la actual Avda del ferrocarril y doble calzada hacia el occidente hasta encontrar la Crra 19 en el sector de la ciudadela 29 de Julio.

### **PROLONGACION AVDA PEPE VIVES HASTA CALLE 22**

Es un tramo corto que une la Avda. Pepe Vives con la Calle 22 y por el sur con la Avda. del Ferrocarril y la Avda. del Río.

### **PROLONGACIÓN AVDA 19 HASTA LA CALLE 30**

Prolongación hacia el occidente de la ciudadela 29 de Julio a través de los predios de Inurbe hasta encontrar la calle 30, mediante puente sobre la Quebrada Tamacá.

### **ANILLO VIAL MARIA EUGENIA**

Comprende la ampliación de la vía de acceso al barrio Maria Eugenia, con el diseño de la calzada a tres carriles. Conectado por ambos extremos a la Calle 30, subiendo hasta la 42.

### **ANILLO VIAL PANDO**

Idem al anterior articula los sectores del Pando a la Calle 30.

### **PROLONGACION CALLE 30 HASTA CRRA 2ª.**

Con este tramo se une la Calle 30 con la nueva vía panorámica por el cerro de San Fernando hasta El Rodadero, y a través de la Crra 2ª, se articula con la Avda del Río.

### **VIA CERRO SAN FERNANDO SECTOR PLAYA LIPE**

Este tramo de vía, de carácter escénico se plantea para el desarrollo de un inmenso sector del cerro San Fernando entre los cuales se identifican Playa Lipe, Inca Inca y Burucuca, articulándose con la Crra 4ª, evitando por razones de seguridad el área del Batallón, y uniéndose al área consolidada del Rodadero.

### **AMPLIACION CRRA 3ª.(TERCERA) ENTRE CALLE 22 HASTA CALLE 24**

Para mejorar la salida del Centro Histórico hacia el sector Pradito y Crra 4ª.

### **PROLONGACION CALLE 22 HASTA AVDA. LIBERTADOR**

Prolongación de esta vía, hacia el Este, sobre el cerro La Llorona, hasta el acceso de Bastidas. Para su ejecución se tendrá en cuenta los costos y el tráfico.

## **LOCALIZACION Y DIMENSIONAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE EN EL LARGO PLAZO.**

Interceptar los ejes principales de la malla vial existente a la Vía Alternativa al Puerto, y desarrollar construcciones viales en el área de expansión urbana prevista en el POT.

### **Sistema Vial Para Articular La Malla Vial Existente Con Las Áreas De Expansión Urbana:**

El área de expansión urbana más significativa se ubica en la zona en el límite Sur de la carretera troncal del Caribe, al Oeste de la Vía Minca y por el Sur con el Río Gayra. Con excepción de los núcleos urbanizados de La Concepción, Curinca, Santa Clara, Luz del Mundo, el resto del área carece de estructura vial y servicios públicos. Para esta zona es necesario implementar un diseño vial para articular los nuevos asentamientos a la estructura urbana actual, de la cual se constituye el eje una vía central entre la carretera Troncal y la Vía Alternativa al Puerto, que se desplaza hacia el sur hasta los asentamientos de La Paz y Cristo Rey.

### **VIA CENTRAL**

Esta vía, ubicada entre la Carretera troncal del Caribe y el corredor de carga, se desplaza de Sur a Norte, conectando los asentamientos ubicados al sur, hasta el round point de Mamatoco.

#### **Características :**

Dos calzadas, tres carriles, separador de veinte mtrs. Diseño paisajístico.  
Ancho total 60 mtrs


**Vías Transversales:** Cumplen el papel de conectoras entre la Troncal y la vía Alternativa al Puerto y el promedio de distancia entre ellas supera los 1.200 mtrs.

### **OTRAS VIAS**

Vías de penetración desde la Troncal hasta la zona turística: Ancho Total 35 mtrs Dos calzadas de 7,50 mtrs, andenes de 2,50 mtrs y separador central de 15,0 mtrs.

## **LINEAMIENTOS DE GESTIÓN PARA EL DESARROLLO DE LA POLÍTICA VIAL Y DE TRANSPORTE**

Para que las acciones contempladas en el plan de desarrollo vial y armonización del sistema de transporte incluidos en el POT puedan ejecutarse, la gerencia Distrital deberá estar encaminada a:

 Fortalecer el sistema de recaudo, en el cual se fundamentarán gran parte de las inversiones para infraestructura que se requieren a mediano y largo plazo. Por su parte, la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría Distrital de Obras Públicas, y el Instituto Distrital de Vías deberán actuar coordinadamente para que las propuestas puedan realizar en los plazos, dimensiones y exigencias impuestas en el POT.

En aquellos sitios donde se propone un modelo de peatonalización, las normativas de tránsito en la regulación vehicular deberán ir acompañadas de una oferta de infraestructura de parqueaderos para beneficio de las personas que dispongan vehículos. En este sentido, deberá la gerencia pública apoyar las iniciativas privadas que apunten a resolver este servicio. En casos de tratarse de lotes vacantes, se podrán aplicar instrumentos de gestión que apunten a la compensación en aquellas áreas de desarrollo prioritario, tales como el Centro Histórico, El Rodadero y el mercado público.

Como estrategia de mejoramiento de las vías locales, es necesario que la Secretaría de Planeación Distrital y Obras Públicas concerten con las comunidades la posibilidad de aportar mano de obra para reducir los costos de inversión e implementar figuras organizativas, con el fin de que éstas velen por la conservación y mantenimiento de las obras.

En esta propuesta será importante contemplar además la posibilidad de estimular la participación de las empresas privadas localizadas en áreas de deterioro vial, o en las que se prevén la construcción de nuevas, ya sea mediante la financiación de estudios de factibilidad, diseños, mejoramientos, entre otros.

En las nuevas urbanizaciones, localizadas en las áreas urbanas actuales y en las de expansión, el Distrito deberá exigir a los constructores la solución vial del sector, teniendo en cuenta la jerarquización y perfiles viales contemplados en el POT.

Como alternativa de solución al déficit de alcantarillado pluvial en la malla vial consolidada deberá considerarse la localización de puentes peatonales en los sitios de mayor inundación, para permitir el paso de las personas. En el caso del Centro de la ciudad, deberá preverse que el proyecto de restauración y recuperación del Camellón incluya estas soluciones. En lo referente a las áreas de expansión, será requisito

incluir dentro de los proyectos y diseños, la solución del alcantarillado pluvial.

Para desarrollar la propuesta vial pertinente a la vía Troncal en el área urbana, deberá vincularse el concurso del gobierno nacional, mediante INVIAS, y el Ministerio del Medio Ambiente. Al tiempo que debe crear mecanismos para que las empresas privadas que la usufructúan aporten un porcentaje de utilidades suficientes para las acciones de mantenimiento.

Para incorporar las vías de la ciudad que se encuentran obstaculizadas por usos de bayas institucionales, comerciales, recreacionales, etc, INDISTRAN deberá implementar una política de control y recuperación de calles y avenidas.

Corresponde a INDISTRAN la tarea de diseñar paquetes educativos para el peatón, estimular la creación de escuelas de conducción, y exigir a los propietarios de las rutas de buses colectivos, la cualificación y preparación de las personas que contratan para los servicios de choferes.

## **4. LA MOVILIDAD Y EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

### **ANTECEDENTES**

Las modalidades de transporte en el Distrito presentan una base heterogénea de servicios, que potenciada en toda su dimensión, deben ser un marco para cualquier apuesta de ordenamiento y representan una ventaja comparativa importante en los procesos de consolidación del desarrollo.

Analizados conjuntamente se establece una desarticulación entre ellos, y considerados individualmente presentan, en general, grandes fortalezas, pero como debilidad importante una gestión débil y fragmentada por sectores.

### **DIAGNOSTICO**

El diagnostico del sistema local de transporte tiene como objetivo, mostrar la real situación operacional y estructural del servicio de transporte en todas las situaciones presentes y potenciales en el área Distrital.

Como áreas de análisis se debe tener presente lo siguiente:

- Los factores relacionados con el ser humano como son: la accesibilidad, la conectividad, la seguridad, el tiempo y el confort.



- Los factores económicos donde intervienen los soportes físicos como las vías, los equipos y los costos de operación para cada modalidad de transporte.
- Los factores ambientales, como los ruidos generados, la contaminación del aire, agua y suelo, los desechos, la congestión, las vibraciones y los efectos visuales sobre el paisaje.
- Los factores espaciales, determinados por los espacios necesarios para la infraestructura propia y las áreas destino.
- Factores de control y organización, definidos por las autoridades de control y por la estructura operacional de las empresas locales.

### CLASIFICACION DE LAS MODALIDADES LOCALES DE TRANSPORTE:

En el Distrito operan las siguientes modalidades de transporte:

- ◆ TERRESTRE
- ◆ MARITIMO
- ◆ FERREO
- ◆ AEREO

Como medida inicial se analizan de manera individual las variables que repercuten en la operación y eficacia de cada sistema, analizando la base física y operativa de cada uno:

### TRANSPORTE TERRESTRE

#### ASPECTOS DE SOPORTE FISICO

##### VIAS:

**-Estado:** Dentro del casco urbano, esta en general pavimentado y de regular mantenimiento. La vía primaria de acceso al área urbana y rural, Troncal del Caribe, esta en buen estado y funciona bajo concesión. Existe una red viaria deficiente y de baja consolidación dentro de la zona rural.

**- Señalización:** Escasa semaforización, nomenclatura deficiente, y señalización preventiva e informativa. de tráfico sobre las áreas mas importantes, en el área urbana. La Troncal posee un buen nivel de señalización. No existe en las vías del área rural.

- **Espacio público vial:** Ocupación por terceros, con déficit significativo de parqueos, bahías de pasajeros, necesidad de diseño de nodos críticos, ensanches, de manera que sea mas eficiente su uso.
- **Amoblamiento:** Deficiente en toda el área urbana. Se precisa telefonía publica, paraderos, casetas, etc. No existe en el área rural.
- **Conectividad:** En términos generales, el transporte urbano genera una conectividad de regular alcance, disminuida por factores de accesibilidad local como topografía, estado de vías, rentabilidad de rutas y planificación del sistema.

## EQUIPO

Dentro del equipo de transporte público urbano se presentan las siguientes condiciones:

- Estado Mecánico:** No está estructurado un sistema de control oficial de mantenimiento preventivo general. Es deficiente en el parque de transporte publico.
- Tipología:** Saturación de vehículos de baja capacidad (12 a 15 pasajeros), vehículos medianos y grandes en baja proporción.
- Confort:** Escaso confort en los vehículos pequeños. Dimensionamiento y ergonomía de bajo nivel de diseño.

## EQUIPAMIENTOS COMPLEMENTARIOS

Existe una Central de Transporte Intermunicipal, con nodos periféricos de descenso de pasajeros (antiguo Reten Gayra y Mamatoco) sin reglamentación e infraestructura adecuada para esta función. Ausencia de centrales para transporte publico urbano y desarticulación de áreas de despacho.

Las áreas destinadas al mantenimiento y parqueadero de vehículos de carga, se encuentran localizados sobre el área urbana, causando problemas ambientales y de operación al transporte en general.

## ASPECTOS OPERACIONALES

### 1. RUTAS

-Trazado y longitud

-Frecuencias

## **2. EMPRESAS**

- Estructura
- Planes de rodamiento
- Localización despachos

## **3. TRANSITO DISTRITAL**

- Control de trafico: deficiente en áreas y concentrado en otras, pero no acorde con las necesidades reales de control y gobierno del mismo.
- Seguimiento de rutas: Escaso por falta de logistica y recursos
- Educación y capacitación operadores del sistema
- Educación comunitaria

## **ASPECTOS AMBIENTALES**

- Fitotectura: Existe una buena arborización sobre algunas vía principales, pero deficientes en las áreas locales.
- Control de ruidos. Existen algunos esfuerzos para aplicar una política de mediciones y de control de ruidos, que debe consolidarse. Debe coordinarse con la politica de educación y de mantenimiento de vehículos.
- Revisión de equipos: Carece de una gestión débil y se encuentra en mano de los propietarios.
- Educación ambiental: Es deficiente en operadores y usuarios del transporte publico.

## **TRANSPORTE FERREO**

Este sistema de transporte se limita, actualmente al desplazamiento de carga.

### **VIAS:**

- Estado: Corredor y vías en proceso de recuperación
- Señalización: Es débil y de poca fortaleza como sistema, se limita a señales preventivas y falta señalización mas importante, como casetas de control y guardavías.
- Espacio publico vial: Existe ocupación del corredor férreo por terceros, sobre todo en el área urbana de Santa Marta.
- Conectividad: Genera una accesibilidad hacia el puerto y desde y hacia las áreas productoras de carbón.

### **EQUIPO**

- Estado Mecánico: En procesos de cambio y recuperación para la concesión
- Tipología: Gondolas y vagones de carga. Equipo de locomotoras Diesel –

## **EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO**

Existe un área de Mantenimiento y Talleres cerca al puerto enclavada en un área urbana consolidada. Su localización, se considera no adecuada en el presente Plan.

## **ASPECTOS OPERACIONALES**

Se establecerán en la nueva concesión a través de FERROVIAS.

Los aspectos de frecuencia estará bajo las condiciones establecidas en la concesión

Empresa concesionaria

## **FERROVIAS**

-Control de las condiciones de manejo de Concesión

## **ASPECTOS AMBIENTALES**

Se deben establecer en el Plan de manejo de la operación ferrea .

## **SISTEMA AEREO.**

Este sistema establece su operación básicamente para el transporte de pasajeros, pero potencialmente podría asumir operaciones de transporte de carga, generando para el distrito posibilidades de implantación de empresas e industrias, permitiendo la optimización de un sistema multimodal.

## **INFRAESTRUCTURA**

Esta definida por el Aeropuerto Simon Bolivar y sus instalaciones actuales. Posee un edificio adecuado a las actuales volúmenes de movilidad de pasajeros y a las condiciones ambientales y climáticas de la ciudad.

-Conectividad: Genera accesibilidad hacia las principales ciudades del país. No existe tráfico internacional.

## **EQUIPO AEROPORTUARIO**

-Adecuado a la tipología de aeronaves utilizadas actualmente

## **EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO**

Posee las áreas de complemento tales como seguridad, depósitos, etc.

## **ASPECTOS OPERACIONALES**

Se regula y define por la Aeronáutica Civil

## **ASPECTOS AMBIENTALES**

El impacto ambiental es elevado por la operación aérea, por lo cual se debe regular la intensidad del uso del suelo, no solo con las alturas sino con actividades que generen interferencias con la operación de las aeronaves.

## **SISTEMA MARINO**

La especialización del puerto marítimo es la carga, pero puede asumir operaciones para tránsito de pasajeros, como complemento de una estrategia turística del Distrito.

## **INFRAESTRUCTURA**

Su principal infraestructura la constituye el Puerto Marítimo de Punta de Betín, quien posee las instalaciones y equipo adecuado para el manejo y de bodegas de carga. Entre las instalaciones están las de silos para manejo de granel y el área de carbón. Existe una infraestructura menor en el sector de puerto Zuñiga para manejo y exportación de carbón. Este puerto, por los depósitos, tiene problemas de ubicación por la cercanía del aeropuerto y el impacto negativo sobre la zona turística

**-Conectividad:** Es la conexión internacional mas importante que tiene el Distrito, pues establece relaciones con puertos del Caribe, América y el resto del mundo.

## **EQUIPOS**

- Adecuados al tipo de carga a manejar.

## **EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO**

Edificio administrativo

## **ASPECTOS OPERACIONALES**

Se regulan por la DIMAR a través de la Capitanía de Puertos.

### **ASPECTOS AMBIENTALES**

Se reglamentan a través de Corpamag y la Capitanía de Puertos Local, y con la vigilancia y control de los procesos de carga y descarga, acordes a la tipología de carga. Se deben implementar los Planes de Contringencia.

## **OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE FORMULACION**

### **CONTEXTO DE MOVILIDAD URBANO - DISTRITAL - REGIONAL**

El ordenamiento del territorio y en particular en lo que corresponde al sistema general de movilidad, en sus componentes del plan vial, el plan de tránsito y transporte y de Cultura Ciudadana, se sustentan en enfoques conceptuales que plantean la relación del hombre con el territorio como la relación básica del Ordenamiento Territorial. Allí la mirada tiene una perspectiva intersectorial e interdimensional, porque las relaciones hombre - territorio son relaciones complejas, en sus formas y manifestaciones, tanto en sus objetivos y aplicación de conceptos, como también en sus resultados.

Se hace importante observar, que el ordenamiento de los sistemas de movilidad urbana, debe responder a un enfoque surgido de la dinámica urbana y sus relaciones urbano - municipal y regional, como respuesta a las relaciones que se establecen entre la ciudad, el DTCH y la región caribe, en el contexto del rol funcional que cumple Santa Marta como centro de actividades y que despliega, en términos de movilidad, una función fundamental en la canalización de flujos, de bienes, personas y servicios y de su redistribución hacia otros horizontes.

Se debe tener en cuenta este enfoque, para la interpretación de la dinámica y de la movilidad, en términos globales y estratégicos. En ese sentido, se entiende a Santa Marta, en la formulación del plan vial, dentro de una lógica de regionalización, tanto a nivel de región costera, como en aquel de distrito turístico, cultural e histórico, pero también en su contexto urbano - rural, tal y como se expresa en el enfoque metodológico y conceptual.

Esto obliga a orientar la formulación del sistema vial, de tránsito y transporte y de cultura ciudadana, como un soporte para la integración espacial regional, que apoye el reequilibrio de las funciones y actividades propuestas, fortalezca los planteamientos de los centros alternativos, refuerce la irrigación equilibrada del territorio y contribuya a fortalecer las estrategias planteadas, a la vez que se

convierta en el instrumento estructurante de las nuevas territorialidades, que genere la accesibilidad a los nuevos desarrollos y contribuya a la cualificación del suelo Distrital.

Dichas estrategias son:

### **1. IMPLEMENTACIÓN DE PUERTOS E INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE**

- Consolidación de la actividad portuaria, acorde a las instalaciones existentes y a las determinaciones ambientales del territorio.
- Adecuación de la infraestructura vial.
- Potenciación de la infraestructura férrea instalada
- Plan maestro de expansión aeroportuaria.

### **2. IMPULSAR EL PLENO DESARROLLO DEL SECTOR TURISTICO BAJO ESTRINGIDOS CONTROLES AMBIENTALES**

- Potenciar el desarrollo ecoturístico como alternativa de modelo de explotación de los recursos naturales del territorio.
- Establecer la infraestructura de servicios, la calidad de hábitat y los espacios ambientales complementarios adecuados a las exigencias del turismo internacional
- Definición de usos del suelo compatible con el desarrollo turístico.
- Recuperación de ecosistemas de playas urbanas dotándolas de accesibilidad, obras y controles ambientales y de una política de gobierno de la oferta de servicios individuales.

### **3. BUSQUEDA DE LA EXCELENCIA EN EL CONTENIDO Y MANEJO AMBIENTAL DEL TERRITORIO**

- Estructurar una red de espacios verdes en el área urbana existente y en las áreas de expansión.
- Reducción de fuentes de contaminación urbana.

#### **4. DESARROLLO DE UNA PLATAFORMA DE SERVICIOS PUBLICOS DOMICILIARIOS COMO SOPORTE DE COMPETITIVIDAD PARTIR DEL SANEAMIENTO AMBIENTAL**

- Completar la cobertura sanitaria y potenciar el desarrollo del servicio en las nuevas áreas de expansión.
- Establecimiento de acciones de control y de recarga del acuífero.

#### **5. ORDENAR LA ARTICULACION Y EL DESARROLLO DEL LITORAL COSTERO AL CONTEXTO URBANO.**

- Fachada marina.
- Acceso al mar.
- Recuperación del litoral urbano.
- Desarrollo de nuevas modalidades residenciales para ocupación de cerros del litoral.
- Desarrollo de sistema de transporte costero.

#### **6. RESPUESTA A LAS NUEVAS EXIGENCIAS SOCIALES CON SERVICIOS DE BIENESTAR Y SEGURIDAD PUBLICA.**

- Educación.
- Salud.
- Grupos especiales de población.
- Deporte y recreación.
- Vivienda de interés social.

#### **7. VALORACION PATRIMONIO COMO FACTOR DE CONSOLIDACION DE LA IMAGEN URBANA Y DE CULTURA**

Procesos de Conservación y gestion para el Centro Histórico



## **8. PROCESOS DE GESTIÓN URBANA ACORDE AL NUEVO ORDENAMIENTO Y MANEJO DEL TERRITORIO DISTRITAL**

- Fortalecimiento del control urbano a los procesos de expansión.
- Desarrollo progresivo para consolidación áreas urbanizadas con desarrollo de servicios y equipamientos.
- Definición de desarrollos prioritarios para áreas intraurbanas.
- Fortalecimiento institucional a los procesos de planificación.

Esto exige aplicar un enfoque multidimensional, observando la ciudad como un producto de diferentes sistemas funcionales en interacción: Sistemas físicos de extensión del tejido urbano y de los equipamientos, conectados a través de la red vial estructurante, sistemas funcionales que relacionan las actividades sociales y las mutaciones económicas, permitiendo asumir la ciudad como una estructura espacial que está materializando las relaciones socio - económicas, que se crean, se formalizan y se interrelacionan, a través del sistema de vías y transporte.

La sostenibilidad es otro concepto que viene a nutrir el enfoque conceptual en la formulación del plan de infraestructura vial, de tránsito y transporte y de cultura ciudadana para la ciudad de Santa Marta, aportando los criterios de mejoramiento de calidad del espacio urbano regional, del paisaje urbano y del espacio público, convirtiéndolo en un estructurante del ordenamiento del territorio.

La infraestructura vial y su espacio público anexo particularmente, deben responder a los nuevos conceptos de sostenibilidad económica, permitiendo, mediante procesos de concesión, privatización, adopción y de apropiación social, desarrollar estrategias que permitan mejorar las condiciones de uso, gestión y mantenimiento, responsabilizando a entes públicos, privados y asociativos, en su gestión y reducir de esta manera la carga presupuestal de la administración, estrategias que se implementarán en los instrumentos de gestión del plan de movilidad urbana.

La propuesta sobre movilidad para la ciudad de Santa Marta, maneja un concepto moderno de gestión, buscando poner en marcha estrategias de desarrollo físico-espacial, que permitan ganar eficacia, mejorar la productividad, reducir los tiempos de desplazamientos de bienes, personas y servicios y favorecer la rentabilidad y la eficiencia.

Este proceso de búsqueda de la eficiencia se maneja, no solo con un criterio de rentabilidad económica, relacionado con la velocidad de los desplazamientos, de los movimientos de información y comunicación, sino también de la rentabilidad vista como la ganancia de mejores condiciones de vida, de mayores niveles de confort, de la búsqueda del menor esfuerzo para solucionar los problemas. Es la ganancia que tiene el individuo en su propia calidad de vida, en su propio tiempo para poder manejar otros aspectos diferentes a los eminentemente ocupacionales y laborales, aumentando el tiempo libre para las actividades familiares, sociales, culturales y de ocio.

Es así como la movilidad y la productividad son aspectos que en el plan, están relacionados y asociados. Sin una adecuada movilidad no hay productividad, disminuyendo la calidad de vida urbana.

El énfasis se ha hecho, en establecer la movilidad, en relación con las diferentes escalas de la dinámica urbano - Distrital - regional, integrándolas a la propia dinámica urbana, para establecer los proyectos que consoliden el plan vial, de tránsito y transporte y de cultura ciudadana.

Precisamente, la formulación pretende recoger ese rol funcional definido para la ciudad y ofrecer, en el proceso de materialización de las estrategias territoriales, el soporte físico e infraestructural, para que las ventajas competitivas de la ciudad, puedan desarrollarse dentro de la lógica de su propia dinámica, en relación con el contexto territorial de la región y de su entorno.

Este énfasis permitirá entender a Santa Marta, como el epicentro urbano, en relación con su área de influencia de región geográfica y económica costera, irrigándola, complementándola, sustentándola y estructurándola, a través del plan vial, de tránsito y transporte y de cultura ciudadana.

## **PRINCIPALES ASPECTOS DE LA PROPUESTA DE MOVILIDAD URBANA PARA LA CIUDAD DE SANTA MARTA**

### **OBJETIVO GENERAL**

Establecer el sistema de movilidad y definir la red de infraestructura vial, portuaria, férrea y aérea, el sistema de tránsito y transporte y el programa de cultura ciudadana, que sustente las políticas, las estrategias y las actuaciones formuladas en el Plan de Ordenamiento Territorial, enmarcadas en la estructura del modelo urbano propuesto, a partir de los tres segmentos de ciudad y el soporte establecidos, ellos son:







**SEGMENTO CIUDAD CONSOLIDADA O TRADICIONAL**, como “base” de la estructura urbana general y soporte de la identidad y los valores.

**SEGMENTO CIUDAD DEL LITORAL**, como “soporte” para el desarrollo turístico y el marketing de ciudad.

**SEGMENTO CIUDAD NUEVA**, como “soporte” de competitividad y nueva habitabilidad.

**SEGMENTO CIUDAD AMBIENTAL**, como “entorno” y “escenario” de desarrollo de los tres segmentos anteriores.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS

-  Consolidar el rol de epicentro urbano - Distrital y de polo concentrador y distribuidor de flujos regionales, respondiendo a su carácter de centro urbano jerárquico.
-  Estructurar, complementar y optimizar la red vial existente, ordenando su estructura, implementando las infraestructuras necesarias para su correcto funcionamiento e integración al tejido urbano, mejorando la conectividad entre los diferentes sectores urbanos.
-  Proponer y jerarquizar los nuevos ejes viales, que soporten las áreas de desarrollo urbano propuestas, conectándolas a la red existente e incorporándolas al sistema de tránsito y transporte.
-  Formular programas y proyectos de cultura ciudadana, aplicables a la consolidación de la red vial y al sistema de tránsito y transporte, en el marco de una acción participativa, integral y estratégica, que permita socializar los procesos, construir cultura urbana y favorecer su correcta apropiación, uso y consumo.
-  Desarrollar una infraestructura portuaria adecuando las instalaciones actuales a las exigencias de la dinámica de globalización, teniendo en cuenta la infraestructura instalada y las condiciones físico- naturales para el desarrollo de un gran puerto multipropósito.
-  Desarrollar una infraestructura de transporte marino sobre el litoral marino, conectando las áreas residenciales y de servicios urbana con las áreas del litoral rural.

- ☞ Desarrollar un Plan Maestro de expansión aeroportuaria, con la proyección de la ciudad hacia la navegación aérea internacional.
- ☞ Potenciar la infraestructura férrea para carga en el corto plazo y diseñar una política de aprovechamiento y de diseño de alternativas para el transporte de pasajeros.

## **FRENTES DE INTERVENCIÓN**

La formulación del plan para la ciudad de Santa Marta, se apoya en tres frentes de intervención en la movilidad urbana, en donde cada uno de ellos desarrolla sus propias estrategias. Estos frentes de intervención son:

- ◆ La definición del plan vial multimodal de la ciudad.
- ◆ La definición del sistema de tránsito y transporte.
- ◆ La definición del programa de cultura ciudadana, para la movilidad urbana.

## **PRINCIPALES CRITERIOS PARA LA FORMULACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA**

De acuerdo con estos elementos, los criterios para la formulación del plan de movilidad urbana, que contiene el plan vial, el sistema de tránsito y transporte y el programa de cultura ciudadana son:

- ☞ La indivisibilidad, en relación con el ecosistema, para no alterar la unidad de funcionamiento orgánico del medio ambiente.
- ☞ La capacidad de soporte de los recursos ambientales, de aquellos que soportarán la infraestructura vial, donde la intervención en el ecosistema debe ser responsable, tratando al mínimo de impactar y generar los menores efectos negativos ambientales, respetando la capacidad de soporte del medio y el territorio, dentro de una lógica de sostenibilidad ambiental.
- ☞ La conectividad, es un criterio en el cual se entiende la irrigación de todo el territorio a partir de la red vial multimodal y del sistema de tránsito y transporte, como una necesidad para conectar sus sectores, generando una lógica de integración espacial regional, estratégica en este caso por tratarse de una región costera, que exige una reflexión de regionalidad, que haga importante el rol funcional que cumple la ciudad en la región y el papel que cumple la movilidad en su funcionamiento.
- ☞ La multimodalidad, entendiendo que el sistema de movilidad debe responder a la función portuaria de la ciudad, tanto a nivel de puerto marítimo de primera importancia regional, como también de puerto aéreo,

férreo y terrestre, de una importante región costera del país, de igual manera, proporcionando medios alternativos de desplazamiento, donde se favorezcan los recorridos peatonales, el uso de la bicicleta a partir de la incorporación de ciclovías y ciclorutas y la solución de la movilidad para los discapacitados y en general para toda la población con movilidad reducida.

- ✦ Otro aspecto considerado es el valor patrimonial ambiental, para definir los trazados de los diferentes ejes viales y consolidar ejes circunvalares, penetrantes, colectores, conectores, irrigadores, o calles distribuidoras locales y de acceso a barrios, que permitan estructurar y consolidar el territorio, a partir del rol funcional de la red vial dentro del funcionamiento sistémico ambiental urbano.

## **PRINCIPALES ASPECTOS DEL PLAN VIAL MULTIMODAL PARA LA CIUDAD DE SANTA MARTA**

La propuesta de intervención de vías tiene un carácter integral que incorpora aspectos como la extensión, conexión, mejoramiento de la geometría vial, ejecución o terminación de obras de arte, construcción de infraestructura complementaria, mejoramiento y mantenimiento de las capas asfálticas, ampliación de la capacidad vial, incorporación de carriles para sistemas de transporte alternativo (ejes peatonales, ciclovías y ciclorutas, desplazamiento de discapacitados) y adecuación de infraestructura vial para la implementación de sistemas estructurados de transporte masivo, incluyendo carriles preferenciales, paraderos y terminales de ruta. En los planes parciales, en las operaciones estratégicas y eventualmente en los macroproyectos, se establecerá la identificación precisa de cada una de las estrategias de intervención por eje vial o por sector de ciudad y su correspondiente definición en términos de programas y proyectos.

### **OBJETIVO**

Definir, estructurar, y consolidar la red vial multimodal, tanto urbana, como Distrital y de conexión regional y nacional, con una lógica de conectividad y de complementariedad, en el marco del desarrollo y el ordenamiento productivo y sostenible.

### **ESTRATEGIAS**

Para la implementación del Plan Vial de la ciudad, se proponen cuatro estrategias:

Articulación regional y nacional, a través de los proyectos viales que consoliden la conectividad de este contexto. En este marco nos acogeremos a las propuestas viales existentes del INVIAS, considerando que su ejecución se constituye en pre-requisito para la consecución de competitividad de la ciudad, tal y como se expresa en la estrategia No. 1 "Implementación de puertos e infraestructura vial y de transporte".

En ese sentido, el fortalecimiento de la Troncal del Caribe a su paso por el área urbana de Santa Marta, se beneficiará con la ejecución de la vía alterna al puerto, como variante de acceso

Igualmente la Troncal del Caribe, como eje paralelo penetrante de la ciudad en su relación sur – norte, será ampliada en el tramo que va desde la glorieta de Gayra hasta la glorieta de Mamatoco, con doble calzada con dos carriles cada una.

En la actualidad este eje se complementa con una vía de servidumbre con un carril de 5 mts, que va desde la glorieta de La Lucha, hasta la glorieta de Mamatoco y la propuesta es de ampliar esta vía de servidumbre, en el tramo que va de la glorieta de Gayra hasta la glorieta de Lucha, llevándola a los dos costados de la troncal.

De igual manera se plantea la incorporación de una cicloruta a lo largo de todo su trazado, aprovechando la franja disponible de aislamiento en el costado sur de la vía, que tiene en promedio 12 mts de ancho, facilitando la implantación de esta infraestructura que fortalecerá y diversificará la conectividad sur – norte de la ciudad, a la vez que cualifica el espacio público vial, aumentando su oferta en zonas de desarrollo rápido de la ciudad.

↗ La puesta en marcha de la concesión férrea para impulsar el desarrollo del servicio de carga articulada a la política de mejoramiento del puerto local y de creación de un nuevo puerto carbonero, con la decisión de cambiar el corredor férreo entre la Quebrada del Doctor y Bureche, generando un espacio adecuado al transporte público para unir los segmentos de ciudad definidos. La generación de áreas de intercambio de modalidad de transporte para el manejo de carga es una política a generara dentro de la estructura del corredor férreo y terrestre de carga generado sobre el trazado de la Vía Alterna al Puerto.

↗ Jerarquización de la Malla Vial Urbana y consolidación de los ejes viales soporte de la dinámica urbana, propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial

- ↗ Revisión e incorporación de proyectos pertinentes en estudio.
- ↗ Incorporación de proyectos viales vigentes.
- ↗ Introducción de nuevos ejes viales a la malla vial.
- ↗ Desarrollo de tramos de conectividad entre ejes estratégicos.
- ↗ Recuperación y renovación del Espacio Público Vial en las áreas consolidadas urbanas.
- ↗ En el área central y en vías de actividad económica.
- ↗ Mantenimiento y cualificación de las calles de barrio, ejes penetrantes y distribuidores, por comunas.
- ↗ Consolidación del tejido vial en zonas de asentamientos, mitigación y prevención de desastres, en zonas de alto riesgo, a partir del manejo vial.

## **PRINCIPALES ASPECTOS DEL SISTEMA DE TRANSITO Y TRANSPORTE PARA LA CIUDAD DE SANTA MARTA**

### **OBJETIVOS**

- ✓ Implementar del sistema de Tránsito y Transporte urbano, con el ánimo de cualificar, ordenar y reestructurar el sistema de rutas de transporte público y la movilidad de los vehículos particulares, peatones y ciclistas, incorporar la red de ciclorutas y el desarrollo de medios alternativos de desplazamiento.
- ✓ Formular el programa de cultura ciudadana en Tránsito y Transporte, a nivel macro, para la buena utilización y consumo de la red vial urbana y Distrital, para el mejoramiento de la competitividad de las vías urbanas, el mejoramiento de la conectividad y las condiciones de la ergonomía del desplazamiento, a través de estrategias de educación en Tránsito y Transporte, que permitan mejorar la sostenibilidad de los desplazamientos, reducir la accidentalidad, la contaminación, la invasión del espacio público y desarrollar conceptos que permitan posicionar actitudes culturales, de respeto, de complementariedad, con lógicas de correcto uso y consumo de la infraestructura vial y del espacio público anexo.

### **ESTRATEGIAS**

Para la implementación del Plan para el sistema de Tránsito y Transporte, se proponen tres estrategias:

- ✓ Política urbana y Distrital de Tránsito y Transporte, que genere sistemas de tránsito y transporte que conecten los sectores, mejorar la calidad del

servicio, que promueva la movilidad, con temas como la integración tarifaria, distribución modal periférica, entre otras. Las estrategias planteadas son:

- ◆ Sistema de conectividad con rutas de Transporte público regionales.
  - ◆ Cualificación de la oferta – demanda del transporte público.
  - ◆ Política de integración tarifaria Distrital.
  - ◆ Implementación y fortalecimiento de rutas a centros alternos municipales y Distritales e irrigación con ciclorutas.
  - ◆ Estrategia de distribución modal periférica de transporte público y de carga, nacional, regional y Distrital, en la troncal del caribe, la vía alterna al puerto y las nuevas vías propuestas.
  - ◆ Oferta de infraestructura complementaria para la implementación del área múltiple de servicios industriales, con el fin de fortalecer el “rol funcional” de la ciudad, coordinando la política regional y Distrital (centros de cargue y descargue, parqueos para vehículos pesados, zona de espera y aduana, facilidades para transportadores y conductores).
- ✓ Estructuración del Sistema de Desplazamientos Urbanos y Rurales Municipales con el fin de mejorar el sistema de rutas, el parque automotor, la señalización, parqueo y paraderos. Son estrategias que permitan una rápida y mejor movilización urbana y rural. Consiste en:
- ◆ Redistribución y asignación de rutas de transporte público urbano a partir de matrices de origen y destino de viajes urbanos.
  - ◆ Política de Parque Automotor de transporte público urbano (Renovación, reposición)
  - ◆ Redistribución y asignación de rutas de transporte público rural y periférico.
  - ◆ Plan de señalización y demarcación vial urbano.
  - ◆ Política de parqueo urbano y en especial, en el centro de la ciudad.
  - ◆ Sistemas de paraderos, terminales de rutas de transporte público y de taxis.
  - ◆ Política tarifaria de taxis e integrada al transporte público.



- ◆ Definición de itinerarios y plataformas peatonales y de zona 30 en el centro de la ciudad. (áreas restringidas para el transporte, con el fin de proteger y descongestionar el área céntrica)
  - ◆ Estrategias de irrigación con rutas de transporte público, de cargue y descargue ligero y mejoramiento de tráfico, para consolidar las zonas de vivienda productiva.
- ✓ Estructuración de Política de Mitigación y Cualificación del Tráfico Urbano y Distrital, que consiste en la implementación de políticas y planes en diferentes sectores, tanto en lo ambiental como en lo cultural que son:
- ◆ Política ambiental de tráfico en ejes viales.
  - ◆ Política de educación y cultura ciudadana en Tránsito y Transporte.
  - ◆ Plan de seguridad vial urbano y metropolitano.
  - ◆ Estrategias de fortalecimiento del aprendizaje y control de la conducción (conducción respetuosa y eficiente).
  - ◆ Definición de política de gestión empresarial, manejo laboral de conductores de transporte público urbano y coordinación con la escala regional.
  - ◆ Política y estrategias de gestión del transporte de carga (principalmente del carbón), definición de itinerarios, zonas de facilidades

## **PRINCIPALES ASPECTOS DEL PROGRAMA DE CULTURA CIUDADANA EN LA MOVILIDAD PARA LA CIUDAD DE SANTA MARTA**

### **OBJETIVOS**

- ✓ Proponer procesos de adecuación de contextos en el espacio público vial, que permitan una administración y control de los diferentes modos de desplazamiento, faciliten la operación y gestión de los tráficos y reduzcan el impacto ambiental y social de la movilidad urbana, con proyectos de demarcación de cebras peatonales, carriles de tráfico, bahías de parqueo, zonas de paraderos de transporte público, entre otros.
- ✓ Promover el uso, consumo y apropiación colectiva del espacio público vial urbano, evitando su deterioro, estimulando su mantenimiento y cuidado por parte de los ciudadanos, propiciando mecanismos de autorregulación ciudadana, con proyectos de mantenimiento preventivo local con participación comunitaria, brigadas escolares y comités comunales de veeduría ciudadana, acciones de promoción con participación del sector privado, entre otros.

## ESTRATEGIAS

Para la implementación del programa de cultura ciudadana en la movilidad, se proponen dos estrategias:

- ✓ **Estrategia de Adecuación de contextos en el espacio público vial.**  
Mediante la adecuación física, estética y simbólica de los ámbitos o espacios sociales de la ciudad, relacionados con la movilidad. Las estrategias son:
  - ◆ Desarrollar procesos de mejoramiento de los contextos viales a través del desarrollo de proyectos que intervengan los ejes viales y sus áreas anexas, con demarcación, señalización, semaforización e iluminación de vías, calles, pasos peatonales, intersecciones, puentes, zonas bajo puentes, glorietas, bahías, bermas, entre otros.
  - ◆ Propiciar una imagen de ciudad coherente, a través de la definición e instalación de amoblamientos urbanos en el espacio público vial, para el mejoramiento del paisaje urbano.
  - ◆ Proponer un sistema de señalización y demarcación turística internacional, que facilite el reconocimiento y la apropiación del espacio público vial por parte de los turistas y visitantes, que facilite su uso y consumo.
  
- ✓ **Estrategia de Autorregulación Ciudadana en el Espacio Público.**  
Buscando facilitar y propiciar la modificación de aquellos comportamientos ciudadanos considerados inadecuados, con respecto a esos contextos. Las estrategias son:
  - ◆ Propiciar la apropiación de los contextos del espacio público vial, para la modificación de comportamientos y la autorregulación ciudadana, mediante acciones de reconocimiento, aprendizaje, correcto uso y apropiación social del espacio público para la movilidad.
  - ◆ Contribuir a que las acciones que realizan entidades públicas y privadas sobre dicho espacio público, respondan a las necesidades funcionales, culturales y de identidad, de la ciudad y de sus habitantes.
  - ◆ Establecer acciones de marketing social y de comunicación, que orienten a los habitantes hacia el valor del espacio público vial y la urgencia de su recuperación, mediante acciones de sensibilización a la comunidad, para el reconocimiento de su entorno, para que identifique y proponga reglas de

juego en el espacio público y las herramientas de participación en dichos procesos.

## **LINEAS DE FORMULACION PARA EL TRANSPORTE**

Este conjunto de variables, son los que acorde a su grado de desarrollo y evolución pueden establecer un sistema operativo de transporte funcional y adecuado a las proyecciones del POT.

Las condiciones locales establecen la posibilidad de diseñar una política de transporte eficiente, teniendo en cuenta las infraestructura férrea, marítima, aérea y terrestre instalada y las condiciones de movilidad que establezca el nuevo modelo urbano y rural del POT.

Las consideraciones que atienden hacia el sistema marítimo, aéreo y férreo se han consignado en el componente general, analizado con mas intensidad el transporte publico urbano como elemento fundamental de la funcionalidad y calidad del hecho urbano. Como premisa básica esta la consolidación de la red urbana y el reequilibrio del territorio

## **MOVILIDAD Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y PORTUARIO**

Existen diferentes escalas de movilidad y transporte marítimo, por lo cual a cada nivel se le formularan las estrategias para su consolidación y eficiencia:

### **Estrategias para el transporte marítimo de carga y pasajeros:**

#### ***Consolidación del comercio marítimo exterior optimizando el Puerto Marino Mercante de Punta de Betín.***

- ◆ Eliminación del embarque de carbón en consonancia con el desarrollo y consolidación del puerto único carbonero de la Zona Sur.
- ◆ Recuperación de la barrera natural sobre el sector del Ancon (Norte), como factor de seguridad para las operaciones de atraque.
- ◆ Promover áreas de expansión de muelles sobre el sector de la Bahía de Taganga, estableciendo comunicación hacia el puerto sin la intervención de los cerros. (Túneles, bandas de transporte).
- ◆ Ejecución de proyecto del Muelle Turístico y área de marina sobre el costado sur (Muelle de cabotaje), estableciendo las relaciones con el área del Centro Histórico de manera adecuada lo mismo que la estructuración de la calle 11 y sectores aledaños.

- ◆ Reestructuración del muelle de carbón, definido de manera unificada sobre el área Sur, teniendo como condicionantes básicas a) la ubicación de los depósitos sobre la zona del piedemonte oriental, b) la localización de las estructuras de carga sobre la zona de mar adentro y c) el desarrollo del Plan Maestro de Expansión Aeroportuaria y sus necesidades de áreas de desarrollo.

### ***Establecimiento de actividades de apoyo a la navegación y los servicios marinos.***

Comprende la localización de marinas y muelles para la consolidación de navegación a menor escala, para las actividades turísticas y recreativas, de pesca y transporte local.

#### **Marinas:**

- ◆ Puerto de Santa Marta
- ◆ Zona de Puerto Luz-Acuario
- ◆ Zona Franca de Pozos Colorados
- ◆ Zona de Desembocadura del Río Gayra

#### **Muelles:**

Estos muelles estarán estructurados y dimensionados acorde a la bahías servidas, su tamaño, densidad de usos:

- ◆ Zona Sur de Bahía de Santa Marta
- ◆ Playa Lipe
- ◆ El Rodadero
- ◆ Playa Gayra
- ◆ Zona Norte y Sur de Santa Marta

Definir para la Armada Nacional la reserva de áreas aptas para un puerto naval de mediano tamaño, para la consolidación de las actividades de seguridad marítima e investigación científica sobre el área de Santa Marta y La Guajira. Se ubicará sobre el área de Bahía de Taganga, o sobre el sector Sur, aledaño a las instalaciones portuarias propuestas.

## **MOVILIDAD Y TRANSPORTE FERREO**

Como propuesta inicial para potenciar como una estructura especializada de carga y usos especializados el corredor de la Vía Alternativa al Puerto, se traslada el eje férreo sobre el costado Oriental de la misma, con las siguientes acciones:

- ◆ Traslado de los patios de maniobra, ubicados sobre Nacho Vives, permitiendo solo una vía paralela de maniobras, hacia áreas fuera del perímetro urbano, reutilizando las estructuras y predios en elementos institucionales y de áreas verdes y recreativas.
- ◆ Se permitirá la accesibilidad hacia el ferrocarril de las áreas de usos múltiples y en particular de los depósitos del puerto carbonero, planteada su reestructuración en la zona Sur.
- ◆ Permitir la implantación de estaciones de intercambio multimodal sobre el corredor propuesto.
- ◆ Reutilización del corredor existente entre el sector de la Q. del Doctor y la intersección con la Vía Alternativa al Puerto, definiendo políticas de congelación a procesos de urbanización, en los diez metros ubicado a cada lado del mismo, para potenciar a mediano y largo plazo, su estructuración como corredor de transporte masivo, el cual debe articularse con áreas destinadas al mismo fin en la trama consolidada, para dar la continuidad necesaria al sistema.

## MOVILIDAD Y TRANSPORTE AEREO

La movilidad de los sectores nacionales, generada por el turismo hacia la ciudad, tiene como acceso el aeropuerto Simón Bolívar, instalación que se ha venido adaptando a las necesidades de crecimiento y desarrollo del sector.

El aeropuerto actual, presenta una serie de ventajas comparativas como son:

- ◆ Localización en un área central con respecto al desarrollo turístico.
- ◆ Está construido y en operación.
- ◆ Tiene potencial técnico de desarrollo y de requisitos de operación, cumpliendo exigencias de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- ◆ Menor inversión para alcanzar los niveles de desarrollo previstos
- ◆ Excelentes ventajas climáticas

Como desventajas actuales se pueden enumerar:

- ◆ Terminal deficiente para el tráfico actual
- ◆ Pista de dimensiones menores para operaciones tipo charters, comunes en el área del Caribe.
- ◆ Limitaciones para el desarrollo de plataforma.

## El Sistema De Operación Aérea Non-Stop

La operación Non-Stop es una codición básica para el turismo de grupo y esta relacionada con la utilización de aeronaves de fuselaje ancho, que representan las de mayor usos en los vuelos charter de Europa, Canada y el Caribe.

Este tipo de operación se convierte en un aliado al costo del transporte y del confort, debido a las nuevas opciones de tiempo- escalas-costos de operación y de tiquetes.

### Pronostico y Demanda

Las proyecciones de trafico aéreo para el Aeropuerto Simón Bolívar, según el estudio elaborado por el consorcio GERMAN OSORIO Y CIA, S. en C. & ARQUIESTUDIOS LTDA. es la siguiente:

#### PRONOSTICO DE PASAJEROS NACIONALES E INTERNACIONALES

AÑO	PAS. NACIONALES	PAS. INTERNACIONALES	TOTAL
2000	510.663	10.062	520.725
2005	735.294	46.718	782.012
2010	955.159	72.541	1.027.700
2015	1.147.426	104.585	1.252.011
2020	1.339.693	132.209	1.471.902
2025	1.531.960	160.853	1.692.813

FUENTE: GERMAN OSORIO Y CIA S.EN C. & ARQUIESTUDIOS LTDA.

#### OBJETIVO BASICO PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD AEREA:

Se pretende dotar a la región de una estructura aeroportuaria, acondicionada a la visión de desarrollo turístico y portuario, definida en el POT, dentro de niveles de inversión factibles y que con los requisitos de técnicos de OACI para garantizar operaciones con aeronaves adecuadas a los requerimientos de la actividad turística.

#### Plan Maestro Aeropuerto Simón Bolívar

El Plan Maestro del Aeropuerto Simón Bolívar, reúne el acondicionamiento técnico de la estructura actual para concretar este objetivo.

- ◆ Abrir un tráfico internacional competitivo en la región caribe
- ◆ Definición de un sistema operativo de aproximación visual, cumpliendo la totalidad de las normas de OACI

- ◆ Desarrollo en cinco fases, considerando la reutilización del 90% de la infraestructura instalada.
- ◆ Adquisición de predios en zonas poco desarrolladas y de baja densidad, lo cual viabiliza el proceso.
- ◆ Solución de una nueva pista, que genera rellenos medianos en el mar.
- ◆ Plan de inversiones a largo plazo, generando inversiones equilibradas en cada etapa.
- ◆ Programación de ejecución sin interrumpir la operación actual.

## FASE DE IMPLEMENTACIÓN:

### FASE 1 2000-2004

#### PROGRAMA DE EJECUCION

VIAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Vía de acceso principal</li> <li>◆ Modificación de vías de acceso y circuito de taxis</li> <li>Construcción parqueaderos</li> </ul>
PLATAFORMA	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Construcción ensanche plataforma costado oriental</li> </ul>
TERMINAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Remodelación 1500 M2 para operación internacional</li> </ul>
PROTECCION AMBIENTAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Conformación talud de protección</li> <li>◆ Conformación vía paralela lindero nuevo oriental</li> </ul>

### FASE 2 2005-2009

#### PROGRAMA DE EJECUCION

PISTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Excavación de tierras y movimiento de tierras en pista</li> <li>◆ Explanación</li> <li>◆ Dique perimetral-Zona de rellenos en el mar</li> <li>◆ Base y canales</li> <li>◆ Pavimentos</li> </ul>
-------	--

CALLE DE RODAJE	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Calle pista – plataforma</li> <li>◆ Conexión cabecera pista actual</li> </ul>
REDES ELECTRICAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Iluminación pista</li> <li>◆ Equipos de aeronavegación</li> <li>◆ Nueva subestación eléctrica</li> <li>◆ Luces REIL y PAPI</li> </ul>
INSTALACIONES DE APOYO	Área de combustibles <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Construcción Edificio de carga</li> <li>◆ Construcción Edificio de Bomberos</li> </ul>
VIAS	Vías de Servicio
OBRAS AMBIENTALES	Obras determinadas en estudio y plan de manejo

### FASE 3 2010-2014

### PROGRAMA DE EJECUCION

PLATAFORMAS	Obras nueva plataforma 7 posiciones de avión (53.000 M2) Trabajos de: <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Movimiento tierras</li> <li>◆ Rellenos</li> <li>◆ Pavimentos</li> <li>◆ Redes iluminación</li> <li>◆ Canales y desagües</li> </ul>
CALLES DE CONEXIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Trabajos calles</li> <li>◆ Excavación, relleno, pavimentos</li> </ul>
EDIFICIO TERMINAL	Construcción 1ª Etapa Área 16.500 m2 <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Estructura y acabados</li> <li>◆ Redes de Servicios</li> <li>◆ Equipos</li> <li>◆ Puentes abordajes</li> <li>◆ Sistemas de seguridad</li> <li>◆ Nueva torre de control</li> </ul>
VIAS	Complemento sistema vial <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Excavación-rellenos</li> <li>◆ Pavimentos-andenes</li> </ul>



<b>REDES DE SERVICIO</b>	Traslados áreas de servicios <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Acometida electrica subterranea</li> <li>◆ Redes hidrosanitarias</li> <li>◆ Almacenamiento agua</li> <li>◆ Tratamiento aguas negras</li> <li>◆ Incinerador de desechos</li> <li>◆ Otras áreas servicios</li> </ul>
<b>OBRAS AMBIENTALES</b>	Las adecuadas al estudio de las obras civiles

#### **FASE 4 2015-2019**

##### **PROGRAMA DE EJECUCION**

<b>PLATAFORMA</b>	Obra complementación plataforma 48.500 M2 <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Excavación-rellenos</li> <li>◆ Pavimentación</li> <li>◆ Redes eléctricas e iluminación de borde</li> </ul>
<b>TERMINAL</b>	Desarrollo segunda etapa con cuatro nuevas posiciones avión <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Estructuras y acabados</li> <li>◆ Redes internas</li> <li>◆ Equipos</li> </ul>
<b>REDES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Redes energía</li> <li>◆ Redes hidrosanitarias</li> <li>◆ Redes telefonía y comunicaciones</li> </ul>
<b>OBRAS AMBIENTALES</b>	Adecuadas al Plan Maestro de Manejo.
<b>INSTALACIONES DE APOYO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Segunda etapa edificio de carga</li> <li>◆ Instalaciones de servicios</li> </ul>

#### **FASE 5 2020-2024**

##### **PROGRAMA DE EJECUCION**

<b>TERMINAL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Ultima fase expansión edificio terminal</li> </ul>
-----------------	---

OBRAS DE CULMINACIÓN	◆ Todas las obras para el servicio final
----------------------	--

## ARTICULACIÓN A LOS SISTEMAS VIAL TERRESTRE Y MARINO PROPUESTOS

La accesibilidad al aeropuerto se establecerá por una transversal de doble calzada con perfil ambiental, sobre el sector Norte de la, pista hasta la Vía Alternativa al Puerto, cruzando la Troncal y la Vía Central propuesta. Esta conectividad podría potenciar el transporte de carga aeroportuario, articulándose a las estaciones de intercambio multimodal y las áreas de servicios portuario e industriales, ubicadas sobre el corredor de carga propuesto.

La construcción de un muelle de adecuado tamaño que potencie el tránsito de pasajeros por transporte marino hasta las áreas turísticas establecidas en el litoral.

## MOVILIDAD Y TRANSPORTE TERRESTRE

Se establecen las siguientes modalidades para el análisis y formulación de la movilidad y el transporte terrestre

Transporte de carga

Transporte de pasajeros intermunicipal

Transporte público de pasajeros: Colectivo e individual

### *Transporte de carga*

El transporte de carga tendrá una definición importante con la ejecución de la Vía Alternativa al Puerto, como estructura básica de la movilidad de la carga, en relación con el puerto y la troncal del Caribe como vía regional y nacional y de conectividad con Venezuela. Debe seguir siendo opción para transporte de carga mediana la Troncal del Caribe, para los servicios de carga al interior de la ciudad.

Sobre la vía alternativa se localizarán, bajo previos estudios de impacto ambiental y en el corredor múltiple 1 señalado en el presente plan, las áreas de intercambio multimodal, asociadas a áreas significativas de almacenamiento.

### *Transporte intermunicipal de pasajeros*

## Central de Transportes

El transporte de pasajeros de carácter intermunicipal esta regulado a través de la Central de Transportes, equipamiento estratégicamente localizado, con un periodo de saturación proyectado mas allá de la vigencia del Plan. Debido a las condiciones longitudinales que abarca el perímetro urbano, se deben establecer y diseñar, para complementar este servicio con dos minicentrales de paso ubicadas en el antiguo reten de Gayra y sobre el área del limite urbano de Quebrada Mojada, elementos que existen informalmente y sin la organización e infraestructura adecuada para su funcionamiento.

### ***Transporte público del ámbito urbano-rural***

La conectividad Ciénaga Santa Marta esta regulada y definida por la intensidad y complementariedad de servicios y comercio entre ambas: trabajo, servicios educativos y de salud. Sin embargo para mejor funcionalidad y consolidación se debe implementar de forma obligatoria, el servicio desde la Central de Transporte existente.

Esta relación funcional amerita una estructuración de la movilidad y transporte, articulando los centros de atracción y áreas intermedias a una propuesta de localización de nodos terminales.

## **TRANSPORTE URBANO.**

### ***Transporte público urbano***

La movilidad del transporte publico urbana, esta fuertemente condicionada por el Centro Histórico, su papel como generador de empleo, servicios y comercio. Sobre esta área gravita el 100% de rutas urbanas convirtiendo sus bordes en zonas de trafico denso.

### **Restricción de accesibilidad al Centro histórico**

Se plantean minicentrales de tráfico urbano de carácter periférico sobre tres bordes del Centro Histórico: sobre el borde Norte, sobre la Crra 5<sup>a</sup>., sobre el borde Este, sobre el parque Sesquicentenario, y sobre el borde Sur sobre la crra 4<sup>a</sup> en predios cercanos a Bomberos. Crra 4 Calle 23.

El transporte público en el Distrito presenta dos facetas importantes que deben coordinarse adecuadamente para implementar un servicio que sea funcional a la dinámica urbana, eficiente al usuario y rentable al operador. En primer lugar, el transporte público es una industria y como tal debe producir un punto de equilibrio entre la movilización y el costo de operar un sistema y en segundo lugar, el transporte es un servicio público y por ende debe satisfacer las necesidades de movilización de la población

La coordinación adecuada de estas facetas debe ser el resultado de una labor en la que participen los transportadores y las autoridades de transporte y planificación, para aportar los conocimientos, concebir rutas y horarios y evaluar la infraestructura vial, que permitan satisfacer los intereses de movilización de los usuarios.

El crecimiento acelerado y sin control del área urbana y la deficiente malla vial implica una labor conjunta para establecer: metas en el desarrollo de la infraestructura vial, del acondicionamiento del parque automotor y el desarrollo de rutas acorde a la nueva estructura urbana y sus puntos generadores de movilidad, mediante un proceso de concertación permanente a medida que se consoliden los cambios propuestos al interior del territorio.

El patrón general de este crecimiento ha sido la dispersión de los asentamientos en áreas con poca o ninguna infraestructura, que una vez formado precisa la necesidad de dotarlo de servicios públicos, siendo el transporte uno de los más necesarios y de difícil implantación, porque el usuario reclama un servicio eficiente y económico y el operador esta dispuesto solo a servir rutas que le sean rentables

### **Áreas de conflicto**

Merece especial atención el congestionamiento en la zona centro, tanto al interior de las sobre todo en las vías periféricas Calle 22, Cra. 1ª, Avda. del Ferrocarril y su proyección hacia las áreas adyacentes al Centro.

Son también zonas de conflictos de tránsito el Mercado Público, la Avda. del Libertador en su zona Oeste y las áreas turísticas en temporadas altas.

### **EL TRANSPORTE PUBLICO URBANO Y SU INSTITUCIONALIDAD.**

En particular es importante la situación del transporte público urbano, debido a los problemas de organización tanto a nivel institucional, como de operación y circulación de las rutas asignadas.

La empresa de Transito y Transporte Distrital, INDISTRAN ha elaborado, como elemento básico de su diagnostico, un estudio de rutas, donde incluye aspectos básicos de la operación del transporte tales como:

A. Longitud de rutas

B. Frecuencia de despacho

C. Zona de influencia

D. Planes de rodamiento

E. Seguimiento a las rutas

F. Inspección de los despachos

G. Controles,

como base metodológica para la implantación de un nuevo sistema de operación que determine rutas, establezca decisiones sobre el parque automotor y los planes de rodamiento de las empresas.

## OBJETIVOS

### ◆ General

Conformar un sistema general de transporte adecuado a las estrategias de desarrollo y de escenarios propuestos en la formulación de la ciudad, eliminando las disfunciones y aislamiento existente, fortaleciendo las estructuras y el establecimiento de áreas de articulación entre modalidades de servicio, de manera que funcionen como un sistema.

### ◆ Específicos

#### **Transporte Terrestre**

- ✓ Se propone un sistema de operación con modificaciones en las rutas, mayor presencia y control por parte de INDISTRAN y aporte de las empresas en cuanto organización se refiere.
- ✓ Se debe establecer un equipo adecuado a la tipología de rutas y servicios con el fin de evitar la saturación de los sistemas viales y la accidentalidad existente por la proliferación de minibuses en mal estado. Para el área del Centro Histórico se debe utilizar un servicio especial, con equipo, tarifas y condiciones de confort mejoradas, y con limitaciones de accesibilidad para el resto de servicios.

## METODOLOGIA

Para recolectar los datos básicos de análisis se realizaron investigaciones de campo, entrevistas, encuestas a conductores y empleados de las empresas. El procesamiento de la información recolectada permite:

Determinar las características principales de operación de las rutas:

Seguimiento de las rutas, velocidad de operación. Longitud de recorrido, tiempo de operación y frecuencias.

Generalidades del sistema

El transporte público colectivo en Santa Marta es prestado por las siguientes empresas:

**EMPRESA RODAMAR**  
**EMPRESA RODATURS**  
**EMPRESA BASTIDAS**  
**EMPRESA COOTRANSMAG**

Como norma general los problemas propios de estas organizaciones están ligados a las siguientes condiciones variables:

#### **VARIABLES ORGANIZACIONALES:**

- ◆ Desorganización de rutas: Desconocimiento de recorridos, utilización de la ruta conocida.
- ◆ Cambio del pasajero para abandono de rutas.
- ◆ Los conductores van una sola vez al despacho y después se autodeterminan.
- ◆ Varios calibradores, que no son empleados de las empresas..
- ◆ Alto valor de planillas para conductores .
- ◆ Programación busetas los domingos.
- ◆ Relación laboral dueño-conductor sometida a tarifas fijas y elevadas, con la posibilidad de despido por incumplimiento.
- ◆ Rutas que nunca ingresan a lugares destino programados.
- ◆ Despacho de rutas por petición y voluntad del conductor.

- ◆ Descontrol por parte del despachador en cuanto a las rutas.

Sobre este tipo de situación, Indistran y la gestión de Planeación deben establecer recomendaciones a la organización empresarial y a la estructuración de un sistema basado en la concertación y la disciplina de regulación adoptada para cada ruta y empresa.

**Variables técnicas.** Estas variables deben ser revisadas progresivamente en base a las nuevas centralidades, vialidad propuesta, las nuevas áreas residenciales y de servicio y acceso de nuevas empresas al sistema.

- ◆ Longitud promedio
- ◆ Frecuencias
- ◆ Tiempos
- ◆ Niveles de servicio
- ◆ Controles

De esta manera se tendrá un proceso de mejoramiento y control paralelo a la evolución del sistema en procura de su mejoramiento y optimización continua. Indistran debe asumir con el apoyo de Planeación Distrital, la administración del control a la funcionalidad del transporte en general en el Distrito.

---

---

**Capitulo IV:  
Las Intervenciones Urbanas y  
La Gestión Territorial**

---

---

***COMPONENTE URBANO***



## **1. ACCIONES DE TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS**

### **1.1 DEFINICIÓN**

Se definen como las acciones dirigidas hacia áreas homogéneas para su reglamentación, definiendo objetivos específicos y determinando grados de intensidad y restricciones a las intervenciones y usos permitidos.

### **1.2 CLASIFICACIÓN**

Se establecen las siguientes acciones en materia de tratamientos y actuaciones urbanísticas a incorporar en diferentes áreas del territorio Distrital de Santa Marta:

- ◆ El tratamiento de desarrollo.
- ◆ El tratamiento de consolidación.
- ◆ El tratamiento de renovación urbana.
- ◆ El tratamiento de conservación.
- ◆ El tratamiento de mejoramiento integral.

Sobre el conjunto de estos cinco tratamientos, pueden hacerse las siguientes consideraciones:

La adopción del tratamiento de mejoramiento integral, va destinada a tratar aquellas zonas de origen informal que no han completado su desarrollo. Se trata de un conjunto de zonas desconocido por la normativa anterior y que en general es motivo de procesos de legalización y de aplicación de tratamientos concebidos para las zonas formales de la ciudad, especialmente las áreas de consolidación.

La asignación de diferentes responsabilidades al Estado, adicional a la definición de una normativa, en la definición de políticas, tanto en el tratamiento de mejoramiento integral, como en los de conservación, de renovación urbana y en el de desarrollo en los temas de Vivienda de Interés Social.

#### **1.2.1 TRATAMIENTO DE CONSERVACION NATURAL Y PATRIMONIAL**

Es la acción que se orienta a mantener el equilibrio ecológico, el buen estado de las obras físicas - edificaciones, monumentos, plazas públicas, parques, playas- y en general, todo aquello que constituye el acervo histórico, cultural y social del territorio que se ordena. Las áreas y edificios objeto de este tratamiento están contenidas en el capítulo de Patrimonio Cultural.

### 1.2.1.1 TRATAMIENTO DE CONSERVACIÓN PATRIMONIAL

Es aquel cuya finalidad consiste en proteger el patrimonio cultural constituido por las áreas e inmuebles con valor urbano, histórico y/o arquitectónico de la ciudad, recuperando y resaltando las estructuras arquitectónicas y urbanísticas representativas de una época del desarrollo de la ciudad, e involucrándolas a la dinámica y a las exigencias del desarrollo urbano contemporáneo, en concordancia con el modelo de Ordenamiento Territorial.

En este tratamiento se hace necesario revisar las categorías existentes, buscando que los sectores de conservación cumplan el papel estructurante que se la ha dado en el programa de patrimonio definido en el presente Plan.

Para crear en estas zonas sectores de alta calidad de vida, que se conviertan en verdaderos atractivos de la ciudad, donde actividades de vivienda y de oficinas quieran localizarse, se requiere definir con precisión las áreas que son motivo de conservación y proponer para éstas un tratamiento preferencial por parte de la administración, de tal manera que puedan elevar realmente sus condiciones ambientales y de funcionamiento con base en la recuperación de sus calidades urbanísticas y arquitectónicas.

Las normas para el tratamiento de conservación se desarrollan con base en los procedimientos internacionales para abordar este tipo de sectores a saber: los análisis tipológicos y morfológicos. Por lo tanto los edificios localizados en tratamiento de conservación deberán ser clasificados de acuerdo con el tipo de intervención que se permite en cada uno, de acuerdo con el siguiente cuadro:

Categorías de intervención	Tipos de inmuebles	Acciones a realizar en los inmuebles
Conservación monumental	Inmuebles que se encuentran declarados como Monumento Nacional por decreto del Ministerio de Educación o por resolución del Consejo de Monumentos Nacionales, además aquellos que obtengan la respectiva declaratoria.	Conservar y/o recuperar la paramentación y la composición de fachada. No modificar la volumetría. Se pueden realizar adecuaciones de uso siempre que no implique la transformación física de los elementos característicos del inmueble. No realizar cambio a un uso que por sus exigencias espaciales o actividades propias, derive en acciones como la transformación o cualquier otra que atente contra la integridad del inmueble.

Conservación integral	Inmuebles localizados en sectores de singularidad o por fuera de ellos, que conservan valores artísticos, arquitectónicos, históricos y urbanísticos representativos de determinadas épocas del desarrollo de la ciudad y que es necesario conservar como parte de la memoria cultural de los habitantes de Santa Marta.	Conservar o recuperar su estructura original y todos sus elementos característicos. Buscar proteger los rasgos formales y estructurales que conforman las características particulares a conservar como: implantación, áreas libres del predio, crujiás, circulaciones, zaguanes, muros principales, elementos de comunicación vertical, vanos, puertas, pórticos, carpinterías, herrajes, fachadas exteriores e interiores, elementos decorativos como molduras, yeserías, pintura mural, papeles de colgadura.
Conservación tipológica	Inmuebles que pertenecen a tipologías arquitectónicas tradicionales del área de conservación en que se localizan, que si bien no tienen el carácter de monumentos, poseen valores arquitectónicos, de organización espacial y de implantación predial y urbana que los hacen parte de un contexto que se ha previsto conservar por sus condiciones excepcionales y por ser representativos de diferentes épocas de construcción de la ciudad.	Mantener las características particulares del inmueble en cuanto a su volumetría, paramentación, elementos de fachada, distribución espacial; lo mismo que la relación de espacios libres y ocupados, y la altura entre pisos.
Conservación contextual	Inmuebles que pertenecen a un conjunto urbano con características homogéneas como barrios de vivienda en serie por ejemplo.	Mantener las características físicas exteriores del inmueble en cuanto a su volumetría, paramentación, elementos de fachada, relación de espacios libres y ocupados. Se permiten cambios internos.
Reestructuración	Inmuebles que no poseen un interés arquitectónico ni de inserción en el conjunto, a causa de intervenciones que desvirtuaron completamente los valores que tenía el inmueble o lo reemplazaron por una edificación fuera de contexto.	Su sustitución es viable buscando mejorar y recuperar los valores urbanos perdidos. En todo caso deben ser respetuosas de los valores del contexto en que se ubican y deben propender por integrarse a él.
Obra nueva	Predios que se encuentran sin construir, totalmente vacíos o con pequeñas construcciones que permiten su clasificación como obra nueva.	Las obras nuevas que se desarrollen no deben afectar los valores urbanísticos del área de conservación en que se localizan. Deben mantener la altura reglamentaria, los elementos volumétricos característicos y los componentes ambientales como jardines y arborización, cuando sea conveniente.

Se establecen las siguientes modalidades del tratamiento:

Sector histórico, que se aplica al Centro Histórico.

Sector patrimonial, que tiene dos modalidades:

**Sector patrimonial con desarrollo individual**, para sectores o barrios cuya formación se realizó por la construcción individual de los predios, pero que guardaron y aún conservan una unidad formal valiosa y representativa del desarrollo histórico de la ciudad. A él pertenecen sectores y barrios

construidos en diferentes épocas del siglo XX, con altas calidades arquitectónicas, urbanas y ambientales, como la Avda. del Libertador.

**Sector patrimonial con vivienda en serie**, conjuntos o agrupaciones para barrios o sectores de casas o edificios singulares de vivienda, construidos por una misma gestión y que poseen altas calidades arquitectónicas, urbanas y ambientales, como el Barrio El Prado.

**Inmuebles con valor patrimonial**, son aquellos que se encuentran aislados de contextos consolidados y que corresponden en general a intervenciones aisladas, como los inmuebles individuales que han sido clasificados como inmuebles de conservación patrimonial local. Para este tipo de actuación, se incorporan en la norma algunos incentivos a su conservación: Transferencia de derechos de construcción a otros inmuebles localizados en otras áreas urbanas, acorde a incentivos por uso. Los inmuebles de conservación localizados en áreas residenciales que no sean de sectores de conservación podrán albergar oficinas sin atención al público o restaurantes, siempre y cuando ocupen la totalidad del inmueble con un solo uso. Estos inmuebles no podrán transferir los derechos de construcción.

Nota: Se deben establecer sanciones para quienes incumplan las normas de conservación, mediante la reedificación o restitución de inmuebles o elementos del espacio público de las zonas de conservación que fueron demolidos o intervenidos sin licencia, previa aprobación del anteproyecto arquitectónico por la autoridad competente.

### 1.2.1.2 TRATAMIENTO DE CONSERVACIÓN NATURAL

Se refiere a las acciones destinadas a proteger las áreas del sistema orográfico e hídrico, estableciendo para ello limitaciones para urbanizar y de usos que generen impactos sobre la base natural.

Son áreas de conservación: Todo el sistema orográfico y las rondas de los ríos, a partir de las cotas y límites impuestos por la clasificación del suelo.

### 1.2.2 TRATAMIENTO DE CONSOLIDACIÓN

Es la acción tendiente a detener ó frenar el deterioro de los componentes estructurales o formales de uno varios inmuebles, ó de un área urbana orientada a superar deficiencias o carencias por la acción del tiempo ó por la intervención del hombre o factores de la naturaleza. Esta acción busca mantener el uso del suelo existente respetando las características de su normatividad general. Serán objeto de ésta acción de tratamiento las siguientes áreas urbanas: En el casco urbano tradicional: las áreas Norte y central aledañas al Centro Histórico; el Puerto marítimo de Santa Marta; la zona

del barrio El Prado y la Ciudadela 29 de Julio; el área urbana Rodadero-Gayra; el área urbana de Bello Horizonte y el área urbana de la zona costera en general.

Se definen cuatro modalidades diferentes para dar respuesta a las diferentes condiciones de desarrollo de algunas zonas de la ciudad construida. Estas categorías permiten manejos distintos para barrios que por el tipo de dinámica que presentan no pueden ser sometidos a la conservación, ni tampoco pueden ser considerados objeto de un cambio fuerte. Pescaito, Mamatoco, Gayra.

Estas cuatro modalidades son:

- **Consolidación urbanística**, para las urbanizaciones, agrupaciones o conjuntos que deben seguir reglamentados por la norma original de la urbanización (o la que se ha aplicado en los últimos años) para mantener sus características urbanas y ambientales. Pertenecen a esta categoría urbanizaciones como: Minuto de Dios, Villa Sara, Los Trupillos, etc y las nuevas urbanizaciones una vez sean aprobadas.
- **Consolidación con densificación moderada**, para barrios que tienen calidad urbana o ambiental, que pueden tener una densificación respetuosa de las características urbanísticas existentes, o completar procesos ya iniciados por aplicación de normas generales. En urbanizaciones por sistema de loteo comprendidas en esta categoría se establecerán índices máximos de ocupación: de 0,60 y de construcción de 2,00, tales como El Pando, Ciudadela 29 de Julio, etc.
- **Consolidación con cambio de patrón y generación de espacio público**, para zonas y/o ejes viales donde se ha generado un proceso de cambio, modificando irreversiblemente las condiciones del modelo original y su vocación, en los cuales es necesario ajustar los patrones normativos y cualificar o complementar el espacio público.

Para la generación de espacio público en esta modalidad de tratamiento se podrá constituir como estrategia de gestión un fondo común para la generación de zonas verdes, ampliación de vías y centros de parqueo. Zona Sur, Barrios de invasión.

- **Consolidación de sectores urbanos especiales**, para zonas industriales y dotacionales existentes (y futuras), desarrolladas bajo las orientaciones de una norma específica, que deben asegurar y/o recuperar sus condiciones como espacios de calidad. Área de servicios especiales ubicada en el Reten de gaira, Área de actividad Múltiple II, sobre la Troncal del Caribe.

### 1.2.3 TRATAMIENTO DE DESARROLLO

Es la acción urbana destinada a adecuar u ordenar a través de la planeación los suelos urbanos y de expansión (urbanizables) que no han sido urbanizados, para incorporarlos al desarrollo mediante la dotación de los servicios básicos de infraestructura ó redes de servicios a aquellos espacios para volverlos aptos para la vida en comunidad. Esta acción puede ser NORMAL cuando el desarrollo de un área continúa de acuerdo a las normas urbanísticas establecidas. Serán objeto de ésta acción las siguientes áreas de la ciudad: los inmuebles significativos vacantes ubicados al interior del área urbanizada actual y que presente mas de 2.000 M2 de área, y las áreas de expansión contempladas en la presente formulación.

Se definen dentro del Plan tres modalidades básicas del tratamiento de desarrollo:

<b>Modalidad</b>	<b>Zona De Aplicación</b>
Por plan parcial	Suelos urbanos o de expansión, que requieren de un plan parcial, previo al proceso de urbanización.
Por normas en áreas urbanas	Suelo urbano, no urbanizado ubicado en área urbana donde los predios se encuentren totalmente rodeados por predios desarrollados. No requiere plan parcial previo.
Por desarrollo progresivo	En cualquiera de las categorías anteriores, cuando se adelanten proyectos de Vivienda de Interés Social o Prioritario, se permite el desarrollo progresivo, el cual deberá dar cumplimiento pleno a las condiciones de ordenamiento, de dotación de redes básicas de servicios públicos, permitiéndose únicamente que algunas obras finales (cubrimiento asfáltico, andenes, sardineles) se completen mediante un proceso concertado entre los promotores y la administración Distrital.
Por recuperación	Zonas de canteras y otras actividades industriales urbanas, que han sufrido graves procesos de deterioro físico y que requieren un tratamiento espacial para la recomposición de su suelo para albergar cualquier tipo de actividad urbana.

Sobre el tratamiento de desarrollo se hicieron las siguientes consideraciones:

La necesidad de incorporar al desarrollo áreas definidas por la planificación para superar el desarrollo predio a predio y lograr unidades completas, con una distribución adecuada de usos, equipamientos y áreas libres de escala local, zonal y urbana sin beneficio o perjuicio de ningún propietario. Para este efecto se hace obligatorio, de acuerdo con la Ley 388 de 1997, el desarrollo por medio del plan parcial.

La definición de una edificabilidad para cada zona de desarrollo, con base en la cual se pueden planear las infraestructuras y equipamientos, así como la

definición de las zonas generadoras y receptoras de derechos transferibles de desarrollo, que representan un instrumento muy potente para obtener las tierras necesarias para la conformación de las zonas de protección de los elementos naturales y el desarrollo de los equipamientos extensivos.

De acuerdo con estas consideraciones, se definieron las siguientes normas básicas:

- Desarrollo obligatorio por medio de un plan parcial. Se exceptúan los predios localizados en suelo urbano no señalados en el plano reglamentario, que podrán adelantar directamente el proceso de urbanización.

Los planes parciales tendrán un área mínima de 20 hectáreas en suelo de expansión y de 10 hectáreas en suelo urbano según las zonas señaladas en planos y las cesiones obligatorias gratuitas se establecen de acuerdo a la formulación de cada uno.

### **Desarrollo progresivo**

Los proyectos de Vivienda de Interés Social, VIS, podrán desarrollarse en forma progresiva, dando pleno cumplimiento a las condiciones de ordenamiento, de dotación de redes básicas de servicios públicos, permitiéndose únicamente que algunas obras finales (pavimentos, andenes, sardineles) se completen mediante un proceso concertado entre los promotores y la administración Distrital. Estos proyectos de desarrollo progresivo deben adelantarse como parte de una unidad de actuación o plan parcial en el que se combinen en diferentes proporciones áreas de desarrollo normal y progresivo (mínimo 30% de cada una).

#### **1.2.4 TRATAMIENTO DE MEJORAMIENTO INTEGRAL**

Acción dirigida a suprimir las causas del deterioro de uno ó varios inmuebles en zonas específicas de la ciudad ó áreas urbanas con el fin de consolidarlos y establecer un entorno de mayor calidad con aportes en la vialidad, equipamiento urbano en salud, educación y áreas recreativas, dentro de los cuales se definen los sectores de Santa Fe-Pantano, Fundadores-Ondas del Caribe, Murallas-Colinas y San José del Pando, la zona Nororiental: Ensenadas-Villa Aurora-Alto Delicias-Luis R. Calvo-Divino Niño, la Zona urbana 11 de Noviembre: El Yucal, Nueva Colombia y Nueva Mansión; Zona del Río Manzanares como Malvinas-8 de Febrero, Villa del Carmen, Simón Bolívar y banda sur del río hasta los predios de la urbanización San Pedro Alejandrino; y en la Zona Sur los sectores de Cristo Rey y La Paz.

Se define dos modalidades de tratamiento de mejoramiento: Mejoramiento Integral y Rehabilitación.

#### **1.2.4.1 MEJORAMIENTO INTEGRAL**

Este tratamiento es una categoría totalmente nueva. Aborda una problemática que había sido tratada en forma general como consolidación, sin indagar en las condiciones y necesidades del tejido urbano.

El nuevo tratamiento tiene por objetivo básico mejorar significativamente la vivienda y entorno en los barrios populares de origen informal u otras áreas que presentan importantes deficiencias en las infraestructuras o los equipamientos urbanos.

En estas zonas es necesario una doble actuación:

Por una parte definir un conjunto de acciones para mejorar las condiciones del espacio público y privado, reordenar, regularizar y dotar los servicios públicos mínimos, los servicios sociales básicos, el equipamiento colectivo y el acceso vehicular.

Por otra parte definir normas para las construcciones populares adecuadas a su realidad, lo cual se debe incluir en la normativa existente.

Estas dos acciones significan una ardua tarea de planificación, pues requieren como base para su desarrollo un conocimiento real y completo de la situación de los barrios en términos de sus condiciones físicas, su vialidad y sus equipamientos, así como el tipo y la formas de las construcciones para definirles una norma aplicable.

El tratamiento de mejoramiento integral regula la normatividad urbanística y arquitectónica de las áreas con las características anotadas, como acción complementaria a los planes parciales que se adopten en el presente Plan, en los siguientes aspectos:

- ✓ Las condiciones ambientales, las situaciones de riesgo potencial, y la ubicación en áreas afectadas por sistemas generales definidos por el POT.
- ✓ Las condiciones de accesibilidad vial y de transporte público.
- ✓ La dotación de servicios públicos.



- ✓ La dotación de equipamientos para programas sociales de educación, salud y bienestar.
- ✓ La dotación de equipamientos para actividades cívicas en espacios adecuados, tales como centros administrativos, espacios públicos de encuentro y equipamientos recreativos y deportivos.
- ✓ Las condiciones de habitabilidad de la vivienda.
- ✓ La acciones de legalización o reconocimiento oficial y la expedición de la respectiva norma específica para cada sector homogéneo objeto de reglamentación, mediante fichas normativas u otra modalidad de acto administrativo.
- ✓ La norma específica del tratamiento de mejoramiento integral deberá adecuarse a la tipología de construcción de vivienda popular de desarrollo progresivo, adelantado en asentamientos en la modalidad de loteo, buscando su consolidación en condiciones básicas de habitabilidad, con la siguiente reglamentación:

### **Norma general**

Altura máxima: 2 pisos.

I. Ocupación . 0,70

I. Construcción: 1,4

Patio: área mínima de 6,00 m<sup>2</sup> y lado menor de 2,00 metros

Antejardines : Acordes al sistema vial

### **Norma de excepción**

Altura: 3 pisos (para corredor locales con un perfil mínimo de 15 metros)

Area mínima del lote: 120 m<sup>2</sup>

Frente mínimo de lote: 10 metros

El tratamiento de mejoramiento, no podrá aplicarse a los desarrollos, asentamientos o a sectores parciales o totales de ellos, que estén ubicados en las siguientes áreas:

Sobre los sistemas de comunicación entre las áreas urbanas y rurales del Distrito), y de éste con los sistemas regionales y nacionales (sistema vial arterial regional).

En áreas de reserva, de preservación y de protección del patrimonio histórico, cultural, arquitectónico y ambiental. Comprende los cerros, las rondas de ríos y cuerpos de agua.

En áreas de alto riesgo para asentamientos humanos.

En áreas destinadas para equipamientos e infraestructuras básicas expresadas en los planes de ocupación del suelo, el plan vial y de transporte, los planes maestros de servicios públicos, el plan de manejo y determinación y manejo del espacio público y en las rondas de los ríos.

### **Zona de canteras**

Por último es necesario considerar las zonas de canteras y otras actividades industriales urbanas, que han sufrido graves procesos de deterioro físico y que por lo tanto han quedado inhabilitadas para recibir cualquier tipo de desarrollo urbano. Para rehabilitar estas zonas se ha previsto el tratamiento de desarrollo por recuperación

### **1.2.4.2 REHABILITACIÓN**

Acción urbana dirigida a revitalizar un sector urbano mediante normas de modificación del uso del suelo ó de su intensidad o volumetría original. Estas áreas manifiestan claras tendencias de cambio y deterioro. Las acciones de rehabilitación pueden realizarse a escala de edificios aislados o de barrio. Serán objeto de ésta acción, los siguientes sectores urbanos: María Eugenia, San Jorge, Altos de San Jorge, Nacho Vives, San Fernando, Olaya Herrera, María Cristina, La Bolivariana y el Paraíso de Gayra.

### **1.2.5 TRATAMIENTO DE RENOVACION URBANA**

Acciones tendientes a la sustitución de antiguas construcciones por modernas. Implica por lo general un cambio en los usos de suelo o en la intensidad de dicho usos. La Renovación tiene implicaciones básicamente físicas y financieras. Los proyectos de Renovación puede ser en pequeñas acciones a escala de edificios o mayores, a escala de conjunto o incluso de barrio.

Serán objeto de esta acción algunas franjas periféricas al Centro Histórico.

En el contexto de los tratamientos descritos, el tratamiento de renovación urbana está encaminado a recuperar y/o transformar las áreas ya desarrolladas de la ciudad que presenten avanzados procesos de deterioro físico y social o que presentan una potencialidad de desarrollo en el marco del Modelo de Ordenamiento, que no ha sido aprovechada.

Es un tratamiento que requiere, por tanto, un papel muy activo de la administración Distrital y una gestión precisa, que impulse los desarrollos, pues en estos casos es claro que el problema no se resuelve con la normativa.

El tratamiento se enfrenta a dos situaciones diferenciadas:

**Renovación por redesarrollo:** Modalidad que se aplica a ciertas áreas de la ciudad que presentan un alto grado de deterioro y que por tal motivo requieren de una reestructuración sustancial, así como una redistribución de las áreas de uso público: Zona del actual Mercado Público y alrededores, comprendidos entre la Av. del ferrocarril y la Carrera 16 y las calles 11 y 12.

Este tipo de renovación se aplica a zonas delimitadas en el plano como objeto de proyectos de renovación y a zonas en donde se va a acometer la construcción de una vía, un equipamiento o sistema de transporte que afecte los predios colindantes.

Todas las zonas donde se vaya a construir una vía o un componente de cualquier sistema general que afecte predios ya construidos puede entrar inmediatamente al tratamiento de renovación urbana por redesarrollo, con el fin de definir el tipo de intervención que se debe realizar en los predios afectados y defina el área que debe comprarse para que se puedan generar predios desarrollables.

**Renovación por reactivación,** para sectores más amplios en los que se requiere la sustitución de las estructuras urbanas y arquitectónicas y la generación de un nuevo espacio público y privado. Permite acciones individuales.

Se trata generalmente de zonas en las cuales hay que cambiar las estructuras construidas, pero las actividades pueden mantenerse complementándolas con otras actividades que apoyen la redefinición del carácter del sector. Para estas zonas se definen normas generales que permitan los desarrollos individuales dentro de las expectativas de desarrollo previstas; exigiendo o incentivando los englobes, usos determinados en estructuras definidas, etc., lo cual no obsta para que se desarrollen en su interior grandes proyectos o programas de renovación por redesarrollo en el futuro.

Se establecen como normas generales:

Los predios en zonas de renovación por redesarrollo requieren plan parcial obligatorio, Area del Mercado Publico .

Para los predios en zonas de renovación por reactivación, la ficha normativa definirá las condiciones en las cuales pueden desarrollarse los proyectos individuales: tamaño mínimo de los predios, incentivos para englobes, índices

máximos de construcción y ocupación y demás normas volumétricas, sin perjuicio de desarrollar en estas zonas planes parciales posteriormente.

## **2. INTERVENCIONES URBANAS ESTRATÉGICAS**

Las intervenciones urbanas estratégicas son operaciones integrales de activación de sectores urbanos o de proyectos significativos que obedecen a objetivos generales de ordenamiento, que generan un espacio a la cualificación de sectores o áreas urbanas con conflictos o poca dinámica de desarrollo y que apuntan a canalizar la actuación urbana pública y privada.

Se han definido al interior del Plan como operaciones urbanas estratégicas, de acuerdo a los objetivos del plan las siguientes:

- ✓ Operaciones de integración de áreas dispersas
- ✓ Operaciones de cualificación de áreas consolidadas.
- ✓ Operaciones de relocalización de equipamientos estructurantes
- ✓ Operaciones de reestructuración y conservación patrimonial
- ✓ Operación de reubicación de asentamientos en áreas de riesgo

### **2.1 Operación De Integración De Áreas Dispersas**

Tienen por objeto equilibrar el territorio, integrando las áreas de desarrollo incompleto a las zonas de dinámica urbana más fuerte, mediante la configuración de sus principales estructuras físicas conectivas y de soporte, y la creación de nuevas centralidades que las articulen a la dinámica urbana y la dotación del equipamiento necesario para promover el acceso equitativo de sus habitantes a las oportunidades de desarrollo social que la ciudad ofrece.

**Operación De Integración Del Área Nororiental:** Apunta a la configuración de las estructuras de relación entre la zona Nororiental y las áreas de dinámica urbana como la Crra 19, la Crra 16 y el Centro Histórico, ya que se debilitan por el corredor ferreo y la construcción de la Vía alterna al Puerto.

**Operación De Integración De La Zona Oriental:** Como la anterior pretende establecer relaciones de continuidad y consolidación del sector 11 de Noviembre, Cantilito, El cisne y todos los asentamientos ubicados por fuera del corredor férreo, estructurando la comunicación entre los asentamientos con vías y con elementos de conexión con el área consolidada.

## 2.2 Operación De Cualificación De Áreas Consolidadas

Buscan mejorar la dinámica del tejido residencial consolidado, apuntando a su mayor eficiencia y funcionalidad mediante la cualificación de sus sistemas de soporte. Los proyectos que engloban estas operaciones se caracterizan por ser actuaciones que completan estructuras urbanas, transforman y potencian zonas deterioradas de la ciudad construida, o bien promueven la valoración y protección del tejido construido.


### **Operación de Cualificación y Reestructuración Urbana Area del Rodadero.**

El área urbana del Rodadero, es un tejido que perdió la potencialidad de su trazado, al serle permitidas densidades habitacionales muy altas para la infraestructura vial y de servicios instalada. La alta tasa de comercio, la escasez de áreas de parqueaderos, de espacio público y áreas verdes, de equipamientos urbanos, etc, la hacen un área de intervención para una operación estratégica de gestión urbana.

Como parte de esta intervención está dotar esta área de la ciudad de Santa Marta de las normas relativas a incrementar el espacio público que adolece mediante la recuperación y aprovechamiento de algunas vacantes que en la actualidad puedan constituirse en elementos estructurantes del sistema de la ciudad, para la revisión de la norma urbanística y el mejoramiento de espacio público. Estos elementos serán ante todo aquellos espacios urbanos necesarios para la ciudadanía, diferentes a los espacios constituidos por los frentes de mar (playas, playones, ensenadas, etc.).

La elaboración de una normativa que establezca las densidades y alturas apropiadas, los usos e intensidades de uso adecuados a la vocación del lugar, la reglamentación para el diseño vial.

### **Operación para cualificación y recuperación de la Ronda del Río Manzanares**



Apunta a fortalecer este elemento natural como espina dorsal estructurante y elemento importante del espacio público de la Ciudad transformando su actual condición de ruptura en el tejido urbano, en un espacio de convergencia y oportunidad. La configuración de un nuevo borde urbano sobre este elemento estructurante busca propiciar una mayor permeabilidad entre bordes diferenciados. Mediante intervenciones públicas se potencian áreas, a partir de la cual se espera impulsar la consolidación de una estructura a escala urbana y zonal de las áreas residenciales existentes, respaldando los programas de mejoramiento de barrios.

Como estructura espacial la ronda del Río Manzanares ha sido negada por el desarrollo urbano de la ciudad quedando confinada tras las áreas posteriores de las manzanas en la mayor parte de su recorrido, lo cual le ha restado la importancia que debe tener como elemento ambiental y estructural del espacio público. Para la habilitación de esta área se estableció el concepto de **recuperación integral**, que comprende acciones como:

- Recuperación de espacio público
- Control de erosión a bordes y cauces
- Amoblamiento urbano
- Áreas recreativas
- Áreas deportivas
- Iluminación
- Reforestación
- Saneamiento de vertimientos de aguas servidas

Sobre esta operación se deben tener estrategias combinadas de gestión entre ONG,s, la Administración Distrital y Corpamag para su recuperación.

### **Operación de cualificación de la Zona Aeroportuaria -Plan Maestro del Aeropuerto Simón Bolívar- y sus áreas adyacentes.**

Este proyecto en fase de ejecución técnica, cuenta como estrategia importante dentro de la concepción del plan su rol como puerta de acceso a la ciudad costera. Este proyecto tiene como objetivos técnicos el desarrollo de la infraestructura adecuada del terminal de pasajeros y de la ampliación de la

pista para la recepción de naves de cabina ensanchada para vuelos internacionales. Se ha diseñado su desarrollo en cinco fases, estableciendo además el desalojo de los depósitos de carbón sobre la zona costera

Aprovecha, además las áreas adyacentes, para configurar un espacio de gran accesibilidad y calidad ambiental cercano al aeropuerto Simón Bolívar, que permita alojar actividad de servicios turísticos, complementada por actividades logísticas.

### **2.3 Operación De Reestructuración Y Conservación Del Centro Histórico**

Apunta a fortalecer y especializar el tejido urbano del Centro a partir de actuaciones dirigidas a la cualificación general de su estructura física, de las estrategias de gestión y de la creación de las condiciones ambientales que le permitirán consolidarse como una oportunidad locativa de la actividad económica del territorio, ofreciendo condiciones de competitividad que repercutan en beneficio de la ciudad.

Mediante actuaciones sobre el espacio público y objetivos de recuperación urbana que incentiven la reactivación de la actividad económica y el uso residencial, se espera aprovechar la plataforma urbana existente para fortalecer la importante dinámica de este núcleo central, el cual continúa albergando los nodos de más alta densidad de empleo de la ciudad.

Se busca mediante esta actuación urbana, descentralizar y compatibilizar los usos del suelo requeridos para recuperar y armonizar el sector representativo, histórico y cultural más importante de Santa Marta, con la recuperación del espacio público y los valores patrimoniales, con el propósito de coadyuvar a la recuperación de su imagen urbanística, de su valor histórico y ambiental y a la permanencia de la población residente en el área.

Concertar los proyectos que corresponden al conjunto de inmuebles y áreas urbanas con el objetivo de revalorizarlos en los aspectos concernientes principalmente al rescate del espacio público, definición de las formas de ocupación, recuperación del patrimonio arquitectónico, reordenación de los usos específicos del suelo, definición de categorías de intervención y de las estrategias de gestión necesarias para su ejecución. Permitir que el Centro representativo tradicional se consolide como alternativa residencial, recuperando su entorno urbanístico para estímulo de la población asentada actualmente.

Comprende el ámbito de esta intervención todo el litoral desde el Puerto Marítimo hasta Playa Lipe, quedando comprendido el sector de Bella Vista y la continuidad del espacio público del Camellón por toda la línea de playa.

Hacen parte de la operación proyectos de gran envergadura y los aspectos como:

- El centro y su contexto urbano.
- Estructuras de relación y dependencia Centro-Ciudad.

### **Acciones De Borde**

Establecen procedimientos de renovación sobre los bordes del centro Histórico, como la calle 22, la avda. del ferrocarril

### **Revisión de Normativa**

La revisión de la normativa del Centro es necesaria para establecer una política de densificación y de usos acorde a la estructura vial, predial y espacial del tejido urbano.

### **Accesibilidad, Movilidad y Transporte**

-Proyectos de peatonalización:

Es necesario el desestímulo del tráfico vehicular, en las zonas más importantes del Centro, estableciendo mecanismos de control a la accesibilidad y creando la recuperación de áreas mediante proyectos de peatonalización sobre ejes importantes de la vida administrativa, religiosa y financiera del Centro, tales como:

- ◆ Eje Plaza de San Francisco - Plaza de Catedral
- ◆ Eje Plaza de San Francisco – Alcaldía - Parque Bolívar
- ◆ Eje Crra Tercera Parque de los Novios
- ◆ Eje Calle 20 Parque Los Novios – Parque San Miguel

-Ejes Viales Significativos: Crra 1<sup>a</sup>. Crra 5<sup>a</sup> que se constituyen en ejes funcionales y vitales en la dinámica económica y de servicios de la ciudad, por lo que deben ser considerados en todo su contexto.

### **Hitos Urbanos**

Se debe buscar la articulación de aquellos elementos que constituyen historia urbana y símbolo afectivo importante, creando las posibilidades de comunicación a través de vínculos físicos. Se incluyen los elementos como el Fuerte de San Fernando, la desembocadura del Río Manzanares, la casa Campo Serrano, el edificio de la Gobernación, el Parque de Bolívar, el Terminal Marítimo, Punta de Betín y el fuerte del Morro.

### **Inmuebles De Conservación**



Sobre el Centro Histórico existen tendencias de deterioro o de destrucción que es necesario impedir para evitar la pérdida patrimonial. La concertación, las y los programas educativos a propietarios deben ser la base y el apoyo de una verdadera política de protección y conservación patrimonial.

### **Espacio Público**

Dentro de las necesidades urgentes del Centro Histórico está la recuperación del espacio público, creando para los “usuarios” las políticas de reubicación sobre edificaciones y áreas adecuadas. Es necesario estructurar además una política de concesiones, sobre las áreas de espacio público peatonalizado, de manera que se racionalice su uso mediante la proyección adecuada del mobiliario urbano.

### **Recuperación Del Hábitat Residencial**

Dentro de las políticas más importantes del Plan se ha propuesto la recuperación del Centro como área residencial, de manera que se de a plenitud su usufructo como espacio urbano significativo. La estrategia de habitabilidad debe ir acompañada de una política de recuperación del entorno patrimonial, de incentivos fuerte que posibilite la realización de subdivisión, ampliación de las edificaciones y las intervenciones arquitectónicas nuevas para la propuesta habitacional.

### **Recuperación De La Fachada Al Mar**

Reestructurar la fachada edificada sobre el ámbito del litoral, estableciendo las sugerencias de materiales y los compromisos estéticos y de unidad dentro de la diversidad presente en su arquitectura, como factor de consolidación del frente marino.

**Estrategia de gestión:** Consolidación de una entidad o corporación mixta de gestión que genere una alternativa de programas y proyectos coordinados especiales para el Centro.

## **2.4 Operaciones De Relocalización De Equipamientos Estructurantes**

Apunta a la revisión de áreas ocupadas por infraestructuras o edificaciones cuya función urbana debe ser relocalizada para aportar sobre las áreas despejadas estructuras o funciones adecuadas a las nuevas políticas de ocupación y desarrollo.

### **Operación Traslado del Batallón Córdoba**

La ubicación del área del Batallón Córdoba, es un obstáculo a la continuidad del tejido urbano sobre el litoral, por lo cual se considera como una acción estratégica, mediante concertación con las Fuerzas Armadas, la habilitación de

este importante sector urbano para usos más consecuentes con su ubicación y potencialidad, y la continuidad del sistema vial de manera que se articule las áreas a desarrollar en el sector de San Fernando, con El Rodadero y con la ciudad consolidada. Para el área se proponen usos relacionados con la consolidación de la actividad turística y los servicios complementarios a la misma, pero sobre todo que se mantenga la continuidad del sistema de playas y de espacio público costero.

### **Operación De Traslado Del Corredor Férreo.**

La ubicación del corredor férreo entre la Quebrada del Doctor y el área de Bureche, constituye por estar entre la línea del litoral y la Vía Troncal del Caribe, en obstáculo para el desarrollo pleno e integral de la zona costera, siendo además un elemento ambiental negativo y de barrera física para la accesibilidad, por la gran cantidad de pasos a nivel que presenta.

La propuesta del traslado del corredor férreo representa para el Distrito, una oportunidad para la fundamentación de un proyecto a largo plazo de transporte masivo liviano, que integre el corredor turístico con las áreas de expansión y las áreas consolidadas del Distrito. El área del corredor será, además, una oferta de tierras para el desarrollo de una estrategia de espacio público y de propuesta de áreas de parqueaderos para el uso y complemento de la zona de playas.

### **2.5 Operación De Reubicación De Asentamientos En Áreas De Riesgo**

Mediante esta operación debe encarar el Distrito el traslado de la población en áreas de riesgo hacia ámbitos más seguros y la recuperación ambiental y paisajística de los elementos naturales que definen y estructuran el territorio urbano. Esta operación se desarrollará a través de un Plan Específico.

### **PLAN ESPECIFICO DE REUBICACIÓN DE ASENTAMIENTOS HUMANOS SUBNORMALES.**

Este programa forma parte de la política integral de vivienda y ambiente y se constituye en uno de los programas básicos en la estructura del Plan de Ordenamiento del Distrito. La población del estrato #1 (7,20%), corresponde aproximadamente a 25.000 habitantes, de los cuales un número aproximado de 3,500 vive en Zonas de Alto Riesgo en condiciones de pobreza absoluta, por lo que se hace necesario adelantar un programa integral de reubicación de estas familias complementado con la preservación y reforestación de las áreas de actual ocupación.

La calidad de vida de estos asentamientos ha alcanzado estados críticos por el deterioro de condiciones de desarrollo y consolidación urbana que presenta su

entorno, por la concentración excesiva de la población, por el aumento de la pobreza, el desempleo, la exclusión social, la inestabilidad de la familia, la insuficiencia de recursos, la falta de infraestructura y de servicios básicos, la ausencia de una planificación adecuada; el aumento de la inseguridad y la violencia, la degradación del medio ambiente y el aumento de la vulnerabilidad ante los desastres.

Una propuesta de traslado hacia asentamientos urbanos bien planificados y administrados encierran la promesa del desarrollo humano y de la protección de los recursos naturales por su capacidad de albergar un gran número de personas limitando al mismo tiempo sus efectos en el medio ambiente.

### **Descripción del Problema Local:**

Los conjuntos tuguriales son importantes generadores de contaminación y de fenómenos de remoción en masa, como erosión e inundaciones por lluvias debido al crecimiento a su particular desarrollo. En estas la población se concentra en áreas semi-incorporadas a la trama urbana.

El conjunto de viviendas que hoy conforman los diversos asentamientos en zonas de riesgo, ha sido medianamente transformado, y la gran mayoría permanece en sus condiciones originales al momento de iniciarse la posesión del suelo. Su evolución depende del conjunto de necesidades satisfechas por el grupo familiar, su satisfacción esta marcada por la continuidad, se va construyendo en la medida que se solucionan otros problemas; con la evolución del grupo familiar (aumento del ingreso familiar, estabilidad laboral) y del medio residencial.

### **OBJETIVOS Y PRINCIPIOS GENERALES:**

#### **• La Solución De Vivienda En El Marco Del Desarrollo Sostenible :**

El desarrollo sostenible es indispensable para el desarrollo de los asentamientos humanos, teniendo plenamente en cuenta las necesidades y las condiciones para el logro del crecimiento económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente. Incorpora, los principios de la precaución, la prevención de la contaminación, el respeto a los ecosistemas y la conservación de las oportunidades para las generaciones venideras.

#### **▪ Calidad de Vida:**

La calidad de vida depende, además de los factores económicos, sociales, ecológicos y culturales, de las condiciones físicas y las características especiales del entorno. El trazado y la estética de las mismas, las pautas de utilización de la tierra, las densidades de

población y de construcción, el transporte y la facilidad de acceso para todos a los bienes, los servicios y los medios públicos de esparcimiento tienen una importancia fundamental para la habitabilidad de los asentamientos. Entre los objetivos de esta labor figuran la protección de la salud pública, la creación de condiciones de seguridad, la educación y la integración social, la promoción de la igualdad y el respeto a la diversidad y la identidad cultural, la mejora del acceso para las personas con discapacidad y la conservación de edificios y distritos de importancia histórica, espiritual, religiosa y cultural, el respeto del paisaje local y el respeto y el cuidado del medio ambiente local.

- **La Familia**

Al planificar los asentamientos humanos debe tener presente el papel de la familia en el diseño, el desarrollo y la ordenación de esos asentamientos. Su composición, su grado de escolaridad, su cohesión son factores a tener en cuenta al desarrollar la política de reubicación.

- **Aspecto Social**

La solidaridad con la población desfavorecida y vulnerable, así como la tolerancia, la no discriminación y la cooperación, constituyen los pilares de la cohesión social. La comunidad y el gobierno, a todos los niveles, habrán de promover políticas e instrumentos bien concebidos y eficaces, fortaleciendo así la cooperación a fin de movilizar recursos complementarios para hacer frente a esos obstáculos.

- **Estrategia General:**

Fortalecer los vínculos entre las políticas de vivienda, la generación de empleo, la protección del medio ambiente, el aprovechamiento máximo de los recursos, y fortalecer el estímulo y el apoyo al desarrollo económico sostenible y las actividades de desarrollo social.

- **Construcción y Materiales:**

Promover y adoptar, políticas orientadas a coordinar y estimular la oferta adecuada de los elementos básicos para la construcción de viviendas e infraestructura, como terrenos, materiales de construcción y sistemas de financiación.

La política Distrital debe propiciar el adecuado suministro de materiales de construcción, tecnología de construcción y financiación que sean eficaces en

relación para la reducción de costos, mediante la creación del Banco de Materiales.

A fin de fomentar un suministro suficiente de materiales básicos de construcción de producción local, el gobierno en colaboración con todas las demás actores interesados, debe:

- Apoyar el establecimiento y la expansión de pequeñas industrias locales, dedicadas a la fabricación de materiales de construcción, así como la expansión de su producción y de la comercialización, recurriendo, entre otras cosas, a incentivos legales y fiscales, a la concesión de créditos y a la labor de investigación y desarrollo;
- Adoptar políticas y directrices para favorecer la competencia leal en el mercado de los materiales de construcción, y establecer mecanismos para aplicar esas políticas y directrices;
- Fomentar el intercambio de información y de tecnologías adecuadas de construcción, asequibles y accesibles y facilitar la transferencia de tecnología;
- Prestar la debida atención a las necesidades en materia de seguridad, establecer normas y reglamentos de construcción para fomentar y permitir la utilización de materiales de construcción inadecuados
- Fomentar relaciones de asociación con el sector privado y las organizaciones no gubernamentales a fin de crear mecanismos para la producción y distribución comerciales de materiales de construcción básicos destinados a programas de construcción basados en la autoayuda;
- Evaluar periódicamente los progresos realizados para conseguir los objetivos mencionados.

#### • **Financiación de la Vivienda**







A fin de facilitar el acceso a la vivienda a quienes no pueden recurrir a los sistemas financieros existentes, el gobierno deberá entregar, cuando proceda, sistemas de subvenciones mediante políticas que aseguren su viabilidad, equidad y transparencia, permitiendo así la entrada en el mercado de muchas personas que no tienen acceso al crédito ni a la vivienda, ( Subsidios de Vivienda de Interés Social) y garantizar el acceso a infraestructura y servicios básicos.






#### • **Infraestructura y Servicios:**

El gobierno central deberá apoyar la capacidad de la autoridad local para administrar, explotar y mantener la infraestructura y los servicios básicos, con la participación de otros agentes, incluidos el sector privado y las organizaciones comunitarias y no gubernamentales, que pueden participar en la prestación y la gestión de servicios bajo la coordinación del gobierno, incluidas las autoridades locales:

- ◆ El abastecimiento de servicios públicos básicos
- ◆ Servicios adecuados de saneamiento y de control de desechos;
- ◆ Una adecuada movilidad mediante el acceso a transportes públicos económicos y físicamente accesibles y a otros servicios de comunicación;
- ◆ Acceso a los mercados y al comercio minorista para la compra y la venta de artículos de primera necesidad;
- ◆ La prestación de servicios sociales, en especial para los grupos y comunidades desfavorecidos;
- ◆ El acceso a instalaciones comunitarias, incluidos los lugares de culto;
- ◆ Planificación, suministro y conservación de infraestructura, incluidos caminos, calles, parques y espacios abiertos;
- ◆ Un elevado nivel de seguridad ciudadana;
- ◆ El empleo de diversos mecanismos de planificación que permitan una participación útil a fin de reducir los efectos negativos sobre el medio natural

## ETAPAS DE EJECUCIÓN DEL PROCESO

-  Freno al proceso evolutivo y aumento cuantitativo de los asentamientos mediante políticas efectivas estatales de control urbano.
-  Cuantificación de los asentamientos, número de unidades tuguriales, número de habitantes, origen y procedencia de los mismos e ingresos económicos.
-  Determinación de las áreas urbanas para trasladar los asentamientos.
-  Adquisición de los terrenos para la creación de los nuevos barrios.
-  Diseño y determinación de los perfiles de proyecto en todos sus componentes incluyendo los presupuestos respectivos.
-  Búsqueda y canalización de los recursos financieros.

-  Labor de concientización de la comunidad en el programa propuesto y capacitación técnica.
-  Ejecución de la construcción.
-  Traslado de los habitantes del barrio tugurial al nuevo barrio.
-  Demolición de las áreas tuguriales.
-  Entrega a Corpomag de las áreas de reserva.

## **GENERALIDADES DEL MODELO OPERATIVO**

Crear y diseñar estrategias que integren capacidad operativa y recursos financieros mediante programas de acción interinstitucional, orientados hacia la reducción de costos y el aprovechamiento de los recursos existentes.

La participación de las entidades encargadas de la prestación de servicios públicos del orden Distrital, así como la Secretaría de Planeación permiten un sometimiento del estudio técnico o de factibilidad a las necesidades o prioridades del sector donde se va a trabajar, permitiendo además un compenetramiento de la comunidad con la administración de la ciudad, aparte de la generación de empleo que resultara del programa propuesto.

El Alcalde de Santa Marta implementará las políticas y directrices dispuestas para tal fin, así mismo diseñar y programar la ejecución del Plan de Reubicación de Asentamientos Humanos Subnormales localizados en zonas de alto riesgo para lo cual se establecerán unas políticas de acción que determinan las prioridades de reubicación y sostenibilidad, coordinar a los diferentes entes participantes en el plan y ubicar recursos financieros dispersos tanto del orden Distrital como de los diferentes organismos y entes del orden nacional, cuya función y objetivos sean compatibles con el programa propuesto.

## **ÁREAS DE INTERVENCIÓN**

Dadas las características de los asentamientos localizados en los cerros de Santa Marta, se procedió a efectuar el análisis de los mismos en cuanto a su ubicación, degradación y deterioro ambiental y se identificaron los siguientes asentamientos informales objeto de reubicación así:

- Asentamientos localizados en el cerro de Tres Cruces, cuyas características generales son altamente deteriorantes, ubicándose el cerro descrito en el corazón del casco urbano de la ciudad, (Avenida del Río, Universidad del Magdalena, Calle 22, Barrio Postobon, Avenida del Libertador); El 85% de las unidades tuguriales localizadas se encuentran en un alto grado de deterioro físico y las características generales del asentamiento corresponden a las descritas como de alta informabilidad. La cuantificación de las unidades es de 425 viviendas.
- Asentamientos localizados en el Cerro de La Llorona, Gayra, constituyéndose en razón a su ubicación a un costado de la Troncal del Caribe, vía esta de acceso al casco urbano de la ciudad, en un elemento altamente deteriorante del paisaje urbano; El 90% de las unidades tuguriales localizadas se encuentran también con un alto grado de deterioro físico y las características generales corresponden a las descritas como de alta informabilidad, se subdivide en varios sub-asentamientos tales como Café Sello Rojo, Zarabanda y Buena Vista. La cuantificación de las unidades es de 310 viviendas.
- Asentamientos localizados en el sector sur de la ciudad, de manera individual y suelta, por encima de la cota de consolidación de los barrios de Pastrana, 1 de Mayo, María Eugenia, El Pando, San Pablo, R-point de La Lucha y otros menores; Presenta comportamientos de avance rápido constituyéndose potencialmente en un corto plazo como el más numeroso. La cuantificación de las unidades es de 250 viviendas.
- Asentamientos localizados en el sector norte de la ciudad por encima de la cota de consolidación urbana entre San Martín y Cantilito, abarcando de manera desordenada todo el cordón de barrios ubicados en este sector, no posee estructuración real y las características generales son altamente deteriorantes. La cuantificación de las unidades es de 175 viviendas.
- Otros Asentamientos, localizados de manera suelta e individual, sin obedecer a un planteamiento de consolidación, siendo el mas importante el localizado a un costado del Barrio 11 de Noviembre. La cuantificación de las unidades es de 150 viviendas.

El orden descrito corresponde a la importancia de reubicación de cada uno de ellos.

De igual manera se hace necesario preservar y conservar las áreas objeto de la reubicación, mediante unas políticas individuales de sostenimiento e



incorporación a áreas de reserva, para lo cual se deberán tomar las siguientes medidas:

- ↗ Limitar el desarrollo de Tres Cruces a partir de cota de pie de cerro.
- ↗ Limitar el desarrollo de La Llorona a partir de la cota de pie de cerro, a excepción del desarrollo permitido contemplado en el Plan de Ordenamiento Territorial.
- ↗ Limitar el desarrollo del cerro localizado en el sector de Ziruma, entre los barrios de San Pablo y Pastrana, desde la cota de consolidación de asentamientos urbanos con características de normalidad, al igual que los comprendidos en 1 de Mayo, El Pando, María Eugenia y R-point de La Lucha.
- ↗ Limitar el desarrollo a partir de la cota de pie, en los cerros que se encuentran localizados al costado nororiental de la carretera Troncal del Caribe, en sectores del 11 de Noviembre, El Cisne y adyacentes vía a Minca.
- ↗ Limitar el desarrollo a partir de la cota de consolidación de asentamientos urbanos con características de normalidad en los cerros localizados al norte de la ciudad entre Punta de Betin y Cantilito.

## ENTES PARTICIPANTES

Los entes Distritales que participan en el programa deberán cumplir de manera eficiente, y sus funciones serán las siguientes:

- **Secretaría de Desarrollo de la Comunidad:** Elaborar el censo que comprenderá información en cuanto al número de viviendas, habitantes, estrato, ocupación, nivel educativo, ingresos, procedencia, etc.
- **Secretaría de Gobierno:** Mediante la labor de Inspección de Policía, debe controlar que en las zonas determinadas y complementadas con la información censal, no avance cuantitativamente la invasión.
- **Secretaría de Planeación:** De acuerdo al Plan de desarrollo y al de Ordenamiento Territorial ubicar y determinar las áreas compatibles con el traslado de los asentamientos a reubicar a fin de que la Administración Distrital adquiera los terrenos para cumplir con las objetivos del plan.

- **Instituto de Vivienda de Interés Social- Invisan:** Adquirir los predios, diseñar el programa de vivienda tanto en su diseño urbano como arquitectónico y técnico. Igualmente cuantificar las cantidades de obra a ejecutar y los presupuestos respectivos. Tendrá como función coordinar la construcción de las soluciones de vivienda.
- **Metroagua S.A:** Dar servicio de agua potable a las redes de acueducto y evacuar las aguas servidas por el alcantarillado de la urbanización,
- **Electricaribe:** Prestar un adecuado y eficiente servicio de energía eléctrica a la urbanización.
- **Gases del Caribe:** Diseñar las redes de gas domiciliario y ejecutar las obras respectivas.
- **Telesantamarta:** Diseñar las redes de teléfonos públicos y/o individuales y suministrar el servicio necesario.
- **Secretaría de Obras Públicas:** Contratar y ejecutar las obras de infraestructura urbanística de acceso a la urbanización.
- **Secretaría de Salud:** Adelantar los estudios y políticas a fin de adecuar el centro de salud respectivo a los nuevos requerimientos de la comunidad.
- **Secretaría de Educación:** Adelantar los estudios y políticas a fin de adecuar los centros educativos para garantizar una educación adecuada a los habitantes del nuevo asentamiento.
- **Instituto de Formación Deportiva:** Crear los escenarios adecuados para garantizar a los beneficiarios del nuevo asentamiento el esparcimiento y la recreación mediante la práctica del deporte.
- **ICBF :** Implementar las políticas del Gobierno Nacional de atención a la niñez, dadas las características del estrato poblacional.
- **Corpamag :** Preservar y mantener mediante unas políticas de reforestación y sostenimiento de las áreas a erradicar mediante la declaratoria de áreas de conservación, su labor será de capital importancia a fin de evitar la formación de nuevos asentamientos, para lo cual deberá contar con el total respaldo de la administración Distrital.
- **Inurbe :** Apoyar el programa mediante la adjudicación de los subsidios establecidos.

- **Plan Nacional de Rehabilitación:** Apoyar mediante la canalización de recursos los programas de asentamientos.
- **Oficina de Desplazados:** Apoyar el programa con razón a las características de gran parte de los beneficiarios.
- **Gobierno Nacional (Otros):** Localizar otras instancias del Gobierno Nacional que por su naturaleza y función, sus programas sean compatibles con el modelo propuesto.
- **Sena :** Adelantar programas pedagógicos y prácticos a fin de instruir a la comunidad para que por autogestión comunitaria desarrolle las etapas posteriores de construcción de su vivienda, aparte de preparar un segmento de la población para su incorporación a dicho sector laboral.

## PROYECTO PILOTO


En la actualidad el Distrito establece los pasos para el desarrollo del proyecto piloto para la reubicación de 675 familias ubicadas en zona de riesgo.

### **Descripción y Localización:**

La urbanización Timayui consta de 675 unidades de vivienda, sobre una superficie de terreno es de 15.5 Has y esta localizada al noroccidente de la ciudad. El lote cuenta con disponibilidad de servicios. La topografía quebrada del lote, con grandes visuales y entorno paisajístico, la diferencia máxima de niveles es de 20 mtrs.

El área donde se encuentra localizado en predio descrito (Timayui), tiene definido su uso como Zona Residencial de Vivienda de Interés Social.

### **Planteamiento Urbanístico:**



Su diseño urbanístico consta de 27 manzanas, con un promedio de 24 a 32 lotes, para un total de 675 unidades y un área individual de terreno por cada uno de ellos de 90 metros cuadrados y 127.50 metros cuadrados los lotes esquineros. Está dotado de una importante infraestructura de servicios comunitarios como canchas deportivas y de fútbol, área institucional, área educativa, de cuidado infantil, religiosa, de salud, de seguridad policiva, recreativa y de parques independientes. Se preserva una zona de mitigación y protección ambiental, mediante una ronda hidráulica de treinta metros al río manzanares,

planteándose así mismo una política de sostenibilidad y mantenimiento mediante la reforestación.

### **Planteamiento Vial y Porcentajes:**

El proyecto cuenta con una vía central vehicular V-2, ancho de 20 metros, la cual consta de dos calzadas de 6 metros, separador de 1 metro y andenes de 1 metro, retiros de paramento de 2.5 metros; de ella se derivan las V-3 que son unas vías perimetrales a la urbanización, con un ancho de 13 metros, zona verde de 2 metros y andenes de 1 metro a cada lado, paramento de 2.5 mtrs; de ella se derivan las vías de distribución vehicular a las manzanas de la urbanización, con parqueos laterales a ambos lados para un total de 360 unidades de parqueo.

El porcentaje de vías vehiculares equivale al 15.87%; Zonas verdes 22.39%; Zona institucional 7.76%; Zonas de parqueos 3.2%; Zonas de andenes 5.4%, Áreas habitables 45.17%.

### **Planteamiento Arquitectónico:**

El proyecto consta de una unidad básica, a desarrollar en primera etapa, con área común, cocina y w.c , posteriormente y por autogestión comunitaria el beneficiario desarrollará en etapas posteriores y de acuerdo a sus posibilidades la vivienda que consta de : terraza, sala comedor, cocina, baño, alcoba 1, alcoba 2, hall y patio, para un área de 51.85 metros cuadrados.

*La concreción de estas operaciones estratégicas, potenciará la dinámica urbana y turística del distrito, por la puesta en marcha de elementos urbanos y valores espaciales vitales para el desarrollo del sector.*

- Documento de Naciones Unidas
- Declaración de Estambul sobre los Asentamientos Humanos.
- Naciones Unidas- Mejores Prácticas.
- Instituto de Crédito Territorial
- Plan de Rehabilitación de Asentamientos Humanos Subnormales
- Conferencia Dr. Elberto Lemus en Lyon-Francia

## **4. PLANES PARCIALES**

### **4.1 DEFINICIÓN**

Los planes parciales son instrumentos de planificación asociados a un área específica, mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones del plan de ordenamiento sobre los suelos definidos como urbanos o de expansión urbana.

El plan parcial es un nivel de planificación en la jerarquía de prevalencia en las determinaciones del plan, asociado al componente urbano, que asume como insumo importante la definición y el carácter de las zonas homogéneas y los tratamientos urbanísticos como decisiones administrativas, mediante las cuales se asigna una serie de objetivos y procedimientos que guían y orientan la actuación pública y privada.

En la delimitación de las áreas a contemplar como plan parcial se deberán tener en cuenta los siguientes criterios:

- Coherencia con las estrategias generales sobre uso y ocupación
- La atención integral de problemas particulares de determinadas zonas urbanas o de expansión
- Las características de las zonas homogéneas físicas del área
- La viabilidad económica y financiera de las acciones urbanísticas necesarias para su ejecución.

Serán necesarios para la definición de las características de la ocupación del territorio y el cálculo de los aprovechamientos urbanísticos, en la implementación de los planes, las nociones de índice de ocupación, índice de construcción, áreas urbanas de cesión y densidad habitacional.

## **4.2 LINEAMIENTOS CONCEPTUALES**

### **CONTENIDO**

Los planes parciales deben incluir los siguientes aspectos, los cuales deben ser compatibles con el contenido estructural del plan:

- La definición de los objetivos, directrices urbanísticas y políticas que orienten la intervención urbana de acuerdo a la definición de la vocación del sector objeto del plan hacia el contexto urbano.
- Definición de la estrategia territorial que plasme en el espacio urbano las diversas alternativas de ordenamiento.
- Definición de la estructura del espacio público, de las vías, de las redes secundarias de servicios públicos, la localización de los equipamientos colectivos de interés público o social, y zonas verdes destinados a parques, y incluyendo los sistemas estructurantes definidos en el plan y los sistemas secundarios y locales

### **OBJETIVO DE LOS PLANES PARCIALES:**

Dotar de una herramienta de planificación a algunas de las zonas al interior del casco urbano y áreas de expansión de Santa Marta que por su complejidad ameritan un estudio más detallado de su estructura urbana y poder dar una respuesta adecuada a sus requerimientos.

Los objetivos y directrices urbanísticas de los planes parciales, acorde a las características de las áreas objeto, se enmarcan dentro de los siguientes conceptos:

- Planes parciales de Conservación
- Planes parciales de Renovación Urbana
- Planes parciales de Mejoramiento Integral
- Planes parciales de Desarrollo
- Planes parciales de Expansión Urbana
- Planes parciales para revisión de la norma urbanística
- Planes parciales de para mejoramiento de espacio público



### **PROCEDIMIENTOS PARA LA FORMULACION Y ADOPCIÓN DE LOS PLANES PARCIALES (Cap. 3º Decreto 1507 Agosto de 1998)**

Los planes parciales pueden ser elaborados por las autoridades Distritales o propuestos ante estas para su aprobación por las comunidades o particulares interesados en su desarrollo, de acuerdo con los parámetros que al respecto determine el presente plan de ordenamiento.

La adopción de un plan seguirá una secuencia de cinco etapas alrededor de las cuales se articulen los desarrollos temáticos y los procesos del plan: Etapa preliminar, diagnóstico, formulación, aprobación e implementación y seguimiento.

- **Etapla preliminar:** Proceso de análisis previo sobre las condiciones para su elaboración y posterior ejecución. Se establecerá en esta etapa la factibilidad y las condiciones de sostenibilidad para la elaboración y posterior ejecución del plan parcial.
- **Diagnóstico:** Debe partir de la evaluación de las políticas y estrategias de ordenamiento, de los sistemas estructurantes de la ciudad que influyen sobre el área de desarrollo del plan parcial, de sus condiciones ambientales, de infraestructura y de espacio publico y del uso, forma de ocupación, tenencia y otras características socioeconómicas de los inmuebles que la conforman. Debe dar como resultado una estrategia integral de desarrollo espacial del área de cobertura, junto con un análisis de los instrumentos de gestión para llevarlo a cabo.
- **La formulación** consiste en la elaboración de la propuesta completa del plan y deberá tener los siguientes elementos:
  - Documento Técnico que contendrá como mínimo:

Memoria justificativa del Plan y sus condiciones de partida y criterios de diseño, donde se expliquen las condiciones evaluadas en la fase de diagnóstico, la pertinencia y procedencia del plan parcial, así como la las determinaciones y estrategias territoriales que den respuesta a la problemática planteada.

- Los objetivos y criterios del planteamiento propuesto.
  - Presentación de la solución adoptada: estrategia territorial y sistemas de espacio público y la forma de ocupación del espacio interior, las manzanas y los usos específicos del suelo, junto con el análisis de las alternativas consideradas.
  - Presentación de la estrategia de gestión planteada, los sistemas de gestión escogidos e instrumentos a aplicar, así como la estrategia financiera e institucional.
  - Cuantificación de las características físicas y financieras de la intervención.
  - La cartografía en escala 1:2000, para cada uno de los temas definidos en las fases de diagnóstico y formulación.
  - El proyecto de decreto que adopta el plan con sus normas urbanísticas.
  - El proyecto de delimitación de Unidades de Actuación Urbanística, cuando sean necesarias.
  - El proyecto de integración inmobiliaria o reajuste de tierras, cuando sea necesario.
- Una vez formulado el plan, el Consejo de Gobierno y la Secretaría de Planeación deberán emitir concepto sobre su viabilidad, y someterlo a Corpamag para su aprobación en lo que se relaciona con su competencia, en un término de ocho días, si esta es requerida expresamente por las normas vigentes. Cumplida este trámite el plan parcial se someterá a consideración del Consejo Consultivo de Ordenamiento, que deberá rendir su concepto y formular recomendaciones dentro de los treinta días hábiles siguientes a su presentación. Durante el periodo de revisión habrá un proceso de información pública, durante el cual se convocará a los propietarios y vecinos para que expresen sus recomendaciones y observaciones
- Cumplido el anterior procedimiento el Alcalde Distrital adoptará el plan parcial por medio de decreto.



➤ La etapa de implementación y seguimiento, posterior a la adopción del plan, comprende las acciones para llevar a cabo los propósitos del Plan, en los siguientes aspectos:

- ◆ Las decisiones administrativas tendientes a generar las condiciones para la participación de entidades públicas, privadas y propietarios en la ejecución del plan parcial.
- ◆ La adecuación financiera que posibilite la financiación de la intervención urbana y ejecución de la intervención propuesta por el plan parcial.
- ◆ La promoción y divulgación, como proceso particularmente enfocado a informar a la ciudadanía y garantizar las condiciones de mercado que permitan cumplir con las metas de la intervención urbana.
- ◆ La institucionalización, que apunta a generar las condiciones de coordinación, funcionalidad, eficiencia, y eficacia en el entorno de las entidades públicas y privadas que se relacionan con la ejecución del Plan.
- ◆ La legalización y conformación de las unidades de actuaciones urbanísticas, que hayan sido definidas por el plan parcial
- ◆ Los planes parciales a implementar en el distrito, son los siguientes:

- **PLAN PARCIAL DE REDESARROLLO**

Se aplicarán a zonas que requieran modificaciones sustanciales en la forma de utilizar el suelo para hacer un aprovechamiento óptimo del mismo, acorde a las características de ubicación e infraestructura de la zona.

Mercado Público y su área de influencia

- **PLAN PARCIAL DE MEJORAMIENTO INTEGRAL**

Se aplicará a sectores de la ciudad que se hallan desarrollado con condiciones deficientes de servicios públicos, equipamientos, zonas recreativas e infraestructura vial.

Santa Fe - El Pantano-Ondas del Caribe

- **PLAN PARCIAL DE DESARROLLO**

Se aplicará a zonas dentro del perímetro urbano que no han sido desarrollados y que se constituyen en prioridades para la ciudad.

Zona Turística: Sector Pozos Colorados y Bello Horizonte.  
Áreas Vis en sectores urbanos.

#### • **PLAN PARCIAL DE EXPANSIÓN URBANA**

Se aplicará a zonas de expansión urbana definidas en el plan de ordenamiento que pueden presentar conflictos por un desarrollo parcial y espontáneo, por lo tanto requieren la definición de las redes viales, de servicios públicos y de espacio público entre otros.

Sector La Concepción – Curinca  
Sector Bureche (Franja Troncal- La Lucha –Gaira)  
Y todas las demás áreas de expansión urbana del Plan

#### **4.3 PLAN PARCIAL DE REDESARROLLO**

Se aplicarán a zonas que requieran modificaciones sustanciales en la forma de utilizar el suelo para hacer un aprovechamiento óptimo del mismo, acorde a las características de ubicación e infraestructura de la zona.

##### ▪ **Mercado Público Y Su Área De Influencia**

#### **Delimitación Y Unidad De Planeamiento**

El área del Mercado Público es una de las de mayor impacto urbano y ambiental en el Distrito. Su carácter de cobertura escala urbana y de relación con la zona rural le definen como un punto focal de la estructura con problemas de tráfico, concentración y de eficiencia, afectando el área central histórica.

Sus radio de influencia va desde la calle 8ª por el Norte hasta la Avda del Libertador por el Sur y desde la Avda. del Ferrocarril y la Crta 6 hasta la Crta 16.

#### **Justificación**

Es un área de innumerables problemas entre los cuales se encuentran: deterioro ambiental y sanitario, tráfico, concentración de comercio y actividades de mediano impacto urbano. El área del mercado y su zona de influencia constituyen una de las más importantes económicamente y la multiplicidad de usos constituyen una zona urbana llena de conflictos, constituyéndose en un tapón para la movilidad desde la zona nororiental hacia el centro.

## Objetivo Principal

Como objetivo principal se plantea la recuperación del entorno y el espacio público del mercado, en base a la reorganización de los usos del suelo y a la desconcentración de funciones, considerados dentro de las estrategias ambientales consideradas en el plan, considerando los procesos al interior del área como generadores de malestares ambientales. Se considera como parte de este, la reconstrucción del edificio actual.

## Desarrollo participativo.

La propuesta de formulación que surja para este desarrollo, debe ser concertada con la comunidad que detenta y usufructa los negocios del mercado y los usuarios del mismo.

## Principales Determinantes

**Naturaleza:** Intervención orientada hacia la recuperación física del área del mercado, de su malla vial, de las características de los locales, de las áreas de andenes, parqueos y del espacio público.

**Usos del suelo propuesto:** Desarrollo comercial especializado abastecimientos, asociado a la estructura o edificación del antiguo mercado, con una oferta de abastecimientos y comercios y servicios de bajo impacto.

**Ocupación del suelo:** Los índices de ocupación del suelo deben mantenerse con el objetivo de no elevar la densidad automotriz, o de acuerdo a las consideraciones del Plan, evaluar el impacto del aumento en los corredores como la Calle 11 y la Crra 12 en su propuesta de ampliación.

## 4.4 PLANES PARCIALES DE DESARROLLO

Se aplicará a zonas dentro del perímetro urbano que no han sido desarrollados y que se constituyen en prioridades para la ciudad.

### Zona Turística (Pozos Colorados)

#### Delimitación Y Unidad De Planeamiento:

Se agrupa bajo esta unidad el conjunto de inmuebles y espacios vacantes denominados Pozos Colorados, que comprende el espacio localizado entre la costa, adjunto al Hotel Irotama y la Urb. Microrefugio, con límite en la actual Troncal del Caribe. Es en conjunto un área aprox. de 65 Hás.

## Justificación

Ha sido un área sometida a diferentes tipos de presiones de índole económica y de ocupaciones del suelo, pero que actualmente al ser propiedad Distrital es factible lograr la verdadera acción de desarrollo que se requiere. Su óptima ubicación, con relación a la ciudad de Santa Marta, al potencial de desarrollo turístico sobre el conjunto de playas, la hacen atractiva desde todo punto de vista para lograr una ocupación deseada que contribuya a ofertar y contener programas que potencien el filón turístico urbano y ecológico que se encuentra en las cercanías.



Sector ideal para plantear instalaciones de gran belleza urbano-arquitectónica con todo el rigor de un espacio planificado en la medida de sus posibilidades.

## Objetivo Principal

Plantear, diseñar e integrar en una concepción global especial equipamientos turísticos de gran prestigio para hacer de esta área del distrito de Santa Marta una zona de fuerte potencial atractivo a las actividades de este sector y en especial contribuir a potenciar un turismo de tipo internacional y de gran categoría.

## Desarrollo Participativo

Se plantea un desarrollo participativo de tipo **MIXTO** donde intervenga el sector público, el sector privado y algunos sectores gremiales.

## Principales Determinantes

**Naturaleza :** Desarrollos Turísticos y Mixtos (comercio, deportes, culturales y recreativos e institucionales.)

**Usos del Suelo propuestos:** Turísticos (Hoteles de gran categoría estrellas, conjuntos turístico-residenciales, residencias turísticas, restaurantes, cafeterías, fuentes de soda, resposterías y panaderías, venta y alquiler de artículos deportivos, galerías de arte, artesanías, boutiques, almacenes de misceláneos, almacenes de ropa, bares, discotecas, casinos, escenarios de deportes bajo techo, escenarios de deportes al aire libre, etc.

Plazas comerciales y centros comerciales.

**Ocupación Del Suelo:** Los coeficientes de rendimientos deben estar en el rango de 60-40 con relación a lo aprovechable-construible y a lo abierto. Estas

posibilidades deben ser sometidas a más profundidad en el respectivo Plan Parcial.

**Paisajísticos:** Todos los elementos del medio natural que tengan presencia en la zona de estudio han de ser incorporados a la respectiva U.A.U. con el propósito de adaptarlos e integrarlos al diseño final del entorno urbanístico y también como una política de preservación ambiental y de conservación de los elementos del medio natural.

**Normativos E Instrumentales:** Debe propenderse a la aplicación de normas enmarcadas en las verdaderas posibilidades que dé el proyecto en su concepción global de los coeficientes de explotación y utilización del suelo. Esto amerita la consideración en cuanto a orientaciones de las edificaciones, alturas máximas permisibles, aislamientos, integración urbano-arquitectónica, integración al paisaje y su concepción enmarcada no en una prediación tradicional sino en una concepción global que se pueda desarrollar por etapas.

#### **Económicas**

- Aprovechamiento y generación para desarrollar un espacio altamente estratégico dentro de la ciudad.
- Desarrollo de una base económica en empleos directos que generará dicha Unidad al entrar en su fase operativa.
- Proyección internacional para el sector turístico y para la ciudad.
- Fortalecer el sector turístico con la dotación de este espacio a través de la concepción de un gran proyecto integral.

#### **4.5 PLANES PARCIALES DE EXPANSION URBANA**

Se aplicará a todas las zonas de expansión urbana que presentan posibilidades de ordenamiento y jerarquización urbanística por su desarrollo parcial y la propiedad del suelo, por lo tanto requieren la definición de las redes viales, de servicios públicos y de espacio público entre otros, por la potencialidad que presentan.

#### **Sector La Concepción – Curinca -Bureche**

Esta zona de poca consolidación urbana, tiene gran potencialidad por la red vial periférica que presenta y por la proyección de vías como la Vía Alternativa al Puerto y la prolongación de la Avda. del Libertador y su accesibilidad hacia el centro de servicios. Existen cerca desarrollos planificados como barrios particulares, como La concepción, El Parque, etc, pero carecen de una estructura global como zona urbana, bien articulada su estructura vial y servicios existentes.

## Delimitación Y Unidad De Planeamiento

Esta área esta constituida por los predios ubicados entre la Vía Troncal del Caribe por el Norte, por el trazado de la Vía Alternativa al Puerto y por las instalaciones de la Zona Franca industrial por el Sur.y por el Este por los barrios cerca a ella ubicados, planificados individualmente, pero no como conjunto urbano. Existe dentro de esta área un parque de carácter industrial que se ha desarrollado como área comercial.

## Justificación

Esta área urbana articulada a las principales vías, puede además de tener un carácter residencial, esta definida por áreas de concentración de servicios tanto comerciales como educativos.

## Objetivo Principal

Ordenar esta zona para en su tejido urbano dotándolo de las posibilidades viales, de áreas verdes y espacios institucionales, mejoramiento de los servicios públicos, cobertura escolar y una oferta de segundo nivel de atención en salud.

## Desarrollo Participativo

Es necesaria la implementación de una unidad de actuación urbanística, como medida de gestión, de una estrategia de participación ciudadana que aporte elementos al proceso y establezca un grado de pertenencia con respecto al contenido del Plan.

## Principales Determinantes

Como determinantes importantes en la formulación del Plan están:

**Naturaleza:** Se pretende un desarrollo urbanístico de áreas residenciales, comerciales, y de usos múltiples aledaños a la Vía Alternativa al Puerto, una proyección adecuada y de calidad de servicios públicos, equipamientos sociales, espacio público y recreativo y una articulación clara al sistema vial de la ciudad.

**Usos del suelo propuesto:** Se establece como predominante el uso residencial, los usos complementarios a la vivienda, áreas mixtas y de servicios educativos y un subcentro generador de una polaridad urbana.

**Ocupación del suelo:** Los índices de ocupación serán acordes a las proyecciones viales y las políticas de densificación y usos que se pretendan de acuerdo a la estructura del plan.

Con la formulación y desarrollo de objetivos de estos planes se logran los lineamientos del Plan a escala local.

Dentro de este plan se establecen dos Unidades de Actuación Urbanística: sobre los predios destinados al desarrollo de los servicios educativos y sobre el área residencial y el subcentro urbano propuesto.

Se deberán ejecutar planes similares en áreas de Cantilito y la Carbonera.

#### **4.6 PLANES PARCIALES DE MEJORAMIENTO INTEGRAL**

Se aplicará a todas las zonas de baja cualificación del tejido urbano que presentan una problemática de accesibilidad, jerarquización urbanística por su desarrollo incompleto, por lo tanto requieren la reconstrucción y claridad de las redes viales, completar los servicios públicos y la creación de áreas de espacio público entre otros, para consolidar la calidad del tejido urbano.

#### **Sector Ondas del Caribe- Pantano- Santa Fe- Fundadores- Luis R Calvo**

Estas áreas de poca consolidación y desarrollo urbano, carecen de una estructura en su tejido urbano, poco articulada a la estructura vial primaria y a los servicios existentes, bajos indicadores de espacio público y servicios sociales.

#### **Delimitación Y Unidad De Planeamiento**

Esta área está constituida por los barrios ubicados en la zona nororiental, aledañas a la línea férrea y al trazado de la Vía Alternativa al Puerto: Comprende los sectores de María Cristina, Santa Fe, Paraíso, Pantano, Tayrona, Tayronita, Cardonales, Oasis, Ondas del Caribe, Galán, Fundadores, Luis R. Calvo, Villa Aurora, Divino Niño, Alto Delicias y barrios de desarrollo planificado como Galicia, Bastidas y 17 de Diciembre los cuales deben articularse a los Comprende tipologías diferentes de vivienda y agrupación acordes a sus orígenes y desarrollo. Como elemento importante vial está el proyecto de la Vía Alternativa.

#### **Justificación**

Esta área urbana con el más bajo perfil de consolidación urbanística, posee un carácter residencial, con un número de población importante en zonas de riesgo y con escasa articulación a los temas urbanos que ofrece la ciudad.

## Objetivo Principal

Priorizar la reestructuración espacial y urbanística del área atendiendo a la planificación en detalle de un sistema vial en detalle que genere una articulación al contexto urbano, a los servicios públicos y sociales, a la generación de espacio público y áreas deportivas. Ordenar esta zona para en su tejido urbano dotándolo de las posibilidades viales, de áreas verdes y espacios institucionales, mejoramiento de los servicios públicos, cobertura escolar y una oferta de segundo nivel de atención en salud.

## Desarrollo Participativo

Es necesaria la implementación, como medida de gestión, de una estrategia amplia de participación ciudadana que aporte elementos al proceso y establezca un grado de pertenencia con respecto al contenido del Plan.

## Principales Determinantes

Como determinantes importantes en la formulación del Plan están:

**Naturaleza:** Se pretende un mejoramiento de lo urbanístico residencial, desarrollo de lo comercial, y de usos múltiples aledaños al trazado de la Vía Alternativa al Puerto, calidad de servicios públicos, equipamientos sociales, espacio público y recreativo y una articulación clara al sistema vial de la ciudad.

**Usos del suelo propuesto:** Se establece como predominante el uso residencial, los usos complementarios a la vivienda, áreas recreativas y de servicios educativos y de salud.

**Ocupación del suelo:** Los índices de ocupación serán acordes a las proyecciones viales y las políticas de densificación y usos que se pretendan de acuerdo a la estructura del plan.

Con la formulación y desarrollo de objetivos de estos planes se lograrán los lineamientos del Plan a escala local.

## 5 UNIDADES DE PLANIFICACIÓN LOCAL

Las Unidades de Planificación Local, son herramientas de planeación de sectores que delimitan conjuntos de barrios o que tienen cierto nivel de homogeneidad, de integración espacial y/o funcional, para su intervención en conjunto bajo directrices generales del plan.



Las UPL son en cierta medida agentes de control de desarrollo de ciertas áreas, cuando no existen planes parciales, en las cuales es necesario precisar el tipo de intervención a desarrollar sobre todo en la estructuración vial, equipamientos, parametros de uso , volumetría y de espacio publico.

Las siguientes áreas deben ser motivo de UPL:

Las áreas marginales no consolidadas,  
Las centralidades propuestas y existentes, que no hayan sido consideradas como planes parciales requieren también que se haga un ordenamiento detallado, para precisar las intervenciones públicas en los sistemas,  
Las zonas de conservación natural de pie de los cerros,  
Las áreas objeto de operaciones estratégicas

Los elementos ordenadores de cada UPL son los equipamientos zonales y locales, la red vial secundaria, los parques de menor escala, las centralidades urbanas propuestas y el espacio público local.

Las UPL son instrumentos de gestión y planificación urbana, a través de las cuales se implementarán los proyectos en los tejidos residenciales, así como en el resto del tejido urbano para:

- Orientar las acciones concretas del sector público en la racionalización de la inversión.
- Dar pautas de ubicación con base en la identificación de las deficiencias de cada una de las zonas y sus prioridades de desarrollo: vías de carácter secundario, equipamientos locales y zonales, inversión en el espacio público, mejoramiento de barrios e infraestructura, enmarcadas dentro de las políticas generales del POT.
- Facilitar la participación de la comunidad, para que asuma como propio la creación del espacio urbano, fortalecer su sentido de pertenencia.

-La delimitación de las UPL tuvo en cuenta los siguientes criterios:

El soporte físico natural (los sistemas orográfico e hidrográfico).

- La malla vial arterial.
- La morfología urbana (a nivel de trazados viales y tipos de manzanas o bloques).
- La distribución de usos existentes en el suelo urbano.
- La dependencia de equipamientos comunitarios.
- Las dinámicas urbanas compartidas.
- Las condiciones socioeconómicas (estratificación).

Se han definido como áreas de planificación local, las siguientes:

**Áreas Marginales:**

La Paz , Cristo Rey y los barrios cercanos.  
11 de Noviembre, Nueva Colombia, Yucal y Nueva Mansión

**Operaciones estratégicas:**

Rodadero

Ronda del Río Manzanares y Quebrada Tamaca y Bureche,  
Área del Batallón

Eje Vía Alternativa Corredor - Férreo de Mamatoco al Puerto con inclusión de los  
bordes residenciales a cada lado,

Corredor férreo en Zona Turística, una vez concluido su traslado.

**Centros urbanos propuestos** y áreas despejadas de industria y equipamientos  
para relocalización.

**Zonas de Conservación Natural:** Áreas de parque de borde y desarrollo,  
tratamientos y usos de cerros urbanos.

Las unidades de planificación local establecen el ordenamiento físico puntual y  
la planificación como proceso de racionalización del espacio urbano construido  
dentro de las líneas estructurales del plan.

## INTRODUCCION

---

El componente urbano se formula en el marco del modelo territorial planteado en el Documento Centra del Plan y estructura una nueva visión de ciudad que tiene como líneas estratégicas, la implementación de puertos e infraestructura vial y de transportes; El pleno desarrollo del sector turístico bajo estrictos controles ambientales; la búsqueda de la sostenibilidad en el contenido y en el manejo ambiental del territorio; el desarrollo de una plataforma de servicios públicos domiciliarios como soporte de competitividad; el ordenamiento desarrollo y articulación del litoral costero al contexto urbano, la generación de respuestas a las nuevas exigencias sociales con servicios de bienestar y seguridad pública; la valoración del patrimonio como factor de consolidación de la imagen y la cultura urbana y; procesos de gestión acordes al nuevo ordenamiento y manejo del territorio Distrital.

Estrategias que apuntan a desarrollar dentro del segmento urbano consolidado o tradicional, el segmento urbano del litoral y el segmento de ciudad nueva, un esquema de espacio urbano con altas características funcionales basadas en la consolidación del rol de la ciudad como centro subregional con prospectiva de ciudad turística, comercial, portuaria y con gran utilización de los elementos ambientales y paisajísticos que le son característicos. Cada uno de los aspectos tratados se espacializan en mapas a escala 1: 15.000 como parte constitutiva del documento elaborado.

Los rasgos ambientales que particularizan la ciudad hacen que en la formulación del componente urbano se contemplen políticas y estrategias sobre este aspecto y, en particular acciones concretas sobre los subsistemas ambientales hídrico-fluvial, acuíferos, hídrico-marino, orográfico, la explotación minera y la interacción entre el medio natural y el construido.

Se incorpora el litoral costero al desarrollo ordenado de la ciudad promoviendo estrategias de transporte multimodal, construcción de infraestructuras y desarrollo de actividades turísticas, explotación sostenible de las riquezas naturales que ofrecen las Subzona Costera Terrestre y Marina y determinación de usos y estrategias de crecimiento urbano en cada uno de los segmentos territoriales que hacen parte de este sector de la ciudad.

El espacio público urbano se maneja como un sistema constituido por los subsistemas hídricos, orográficos, de recreación y parques, de servicios públicos y de vías. En cada uno de ellos se jerarquizan los niveles de espacio público sean distritales zonales o barriales,

La definición de los usos de los suelos se apoya en la función del carácter terciario de la ciudad y prestadora de servicios turísticos portuarios y

comerciales y en un segundo orden algunas actividades industrial y agroindustrial. Además, sobre la base de criterios ambientales, sociales, de participación y legales se clasifican los suelos en usos residenciales, residenciales y de servicios turísticos, comercial, de negocios y de servicios, institucionales, industriales, múltiples y para parques y recreación. Adicionalmente se identifican los equipamientos y servicios institucionales y se formula los parámetros de usos, arquitectónicos y urbanísticos. Para Vivienda de Interés Social -VIS- se reservan áreas del suelo urbano, se establecen condiciones de accesibilidad e igualmente se formulan los parámetros arquitectónicos y urbanísticos que deben llevarse en cuenta en su construcción

Por ultimo se tratan los Sistemas Urbanos de servicios públicos domiciliarios, los equipamientos urbanos y vías y transportes. Con relación a los primeros el componente condiciona su desarrollo a los usos de suelo, las áreas de expansión, diversificación al control de las áreas de riesgos las reservadas para vivienda de interés social y las de protección ambiental; igualmente se estipula que las empresas que ofrecen los servicios deberán desarrollar Planes Maestros para el crecimiento y mejoramiento de redes, definición de servidumbres y optimización de la infraestructura instalada y, en el orden administrativo, dotar la ciudad de un sistema de nomenclatura adecuado, que sirva de base a los programas de crecimiento de los servicios.

Los equipamientos urbanos en educación, salud, recreación, institucionales y administrativos, transporte, abastecimiento, culturales y religiosos, seguridad ciudadana, desarrollo comunitario e industriales, como soportes de los servicios que inciden en la calidad de vida, son abordados desde la perspectiva de posibilitar la ampliación de su accesibilidad y cobertura, o en su defecto de acuerdo con la necesidad de su reubicación si ejercen impactos negativos sobre la estructura y el entorno urbano o bien si entorpecen su dinámica.

El sistema vial y de transporte que propone el POT en el área urbana está fundamentado en el beneficio equitativo del usuario, la racionalidad económica, la compatibilidad con el mejoramiento de la calidad de vida del ciudadano, la generación de acciones concretas de ordenamiento sobre el territorio, la combinación de diversas modalidades de transporte y la ampliación de la accesibilidad y movilización de turistas y visitantes a las áreas de atracción del territorio. Con esos referente se determina la optimización de la infraestructura vial y de transporte en los principales ejes viales y la localización y dimensionamiento de la infraestructura vial y de transporte en el corto mediano y largo plazo.

Con la pluralidad de temas e información que este documento representa y propone, se espera que siguiendo sus lineamientos: se logren los objetivos de ciudad soportados por una visión de desarrollo que implique grandes



Componente Urbano

**adaptaciones y tareas sobre el territorio y una visión basada en un equilibrio entre habitabilidad y medio ambiente.**

## ANEXO No 2

### Documento soporte de la Normatividad Urbana

El presente anexo amplía y condensa la normativa urbanística general aplicada al área urbana, para una mejor definición y entendimiento de los conceptos y normas aplicadas en el presente acuerdo, del cual hace parte el presente documento.

1. Cesiones urbanísticas para la conformación del sistema público de áreas verdes y Equipamiento comunal. Las siguientes son las cesiones establecidas para los desarrollos urbanísticos:

1.1 Cesiones tipo A: Es la cesión destinada a dotar a la comunidad, residentes y usuarios de áreas de recreación pública y zonas de equipamiento comunitario. Las cesión de tipo A se destinarán a los siguientes elementos que la conforman, así.

a. Uso recreativo: Parques y zonas verdes recreacionales, plaza, plazoletas y campos deportivos abiertos.

b. Equipamiento Comunal Público:

1. Instalaciones de servicios comunitarios.

Culturales

Religiosos (Capillas)

Deportivos en espacios cerrados o construidos.

De salud (Centros de salud, puestos)

Centros de atención al menor, como guarderías, e instalaciones de las entidades de asistencia social.

Salones comunales

Centros Integrales comunales

Centros de Atención Inmediata, e instalaciones en general para servicios de seguridad de la comunidad.

2. Instalaciones de Producción y Mercadeo y Uso comunitario:  
Centros de acopio y almacenes  
Talleres Artesanales y microempresas comunitarias.

3. Instalaciones de Servicios Públicos.

4. Zonas públicas complementarias al sistema vial

Proporción de áreas: Se establecen las áreas de cesión tipo A de la siguiente manera:

Para Tratamientos de desarrollo

1. Vivienda unifamiliar, bifamiliar: entre el 17 y 25% del área neta urbanizable

2. Vivienda multifamiliar: entre el 25 y 55% del área neta urbanizable

1.1.1 Cesiones Tipo A destinadas a la complementación del sistema vial.

Área Vial de uso público, como sobreaño de las vías exigidas, correspondientes a calzadas adicionales, a sobreaño de andenes, Ciclovías y Áreas de estacionamiento público.

a. Localización. Se definirá la localización de las áreas de cesión tipo A, de acuerdo a las siguientes exigencias:

1. Contiguas a las vías vehiculares propuestas

2. Que conformen un sistema jerarquizado, armónico y continuo de áreas públicas, integrado por elementos constitutivos del espacio público.

3. Que no estén sobre las áreas de reserva vial o con afectaciones

4. Que no estén ubicadas sobre predios o zonas cuyas condiciones no permitan su desarrollo o considerados como de alto riesgo.

1.2 Cesiones tipo B. Son las destinadas a recreación y equipamientos comunal de carácter privado y se podrá destinar a los siguientes fines:

En zonas residenciales:

- a) Recreativos, como zonas verdes parques, jardines, plazoletas, juegos cubiertos
- b) Mixtos como Salones Múltiples, lavanderías
- c) Asistenciales como Enfermerías y puestos de Salud
- d) Estacionamientos para visitantes, adicionales a los exigidos por la norma y dentro del predio

En otros proyectos, como Comercio Industria e Institucionales

A: Recreativos o culturales como Jardines, Plazoletas, Canchas deportivas, Gimnasios, Teatros y Auditorios.

B: Mixtos como salones múltiples, guarderías, depósitos, cafeterías.

C: Administrativos como celadurias, administración

D: Estacionamientos para atención al público, adicionales a los exigidos por las normas, situados al interior del predio o en semisótano.

El equipamiento comunal privado se podrá prever en la siguiente proporción:

1. En desarrollos residenciales, entre diez (10) y quince (15) M2 por cada 90 mtrs de área de vivienda construida, y se distribuyen así:

Zonas Verdes y Recreativas. De 40% a 60%

Servicios Comunales. De 15% a 20%

Estacionamientos adicionales Entre 10 % y 15%

2. En desarrollos comerciales entre quince (15) y veinte (20) M2 por cada 120 M2 de construcción, así

Zonas Verdes y Recreativas. De 30% a 45%

Servicios Comunales. De 10% a 15%

Estacionamientos adicionales Entre 30 % y 40%

3. En Usos Industriales entre diez (10) y quince (15) M2 por cada 160 M2 de construcción, así

Zonas Verdes y Recreativas. De 40% a 60%

Servicios Comunales. De 10% a 15%

Estacionamientos adicionales Entre 15 % y 25%

4. En Usos Institucionales entre diez (10) y quince (15) M2 por cada 120 M2 de construcción, así

Zonas Verdes y Recreativas. De 30% a 40%

Servicios Comunales. De 15% a 20%

Estacionamientos adicionales Entre 30 % y 40%

El equipamiento comunal deberá ubicarse anexo a las áreas comunes y con acceso directo desde ellas, y deberá localizarse en un 70% mínimo en primer nivel de terreno. Se podrán localizar áreas libres en cubiertas de edificación y deberá ubicarse sobre la parte posterior del edificio. Cuando se trate de otro tipo de edificaciones se podrá ubicar el 50% sobre el primer nivel de terreno.

Los estacionamientos se clasifican como de uso exclusivo o privado cuando son contemplados como anexidades de las unidades residenciales o locales comerciales, industriales, etc. Y de servicio al público cuando se destinan a

visitantes de inmuebles residenciales, comerciales, etc.

## 2. AREAS DE ACTIVIDAD RESIDENCIAL

### 2.1.1 Uso Residencial.

Se consideran como de uso residencial las áreas y edificaciones destinadas a servir como lugar de habitación y de actividades complementarias a la misma.

2.1.2 Areas de actividad residencial: Son las áreas urbanas donde el uso principal es el residencial, con los usos complementarios permitidos para el mismo, de acuerdo a las diferentes áreas de zonificación y su tipología establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial

2.1.3 Residencial Productiva. Barrios residenciales, en los cuales las unidades de vivienda (vivienda productiva), pueden albergar dentro de la propia estructura arquitectónica, usos comerciales básicos o industriales livianos y que además presentan como en la categoría anterior, zonas de comercio y servicios.

### *1 Clasificación según las tipologías residenciales*

De acuerdo a las tipologías residenciales proyectadas

Vivienda Unifamiliar

Vivienda Bifamiliar

Vivienda Trifamiliar

Vivienda Multifamiliar

Agrupaciones o conjuntos

Vivienda compartida

Vivienda Unifamiliar. Corresponde al desarrollo residencial en el cual un lote de terreno esta ocupado por una unidad predial destinada a dicho uso y que no comparte con las demás ningún tipo de área o servicio comunal de carácter privado.

### Vivienda Bifamiliar y Trifamiliar.

Corresponde al desarrollo residencial en el cual un lote de terreno esta ocupado por dos o tres unidades prediales que comparten y proindiviso la propiedad del terreno, así como elementos de la edificación y áreas de acceso y aislamientos, y cuentan con reglamentos de propiedad horizontal.

Vivienda Multifamiliar. Corresponde a edificaciones desarrolladas sobre un lote de terreno que comprende mas de tres unidades prediales independientes, generalmente en edificios de varios pisos. Este tipo de desarrollo prevee áreas y servicios comunales dentro o anexos a las edificaciones, cuya propiedad y utilización privadas se definen y están sometidos al régimen de la propiedad horizontal.

Agrupaciones o conjuntos. Son desarrollos residenciales conformados por varias edificaciones constitutivas de unidades de vivienda de variadas tipologías, que comparten, además de las estructuras o áreas comunales privadas de cada edificación, zonas y servicios comunes a toda la agrupación o conjunto, como vías, estacionamientos, áreas verdes, cerramientos, porterías, etc.

### Vivienda Compartida.

*Clasificación de acuerdo a su proximidad.* Con base en la proximidad entre las viviendas que forman un desarrollo urbano estas pueden clasificarse de la siguiente manera:

Vivienda aislada: Es aquella que dispone de retiros respecto a los linderos por todos sus costados.

Vivienda apareada: Es aquella que se dispone adosada a otra por un lindero, conservando los restantes retiros con respecto a los lotes adyacentes.



Vivienda continua: Es aquella adosada con otras edificaciones en sus linderos laterales y/o de fondo.

*Áreas mínimas de vivienda:* Las unidades de vivienda en las urbanizaciones y edificaciones aisladas, serán proyectadas con un área habitacional así:

Vivienda de una alcoba: 35 mtrs

Vivienda de dos alcobas: 45 mtrs

Vivienda de tres alcobas: 60 mtrs

Vivienda de unidad básica para desarrollo progresivo: 25 mtrs

## 2.2 CLASIFICACIÓN DE ÁREAS DE ACTIVIDAD RESIDENCIAL

Se clasifican como áreas de actividad residencial, con base en la evolución y desarrollo del tejido urbano y la clasificación de las zonas homogéneas tipológicas, las siguientes:

2.2.1 Area Residencial AR-1: El área confinada en el perímetro del Centro histórico con las restricciones propias del tratamiento de conservación del área, La normatividad debe apuntar a la recuperación del valor del área como zona residencial.

Las normas destinadas al Centro Histórico, tendrán como base el estudio existente Universidad Nacional - Colcultura y la intervención urbana estratégica a desarrollar dentro de la propuesta del Plan.

Se define como zona 1 la comprendida entre la calle 12 y la Calle 18 y entre la Crra 1ª y la Crra 5ª , incluyendo la Fachada al Mar.

Se define como zona 2 el resto del marco del Centro Histórico.

2.2.2 Area residencial AR-2: Conformada por asentamientos de características particulares como el Barrio El Prado, su carácter de tratamiento es de conservación, no permite transformaciones a los índices y aprovechamiento, ni a intervenciones importantes de estilo.

2.2.3 Area Residencial AR-2A: Define procesos históricos de desarrollo urbano bajo patrones de trazado con características particulares de vialidad, tipología predial y arquitectónica, como los barrios de Pescadito y Manzanares y áreas afines. Su tratamiento básico se orienta hacia la consolidación. Se deben establecer índices de construcción mayores hacia las vías principales y en general a todo el área por existir una buena estructura vial.

### Normas Urbanísticas

Área mínima predio: 120 m<sup>2</sup>

Frente mínimo: 8. 00 mtrs

Altura máxima de la vivienda: 2 pisos y 3 pisos sobre corredores zonales

Índice de Ocupación: 0,7

Antejardin : No es obligante en sectores de paramento consolidado, cuando este no exista, permitiendo la terraza cubierta como espacialidad adecuada para la relación interior- exterior. En desarrollos urbanísticos, dentro del área, se pueden aplicar acordes a las vías existentes.

Índice de Construcción: 1,50 - 2,1

Retiro de fondo 1er. Piso : Mínimo 4 mtrs

Retiro de fondo 2do. Piso: 4. 00

Adosamiento : Permitido lateralmente

Patio mínimo: 9,0 m<sup>2</sup>

Densidad : 55 viv.

Normativa urbanística para desarrollos residenciales

Los nuevos desarrollos residenciales vinculados, a estas áreas deberán articularse a la estructura vial y espacial a los existentes, manteniendo en lo posible las áreas de cesión establecidas.

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 por cada 3 viv.

Parqueaderos para visitantes: 1 por cada 6 viv.

Densidad máxima: 55 viv/ha

ÁREA DE CESIÓN: 40 %

#### VIAS VEHICULARES:

- Vías internas: Calzada 6,0 mtrs, andenes de 1,50 y antejardines de 3,00 y 5 mtrs, acorde a vías existentes.

- Vías peatonales internas: 8.00 mtrs (z. Verde central de 2,5 mtrs, dos andenes peatonales de 1,25 y áreas de retiro de 1,5 a cada lado)

#### USOS DEL SUELO:

Específico: Residencial

Complementarios: comercio C1-CB

Comercio C1-CMM Sobres corredores locales, Servicios personales generales.

Restringidos: C2-CASD, C2-CC, Billares sobre corredores locales: 1 por manzana.

Comercio C2 y Talleres sobre corredor paralelo a la vía Alterna

Prohibidos: Industriales livianos y pesados, Comercio de exposición y comercio tipo 3.

2.2.4 Area Residencial AR3: Se establece como un modelo proveniente de la evolución de los barrios de origen planificado, que mantienen una tipología de retiros y de estructura peatonal, mas una regular estructura de espacio publico y de equipamientos como Los Almendros, 17 de Diciembre, Galicia, Bastidas, Chimila, Ciudadela, Pando, Cisne, Cantilito, Garagoa, La Concepción, Marbella, Cañaveral, El Parque, El Bosque, Trupillos. Etc.

#### Normativa Arquitectónica

La normativa para estos sectores debe apuntar a su consolidación, permitiendo procesos de alguna densificación sobre las estructuras viales primarias, junto con la posibilidad de transformaciones de la tipología inicial de la vivienda.

ÁREA MINIMA DE LOTE 76 m2

Frente mínimo: 6. 00 mtrs

Altura máxima de la vivienda: 2 pisos y 3 pisos sobre corredores zonales

Antejardin : 3 MTRS

Retiro de fondo 1er. Piso : 3.00 hasta el 50%

Retiro de fondo 2do. Piso: 3. 00

Adosamiento : Lateral permitido

Patio mínimo: 6,0 m2

Densidad máxima: 70 viv/ha

Índice de Ocupación .60

Índice de construcción: 1,2

#### Normativa Urbanística

Los nuevos desarrollos vinculados a estas áreas deberán articularse en la estructura vial y espacial a los existentes, manteniendo en lo posible las áreas de cesión.

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 por cada 3 viv.

Parqueaderos para visitantes: 1 por cada 7

ÁREA DE CESIÓN: 40 %

VIAS VEHICULARES: Acorde a las cesiones viales reglamentadas.

- Vías peatonales internas: 8.00 mtrs (z. Verde central)

#### USOS DEL SUELO

Específico: Residencial

Complementarios: Comercio C1-CB

Comercio C1-CMM Sobres corredores locales, Servicios personales generales.

Restringidos: C2-CASD, C2-CC, Billares sobre corredores locales: 1 por manzana.

Prohibidos: Industriales livianos y pesados, Comercio de exposición y comercio tipo 3.

2.2.5 Area Residencial AR4 Se establece para una tipología de vivienda y una estructura constructiva y espacial particular, originadas por los métodos de autoconstrucción y de construcción progresiva con deficiencias de espacio publico, perfil vial y equipamiento que debe ser incorporados al tejido urbano. Corresponden a esta tipología los barrios como San Martín, Juan XXIII, Nacho Vives, San Fernando, San Jorge, El Pantano, Santa Fe 11 de Noviembre, Ondas del caribe, Fundadores, Galán, Bolivariana, Nueva Mansión, María Eugenia y los asentamientos alrededor de Cristo Rey y La Paz.

El tratamiento mas adecuado para estas áreas es el de mejoramiento integral

Normativa arquitectónica

Área mínima de lote: 90 Mtrs

Frente mínimo: 7 mtrs

Subdivisión: Se hará de tal manera que los predios resultantes se ajusten a la especificación mínima.

Alturas: 2 pisos

Altura máxima permitida: hasta 3 pisos sobre corredores viales locales con perfil mayor de 15 mtrs.

Se permitirá el altillo cuando este involucrado a la cubierta del edificio y no ocupe mas del 40% del área del piso inferior.

Voladizos: No es necesario cuando no existan en los perfiles existentes.

Debido a la conformación de estas áreas, los voladizos deben ser resultado de un

correcto empate con las soluciones existentes elementos consolidados

Cuando no exista solución de empate sobre lotes de desarrollo en serie o individual se dan soluciones así:

Para antejardines mayores de 3,0 mtrs un voladizo máximo de 1,2 mtr y menores de 3,0 mtrs de máximo 0.8 mtrs

Cuando se desarrolle edificación en sectores consolidados sobre vías menores de 8 mtrs, se puede establecer alero sobre las 4/5 del ancho del andén existente y no debe ser extendido sobre el segundo nivel, que debe permanecer alineado con el paramento inferior.

Aislamientos

Antejardin: Cuando el trazado urbano no lo precise será de 3,00 mtrs o seguirá el paramento existente.

Posterior primer piso: 3.00 mtrs, se permite adosamiento hasta el 50% de la medida posterior del predio, cuando existan patios interiores o liberación de área construida.

Posterior segundo piso: 3.00 mtrs para todo el límite posterior.

Tratamiento antejardín: Cuando exista antejardín se exigirá un área mínima libre de tratamiento de piso del 60%.

Aislamiento lateral: Puede ser opcional y tendrá un mínimo de 2.5 mtrs cuando se plantee para estructuras de 1 a 3 pisos. Para lotes de ancho mínimo se recomienda al urbanizador o constructor establecer un retiro (Patio) en el primer nivel de dos (2) mtrs, en una longitud de tres (3) mtrs mínimo, sobre cualquier sector de los linderos laterales.

Patio interior mínimo: 6 mtrs

Normativa Urbanística:

Densidad máxima: 60 viv/ha

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 por cada 4

Parqueaderos para visitantes: 1 por cada 10

ÁREA DE CESIÓN: 35 %

VIAS VEHICULARES:

- Calzadas Vías vehiculares interiores: 6 mtrs
- Vías vehiculares externas: 10,0 mtrs
- Vías peatonales internas: 8.00 mtrs (Z. Verde central)

USOS DEL SUELO:

Específico: Residencial

Complementarios: Comercio C1-CB

Comercio C1-CMM Sobres corredores locales, Servicios personales generales.

Restringidos: C2-CASD, C2-CC, Billares sobre corredores locales: 1 por manzana.

Prohibidos: Industriales livianos y pesados, Comercio de exposición y comercio tipo 3.

#### 2.2.5.1 VIVIENDA PRODUCTIVA:

Se establece para el tamaño del lote un área 1,5 mayor al área del predio mínimo del sector donde se ubica. Los patios y retiros se ampliarán en tamaño hasta 1,6 veces el de los solicitados por la norma del sector, con excepción de antejardines. La altura permitida permanece similar a esta área residencial.

Sobre esta área se puede permitir el desarrollo de la vivienda, destinada a la producción y pueden albergar –dentro de la propia estructura arquitectónica– usos comerciales o industriales livianos, talleres

y que además pueden presentar zonas de comercio y servicios. Esto implica que se pueden adoptar las normas urbanas y arquitectónicas del sector donde se instale y la norma para locales integrados se definirá de acuerdo a la normativa de usos comerciales y de servicios.

2.2.6 Area Residencial AR4- A: Se establece para aquellos barrios de origen de invasión que se ubicaron en áreas de pendientes significativas y en zonas de riesgo. Su consolidación es lenta con tipología de vivienda dispersa o de baja concentración y una estructura espacial discontinua, con oferta potencial para espacio público importante y poco aprovechada y deficiencias de equipamiento social, que deben ser incorporados al tejido urbano. Corresponden a esta tipología las áreas dispersas ubicadas sobre las zonas altas de los barrios San Martín, San Jorge, Nacho Vives, San Fernando, Las ensenadas, Villa Aurora, los barrios Divino Niño y Luis R, Calvo, Las zonas ubicadas sobre el 11 de Noviembre Altos del Yucal y Simón Bolívar, La Lucha, las Murallas, las Colinas, San José del Pando y sobre el 1 de mayo, María Eugenia, Pastrana, San Pablo, Vistabella, Zarabanda y Quemada.

Se establece una normativa adecuada al área residencial anterior, siempre que no se defina el predio o área como zona de riesgo.

2.2.7 Area Residencial AR-5 Son sectores consolidados urbanísticamente, bien integrados al sistema vial y de servicios, como Villa Sara, San Francisco, Recreo Santa Marta, El Recreo, Riascos, Perz Davila, Urb. Guido, etc.

Sobre estos sectores debe existir cuando la condición de las construcciones y de predios lo permitan, y sí no están bajo

estatutos de propiedad horizontal, los crecimientos en densidad que permitan los servicios públicos y la vialidad existente. Esta densidad no debe pasar de los tres pisos, desarrollos de vivienda bifamiliar o más, con adosamiento lateral y tipología predial mínima de 15 mtrs de frente y retiros mínimo posteriores de 3,0 mtrs. Sobre los corredores Crra 19 y Avda del Libertador, se podrán establecer alturas hasta los 15 pisos teniendo en cuenta la norma de tratamiento para actualización.

#### Normativa Arquitectónica

ÁREA DE LOTE: 200 M2

Frente mínimo: 12 Mtrs

Altura máxima de la vivienda: 2 pisos

Índice de ocupación: 0.65

Índice de construcción: 1.40

Antejardín : 3,0 mtrs y 5,0 mtrs sobre vías primarias

Retiro de fondo 1er. Piso : 3,0 mtrs

Retiro de fondo 2do. Piso : 3,0

Adosamiento lateral; Permitido

Patio mínimo: 7,5 M2

Densidad máxima: 50 viv/ha

#### Normativa Urbanística:

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 x vivienda

Parqueaderos para visitantes: 1 x 4 viviendas

ÁREA DE CESIÓN: 40 %

VIAS VEHICULARES:

Vías peatonales internas: 8.00 mtrs (Z. Verde central)

#### USOS DEL SUELO:

Específico: Residencial

Complementarios: Comercio C1-CB

Comercio C1-CMM, C2-CMS Sobres corredores locales y Corredor Tipo 3

Servicios personales generales: SPG

Restringidos: C2-CASD, C2-CC, C2-CIL, C2-CE Sobre corredores tipo 3. Tiendas

sobre corredores locales: 1 por manzana. Servicios personales especiales y de esparcimiento público sobre corredores locales en razón de uno por lado de manzana

Prohibidos: Industriales livianos y pesados, y comercio tipo 3.

2.28 Área Residencial AR-6: Se aplica a barrios como Los Angeles, Taminaca, Los Naranjos, Postobon, Alcázares, El Reposo, San Pedro Alejandrino, El Bosque, etc.

#### Normativa

La normativa debe apuntar a su consolidación y el mantenimiento de la tipología existente, controlando los desarrollos en altura mayor a la existente. Es importante que se imponga control a los procesos de ocupación de antejardines por columnas, escaleras y voladizos desproporcionados al perfil vial existente.

#### Normativa Arquitectónica

Área Mínima de lote 120 m2

Frente mínimo: 7,0 - 8.0 mtrs

Índice de ocupación: 0.60

Índice de construcción: 1.25

Altura máxima de la vivienda: 2 pisos

Antejardín: 3,0 mtrs para vías de una calzada

5,0 mtrs para vías de doble calzada

Retiro de fondo 1er. Piso : 3,0 mtrs hasta el 50% del lindero

Retiro de fondo 2do. Piso: 3.0 mtrs

Adosamiento: Se permite adosamiento lateral.

Patio mínimo: 7.5 m2

Densidad máxima: 60 Viv/Ha

#### Normativa Urbanística:

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 por vivienda

Parqueaderos para visitantes: 1 por cada 3

ÁREA DE CESIÓN: 40 % del área bruta  
VIAS VEHICULARES: Acordes al sistema vial propuesto y vías de articulación del tejido cercano. .

- Vías peatonales internas: 8.00 mtrs (z. Verde central)

#### USOS DEL SUELO:

Específico: Residencial

Complementarios: Comercio C1-B1

Comercio C1-CMM Sobre corredores locales, Servicios personales generales.

Restringidos: C2-CASD, C2-CC, Billares y tiendas sobre corredores locales: 1 por manzana.

Prohibidos: Industriales livianos y pesados, Comercio de exposición y comercio tipo 3.

2.2.9 Area residencial AR-7: Constituyen estas áreas residenciales las de mayor consolidación en el casco urbano, como Bavaria, El Pradito, Jardín, y Bella Vista

#### Normativa Arquitectónica

Para esta área considerada como de actualización o densificación se establece la posibilidad de alturas hasta de 15 pisos, cambiando las índices de ocupación y construcción de la siguiente manera:

Se establece las alturas y normas del tratamiento de actualización para multifamiliares.

#### USOS DEL SUELO:

Específico: Residencial

Complementarios: Comercio C1-B1

Comercio C1-CMM Sobres corredores locales, Servicios personales generales.

Restringidos: C2-CASD, C2-CC, Billares sobre corredores locales: 1 por manzana.

Prohibidos: Industriales livianos y pesados, Comercio de exposición y comercio tipo 3.

En Bella vista se podrán ubicar servicios turísticos sobre el borde marino.

2.2.10 Area Residencial VIS (Predios para desarrollo):

Las áreas de expansión urbana destinadas a este sector se encuentran sobre la zona Nororiental (Carbonera, borde Norte del río Manzanares sobre Cantilito, área sobre la vía a Minca y sobre la margen Norte de la Vía Alternativa al puerto en el sector de Bureche).

#### Normativa:

Se debe estructurar una normativa que establezca los requerimientos de tipo arquitectónico, urbanístico, constructivo y de gestión adecuados a las necesidades de estos programas.

#### Normativa Arquitectónica:

Debe definir las áreas de los predios, ofreciendo alternativas para desarrollos en una, dos plantas o tres, estableciendo intensidad de uso acorde al valor de la tierra. Se define en el Capítulo VIS

#### USOS DEL SUELO:

Específico: Residencial

Complementarios: Comercio C1-B1

Comercio C1-CMM Sobres corredores locales, Servicios personales generales.

Restringidos: C2-CASD, C2-CC, Comercio de exposición sobre corredores tipo 3.

Prohibidos: Industriales livianos y pesados, y comercio tipo 3.

#### 2.3 ÁREAS DE ACTIVIDAD RESIDENCIAL TURÍSTICA-HOTELERA

Estas áreas están orientado a las actividades relativas al desarrollo residencial y hotelero, lo mismo que a

conjuntos o actividades de servicios turísticos especializados.

Se clasifican en:

a. Residencial y Hotelero: Comprende desarrollos de estructuras destinadas a hotelería, apartamentos, residencias y habitaciones de tiempo compartido.

b. Servicios Turísticos: Definen áreas para la ocupación de estructuras para la prestación de servicios turísticos y recreación, tales como campos de golf, parques acuáticos, casinos, centros vacacionales, etc.

Las áreas de actividad residencial hotelero se han clasificado de la siguiente manera:

### 2.3.1 ZONA RESIDENCIAL TURÍSTICA Y HOTELERA.

#### Normativa General

2.3.1.1 Area Residencial Turística 1 ART-1 Esta conformada por sectores de desarrollo turístico de densidad poblacional alta, con poca oferta de espacios libres y deficiencias en las infraestructuras viales y de servicios públicos y sociales y proliferación de servicios turísticos de toda clase sin control de localización, como Rodadero, Rodadero Reservado, Rodadero Sur.

La normativa apunta a la disminución de intensidad de usos y de construcción y generación de espacio público, acorde a la estructura urbana del área.

Normativa arquitectónica para vivienda individual o bifamiliar

ÁREA DE LOTE: 300,0 m<sup>2</sup>

Frente mínimo: 15 ml

Altura máxima de la vivienda: 2 plantas más altillo

Antejardín : 5 mtrs

Retiro de fondo 1er. Piso : 5 mtrs

Retiro de fondo 2do. Piso : 5 mtrs

Adosamiento: Se permite lateral

Patio mínimo: 9 Mtrs

Índice de Ocupación: 50%

Índice de construcción: 120%

Densidad máxima: 20 viv./ha

Para sectores como Rodadero reservado y áreas de Rodadero Sur.

Normativa Arquitectónica Para Vivienda en Edificio Multifamiliar

Área mínima del lote: 600 M<sup>2</sup>

Frente mínimo: 30 mtrs

Altura máxima de la vivienda: 12 plantas más altillo. Con excepción de la primera manzana sobre el borde marino, que tendrá una altura máxima de 5 pisos más altillo.

Antejardín : 5 mtrs

Retiro de fondo 1ero y 2º. Piso : se permite adosamiento hasta segundo piso para estacionamientos.

Adosamiento : Lateral hasta segundo piso. Se establece de 1/6 de altura a cada lado a partir del tercer piso.

Patio mínimo: 9 mtrs

Índice de ocupación: 0.7 para ocupación predio para estacionamientos.

Índice construcción: 3,5

Densidad. 120 viv/ha

Normativa Urbanística:

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 x cada vivienda

Parqueaderos para visitantes: 1 por cada 3 viv.

ÁREA DE CESIÓN: 30%

VIAS VEHICULARES: Acorde al sistema vial

USOS DEL SUELO:

Específico: Residencial

Complementarios: Servicios Turísticos y comerciales sobre borde de playa, Comercio suntuario

Restringidos: casinos, supermercados.

Prohibidos: Comercio Tipo 2 y 3, Industriales.

2.3.1.2 Area residencial turística 2. Conformada por Playa Salguero, Plenomar, Bello Horizonte Aeropuerto y futura área del Batallón Cordoba, son zonas de desarrollo intermedio que pueden evolucionar y ser organizadas a través de una normativa de consolidación de usos hoteleros y de servicios dentro de una perspectiva de ocupación media del suelo.

Normativa Arquitectónica

Área mínima de lote: 300.0 Unifamiliar y 600 mtrs para multifamiliar

Frente mínimo: 20 y 30 mtrs.

Índice de Ocupación: 50%

Índice de Construcción.

Área mínima lote en sector Bello horizonte –Aeropuerto para Multifamiliar: 4.000 M2

Frente mínimo: 50 ms

Altura máxima de la vivienda: 13 más altillo. Sobre el borde marino se permitirá hasta 5 pisos más altillo, en la manzana ubicada sobre la playa sobre la primera manzana de la playa.

Antejardín : 5.00

Retiro lateral 1/6 H

Retiro de fondo 1er. Piso : 10

Retiro de fondo 2do. Piso : 10

Adosamiento : No se permite.

Patio mínimo: 9 mtrs

Índice de Ocupación: 25%

Índice de Construcción

Normativa Urbanística:

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 x cada vivienda

Parqueaderos para visitantes: 1 x cada 3 vdas.

VIAS VEHICULARES:

- Vías vehiculares interiores: Calzada 7 mtrs

- Vías vehiculares externas: Calzada de 10 mtrs

USOS DEL SUELO:

Específico: Residencial

Complementarios: Servicios Turísticos, personales, especializados y comerciales, institucional y recreativos sobre borde de playa.

Restringidos: casinos, supermercados.

Prohibidos :Comercio Tipo 2 y 3

2.3.1.3. Area residencial Turística 3 (Zonas Homogéneas Turísticas Especiales): Area específica conformada por el Hotel Irotama y el Proyecto de la Zona Turística de Pozos Colorados, adecuada para establecer patrones de baja ocupación con énfasis ambiental y densidad media. Su desarrollo debe articular las dos áreas con servicios turísticos de alto nivel y elementos de protección ambiental.

Normativa Arquitectónica y Urbanísticas: Se establecen de acuerdo al desarrollo urbanístico sin que superen las siguientes:

Área mínima de lote: 3000 m2

Antejardín: 10 mtrs

Retiro de fondo 1er. Piso : 10 mtrs

Retiro de fondo 2do. Piso : 5 mtrs

Adosamiento : No se permiten.

Patio mínimo: 9 m2

Retiros laterales: Acorde a la altura. (1/6)

**ALTURA PERMITIDA: 15 PISOS Y SE ESTABLECEN A 80 MTRS DE LA LÍNEA DE PLAYA.**

Normativa Urbanística:



Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 x cada viv.  
Parqueaderos para visitantes: 1 x cada tres viv.

ÁREA DE CESIÓN: 70%

VIAS VEHICULARES: Se establecen en el sistema vial.  
- Vías peatonales internas: 8.00 mtrs (z. Verde central)

#### USOS DEL SUELO:

Específico: Hotelería, Sistema de Tiempo compartido  
Complementarios: Servicios Turísticos, personales y comerciales, institucional y recreativos sobre borde de playa.  
Restringidos: Casinos, supermercados, marinas, Institucionales.  
Prohibidos : Industriales, Comercio Tipo 2 y 3.

2.3.1.4 Area residencial turística 4. Caracterizada por asentamientos de baja densidad, con tipología edificatoria de gran desarrollo arquitectónico, como Cabo Antibes, y algunas soluciones puntuales en altura Se debe consolidar desde la Quebrada del Doctor, hasta el Aeropuerto Simón Bolívar. La oferta de servicios es limitada en razón de su baja densidad.

Se aplicara una normativa al área comprendida entre la via férrea y el litoral asi:

Normativa Arquitectónica

ÁREA DE LOTE: 500 m2  
Frente mínimo: 30 mtrs  
Altura máxima de la vivienda: 3 pisos y 5 pisos entre la actual línea férrea y la Troncal del Caribe.  
Índice de ocupación: 40%  
Índice de construcción: 0.8 y 1.5 de acuerdo a las alturas propuestas  
Antejardin : 5 mtrs

Retiro de fondo 1er. Piso : 5,0 mtrs  
Retiro de fondo 2do. Piso : 5.0 mtr  
Adosamiento : No se permite.  
Patio mínimo: 9 m2  
Densidad máxima: 7 viv /ha

Normativa Urbanística:

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 1 x cada viv.  
Parqueaderos para visitantes: 1 x cada tres viv.

AREA DE CESIÓN: 60%

VIAS VEHICULARES:

- Vías peatonales internas: 8.00 mtrs (z. Verde central)

#### USOS DEL SUELO:

Específico: Residencial  
Complementarios: Servicios Turísticos, personales y comerciales, institucional y recreativos sobre borde de playa.  
Prohibidos Casinos, supermercados, marinas, Institucionales, Industriales, Comercio Tipo 2 y 3.  
Restringidos: Comercio menor.

2.3.1.5 Area Residencial Turística 5 (Sector para desarrollos residenciales especiales -Cerros del Litoral)

Localización: Fachada al mar de cerros urbanos de San Fernando, La Gloria y el costado sur del cerro ubicado frente a la zona de Pozos Colorados. La normativa de desarrollo se establecerá con un criterio ecológico de ocupación y se ajustará al artículo numeral 31 del Artículo 31 de la Ley 99/93.

Normativa

El POT propone densidades máximas cinco (5) viviendas por Ha. Con alturas de dos a tres pisos de acuerdo a los desarrollos sobre las pendientes. Pueden ser viviendas asociadas o individuales

para las cuales se pueden generar servicios a escala del proyecto o por asociación de dos o más proyectos.

Los procesos de ocupación e intervención deben ser racionalizados y sometidos a control por parte de Corpamag y Departamento de Gestión Urbana y Medio Ambiente, con el objetivo de minimizar los impactos.

#### Normativa Arquitectónica

Área Mínima de lote: 2.000 M<sup>2</sup>

Frente mínimo: 30 mtrs

Altura máxima de la vivienda: 2-3 pisos

Antejardín: 10 mtrs

Retiro de fondo 1er. Piso : 5 mtrs

Retiro de fondo 2do. Piso : 5 mtrs

Adosamiento: No se permite

Patio mínimo: 9 m<sup>2</sup>

Área mínima de construcción:

Densidad máxima: 5 viv

#### Normativa Urbanística:

Parqueaderos de vehículos para viviendas: 2 por cada vivienda

Parqueaderos para visitantes: 1 por cada tres viviendas

ÁREA DE CESIÓN: 70% por norma nacional

#### VIAS VEHICULARES:

- Vías vehiculares interiores: 3,5 mtrs

- Vías vehiculares externas 7,0 mtrs

#### USOS DEL SUELO:

Específico: Residencial exclusivo

Complementarios: Servicios Turísticos y recreativos sobre borde de playa.

Prohibidos: No se permiten otros usos.

### 3. NORMAS PARA DESARROLLOS URBANÍSTICOS PARA VIVIENDAS UNIFAMILIAR, BIFAMILIAR, TRIFAMILIAR.

1. Para viviendas en sectores de consolidación: Se establece de acuerdo al tratamiento urbanístico propuesto, una normativa general urbana ajustada a las condiciones de entorno, definiendo el aprovechamiento y densidades adecuadas a su perspectiva de evolución. Se mantendrán las condiciones del área o un aprovechamiento un poco mayor al existente, conservando las tipologías de retiros y volumétrica existentes.

#### Para lotes individuales

Índice de ocupación máximo (I.O): 0.70 m<sup>2</sup> construido/m<sup>2</sup> lote

Índice de construcción máximo (I.C):

1.50 m<sup>2</sup> construido/m<sup>2</sup> lote

Sobre corredores locales: (I.C):

2.10 m<sup>2</sup> construido/m<sup>2</sup> lote

#### Para loteos o urbanizaciones

Índice de ocupación máximo: 0.60 m<sup>2</sup> construido/m<sup>2</sup> lote

Índice de construcción máximo:

1.20 m<sup>2</sup> construido/m<sup>2</sup> lote

Predio mínimo: 120 mts

Frente mínimo: 7 mts

Se mantienen las densidades existentes para cada área o un incremento moderado hasta las 60 viviendas por Ha.

b. Para sectores de desarrollo se establecen normas acordes al modelo de incremento de espacio público, y densidades con base en la localización, tipología de vivienda y vialidad del área de la siguiente manera:

#### 3.1 Vivienda de Interés social:

##### 1. Normativa arquitectónica

Área mínima de lotes: 76.00 M<sup>2</sup>

- Para Lotes sobre vías vehiculares y con base en retiro de la zona de antejardin, según se describe a continuación, el área es susceptible de variar.

Frente mínimo: 6.00 Mtrs

-Para Lotes esquineros, debe proyectar una zona de antejardin equivalente a 1.50 metros.

FONDO MÍNIMO: 12.50 METROS

ALTURA MAXIMA DE LA EDIFICACIÓN : 2 PISOS

ANTEJARDIN : 2.00 METROS Sobre Vías Peatonales

3.00 METROS-Sobre Vías Vehiculares De una (1) Calzada.

5.00 METROS-Sobre vías Vehiculares De Dos (2) Calzadas.

1.50 METROS-Sobre Lotes de Esquinas. Proyectado para la culata.

RETIRO DE FONDO 1er. PISO : 3.00 METROS

RETIRO DE FONDO 2do. PISO: 3.00 METROS

ADOSAMIENTO : Se permite adosamiento de fondo en el primer Piso hasta en un 50 %, máximo 3.00 Metros.

PATIO MINIMO : 7.00 METROS CUADRADOS

AREAS MINIMAS DE DISEÑO : SALA, COMEDOR, COCINA, 1 BAÑO, 1 ALCOBA

Areas de construcción mínima: 25 metros cuadrados

Area libre alcoba : 7.30 m2, lado menor 2.75 metros.

Area libre baños : 2.60 m2, lado menor 1.20 metros

Normativa urbanistica :

Parqueaderos : 1 X 4 VIVIENDAS

PARQUEO DE VISITANTES : 1 X 7 VIVENDAS

AREA DE CESIÓN (Incluye Vías, Zonas Verdes, Equipamiento Comunitario) : 40 % del Lote. Las áreas de Cesión deben estar agrupadas en su mayor globo de terreno en un 50%.

DENSIDAD : 70 VIV/Ha.

Vías vehiculares: Cada 100 Metros debe existir una Vía Vehicular para proyectos en zonas no desarrolladas según proyección que defina la Secretaria de Planeación para la zona; para los proyectos en áreas desarrolladas, la proyección debe ser acorde y coincidente con el desarrollo vial de los sectores aledaños y vecinos, y requiere la aprobación de la Secretaria de Planeación, de acuerdo con las políticas viales trazadas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

- Vías vehiculares interiores : 5.00 metros de calzada

1.20 metros

de andén c/u

1.00 metros

Zona Verde para

la ampliación

de Servicios Pub.

- Vías vehiculares externas : 6.00 metros de calzada

1.50 metros  
de anden c/u

1.00 Mtrs  
Zona Verde para la  
la ampliación de Servicios Públicos.

- Vías vehiculares externas de doble  
calzada

: 7.00

metros por cada calzada

: 2.00

metros de anden c/u

2.00 Mtrs Separador

- Vías peatonales internas : 8.00 metros  
m. ( z. Verde central)

Para los proyectos de Lotes con Servicios,  
se contempla iguales requisitos en lo  
atiente a : Area del Lote, Fondos y  
Frentes, Antejardines, Areas de Cesión,  
Vías Vehiculares, Vías Peatonales, Obras  
de Urbanismo y deben estar debidamente  
diseñadas y ser entregadas totalmente  
construidas y definidas.

Para áreas de densidades de hasta 70  
viv/has

Indice de ocupación máximo: 0.60 m2  
construido/m2 lote

Indice de construcción máximo: 1.20 m2  
construido/m2 lote

Para otros desarrollos se pueden  
establecer hasta 80 viv por ha con base  
en el aumento de aprovechamiento y  
reducción de los índices de ocupación  
para la generación de espacio publico.

Indice de ocupación máximo: 0.50  
m2 construido/m2 lote

Indice de construcción máximo: 1,50  
m2 construido/m2 lote

Altura máxima: tres pisos

c. Para sectores de mejoramiento integral:  
se definen normas de cesión, para lotes

libres con destino al desarrollo vial  
vehicular cuando este sea precario o  
inexistente.

Indice de ocupación máximo: 0.70  
m2 construido/m2 lote

Indice de construcción máximo: 1.40  
m2 construido/m2 lote

Se permite un incremento de la densidad  
existente con base en la reorganización  
de la estructura habitacional y los  
aprovechamientos.

d. Para sectores de conservación: Se  
regulan los aprovechamientos del Centro  
Histórico, acorde a la operación  
estratégica de manejo del Centro, y se  
mantienen los aprovechamientos  
existentes en El Prado y sobre las casas  
de valor histórico patrimonial de la Avda.  
del Libertador.

1. Se podrá establecer un desarrollo  
arquitectónico nuevo sobre los patios de  
estas viviendas con las siguientes  
restricciones:

- Ubicación: sobre la parte posterior o  
patio de la vivienda.

- Altura Máxima: 2 pisos

- Indice de ocupación sobre el área de  
localización de la ampliación o patio: 0,50  
m2 construido/ m2 predio de localización.  
Esta área no se refiere al predio total, sino  
al área posterior o patio de la vivienda.

Uso específico: Institucional, residencial o  
comercial y servicios (Sedes  
administrativas, Instituciones educativas  
técnicas)

3.2 Centro Histórico.

Para el centro Histórico se establece un  
replanteo de la normativa existente con  
base en las siguientes consideraciones:

Limitaciones de tamaño a locales

Limitaciones a usos del suelo

Mantenimiento de aprovechamiento acordes a la subzonificación del Estudio Universidad Nacional – Colcultura, base normativa actual.

3.2 Desarrollos Urbanísticos Para Viviendas Multifamiliares: Las normas establecidas se aplicaran a la tipología de vivienda multifamiliar en áreas de usos residencial y múltiple donde este sea el predominante, definidas dentro del perímetro urbano y en las áreas de expansión urbana. Se establece su ubicación sobre áreas de tratamiento de actualización o en corredores urbanos Tipo 3 o locales.

Área y Frente Mínimo del Lote: Las edificaciones destinadas a vivienda multifamiliar, se podrán construir en predios con áreas netas de 200 M2 o más y con frente mínimo acorde con el área neta del lote y el numero de pisos permitidos de la siguiente manera:

Se establece la norma general para áreas de tratamiento de actualización o densificación, así:

Para lotes individuales hasta 4 pisos  
Indice de ocupación máximo (I.O): 0.7  
m2 construido/m2 lote  
Indice de construcción máximo (I.C):  
3,0 m2 construido/m2 lote  
Lote mínimo:  
350 m2  
Frente mínimo: 15  
mtrs  
Retiro antejardin  
5.00 mtrs  
Retiro posterior  
5.00 mtrs  
Retiros laterales : No son obligatorios

Para lotes individuales 5 a 8 pisos  
Indice de ocupación máximo (I.O):  
0.6 m2 construido/m2 lote

Indice de construcción máximo (I.C):  
3.2 m2 construido/m2 lote  
Lote mínimo: 650 m2  
Frente mínimo: 30 mtrs  
Retiros laterales: 4 mtrs  
Antejardín 5.00 mtrs  
Retiro posterior: 5.00

Para urbanizaciones multifamiliares  
Sobre corredores viales primarios

Altura: hasta 8 pisos  
Indice de ocupación: 0.20 M2 1er.  
Piso/m2 predio  
Indice de construcción: 2.0 m2  
construido/m2 predio  
Densidad: 140 viv/ha

Retiros perimetrales 6 mtrs  
Retiro sobre vía ppal 10 mtrs  
Retiros entre unidades para alturas hasta  
de 8 pisos: 8 mtrs  
Para urbanizaciones multifamiliares VIS  
Altura: hasta 4 pisos  
Indice de ocupación: 0.35 m2  
Indice de construcción: 0.70 m2  
construido/m2 lote  
Densidad máxima: 90 viv/ha  
Lote mínimo: 2.500 M2  
Retiro perimetrales 4.0mtrs  
Retiro vía ppal 6,0 mtrs

Desarrollos Urbanísticos Residenciales  
Para Áreas de Expansión Urbana Se  
destinan estas normas a los desarrollos  
ubicados sobre las áreas de expansión  
urbana definidas en el presente acuerdo.

Se debe cumplir con la normativa general  
para desarrollos urbanísticos  
residenciales para la presentación de los  
proyectos en las áreas de expansión  
urbana.

Densidades: Se definen para las  
densidades para las áreas de actividad  
residencial los suelos urbanos y áreas de  
expansión urbana de acuerdo a las  
normas anteriores.

### 3.4 Desarrollos Urbanísticos Residenciales Para Áreas Suburbanas

Esta normativa tendrá aplicación a las áreas definidas en el presente reglamento como áreas suburbanas, y sujetas a la características de los usos predominantes en ellas propuestos, además de las normas generales establecidas para los desarrollos urbanísticos.

Se establece la tipología de casa campestre con índice ocupación del 30% acorde con la Ley 99, y un índice de construcción de 0.40 m<sup>2</sup> const./m<sup>2</sup> area lote Se deben estructurar zonas de cesión de áreas verdes, vías y parqueaderos de la siguiente manera:  
Vías: 6 mtrs con andenes de 1,5 mtrs  
Parqueaderos : 1 x cada vivienda  
Visitantes 1 x cada 3 vivi.

Se establecen retiros perimetrales a estas urbanizaciones de sus vecinos de 20 mtrs mínimo de las áreas construidas.

### 3.5 Desarrollos Urbanísticos Residenciales como uso complementario

En aquellas areas donde se permita el uso residencial como complementario al uso principal, tendran los desarrollos de vivienda la siguiente normativa:

En zona de Equipamientos Sociales:  
(Area del Contry Club)

Lote Minimo 1.000 M2  
Frente mínimo: 40 MI  
Vias interiores 8 MI  
1 parqueadero por viv.  
1 parqueadero visit. por cada 6  
Indice de ocupación: 30 %  
Indice de Construcción: 0,4 m<sup>2</sup> const./m<sup>2</sup> area lote.  
Altura maxima 2 pisos

## 4 ESPECIFICACIONES VIALES GENERALES PARA DESARROLLOS URBANISTICOS PARA VIVIENDAS UNIFAMILIARES, BIFAMILIARES, TRIFAMILIARES Y MULTIFAMILIARES

Vía Vehicular Local Interna de una calzada

Definición: Se caracteriza como una vía interna en los desarrollos urbanísticos residenciales, y por lo general subdivide dos manzanas.

- Calzada mínima de 5.00 metros, 2 andenes de 2.20 metros.

Vía Vehicular Local Externa de Una Calzada

Definición: Se caracteriza como una vía interna que comunica a las principales eje viales, y por lo general subdivide dos manzanas.

- Calzada Mínima de 6.00 metros, Dos andenes de 1,5 metros cada uno.

Vía Vehicular de Doble Calzada

Definición: Se constituye como vías colectoras de grandes flujos vehiculares que conectan a los nuevos desarrollos con la malla vial urbana, por lo general subdivide a dos sectores o barrios.

- Calzada Mínima de 7.00 metros, Dos Andenes de 3.00 metros, separador de 3.00 metros.

Vía Vehicular Especial

Definición: Se constituye como ejes o corredores principales que comunican uno o varios sectores dentro del perímetro urbano de la ciudad, y son objeto de grandes flujos vehiculares .

- Calzada Mínima de 8.00 metros, Dos Andenes de 2.0 metros, separador de 5.00 metros. Esta vías están sujetas a su cobertura en nuevos desarrollos.

Vía Peatonal Mínima : 8,0 Una Zona Verde Central

## 5 NORMAS DE ENTORNO URBANÍSTICO PARA DESARROLLOS RESIDENCIALES:

En aquellos procesos de desarrollos urbanísticos, los lotes resultantes de la subdivisión material del predio, ubicados y afectados por dos vías, deberán tener un área superior y frente mínimo que contemple antejardin lateral o sobre la culata del predio o lote.

En proyectos desarrollados en serie, se podrá permitir lotes menores a 6.00 metros de frente, siempre y cuando conserve las medidas mínimas según área, de acuerdo a las disposiciones de la V.I.S.

### 5.1 AISLAMIENTOS

Antejardines: Todos los predios que contemple subdivisión material del bien, deberán estar sujetos a las siguientes reglamentaciones:

Sobre vías vehiculares de una calzada mínima de 5.00 metros, no podrá ser inferior a 3.00 metros.

Sobre vías vehiculares de calzada superior a 7 metros, deberá disponer de un antejardin de 4.00 metros.

Sobre vías vehiculares de doble calzada, deberán disponer de un antejardin de 5.00 metros.

Sobre aquellas vías que contemple ampliación vial, áreas destinadas a servidumbre de servicios públicos o áreas de reserva, deberá disponer de un antejardin no inferior a 8.00 metros.

Aquellos predios que estén afectados o al frente de servidumbres de servicios públicos, sujetas a los aislamientos señalados en normas precisas, deberán disponer de un antejardin de 5.00 metros.

Aquellos predios objetos y/o producto de subdivisión material en procesos urbanísticos, afectados por dos vías sin determinar su carácter o uso, deberán disponer de un antejardin mínimo de 3.00, 4 o 5 mtrs en su lado mayor o culatas, de acuerdo a las vías.

En aquellos sector consolidados, los antejardines se solucionarán de acuerdo a los existentes.

En aquellos sectores en los cuales exista diferencia en los paramentos, se deberá solucionar en función del de mayor tamaño.

Los antejardines solo podrán ser endurecidos hasta un 50% de su área total.

Aislamientos: Para los efectos de las normas presentes, se tendrán en cuenta las siguientes reglamentación según el caso:

Aislamientos Laterales:

-Para edificaciones de 1 a 4 Pisos, los aislamientos laterales destinados para la apertura de vanos y generadores servidumbres visual, tendrá un mínimo de 3.00 metros.

-En aquellos casos que no exista apertura de vanos y demás, el retiro podrá ser hasta de 1.50 metros.

-No se permitirá la apertura de vanos, ventanas, balcones u otro elemento que genere servidumbre visual directa a otro predio, sin que no cumpla la presente reglamentación.

-Para edificaciones multifamiliares de un mismo proyecto diseñadas en serie, deberán mantener un aislamiento lateral mínimo de 1/6 de la altura

-Los aislamientos anteriores en aquellos proyectos destinados a conjuntos cerrados, el cual contemple servidumbre visual frontal entre predios y/o inmuebles producto del diseño interno separados por vías peatonales, vehiculares, zonas verdes internas, la distancia entre las líneas de construcción medidas desde el 1er. Piso y subsiguientes según el caso, deberán mantener un aislamiento mínimo de 6.00 metros, ya sea desde ventanas, terrazas, balcones, etc.

-Los aislamientos laterales para proyectos desarrollados en serie sobre lotes medianeros o linderos laterales, y que por diseño interno de los inmuebles modifique su condición de retiro lateral del globo mayor a retiro posterior en la subdivisión del mismo, deberán mantener para los primeros pisos y subsiguientes un aislamiento mínimo de 3.00 metros para la apertura de vanos, ventanas, balcones, etc, en todo caso se permitirá adosamiento hasta en 50% sobre el lindero para los inmuebles subdivididos, y que no implique servidumbre.

Las ventanas, vanos, balcones, etc, adosados al predio vecino cuya apertura se proyecte hacia el mismo predio orientado a linderos anteriores y posteriores, deberá cerrar su lindero colindante con el predio vecino hasta 1.00 metro después de la línea de servidumbre.

#### Aislamientos Posteriores:

Para edificaciones de 1 a 2 Pisos, deberán mantener un aislamiento mínimo de 3.00 metros tanto en el primer piso como en el segundo, en cuyo caso se permitira hasta 2.40 metros de retiro posterior en los segundos pisos, en aquellos casos que proyecten closets con ventanas internas, las cuales deberán

mantener el retiro mínimo para efectos de servidumbre.

Para edificaciones de 3 a 4 Pisos deberán mantener un aislamiento mínimo de 5.00 metros a partir del 3er. Piso.

-En los proyectos edificados en serie, sobre lotes medianeros o linderos laterales, y que por diseño y orientación interna de los inmuebles que constituyen el proyecto urbanístico modifique su condición de retiro lateral a posterior, los predios objetos de la subdivisión deberán mantener para los primeros pisos y subsiguientes un aislamiento mínimo de 3.00 metros para la apertura de vanos, ventanas, balcones, etc; en todo caso se permitirá adosamiento hasta en 50% sobre el lindero vecino para los predios sujetos subdivisión del globo mayor, y que no implique servidumbre.

-En aquellos predios o edificaciones de 1 a 4 Pisos que se encuentre afectados por dos vías o de esquina, solucionara el aislamiento posterior de acuerdo a los frentes de su fachada unificando el retiro según altura de acuerdo a las presentes normas; en todo caso se permitirá el adosamiento en los dos linderos sujetos a fachadas sobre vías y/o espacios públicos.

#### 5.2 ADOSAMIENTOS:

-Se permitirá adosamientos hasta construcciones de 4 Pisos en sectores consolidados, el cual no podrá sobrepasar el 50% del lindero objeto de adosamiento.

-En construcciones de 1 a 2 Pisos, el adosamiento es permitido en la totalidad del área ocupada, conservando los retiros posteriores y anteriores objeto de la presente reglamentación.

-En aquellos casos en los cuales existan construcciones permanentes, deberán resolver el grado adosamiento en función de empate con la construcción vecina, y los retiros estará sujetos a las presentes normas.



-Se permitirá el adosamiento posterior en el primer piso, en cuyo caso no podrá ser superior al 50% del lindero posterior.

-Se permitirá el adosamiento posterior en el segundo piso, en aquellos proyectos en serie en lotes medianeros o linderos laterales, el cual no podrá ser superior al 50% del lindero posterior del predio sujeto a subdivisión dentro del de mayor extensión.

No se permitirá adosamientos para multifamiliares en lotes individuales: En proyectos en serie se establecerán de acuerdo al Código Nacional de Sismoresistencia.

### 5.3 ESTACIONAMIENTOS

Dimensiones:

-Las áreas destinadas a estacionamientos permanentes y transitorios, deberán proveer un área mínima de 12.00 m<sup>2</sup> por vehículo.

-Las dimensiones mínimas para parqueos o estacionamientos individuales corresponden a 2.40 metros por 5.00 metros.

-Se deberá proveer un área de estacionamiento para personas discapacitadas, tanto para residentes como para visitantes según normas precisas que los regulan.

-Las vías interna de circulación en parqueaderos cubiertos, sótanos, semisótanos, deberán mantener una calzada mínima de 5.00 metros.

Residentes:

-Para viviendas Unifamiliares y Bifamiliares los garajes estarán sujetos a la necesidad del propietario.

-Para Urbanizaciones y proyectos Multifamiliares, deberán proveer 1 área de estacionamiento por cada 3 Viviendas.

-Se podrán proveer como zonas de parqueos individual, las áreas de retiro frente a la línea de construcción y/o

antejardín, sobre todo en áreas de comercio y servicios.

-Las zonas de parqueos no podrán ubicarse anexas a las áreas recreativas y deportivas.

Visitantes:

-Se deberá proveer un área de estacionamiento por cada 7 Viviendas, en proyectos urbanísticos y/o Multifamiliares.

-Las zonas de parqueos en proyectos urbanísticos y multifamiliares, deberán ubicarse sobre vías internas secundarias.

### 5.4 PATIOS

-Las viviendas unifamiliares y bifamiliares deberán proveer una zona de patio correspondiente de 6 - 9.00 metros<sup>2</sup> para ventilación e iluminación, cuyo lado menor no debe ser inferior a 3.00 metros.

-En los edificios de multifamiliares o viviendas en general en aquellas áreas que requieran ventilación, cuando no sea posible por patio o fachadas, deberán ventilar a través de buitrones, cuya área mínima debe ser de 2.00 m<sup>2</sup> por dependencia, y una dimensión mínima por el lado menor de 1.00 metro.

-No se permitirán ventilación de dos viviendas por un mismo buitron, en cuyo caso de coincidir deberán estar separados conservando las áreas mínimas para cada dependencia a ventilar.

### 5.5 CERRAMIENTOS

Para cerramientos destinados a delimitar antejardines o propiedad, no podrán tener alturas superiores a 2.00 metros, manteniendo un área transparente de 1.50 metros.

Los cerramientos para lotes se permitirá una altura máxima de 2.50 metros, y deberá mantener la líneas de paramento existentes o en su defecto, respetar las zonas de antejardines señaladas en las presentes normas y/o consolidadas.

## 5.6 RAMPAS

Las Rampas de acceso segundos Pisos, Niveles Intermedios o Semisotanos y Sotanos, deberán tener su iniciación a partir de la Línea de Construcción, y no podrá tener una pendiente superior al 30%.

Las rampas de Acceso a zonas de Parques, no podrán localizarse a menos de 20 metros de la intersección de las calles.

Todo proyecto de urbanización deberá diseñar rampas de Acceso para Minusválidos, cuya pendiente debe ser del 11% máximo; así mismo los edificios multifamiliares deberán diseñar Rampas de Acceso dentro de las mismas especificaciones.

## 5.7 SOTANOS Y SEMISOTANOS:

-Se permitirá la construcción de sótanos y semisotanos en las edificaciones o viviendas multifamiliares, destinados a la solución de Parques o Instalaciones especiales que requiera la edificación dentro de las normas de seguridad previstas para cada caso.

-No se podrán construir sótanos y semisotanos en las zonas de antejardín.

-Los sótanos se podrán adosar en los linderos posteriores o colindantes con predios vecinos.

## 5.8 SERVICIOS PARA BASURAS

Todo Proyecto destinado a la vivienda en serie, tanto en urbanizaciones como en multifamiliares, deberá proveer un área destinada para la recolección de desechos sólidos.

En los edificios de Multifamiliares, se deberá proveer un área interna y Shut, destinada a la recolección de desechos sólidos

## 6. CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDAD COMERCIAL:

6.1 Comercio Clase UC-1: Cobertura local y Comercio Nivel Local: Ventas de bienes y servicios que satisfacen la demanda del nivel de barrio y o sectores, de bajas exigencias en cuanto a espacio y áreas de servicios.

### *Comercio Básico: C1-CB*

Comprende el comercio minorista cotidiano, integrado por las siguientes actividades:

- a. Tiendas y expendios de Víveres. Graneros
- b. Expendio de carnes, pescado verduras y frutas
- c. Expendio de artículos de aseo y limpieza
- d. Salsamentarias
- e. Misceláneas
- f. Almacén de confecciones
- g. Farmacias

Se puede establecer la combinación de estas actividades, cuando no exista una clara incompatibilidad para su funcionamiento.

Tamaño locales: Área máxima 50 M<sup>2</sup>  
Frente mínimo: 4 m

### *Comercio minorista medio: C1-CMM*

1. Almacenes
  - a. Almacenes de tela,
  - b. Artículos de modistería,
  - c. Artículos y ropas de niños y adultos,
  - d. Calzado y marroquinería,
  - e. Venta de alfombras y tapetes
  - f. Artículos de grabación y sonido (Con Cabinas)
  - g. Artículos eléctricos
  - h. Artículos para jardinería
  - i. Artículos para el hogar

2. Venta de licores sin consumo
3. Artículos de papelería y distribución medios impresos
4. Actividades de Comercio Básico
5. Ferretería menor, sin depósitos mayoristas.

Tamaño local: Área máxima 120 M2

Frente mínimo: 5 mtrs

6.2 Comercio Clase II: UC-2: Cobertura zonal y Comercio Nivel General: Ventas de bienes y servicios con cobertura al nivel de la ciudad o sectores y comunas. Precisan áreas de parqueo.

*Comercio minorista suntuario: C2-CMS*

1. Almacenes
  - a. Novedades, adornos, juguetes y regalos
  - b. Artículos de cine, fotográficos y similares
  - c. Elementos de topografía y geodesia
  - d. Decoraciones y revestimientos
  - e. Antigüedades, porcelana, obras de arte, etc.

2. Joyas y relojerías

3. Las actividades establecidas en

Tamaño local: Hasta 150 mtrs

Frente mínimo: 5 mtrs

*Almacenes de supermercados y departamentos C2-CASD*

Se precisan áreas mayores de 500 mtrs y frentes mínimos de 8 mtrs.

*Centros comerciales C2-CC*

Se definen sus índices de ocupación de acuerdo al sector y áreas de tratamiento del mismo. Las áreas de locales serán acordes a los tipos de comercio establecidos.

*Comercio industrial Liviano C2-CIL.*  
Comprende las siguientes actividades:

- Almacenes de materiales para la construcción, con depósitos para los mismos.
- Almacenes para venta de maquinarias y repuestos
- Almacenes de repuestos y accesorios para vehículos automotores,
- Equipos e instalaciones eléctricas y telefónicas
- Accesorios y tuberías para plomería
- Almacenes de insecticidas, abonos y artículos veterinarios
- Almacenes de bicicletas, triciclos y artículos de repuesto.
- Artículos de tapicería, cueros y pieles curtidas
- Alimentos empacados

Se establece un área mínima de 60 M2 y máxima de 350 M2 y frentes mayores a 10 mtrs,

*Comercio de exposición C2-CE.* Areas para exposición de automóviles, equipo industrial y maquinaria y similares.

- Vehículos automotores
- Maquinaria agrícola y de construcción
- Equipo y maquinaria industrial
- Motores y plantas eléctricas.

Área mínima: El área mínima para este tipo de locales es de 250 M2 y frentes mínimos de 15 ml.

6.3 Comercio Clase III: UC-3: Cobertura Distrital Comercio Mayoritario: Son áreas de actividad orientadas al desarrollo de ventas y servicios a gran escala o que por su tamaño y forma requieren espacios especiales, áreas exclusivas para maniobras de cargue, descargue y parqueos

### *Comercio de recuperación de materiales C3-RM*

Se establecen áreas mayores de 300 M2, sobre vías de capacidad de maniobra, para accesibilidad de vehículos pesados y frentes mínimos de 15 ml. Se deben ejecutar trabajos sobre el interior del predio.

### *Centrales mayorista de víveres C3-MV*

Area mínima: 3.000 M2  
Localización Corredores Tipo 2 y Tipo3

### *Comercio industrial Pesado C3-IP*

Se conforma este tipo de comercio por las siguientes actividades:

- Repuestos y accesorios para maquinaria agrícola
- Repuestos y accesorios para maquinaria industrial y de construcción
- Maderas aserradas y en laminados
- Materiales y artículos prefabricados de construcción
- Frigoríficos
- Implementos para actividad agrícola y pecuaria
- Materias primas para la industria
- Venta de grasas, solventes y combustibles
- Papeles en rollos,
- Venta de bebidas al por mayor
- Maquinaria como bombas, calderas,
- Materiales incombustibles y refractarios

Se establece área mínimas de 80 M2 y frentes de 10 ml.

6.4 Comercio Especializado: Son áreas destinadas a la las ventas de bienes y servicios exclusivos, por lo cual precisan de una espacialidad adecuada. Precisan áreas de parqueo y condiciones de seguridad:

### *Comercio alto riesgo CAR*

Centrales para deposito de valores.  
Depósitos de pólvora y explosivos  
Venta de insecticidas y actividades químicas

Articulo: Localización. Pueden desarrollarse dentro de las áreas definidas como comerciales, de servicios y de actividad múltiple, con excepción de los depositos de polvora y explosivos, que debe ubicarse sobre areas de millitar o areas de corredor mixto Tipo 1 y 2 bajo estudios de seguridad y especificaciones especiales.

## 7 CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDAD DE SERVICIOS:

Comprende las siguientes tipologías

7.1 Financiero Empresarial: Centros de negocios y oficinas, conformados por entidades de servicios empresariales y personales, de escala DISTRITAL.

Oficinas	SFE-O
Sedes bancarias	SFE-B

7.2 Especial: Servicios constituidos por actividades lúdicas (Cines, espectáculos, esparcimiento) y de esparcimiento publico y seleccionados para empresas y zonas con cierta afluencia de público en sectores de singularidad y áreas con presencia de dotaciones educativas.

*Servicios personales generales SPG* : Comprende las actividades de atención y consultorios médicos, oftalmológicos, odontologicos, sastrerías, lavanderías, reparación de calzado, salas de belleza, baños, cafeterías, heladerías, fuentes de soda.

Se aplica norma de predio a partir de

*Servicios personales especiales SPE.* Comprende actividades como hotelería, pensiones, teatros, cines, y de

esparcimiento publico como venta de bebidas alcohólicas

7.3 Teatros, salas de cine y espectáculos  
Localización. Los teatros, salas de cine podrán localizarse en los sectores comerciales, turísticos y recreativos, y como servicio complementario en los centros culturales, educativos, parroquiales y subcentros urbanos.

Areas mínimas: Area mínima del lote: cuatrocientos (400) mtrs. Frente mínimo 12 mtrs.

Indice por persona: Un metro cuadrado por espectador proyectado para el área de sala, lo cual incluye las áreas de circulación interior.

7.4 Establecimientos de esparcimiento publico:

Estos establecimientos se consideran de uso restringido y se someterán a las normas urbanas y de construcción del lugar donde se localicen.

Estos establecimientos se clasifican así:

1.- Con ventas y consumo de licor: como grilles, cantinas, estaderos bares, cafés, billares y similares.

2.- Con ventas y sin consumo de licor: como graneros, estancos, distribuidores de licor. Cigarrerías, y similares .

3.- Sin venta y sin consumo de licor: Cafeterías, sala, heladerías, panaderías y reposterías, restaurantes y salas de juego.

Localización Y Saturación

Los establecimientos con ventas y consumo de licor por su impacto se localizaran en áreas comerciales, corredores de actividad múltiple, y en cantidad hasta de dos de ellos por costado de manzana. Las áreas turísticas tendrán una saturación mayor y podrán colocarse hasta cuatro por costado de cuadra. Sobre el borde marino del Centro histórico solo podrá establecerse los que no tienen consumo de licor.

Los grupos y áreas de ubicación se establecen en el presente acuerdo.

7.5 Servicios Religiosos

Las edificaciones dedicadas al culto religioso tales como templos, capillas y edificaciones similares podrán ubicarse en cualquier área de la ciudad, respetando distancias a usos institucionales previamente establecidos, a cruces viales y con restricciones en el Centro Histórico. Su Indice de Ocupación será del 60%. Las áreas de atrios deben respetar la continuidad del anden sin causar conflictos con la circulación peatonal.

7.6 Servicios Funerarios Y Salas De Velación

Establecimientos destinados a la prestación de servicios mortuorios y exequias, con o sin preparación de cadáveres.

Las funerarias podrán ubicarse como usos restringidos en las áreas cercanas al cementerio Central, y. Se localizaran en áreas cercanas a los cementerios existentes, siempre y cuando esten sobre vías primarias categorizada como múltiple.

7.7 Cementerios

Se ubicaran en áreas distintas al Centro Histórico, barrios residenciales consolidados y en proceso de consolidación, lo mismo que alejado de las rondas de Ríos o quebradas pluviales. Se determinara en la normativa una distancia mínima de zonas institucionales, colegios, plantas de tratamiento, fabricas de alimentos, y mataderos.

La localización estará determinada por:

Control a la ubicación en sitios de riesgo sanitario.

Localización respecto al régimen de vientos.

La no interferencia con cuerpos de agua superficiales y /o subterráneos que circulen a través del subsuelo del área causando contaminación a áreas circundantes.

La interferencia con planes viales o infraestructuras de servicios públicos .

La destinación del área a proyectos y usos de mayor interés social.

Que la localización del área encuentre relación con las condiciones generales del terreno, condiciones geológicas, saneamiento previo, inundaciones, factibilidad de servicios y accesibilidad.

Son áreas aptas para la localización de cementerios: La zona sur sobre la margen exterior de la Vía Alternativa al puerto, (sector cerro Blanco) y en áreas de expansión o suburbanas, teniendo en cuenta la normativa anterior.

La clausura de cementerios se definirá por las autoridades sanitarias, civiles y eclesiásticas, de acuerdo a la saturación del área y el destino final de la misma como parque de actividades pasivas de diseño especial.

## 7.8 TALLERES Y SERVICIO AUTOMOTRIZ

Talleres y Servicio automotriz: En zonas especializadas a escala urbana. Comprende servicios varios relativos al mantenimiento, reparación y suministro de insumos a vehículos. Corredores múltiples 1, 2 y 3

Servicio de Talleres: ST

Servicio talleres electrónica STE

Servicio de taller automotriz vehículo mayor STA-1

Servicio de Taller automotriz vehículo medio STA-2

Servicio liviano automotriz SLA

Servicio pesado automotriz SPA

Servicios básicos SB

## 7.9 Almacenamiento Distribución Y Expendio De Combustibles.

Se reglamenta este servicio por los Decretos Nacionales proferidos por el Ministerio de Minas y Energía 283 de 1990, 353 de 1.991, 1521 de 1.998 y la Resolución 8-2588 de 1.994 y demás disposiciones que establezca el Gobierno Nacional, así mismo por las disposiciones locales, todo lo relacionado con el diseño, construcción y servicios de depósitos de almacenamiento y distribución al por mayor de combustibles, así como el expendio y distribución de gasolina y otros combustibles, Corresponde a la oficina de Planeación Distrital, aprobar o negar las peticiones sobre la ubicación e instalación de los establecimientos mencionados, de conformidad con la presente reglamentación.

El diseño arquitectónico y urbanístico de este servicio, deberá contemplar además de la norma nacional en materia de seguridad, una zona libre de retiro de la pared del tanque de almacenamiento y con relación a todos los linderos una distancia mínima de 15 mtrs, que garantice un aislamiento propio que la

conserve aislada de los desarrollos urbanísticos futuros en sus alrededores.

Clasificación y definición. Los establecimientos de expendio y distribución de gasolina al por menor, se clasifica en estaciones de servicios Clase A, B y C y estaciones de servicio privado, acorde con los actos enunciados, definidas así.

a. Estación de Servicio Clase A: Establecimiento de venta al público de elementos que los vehículos para su normal funcionamiento: tales como combustibles, aceites, llantas neumáticos, accesorios y que preste por lo menos tres de los siguientes servicios: engrase, reparación de llantas alineación y balanceo.

b. Estación de servicio clase B: El establecimiento dedicado exclusivamente a la venta de combustible, lubricantes, baterías, accesorios y suministro de aire.

c. Estaciones de servicio Clase C: Es dedicada exclusivamente a la venta de combustible. Pueden ubicarse en áreas reducidas, siempre y cuando cumplan con los requisitos de seguridad internacionales. Pueden tener puntos de venta de accesorios.

d. Estaciones de servicio privado: son aquellas destinadas a prestar servicio exclusivo a entidades particulares. Se instalan sobre vías primarias y al interior de áreas institucionales, cumpliendo con las normas de seguridad,

Localización: Se ubicarán las estaciones de servicio sobre las vías troncales y el sistema vial arterial del área urbana del Distrito, pero no podrán colocarse de ningún tipo en el perímetro del centro histórico, y en la periferia a partir del borde del mismo. Las existentes podrán acogerse a las exigencias “de los usos ya establecidos”.

Sobre las áreas de desarrollo turístico se ubicarán con restricciones sobre las vías principales, junto con ofertas de comercio Tipo C1, deben ubicarse a distancias de 1,5 Kms entre ellas.

- Para estaciones tipo A, se define como área mínima: 900 M2 con frente mínimo de 30 mtrs,

- Para estaciones tipo B, se define como área mínima; de 600 M2 con frente mínimo de 25 mtrs

- Para estaciones tipo C, se define como área mínima de 450 M2 con frente mínimo de 20 mtrs

Para el otorgamiento de la licencia de funcionamiento de las estaciones existentes, debe ser requisito indispensable la presentación de licencia de construcción de la Curaduría Urbana, previa viabilidad de la Secretaría de Planeación Distrital.

7.10 PARQUEADEROS: Planeación Distrital podrá autorizar la localización, adecuación y construcción de parqueaderos, tanto públicos como privados, en las áreas que a través de estudios y análisis se declaren viables .

En el Centro Histórico se autorizará la adecuación y o construcción de parqueaderos tanto a nivel como en altura, cumpliendo con la reglamentación existente.

Localización: Deben localizarse de manera que no causen conflictos con las vías públicas. No se permitirán para los nuevos desarrollos urbanos accesos directos sobre vías troncales o primarias, vías arterias y rutas de transporte público, solo a través de vías de servicios.

7.11 Terminales De Buses Y Taxis

Este tipo de servicio, dentro del área urbana, debe ser definido y aprobado por el organo responsable de la planificación distrital, en colaboración con el Instituto de Transito y Transporte Distrital. INDISTRAN, con base en la evolución de la estructura urbana y las nuevas áreas de actividad. No estar localizados sobre vías de poca capacidad y en lo posible sobre las áreas residenciales de gran consolidación.

Con Corpocentro, Planeación Distrial deberá reglamentar la ubicación de estaciones de taxi, con base en el desarrollo de la operación estratégica, a ejecutarse sobre del área central. Con el Plan Parcial a ejecutarse en la zona del Mercado se deben generar los espacios para parqueaderos públicos; en las áreas de cesión en zonas de tratamiento de actualización y en la ejecución de nuevas centralidades, se deben establecer las áreas de parqueaderos y la ubicación de estaciones de taxis y terminales urbanas de transporte publico sobre las mismas.

7.12 Servitecas: Son los establecimientos dedicados al mantenimiento de vehículos que prestan uno o varios los siguientes servicios: alineación de dirección y luces, sincronización electrónica, rectificación de rines, revisión de frenos y amortiguadores, reencauche, balanceo de llantas cambio de aceite y engrase y suministro de repuestos en general.

Localización. Podrán colocarse sobre vías primarias y secundarias urbanas y sobre áreas de concentración como el mercado publico y a mas de 80 mtrs de edificios institucionales, educativos y de salubridad en áreas donde predomine el uso comercial y de servicios.

7.13 Talleres Automotriz Son establecimientos dedicados a acciones de reparación de mayor magnitud, con o sin

suministro de repuestos, como los talleres de latonería y pintura, electricidad, y en general acciones que impliquen la utilización de mano de obra y accesorios para el mantenimiento de vehículos y motocicletas.

Estos usos no son compatibles, en general con áreas urbanas residenciales netas, permitiendo su uso con carácter restrictivo en áreas de vivienda productiva bajo criterios de saturación o de zonificación aprobada por la Secretaría de Planeación del Distrito, en caso de existir importantes evidencias de consolidación,

Podrán permitirse en corredores Tipo 2 y Tipo 3, dependiendo del tipo de vehículo. Para vehículos pesados se establece su ubicación sobre los corredores Tipo 1 y en forma restringida sobre el tipo 3.

7.14 Centros de lubricación: Son los establecimientos dedicados a la venta y aplicación de aditivos y lubricantes para vehículos automotores. Se podrán ubicar sobre áreas comerciales tipo C2 y corredores tipo CM2 y áreas como el mercado publico y en vías primarias y secundarias de corredores tipo 3 con restricciones ambientales. .

7.15 Lavadero de vehículos: son los establecimientos dedicados exclusivamente al lavado manual o automático de vehículos en general .y que pueden prestar servicios de petrolizado, impermeabilización, desmanchado y brillo.

Estos podrán ubicarse de acuerdo al tipo de servicio y tamaño de vehículos de la siguiente manera:

De vehículos pesados sobre la Via Alterna al Puerto y pueden permanecer sobre la Troncal del Caribe mientras se ejecuta el proyecto de la vía anterior. Debe tener áreas mínimas de 200 m2 y frentes de 15



m. Debe generarse su acceso a través de vías de servicios

De vehículos menores de 3 Toneladas sobre corredores Tipo 2 y 3 y de 3 a 6 Ton sobre corredores Tipo 2 y sobre 3 (tres) con restricciones.

Los servicios automáticos se podrán ubicar sobre áreas comerciales y de servicios, bajo diseño especial, así como en el área de influencia del mercado público.

Se deben reubicar los lavaderos ubicados sobre el espacio de la ronda del Río Manzanares sobre la Avda. del Río y permanecer aquellos que cumplan con normas ambientales y de uso, de vertimientos y adecuación de sus áreas interiores y exteriores.

#### 7.16 OTROS SERVICIOS

Dentro de los servicios comunes en la ciudad que generan malestar por su compatibilidad con otros principales, se encuentran los talleres de carpintería metálica y de madera, de muebles, y de metalmecánica. Su ubicación, cuando son de pequeño tamaño (menos de 40 mtrs<sup>2</sup>) se puede dar sobre corredores locales, corredores tipo 3 ó en áreas de vivienda productiva, con excepción de aserraderos y carpinterías, que deben establecerse sobre corredores tipo 2 o sobre el área de influencia del mercado.

##### Talleres

Talleres de mantenimiento y reparación de equipo industrial STI-1

Talleres industriales medios STI-2

Servicio de talleres livianos STL

Servicios generales SG

7.17 Servicios generales de depósito SGD.

Integran esta categoría actividades como el servicio de almacenamiento de mercancías, materias primas, etc.

Deben contar con un área mínima de 300 mtrs. Y frentes acordes a las actividades y maniobras de este tipo de comercio.

#### 8. NORMAS GENERALES PARA DESARROLLOS URBANÍSTICOS DE COMERCIO Y SERVICIOS.

Vías y Accesos: Se harán a través de vías de servicios sobre ejes viales en desarrollo o en su defecto por bahías de aproximación sobre áreas consolidadas, acordes a la vialidad existente.

Áreas mínimas: El área de lote mínimo será acorde a el tipo de comercio y área de ubicación.

Alturas: Estará acorde a los tratamientos e índices de construcción asignados dentro de cada área de tratamiento urbanístico

Parqueaderos: Se exigirá un parqueadero privado por local y un parqueadero público por cada 50 mts de local. Deben estar relacionados en forma directa con los locales y distribuidos por todo el proyecto. Se utilizarán Parqueaderos de carga por cada tres (3) locales.

Áreas libres para servicios colectivos. Se destinará un área mínima del 3% del lote para la ubicación de áreas deportivas, salas de conferencias, cafeterías, exhibición etc.

Cerramientos: Estos desarrollos podrán cerrarse respetando las secciones de las vías públicas y áreas de cesión al Distrito, que no podrán incluirse dentro del

#### 9.0 Normas para Áreas De Actividad Múltiple

Se definen como áreas de actividad donde se permite combinar más de un

uso del suelo en una determinada zona, siempre y cuando sean compatibles o afines a una estrategia de desarrollo y/o de ordenamiento de la estructura urbana.

Se busca reglamentar estas actividades para disminuir su impacto en otras actividades circundantes, especialmente en la vivienda.

#### a) Corredores Múltiples

Se definen como áreas de uso múltiple ubicadas a los lados de los ejes viales, teniendo una conformación longitudinal a lo largo de los mismos.

#### b) Corredor Múltiple 1: CM1.

Son aquellos usos definidos para el corredor de carga y relacionados con servicios a la actividad industrial y portuaria. Son usos de alto impacto y precisan de una infraestructura importante para su funcionamiento. Están orientadas a la venta de bienes y servicios a gran escala, a áreas de almacenamiento para exportación-importación, que por su tamaño y forma ameritan una estructura predial de gran tamaño y requieren espacios especiales para maniobras de equipos, productos y parqueaderos de usuarios.

La estructura predial del corredor estará de acuerdo a los usos propuestos y no será menor el área mínima a los 2.500 M2 con frentes mínimos de 25 ml, acordes a las exigencias espaciales propias de las actividades de apoyo al desarrollo portuario e industrial propuesto como base de la estructura económica y espacial del distrito.

Las actividades a implementarse en el corredor serán acordes a la actividad portuaria y el transporte pesado, como:

Áreas de parqueaderos para equipo pesado

Muelles secos para contenedores -SGD

Depósitos de almacenaje en sus diferentes modalidades -SGD

Talleres para equipo pesado- SPA

Oficinas SFE-O

Comercio relativo a las actividades anteriores:

Clase III: C3-RM, C3-MV, C3-IP -

Clase II: C2-CIL, C2-CE

Bombas de gasolina o gas natural y servicios adjuntos como llanteras, servitecas.

Hoteles y Paradores de carretera

Plantas de asfaltos o pavimentos

Talleres de mantenimiento y reparación de equipo industrial STI-1

Talleres industriales medios STI-2 -  
Industria metalmecánica

Comercio de recuperación de materiales  
C3-RM

Centrales mayorista de víveres C3-MV

Comercio industrial Pesado C3-IP

Usos no compatibles:

Vivienda

Centros educativos y de salud

Centros Culturales y áreas recreativas

Usos Institucionales, con excepción de Central de Abastos, mercados, instalaciones de seguridad, plantas de tratamiento, etc.

#### c) Corredor Múltiple 2: CM2

SE DEFINEN COMO ÁREAS DE ACTIVIDAD DE MEDIANO IMPACTO URBANO Y/O AMBIENTAL, SE DESARROLLAN EN LOTES DE MEDIANO TAMAÑO Y PUEDEN AGRUPAR UNO O VARIOS ESTABLECIMIENTOS O DEPENDENCIAS CON UNA UNIDAD DE DISEÑO. NO SON COMPLEMENTARIOS

CON EL USO RESIDENCIAL PERO SI COMPATIBLES, BAJO REGLAMENTACIONES ESPECIALES.

El comercio pesado para zonas establecidas de venta de insumos para la industria, ferreterías, maquinaria pesada y materiales de construcción. Son usos que producen un gran impacto y requieren condiciones especiales de infraestructura vial y de servicios públicos.

SE DEFINEN COMO USOS:

FERRETERÍAS QUE CONTEMPLAN ÁREAS DE MANIOBRAS DE CARGUE Y DESCARGUE Y BODEGAJE

TALLERES MECÁNICOS Y ELECTRODOMÉSTICOS DEPÓSITOS COMERCIALES Y ÁREAS DE VENTA

Talleres de ornamentación y herrería, ebanistería,

Bombas de gasolina o gas y servicios adjuntos.

Almacenes de repuestos automotores

Insumos industriales, agropecuarios

Billares

Lavaderos de carros

Talleres industriales medios STI-2

Servicio de talleres livianos STL

Servicios generales SG

Comercio de recuperación de materiales C3-RM

Centrales mayorista de víveres C3-MV

Usos complementarios a la industria extractiva como:

Plantas mezcladoras de concreto

Producción de piedra tallada

Productos triturados y granitos

Depósitos de materiales para construcción

Usos prohibidos:

Centros educativos y de salud

d) Uso Múltiple Tipo 3: CM3

Se definen como áreas de actividades de bajo impacto urbano y baja intensidad de uso, se desarrollan en áreas relativamente pequeñas en forma individual por predios o locales asociados a un patrón urbanístico. Son complementarios y compatibles con el uso residencial. Aplicable a corredores urbanos primarios sobre áreas de carácter residencial.

Venta De Bienes Y Servicios :

Almacenes de textiles, ropa, etc.

Artículos para el hogar, electrodomésticos

Artículos de cuero

Artículos fonográficos y fotográficos

Artículos de lujo: Joyería, porcelanas

Farmacéuticos y cosméticos

Instrumental, equipos científicos,

Servicios de informática

Servicios Personales: salones de belleza, lavanderías,

Servicios Alimentación: Fuentes de soda, cafeterías, restaurantes

Servicios Profesionales: Oficinas de profesionales, consultorios médicos, odontológicos.

Servicios personales especiales SPE

Servicios personales generales SPG

Servicio talleres electrónica STE

Usos prohibidos:

Los contemplados en los usos múltiples 1 y 2, con excepción de servitecas.

e) Corredores Múltiples Locales

Áreas destinadas a comercio menor sobre ejes de acceso a barrios y circuitos o corredores zonales. Contemplan servicios personales y comercio con baja saturación y densidad.

Comercio Básico: C1-CB  
Comercio minorista medio: C1-CMM  
Comercio minorista suntuario: C2-CMS

Es necesario establecer una densidad o un patrón de localización no superior un por cada 200 mtrs para la ubicación de tiendas y y 400 mtrs para billares por fuera del área de los corredores, con el objeto de evitar la proliferación de estos servicios.

#### f) Área Centro Histórico

Sus características arquitectónicas y urbanísticas, además de ser el centro de decisiones de la vida de la ciudad la convierten en un área especial a reglamentar, en cuanto a los usos del suelo. Actualmente es un área con una mezcla indeterminada de usos, donde se deben considerar:

##### Usos:

Los contemplados en los corredores múltiples 3  
Uso residencial  
Uso Turístico Hotelero  
Uso Institucional  
Uso recreacional y parques

##### Usos compatibles:

Bares, grilles y discotecas con saturación no superior a uno por lado de manzana, a excepción de la Cra. 1ª.

##### Usos prohibidos:

Depósitos y almacenamiento  
Parqueaderos para vehículos pesados  
Talleres de mecánica y electrodomésticos Industriales  
Bombas de gasolina y servicios conexos  
Lavaderos de autos

Locales comerciales para electrodomésticos mayores de 100 mts<sup>2</sup>.

Locales comerciales para repuestos automotores.

#### 10 DESARROLLOS URBANISTICOS PARA ÁREAS DE ACTIVIDAD INSTITUCIONAL

Los desarrollos urbanísticos para cada área o edificio de carácter institucional, estará reglamentada de acuerdo a su tipología arquitectónica, impacto urbano, necesidades funcionales y área permitida de ubicación.

Se establecen normas para cada tipo de área de actividad institucional de la siguiente manera:

10. 1 Usos Institucionales de Abastecimiento  
Central de abastos UIAB  
Mataderos públicos o privados UIAB  
Planta de tratamiento de residuos sólidos urbanos, UIRSU

Localización: Al lado oriental del corredor de la futura vía Alternativa, entre la ronda de la Quebrada Tamaca y el Río Gaira,.

Deben guardar las edificaciones un área de separación de los límites prediales del orden de los 20 mtrs y entre sí de no menor de 60 mtrs. Se deben dejar los parqueaderos de carga y áreas de maniobras acordes al alcance y tamaño de los proyectos.

Se mantiene la permanencia del matadero existente sobre el área de equipamientos especiales sobre la Troncal en el sector del antiguo reten de Gaira . Se permitirá el complemento de actividades como feria

ganadera y/o coso taurino para su mejoramiento y su consolidación

Mercados satélites: Se define su tamaño en base a la población y cobertura que tenga el equipamiento. Debe articularse a las vías primarias, y aportar por cada 40 m2 una casilla de parqueo para usuarios.

Servicios públicos: Las normas sobre servicios públicos se establecerán en el Capítulo de Servicios públicos y apuntarán al manejo y control ambiental sobre los espacios inmediatos:

Instalaciones de acueducto y alcantarillado como plantas de tratamiento, tanques elevados, pozos de agua, estaciones de bombeo y rebombeo, Instalaciones eléctricas como subestaciones, servidumbres de redes, central de energía

-Instalaciones telefónicas como plantas y centrales de distribución

-Instalaciones de gas como estaciones de control y servidumbres.

-Alcaldía Mayor: Se establece el desarrollo de un Centro Administrativo Distrital sobre el Eje de la Avda. del Ferrocarril. Podrá tener una altura hasta de 7 pisos y áreas de cesión hasta del 65%

## 10. 2. Unidad de Seguridad Urbana UI-SC

Espacio constituido para albergar: Instalaciones de la Policía, Fiscalía, D.A.S., Tránsito y Transporte Distrital, Cárcel Distrital. ,

Las normas serán las adecuadas y acordes a cada tipología de proyecto: pero se mantienen como elementos comunes las alturas hasta tres pisos y los retiros sobre vías principales de acuerdo a la tipología de estas. Deben permitirse por

razones de seguridad tratamientos de cerramiento especiales y aprobados por Planeación Distrital y elementos de vigilancia para la seguridad de estos elementos.

## 10.3 EQUIPAMIENTOS DE SALUD

Se consolida el área del Hospital Central mediante la especialización de usos sobre la calle 22 con servicios médicos y personales, de laboratorios y de droguerías, entre la Cra 12 y la Cra 16.

Se define la ubicación de las clínicas en el área urbana, de la siguiente manera:

-Se prohíbe en áreas residenciales netas y se permite en corredores urbanos Tipo 3 y en vías urbanas primarias, sin la utilización de las áreas de cesión de uso público con instalaciones y equipos técnicos propios de las mismas. El Departamento de Gestión Territorial y Medio Ambiente y Salud Distrital deben reglamentar las condiciones espaciales y técnicas de funcionamiento y aprobar previamente los diseños antes de la licencia definitiva.

Retiros. Serán acordes a las necesidades de la Clínica por lo que se plantean de 7 mtrs por vías primarias y de 5 mtrs sobre vías secundarias.

Patios Se establecen patios mínimos de 12 m2 para ventilación de áreas internas.

Voladizos; Se permiten hasta de 1,20 mtrs,

Alturas hasta 4 pisos

Se recomienda buena arborización sobre los espacios libres y bajo índice de endurecimientos en las zonas verdes

## 10.4 EQUIPAMIENTOS DE EDUCACIÓN.

Artículo: Uso educativo. Todo proyecto de uso educativo se considera de uso restringido para las áreas residenciales y deberá cumplir con normas mínimas de seguridad e higiene del presente acuerdo.

#### Normas generales

Se define un indicador de 4 mtrs<sup>2</sup> por alumno para dimensionamiento de concentraciones, sin las instalaciones deportivas mayores

#### Normas urbanas para equipamientos educativos

Distancias de localización: Todo proyecto de uso educativo no podrá estará menos de 200 mts de hospitales, cementerios Cuarteles, establecimientos de esparcimiento publico, bares, casas de lenocinio, y a menos de 300 mts de vías férreas , fabricas, depósitos inflamables o centros carcelarios. Cuando el uso educativo este establecido las demás instalaciones deberán respetar esta distancia.

Se establece para cada nueva escuela o concentración la escogencia de lotes libres para edificar, en lo preferible articulado al sistema vial de transporte pero a distancias no menores de 100 mts de las vía arterias primarias

Parqueaderos: Se establece una asignación de celdas de acuerdo a la zona de ubicación del proyecto así:

Zona especial de usos educativos:	1 celda por cada 50 M <sup>2</sup>
Concentraciones escolares:	1 celda por cada 100 M <sup>2</sup>
Otras áreas urbanas:	1 celda por cada 150 M <sup>2</sup>

El establecimiento que preste servicio de transporte se debe adicionar a las celdas

de parqueo de visitantes, las áreas para los vehículos que presenten ese servicio.

Aulas: Para la adecuación y diseño de aulas, se deben tener en cuenta aspectos tales como Iluminación, orientación, ventilación, altura, protección para asoleación e índices de endurecimiento para las áreas libres.

1. Orientación favorable para paquetes de aulas Este Oeste, y protección solar sobre las fachadas Sur -Norte.
- 2 . Altura mínima: 3 mts
3. Para guarderías la ocupación por aula debe estar entre 16 y 20 niños, con un índice de 1,60 m<sup>2</sup> por niño
4. Áreas por educando Para escuela primaria y bachillerato la ocupación será máximo de 4. 0 m<sup>2</sup>
5. Área libres para recreación: se establece un indicador de 2,0 m<sup>2</sup> mínimo por alumno
6. Áreas de circulación: El ancho libre para circulaciones será mínimo de 2,5 mts y una altura mínima de 2,5 mts

#### 11. DESARROLLOS URBANISTICOS PARA ÁREAS DE ACTIVIDAD INDUSTRIAL

Normas urbanísticas para edificaciones industriales. Los desarrollos industriales deberán acogerse a las siguientes especificaciones mínimas tanto como para lotes independientes como para agrupaciones:

Vías: Las urbanizaciones industriales deben disponer de vías vehiculares, con especificaciones adecuadas y áreas de maniobra para cargue y descargue.

Zona Franca Industrial y Comercial: Se consolida durante el periodo del Plan la Zona Franca localizada sobre la carretera Troncal del Caribe, la cual se debe interconectar con eje transversal a la Vía

Alterna al Puerto y el área aledaña al Puerto Mercante.

## 11.1 CLASIFICACION DE USOS INDUSTRIALES

Se Clasifica en dos grandes grupos

a. Industria Extractiva e Industria Transformadora:

La industria extractiva no es un uso urbano, por lo que es un uso prohibido dentro de las áreas urbanas, con una sola excepción. No se permitirá la apertura de nuevas industrias extractivas canteras, chircales en las áreas suburbanas de los cerros , ni en las rondas de los ríos y quebradas que entren en las áreas urbanas o pasen por ellas, ni en las faldas de lomas colindantes con las áreas urbanas o visibles desde ellas, y en general en ningún sector del territorio Distrital en donde no cuente con la aprobación de la Junta de Planeación Distrital, previo estudio conjunto del proyecto específico por parte de la oficina de Planeación Distrital

Excepcionalmente, las industrias extractivas existentes en las áreas urbanas y suburbanas podrán seguir funcionando, únicamente mientras se cumple de la vigencia de su licencia de explotación y con el objeto de la recuperación morfológica de los terrenos, previo estudio de la autoridad de planificación distrital y Corpamag, dentro del marco de un régimen con el que se estipulen las condiciones, plazos y características de la recuperación para la definición del desarrollo de los terrenos en usos urbanos.

b. INDUSTRIA TRANSFORMADORA. Es aquella destinada a la transformación de materias primas para la elaboración y manufactura de productos.

Clasificación: La industria transformadora se divide en tres clases, de acuerdo al impacto ambiental y urbanístico que genera la actividad industrial, así:

CLASE I: Es aquella industria considerada compatible con otros usos en razón de sus bajos impactos ambientales y urbanísticos. Se ubica en espacios que hacen parte de edificaciones comerciales o de viviendas unifamiliar o en locales o bodegas independientes.

Se contemplan dentro de estas los industrias de carácter artesanal,

Lote Mínimo: 50 mtrs  
Frente Mínimo: 5 mtrs  
Índice de ocupación: 0.90  
Altura Máxima: 2 pisos  
Índice de construcción: 1,5

Cuando su área no exceda los 50 mtrs y no se produzcan ruidos y emanaciones pueden articularse, con carácter restringido al concepto de vivienda productiva o a corredores locales.

Localización: Cuando excedan los 50 m<sup>2</sup> deben ubicarse sobre vías principales o de una calzada de tres carriles, sobre corredores tipo 3 con carácter restringido y sobre corredores tipo 2 y 3.

CLASE II. Es aquella industria compatible con otros usos, dado su bajo impacto ambiental, pero con restricciones de localización debido a su magnitud y alto impacto urbanístico.

Se ubica en bodegas o edificaciones especializadas dentro de zonas y complejos industriales.

INDUSTRIA CLASE III. Es aquella industria compatible con otros usos, dado su bajo impacto ambiental, pero con

restricciones de localización debido a su magnitud y alto impacto urbanístico.

Se puede ubicar en bodegas o edificaciones especializadas dentro de zonas y complejos industriales.

Presenta las siguientes características especiales:

Manufactura, producción o transformación de productos mediante técnicas, equipos y laboratorios especializados, que pueden requerir formas específicas de prestación de servicios públicos e infraestructura de los mismos.

Abastecimiento de materias primas y transporte de productos terminados mediante vehículos medianos o pesados por lo cual requiere zona de cargue y descargue y un sistema vial adecuado.

Generación de empleo masivo y mano de obra especializada, por lo cual requiere zonas de estacionamiento para trabajadores y posibilidad de acceso por transporte público.

Fomenta la aparición de establecimiento destinados a usos comerciales complementarios a la industrial, como los "puntos de venta", restaurantes, establecimientos bancarios, etc.

Se puede clasificar en pesada y liviana

#### Industria pesada

Fabricación de productos lácteos  
Elaboración de productos derivados del mar (pescados, mariscos)  
Fabricas y refinerías de azúcar  
Elaboración de concentrados para animales

Destilación y mezclas de bebidas espirituosas

Industria vinícola

Bebidas malteadas y malta

Industria de bebidas no alcohólicas y gaseosas

Hilado, tejido y acabado de textiles

Fabricación de tapices y alfombras con procesos de tintorería

Aserraderos y talleres para madera

Fabricación de envases, cajas de papel y cartón a partir de

pulpa

Fabricación de artículos de pulpa cartón , papel

Fabricación de barnices pinturas

Fabricación de jabones con grasa animal

Fabricación de productos de caucho

Fabricación de productos de plástico

Fabricación de losas porcelana y artículos de barro

Fabricación de vidrio y artículos de vidrio

Fabricación de productos minerales

Fabricación de herramientas manuales artículos de ferretería

Construcción de motores y turbinas

Construcción de equipos agrícolas

Construcción de maquinaria para metales y madera

Construcción de equipo y maquinaria para la industria

Construcción de equipos de transporte pesado: Aeronaves, ferroviario, automóviles

#### Industria mediana

Envase y conservación de frutas

Productos de molinera

Fabricación de artículos de confitería y chocolate

Fabricación de productos alimenticios diversos

Industria de tabaco

Artículos de confección de textiles

Fabricación de tapices y alfombras sin tintorería



Fabricación de prendas de vestir, excepto calzado  
Fabricación de artículos de cuero, excepto calzado  
Fabricación de calzado excepto el de caucho vulcanizado y plástico  
Fabricación de envases de madera y caña  
Fabricación de muebles y accesorios, excepto metálicos  
Imprentas editoriales e industrias conexas  
Fabricación de productos de madera y corcho  
Fabricación de productos farmacéuticos y medicamentos  
Fabricación de muebles y accesorios metálicos, excepto maquinaria y equipo  
Fabricación de productos metálicos estructurales  
Fabricación de máquinas y equipos de oficina  
Construcción de aparatos de TV, radio y comunicaciones  
Construcción de aparatos y accesorios eléctricos de uso doméstico  
Construcción de aparatos y suministros eléctricos  
Fabricación de equipo profesional o científico o instrumental de medida y control  
Fabricación de equipo fotográfico e instrumentos de óptica  
Fabricación de relojes  
Fabricación de joyas  
Fabricación de instrumentos de música  
Fabricación de artículos de deporte y atletismo

Lote Mínimo: 300 mtrs<sup>2</sup>

Frente: 10 mts

Índice de ocupación 90% sin incluir antejardín

Índice de construcción: hasta 1,80 mtrs

Altura : hasta 4,0 pisos máximo

Localización : Se puede sobre corredores 1 y 2, y se podrá ubicar sobre Tipo 1 con restricciones por emanaciones y ruidos.

CLASE III. Es aquella industria que tiene restricciones de localización debido a su

alto impacto ambiental, a su magnitud considerable y a su alto impacto urbanístico.

-Requiere para su funcionamiento, además de edificaciones especializadas, elementos o equipos para el control de la contaminación por ruido, olores, vapores o afluentes líquidos; así como espacio público con características especiales que permita la accesibilidad de vehículos pesados y prevención de franjas de control ambiental de aislamiento apropiadas.

Requiere formas específicas de prestación de servicios públicos e infraestructura de los mismos, tanto para el funcionamiento de la actividad industrial, como para el control de los afluentes contaminantes que produce.

Debido a su alto impacto, se trata de un uso compatible en las zonas industriales y prohibido en las demás áreas de actividad y zonas.

La supresión del uso industrial derivado de las actividades de las industrias de la clase III que se califiquen como altamente contaminantes, aún las situadas en determinadas zonas industriales, y su traslado a otras zonas o lugares del territorio Distrital donde sea controlable su impacto ambiental, se tramitará dispuesto sobre supresión de usos compatibles.

Fabricación de aceites, grasas vegetales

Fabricación de pulpa de madera,

Fabricación de sustancias químicas

Fabricación de abonos y plaguicidas

Fabricación de resinas

Fabricación de productos químicos

Fabricación de productos varios derivados del carbón y petróleo

Fabricación de productos de arcilla para la construcción

Fabricación de cemento cal y yeso

Industrias básicas de hierro y acero

Industrias de metales no ferrosos  
Producción y distribución de gas  
Transporte de oleoductos y  
almacenamientos de combustibles  
Servicios de saneamiento: Plantas  
incineradoras de basuras, plantas de  
compostaje, plantas de tratamiento  
sanitario.

## 11.2 CONCEPTO DE AREA DE PARQUE INDUSTRIAL

Área focalizada para desarrollo de industria de gran magnitud e impacto urbanístico de acuerdo al número de empleos que genere.

Se clasifica teniendo en cuenta los siguientes criterios:

### A) Aspectos Urbanísticos:

Áreas: Área de la empresa, área de descargue y área de control ambiental.

Accesibilidad y transporte:

Vías de acceso

Tipología de vehículos

Volumen de tráfico vehicular

Tipo de construcción e instalaciones

Aislamientos

### B) Aspectos Ambientales

Impacto sobre el medio natural: Aire, agua, suelos y vegetación.

Ruidos y vibraciones

Situaciones de riesgo

### C) Aspectos Energéticos Y Productivos

Consumo energético: eléctrico, gases y combustibles

Producción: Consumo de materias primas y volúmenes de producción.

### D) Aspectos Socioeconómicos

Personal vinculado: Directos e indirectos.

### E) Tipología

Modelo predial superior a los 2.500 M2 de área. Gran magnitud de instalaciones. Autosuficiencia en prestación y adecuación de servicios terciarios. Accesibilidad altamente viable en el corto plazo a través de la actual Troncal del Caribe y de la futura Vía Alternativa al Puerto. El modelo industrial contemplado debe estar preferentemente destinados al desarrollo de establecimientos e instalaciones industriales básicas de bajo perfil contaminante y de alta tecnología, entre los que destacan los siguientes:

Transformación de partes y componentes industriales.

Instalaciones de almacenaje.

Distribución, comercialización y acopio de productos manufacturados.

Envasado de alimentos.

Fabricación y confección de vestuario y accesorios. etc.

Productos de Alta Tecnología

En principio el modelo de transformación debe contemplar las estrictas reglamentaciones que en materia ambiental señalen las normas y legislación contempladas en la leyes nacionales y en la normativa local.

Por su naturaleza y su impacto en la ciudad, las actividades productivas antes agrupadas en las áreas de actividad especializada industrial se dividieron en dos categorías diferentes, la industrial básica e industrial de alta tecnología.

Vías: Sección mínima de 18 mtrs con calzada de 8 mtrs, bandas de parqueo lateral de 3 mtrs y andenes de 2 mtrs, o calzada de 8 mtrs y dos andenes de 2 mtrs para un total de 12 mtrs. Adicionalmente se establecerán zonas de

cargue y descargue, acorde a los vehículos de transporte utilizados.

Parqueaderos. Una celda de parqueadero por cada 80 mts de área de construcción destinada al comercio y una celda por cada 16 mts de construcción destinada a la producción.

Usos permitidos en áreas industriales: Se permite en áreas industriales usos relativos al mantenimiento de maquinaria industrial como talleres mecánicos, metalmeccanica,

## 12. DESARROLLOS URBANISTICOS PARA ÁREAS DE ACTIVIDAD RECREATIVA Y DEPORTES

Para esta actividad se establecerán normas sobre índices de ocupación o endurecimiento de superficies, áreas de arborización acordes a la localización y vegetación existente, y las especificaciones y normas de Coldeportes propias de las actividades deportivas. etc.

## 13. NORMAS PARA DELIMITACIÓN FÍSICA Y CONFORMACIÓN DE BARRIOS

Se definen en el presente acuerdo las normas y requisitos para la Legalización, Reconocimiento y Delimitación Física de los Barrios, Asentamientos, Urbanizaciones y Conjuntos Cerrados posteriores al Decreto 476/90.

Definición : Para efectos legales en la conformación y delimitación de los Barrios, Urbanizaciones y Asentamientos, se asumirá las siguientes definiciones:

VIVIENDA : Es toda edificación, cuya función Arquitectónica y Ambiental Principal, es dar albergue en forma adecuada a una familia o similar.

MANZANA : Es el área, dentro de un trazado urbano con diversos usos, limitados por zonas de uso público.

BARRIO : Entiéndese como Barrio, el conjunto y/o agrupación de manzanas y/o conjuntos cuyo uso principal esta dado por la actividad residencial y complementarias al uso principal, cuyo crecimiento es de manera espontanea según normatividad urbana vigente, y cuya tenencia de la tierra e inmueble es producto de un proceso de tradición según las normas y requisitos que señala la Ley.

URBANIZACIÓN: La urbanización es el resultado de un proceso mediante el cual, un terreno bruto es dotado de servicios de infraestructura, dividido en áreas de uso privado y comunal y demás servicios básicos y apto para construir y de conformidad con los reglamentos legales vigentes en la materia.

ASENTAMIENTO : Entiéndese por Asentamiento, el conjunto de manzanas conformadas por viviendas, producto de una apropiación indebida de la tierra, cuya tenencia de la misma no esta debidamente legalizada y su conformación urbana no se acoge a normativa legal vigente.

CONJUNTO CERRADO: Se define como la agrupación edificios, casas y construcciones integradas arquitectónicamente y funcionalmente, sometidas a un régimen común sobre la propiedad horizontal previsto en la Ley, debidamente registrado y reglamentados por acciones administrativas y legales, en cual se acogen ciertos usos y zonas privadas y de uso común.

LEGALIZACIÓN : Es la acción legal ejercida por la Administración Distrital en cabeza de su Alcalde Mayor, para legalizar y delimitar físicamente según

normas urbanas y administrativas vigentes, el conjunto de manzanas conformadas por viviendas que constituyen según normas presentes un Barrio o Asentamiento, cuya tenencia de la tierra fue obtenida por procedimientos legales y ha sido otorgada la propiedad de la misma, en un proceso legal de adjudicación pública y/o privada.

**RECONOCIMIENTO** : Es la acción administrativa mediante la cual se delimita físicamente un conjunto de manzanas conformadas en su mayoría por viviendas, y que según normas presentes constituyen un Barrio, Urbanización o Conjunto, cuya tenencia de tierra y construcción, es producto de un proceso legal según normas urbanas y administrativas previstas en la Ley.

Solamente se podrá reconocer y delimitar un asentamiento subnormal, en aquellos casos que se la consolidación cumpla las normas de la presente reglamentación, y cuyo propósito este destinado a la constitución de Juntas de Acción Comunal del asentamiento y jurisdicción de su cobertura, sin que el dicho acto implique pronunciamiento alguno de legalización sobre la tenencia de la tierra.

No se podrá reconocer y/o delimitar ningún área que este afectada por condiciones de riesgo que traten las normas urbanísticas, legales y ambientales al respecto

**Reglamentación:** Para la legalización y delimitación física de los Barrios, Urbanizaciones y Asentamientos, posteriores al Decreto 476/90, deberá contemplar los siguientes requisitos:

. Cobertura: Se asumirá como Mínimo un total de 150 Viviendas y/o 15 Manzanas Catastrales.

. Normativa Urbana: El área o cobertura solicitada para la delimitación física del Barrio, Asentamiento o Urbanización, deberá contemplar áreas destinadas para el Equipamiento Comunal y Zonas Verdes. Las urbanizaciones debidamente aprobadas por acto administrativo, deben demostrar tal situación dentro del contenido de aprobación según licencia de urbanismo, y los Conjuntos Cerrados deberán acogerse al precepto legal contenido en la Ley 428 de Enero 16 de 1.998 y normas que se promulguen por la autoridad competente

. Normativa Legal: Para asumir la delimitación física de un Barrio, Urbanización, Asentamiento o Conjunto Cerrado, mediante la Legalización o Reconocimiento, las viviendas e inmuebles que se encuentren dentro de su cobertura, deberán demostrar la adquisición y tenencia de la tierra mediante documentos debidamente registrados y matriculados en las entidades competentes.

Para el caso de las Urbanizaciones y Conjuntos Cerrados producto de una Licencia de Urbanismo y Licencia de Construcción, bastará con demostrar su aprobación como tal, según acto administrativo expedido por las entidades competentes.

**Delimitación Física:** Para delimitar físicamente un Barrio, Urbanización, Asentamiento y Conjunto Cerrado, se asumirá el actual sistema de nomenclatura vial aprobado por la Secretaria de Planeación.

**Tramite :** Los interesados en delimitar físicamente mediante el procedimiento de legalización o reconocimiento, deberán presentar ante la Secretaria de Planeación los siguientes documentos:

. Certificado de la Secretaria de Planeación, en el cual conste que la cobertura del área, cumple con los requisitos mínimos establecidos por la presente reglamentación.

. Presentar las debidas escrituras y matriculas inmobiliarias de los predios que contempla la cobertura del Barrio o Asentamiento, o en su defecto certificado de la Secretaria de Bienes e Inventarios del Distrito donde conste que los predios se encuentran en un proceso de adjudicación por el Distrito y no presentan inconvenientes jurídicos para que proceda el acto administrativo; para las Urbanizaciones la respectiva Licencia de Urbanizar y Construcción, los Conjuntos Cerrados deberán obtener de la Secretaria de Planeación, la certificación que cumple con las normas contempladas en la Ley 428 de Enero 16 de 1.998 y normas que se expidan al respecto.

. Certificado de la Secretaria de Planeación que la cobertura cumple con la Normativa Urbana señalada en el presente Decreto.

Para el caso en que la Legalización o Reconocimiento contemple segregación de la jurisdicción de un Barrio, Urbanización o similar debidamente legalizado por el decreto vigente en su momento, deberá presentar un acta de concertación

debidamente firmada por los representantes de la comunidad de la cobertura segregada.

**Actualización :** Los Barrios delimitados por el Decreto 476/90 y posteriores actos expedidos, deberán actualizar su jurisdicción según el Sistema de Nomenclatura Vial adoptado por la Secretaria de Planeación de acuerdo con la Resolución 202/95 y 123/97.

**Cartografía :** La Secretaria de Planeación elaborara la Cartografía respectiva objeto del presente decreto y del proceso de actualización de la jurisdicción que trata el artículo anterior.

El presente acuerdo faculta a la Secretaria de Planeación, para que realice los tramites descritos en Articulados del presente acto

La Administración e interpretación de las normas objeto de las presentes disposiciones, estará a cargo de la Secretaria de Planeación, y le corresponde expedir las autorizaciones y demás documentaciones que haya lugar ajustándose a todo lo establecido en el presente documento.

# **Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta 2000 - 2009**

## **Resumen Ejecutivo**

**Dirección General:** Alcalde Distrital de Santa Marta: **Dr. Jaime Solano Jimeno**

Secretaria de Planeación Distrital: **Dra. Zully David Hoyos**

**Dirección Ejecutiva:** Fundación para el Ordenamiento Territorial de Santa Marta "**FUNDOSAM**"

**Financiación:** **FUNDOSAM** y **CORPES Costa Atlántica**

**Equipo Responsable de la Formulación Final:** Zully David Hoyos, Adriana Mercedes Corso, Jairo Amor, Antonio Navarro H, Elberto Lémus

**Actores Participantes:** *Sociedad Civil de Santa Marta:* Actores Públicos, Privados y Comunitarios

**Asesoría Metodológica:** Ministerio de Desarrollo Económico; Departamento Nacional de Planeación; Arq. Urbanistas Gabriel Suárez, Henry Nardin y Ricardo Montezuma.

**Digitalización S.I.G.:** José Orozco - Alexis Carbonó.

**Asistencia General:** Arq. Adaulfo Gómez, A.E. Betty Anaya, Dib. Juan Carlos Noguera

**Coordinación General :** Zully David Hoyos

**Resumen, Edición y Diagramación:** Adriana M. Corso

## Presentación

*La importancia del ordenamiento de un territorio como Santa Marta se asocia con la real posibilidad de contar con un marco sustentado en estrictos criterios de participación, sostenibilidad, y en general de beneficio colectivo, que oriente la espacialización de las diferentes acciones que se ejecuten por parte de los diversos actores que usufructúan los recursos disponibles, en dirección a lograr mayores estadios de desarrollo y de bienestar social.*

*El proceso de ocupación que históricamente se ha hecho de la ciudad, ha configurado un modelo de ordenamiento territorial en el que infortunadamente se destacan una serie de desajustes en el patrimonio ambiental y cultural, en la funcionalidad de la estructura urbana, en la oferta de calidad y cantidad de la vivienda de interés social y en la pérdida acelerada de la residencialidad, en los servicios sociales y servicios públicos domiciliarios, en la oferta de equipamientos, así como en las dificultades que tiene la ciudad para integrarse al contexto de competitividad por la debilidad de la iniciativa privada en materia empresarial y de innovación, la baja complementariedad pública e igualmente en la escasez de recursos humanos de alta calificación.*

*Es un modelo que ha subutilizado y en muchos casos no ha incorporado, el enorme potencial de que dispone la ciudad, dada su privilegiada localización geográfica, la riqueza de su oferta ambiental marítima y terrestre, disponibilidad de suelos urbanos para su crecimiento ordenado y funcional, identidad cultural, sus diversas opciones para un sistema de diferentes modalidades de transportes y en general las posibilidades que se abren con el carácter especial que le otorga la Constitución Nacional al Distrito como Entidad Territorial.*

*En tales circunstancias, la Administración Distrital amparada en las atribuciones que le asigna la Carta Magna y en las disposiciones emanadas de la Ley 388 de 1997 y sus instrumentos reglamentarios, ha formulado una nueva propuesta de ordenamiento del territorio bajo su jurisdicción, dentro de un proceso que se ha caracterizado por la seriedad del trabajo realizado por los profesionales que han estado al frente del mismo, de la participación de la comunidad, el apoyo interinstitucional, la asesoría y acompañamiento de entidades nacionales relacionadas con el tema y de Cooperación Técnica Internacional,*

*Ello ha permitido estructurar un modelo de ciudad, que permita en el largo plazo el reconocimiento de Santa Marta como **Capital Ambiental de Colombia, líder del desarrollo turístico y portuario regional, soportada en***



***procesos sustentables en un territorio funcional y articulado en su ocupación y usos, lugar en donde los samarios en comunidad, el sector privado y la Administración Distrital, trabajen en llave en defensa de la ciudad en la búsqueda de su desarrollo y en el Bienestar de sus gentes.***

*Ello requerirá un notable esfuerzo de los samarios, en el que se pondrá a prueba su sentido de pertenencia por el territorio que le sirve de asiento, a través de compromisos y aportes individuales y colectivos, que deberán reflejar en últimas una nueva actitud ciudadana frente a su ciudad.*

*Será una tarea ardua y compleja, pero su puesta en marcha constituye de por sí, un interesante reto que tiene como propósitos estratégicos el mejoramiento de la calidad de vida de los asentamientos locales, disponer de un entorno agradable para sus visitantes, una dinámica económica sostenida, en un contexto de convivencia, tolerancia, como soportes de la paz que le fue inherente a la ciudad a lo largo de sus historia.*

*Es un complejo camino por desbrozar, con el convencimiento del compromiso que han de asumir en sus ejecutorias las generaciones entrantes, testigos de cuanto esfuerzo hemos hecho por elevar la calidad de vida los que hoy estamos, y del continuo y sostenible accionar que éstas han de emprender en su momento.*

---

***Jaime Solano Jimeno***

*Alcalde Mayor*

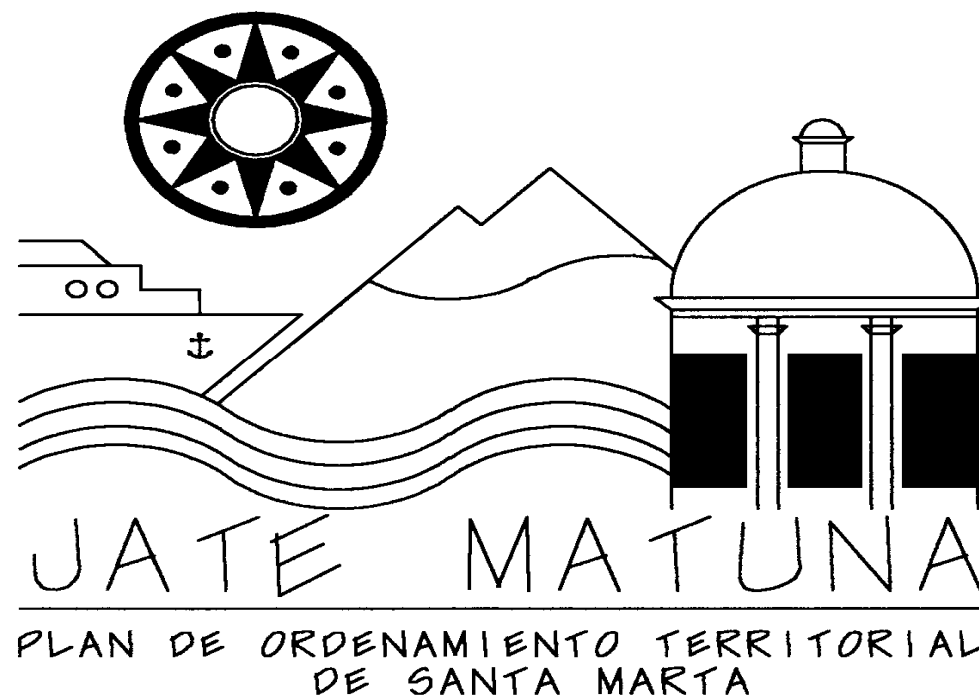
*D. T. C. H. de Santa Marta*

---

***Zully C. David Hoyos***

*Secretaria de Planeación Distrital*

# 1. Contextualización



# 1. EL PROCESO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL DISTRITO TURISTICO, CULTURAL E HISTORICO DE SANTA MARTA

El proceso de ordenamiento territorial es conducido por el Alcalde Distrital de Santa Marta a través de la Secretaria de Planeación, bajo la orientación general del Ministerio de Desarrollo Económico y el Departamento Nacional de Planeación. **La Dirección Ejecutiva**, administración y financiación del Plan está a cargo de la **Fundación para el Ordenamiento Territorial de Santa Marta "FUNDOSAM"**, integrada por *CORPAMAG, la Alcaldía Distrital y la Cámara de Comercio*. *El CORPES Costa Atlántica* ha contribuido de manera especial con la financiación y la asistencia técnica del Plan. Son partícipes del proceso, las comunidades, líderes locales, actores *organizados de la Sociedad Civil*, entidades públicas de los diversos niveles del Estado, entre otras instancias de representación.

**Concepción y enfoque del Ordenamiento Territorial :** Conforme a la Ley 388 de 1997, el ordenamiento territorial "comprende el conjunto de acciones político administrativas y de planificación física concertada, tendientes a disponer de instrumentos eficientes para orientar el desarrollo territorial y regular la utilización, transformación y ocupación del espacio, conforme a estrategias del desarrollo socioeconómico y en armonía con el medio ambiente y las tradiciones históricas y culturales". El Plan de Ordenamiento Territorial es el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas destinadas a orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo. Tiene tres componentes:

**Componente General.** Constituido por objetivos, estrategias y contenidos estructurales de largo plazo.

**Componente Urbano.** Políticas, acciones, programas y normas para encauzar y administrar el desarrollo físico urbano, con alcances de mediano plazo.

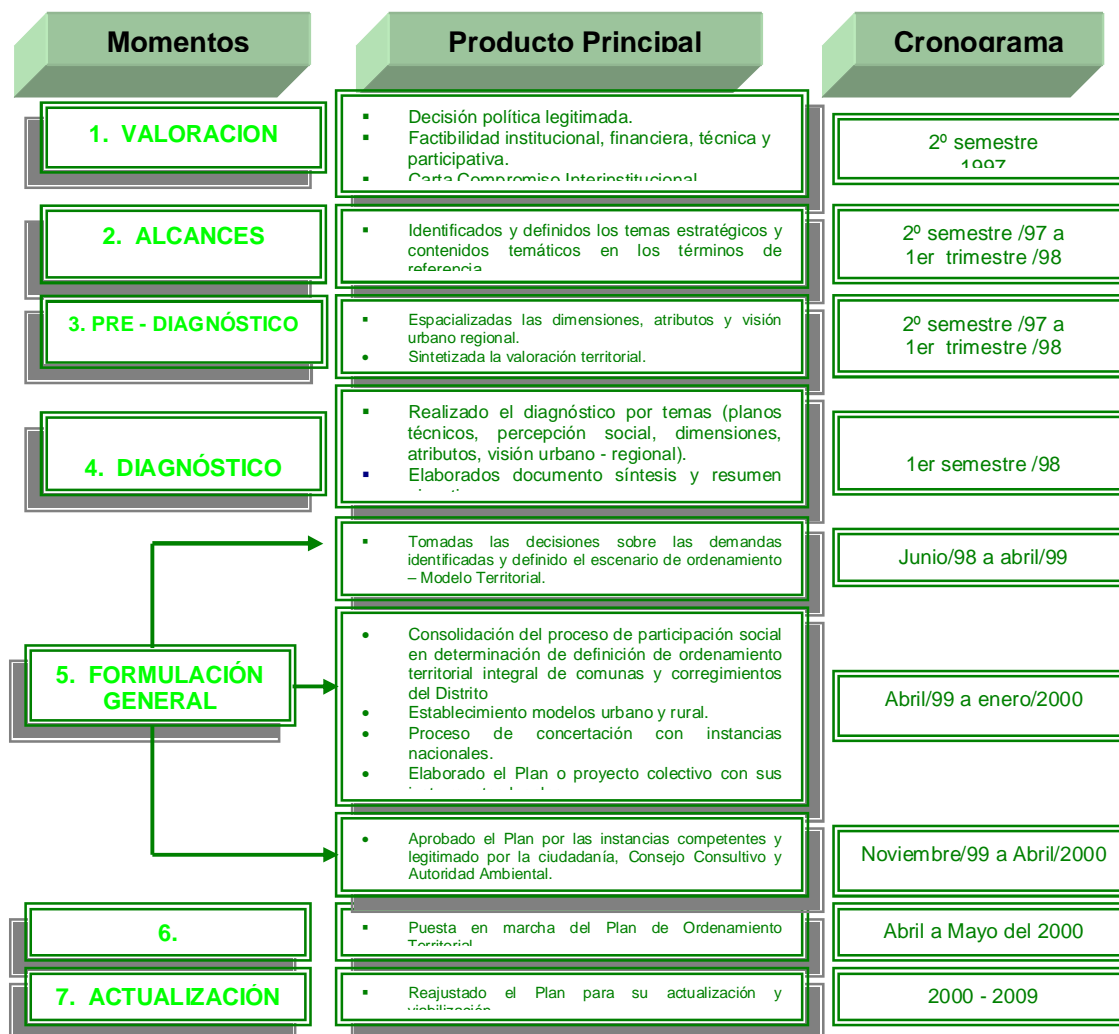
**Componente Rural.** Políticas, acciones, programas y normas para orientar y garantizar la adecuada interacción entre los asentamientos rurales y la cabecera municipal, así como la conveniente utilización del suelo, con proyecciones de mediano plazo.

Tiene como **objeto:**

- ▮ **Definir estrategias territoriales** de uso, ocupación y manejo del suelo, en función de objetivos económicos, sociales, urbanísticos y ambientales:
- ▮ Complementar la planificación socioeconómica con la dimensión territorial.
- ▮ Racionalizar las intervenciones sobre el territorio.
- ▮ Orientar el desarrollo y aprovechamiento sostenible.

- ▮ **Diseñar y adoptar instrumentos de gestión** para actuaciones urbanas integrales y la articulación de las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio.
- ▮ **Definir programas y proyectos** que concreten los propósitos perseguidos.

**2. BASES METODOLÓGICAS** El Trabajo sigue los lineamientos metodológicos planteados por el *Ministerio de Desarrollo Económico, el IGAC, y más recientemente CORPAMAG*, con adaptaciones pertinentes a las características territoriales locales. En síntesis el proceso de ordenamiento territorial comprende 7 momentos:



### VIGENCIA DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

**CORTO PLAZO: 3 años**

**MEDIANO PLAZO: 6 años**

**LARGO PLAZO: 9 años**

#### MARCO JURÍDICO:

- Constitución Política de Colombia.
- Ley 99 de 1993 (Sistema Nacional Ambiental)
- Ley 134 de 1994 (Estatuaria de los mecanismos de participación)
- Ley 136 de 1994 (Normas para modernizar el funcionamiento municipal)
- Decreto 919 de 1989 (Prevención de Desastres)
- Ley 397 de 1997 (Ley General de la Cultura)
- Ley 60 de 1993 (Normas orgánicas sobre distribución de competencias y recursos.
- Ley 152 de 1994 (Orgánica del Plan de Desarrollo)
- Ley 388 de 1997 (Desarrollo Territorial)
- Decreto 879 de 1998 (Reglamentario de la ley de

### 3. CARACTERÍSTICAS DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE SANTA MARTA

- ◆ **UN PROCESO Y APRENDIZAJE:** Se concibe el POT, como un proceso que parte de su formulación participativa y se implementa manteniendo su convocatoria, enriquecido constantemente con el conocimiento y profundización de las dinámicas socioculturales y económicas expresadas en la conformación territorial
- ◆ **UN ENFOQUE INTEGRAL Y SISTEMICO :** La dinámica de desarrollo del Distrito se entiende como un proceso en el que confluyen diferentes factores interrelacionados e interactuantes, superándose la reducida visión del ordenamiento territorial como aspecto meramente físico, para abordarlo holísticamente al incluir factores socioculturales, económicas, ambientales, territoriales institucionales y políticas.
- ◆ **REFERENCIAL ESTRATEGICO Y PROSPECTIVO:** Aborda los aspectos, variables y referentes, estructurales y de efectos multiplicadores para el desarrollo, endógenos y exógenos que afectan las condiciones y dinámicas del desarrollo para el distrito.
- ◆ **CONTEXTUALIZADO Y REFERENCIADO:** Dirigido a lograr el desarrollo, asegurando condiciones efectivas de habitabilidad y convivencia, calidad de vida y oportunidades para los asentamientos establecidos en el Distrito. Pretende superar los desequilibrios territoriales y las desigualdades en la accesibilidad poblacional a los servicios básicos sociales , económicos y ambientales.
- ◆ **ORIENTACIÓN COMPETITIVA:** En la búsqueda de un mejor posicionamiento regional de la ciudad, promueve la generación de valor agregado, reinversiones, y canalización del capital foráneo en los procesos productivos, en la valoración del recurso humano desde la perspectiva de su formación y capacidad técnica y de su aprehensión y apropiación sobre la calidad del medio y el rescate del Talento Samario, el fomento a la investigación, al desarrollo tecnológico.
- ◆ **ENFOQUE SOSTENIBLE :** La Riqueza de la Biodiversidad Samaria y sus formas de apropiación , son el principal activo y aporte del Distrito al desarrollo de la Región y del País.

- ◆ **SUSTENTADO EN UN ACUERDO COLECTIVO:** Los distintos actores reconociendo la Pluriculturalidad del Samario, aportarán al desarrollo, evidenciando que la construcción social de ciudad es de todos, y todos han de caminar sin distingo para alcanzar los objetivos propuestos.
- ◆ **CONCEPCIÓN DE LO TERRITORIAL COMO EXPRESIÓN y VALORACION COLECTIVA:** El territorio visto como la expresión de relaciones sociales y el acondicionamiento que este crea para las actitudes sociales, enmarcan una aprehensión de lo territorial como producto que tiene una historia, una práctica y una imagen.
- ◆ **APROPIACIÓN EFECTIVA A LARGO PLAZO:** Reconoce una visión de futuro que se construye desde hoy pero sus frutos han de cosecharse gradualmente, capitalizando desiertos y potenciando las posibilidades.

#### 4. CRITERIOS RECTORES DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE SANTA MARTA

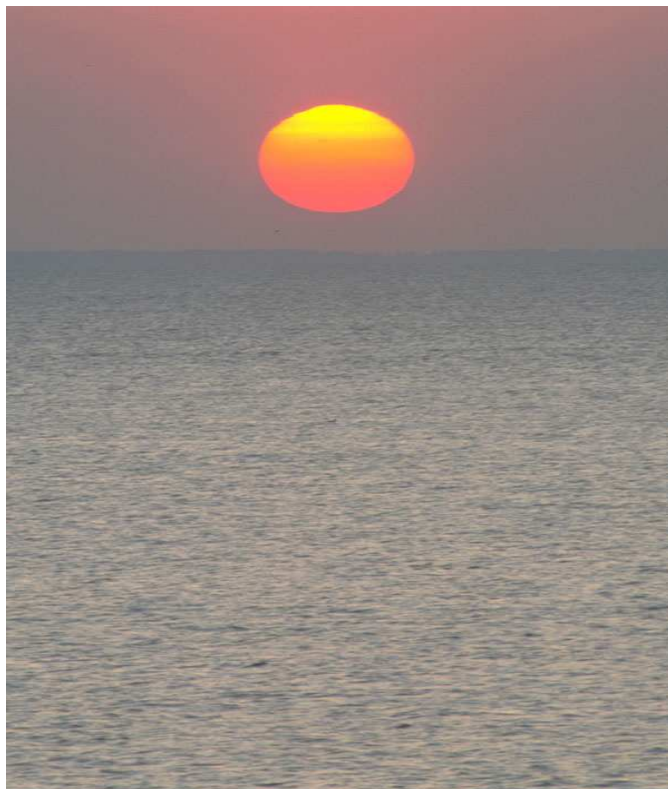
Concebido como un **Acuerdo Social y Colectivo**, instrumento a través del cual el Gobierno Distrital, en ejercicio de su función constitucional, ordena el territorio en un proceso concertado con los actores del desarrollo, adecuando las intervenciones privadas y públicas, hacia el uso eficiente del espacio, estableciendo las infraestructuras y los equipamientos necesarios, rescatando el carácter colectivo del espacio público, induciendo iniciativas hacia la competitividad empresarial y asegurando la conservación del medio ambiente en una perspectiva de sostenibilidad, protección y valoración del patrimonio, en un escenario de concertación permanente. Consecuentemente, los criterios rectores del Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta, son:

- ◆ **EL DESARROLLO HUMANO, creando las condiciones físico espaciales adecuadas para** asegurar la calidad de vida de los asentamientos humanos establecidos y futuros: El centro del ordenamiento territorial es el ser humano, el samario.
- ◆ **EL DESARROLLO SOSTENIBLE**, en el cual el manejo de los recursos naturales que aseguren la armonización de la capacidad de carga de los Ecosistemas, constituyen el marco referencial para el desarrollo económico y social. La introducción y práctica de actividades sostenibles serán la base en la que se simiente la apropiación del territorio para satisfacer las demandas sociales.
- ◆ **COMPETITIVIDAD Y DESARROLLO TECNOLÓGICO.** Se orienta a generar ventajas competitivas de la ciudad aprovechando su localización estratégica, sus potencialidades producto de la biodiversidad y riqueza de su base natural, de su historia y de sus patrimonio cultural. Se enmarca en una visión efectiva de compatibilidades entre la estructura productiva y el uso adecuado de la oferta natural

- ◆ **PARTICIPACIÓN SOCIAL.** El ordenamiento territorial no es la estructuración de los físico por si mismo, es el producto de las relaciones sociales, económicas, culturales y políticas que tienen expresión en el territorio, por ello lo territorial requiere acuerdos entre actores que actúan en diferentes esferas del desarrollo local. La vinculación activa de las comunidades y su desarrollo organizacional son condición irremplazable para el proceso de ordenamiento territorial de Santa Marta.
- ◆ **REAFIRMACIÓN DE LA IDENTIDAD CULTURAL.** El establecimiento simbólico de las reglas de juego en el proceso de apropiación y búsqueda de la productividad social territorial, reliva los comportamientos tanto de los habitantes permanentes, de los que usufructúan temporalmente el espacio samario, como de aquellos que encuentran en esta una oportunidad para relocalizarse. El rescate del sentido de pertenencia es parte intrínseca de éste. La canalización de la creatividad y del ser samario sustenta la valoración de la imagen e identidad cultural.
- ◆ **GOBERNABILIDAD Y INSTITUCIONALIDAD DISTRITAL.** La reorganización y modernización de la gestión pública, privada y comunitaria, la reinención de sus actuaciones, con claridad de propósitos, instrumentales y logística adecuada a las funciones estratégicas de ciudad, integrada y coordinada en su interior interinstitucionalmente y armonizada con otros niveles del estado que actúan como acompañantes de la dinámica local. Un nuevo dialogo entre gremios y gestores públicos y una interlocución proactiva con las comunidades

## **5. CIRCUNSTANCIAS Y OPORTUNIDADES EN EL CONTEXTO DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

La formulación del Plan de Ordenamiento Territorial surge en un escenario de oportunidades invaluable para su viabilidad y puesta en marcha, entre ellos se destacan:



- § La existencia de un sentido colectivo demandante de cambios y deseoso de establecer el Imaginario de ciudad, socialmente construida.
- § La organización política y Administrativa del Distrito en el marco del desarrollo del Acto 003 de 1989 que la erigió, como Distrito Turístico, Cultural, Histórico, elevado a mandato supremo por el Art. 328 de la Constitución Política
- § Una nueva Cultura de la Planificación al asumir avances del conocimiento para prospectar el futuro, participante e integral.
- § Establecimiento de un Bloque Político Parlamentario que unido gestiona iniciativas para la ciudad y el Departamento, aun incipiente y que ha de fortalecerse.
- § El carácter Descentralista de la Carta Política que reconoce al municipio como la célula básica de la organización administrativa del País.
- § La movilización colectiva por la defensa de los recursos del Distrito y la convocatoria a su concurrencia de otros niveles superiores, respetando la autonomía local.
- § Un dialogo cercano entre el sector Público y Privado en la búsqueda de la cristalización de las iniciativas locales.
- § La Reorganización Institucional de la Administración del Distrito, modernizante y en búsqueda de ser eficiente.

## 2. Síntesis de Diagnostico





## *Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta*

## **1. MODELO TERRITORIAL ACTUAL**

## DINAMICA DEL TERRITORIO DISTRITAL

SITUACION	MANIFESTACIONES
<b>AFECTACIÓN DE CONDICIONES AMBIENTALES:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Deforestación de ecosistemas continentales y marítimos</li> <li>▫ Contaminación hídrica, atmosférica, edáfica, y sónica</li> <li>▫ Inundaciones y otros riesgos naturales asociados a deslizamientos</li> <li>▫ Negociación indebida de los recursos genéticos</li> </ul>
<b>PATRIMONIO CULTURAL SIN PERTENENCIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Baja valoración de las diferencias culturales</li> <li>▫ Deterioro progresivo del Centro Histórico</li> <li>▫ Pérdida de la valoración del espacio público</li> </ul>
<b>ACCESIBILIDAD Y FUNCIONALIDAD LIMITADA:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Densidad vial baja,</li> <li>▫ Usos del suelo inadecuados e incompatibles</li> <li>▫ Ocupación de rondas hidráulicas y quebradas.</li> <li>▫ Inadecuada distribución de equipamientos sociales.</li> <li>▫ Localización de actividades económicas dispersas y de manejo inadecuado,</li> </ul>
<b>CALIDAD DE VIDA EN DECLIVE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Servicios públicos y vivienda deficitarios.</li> <li>▫ Pocas áreas y sitios de recreación.</li> <li>▫ Baja accesibilidad poblacional a los servicios sociales.</li> <li>▫ Incremento de la pobreza y de los asentamientos subnormales en el área urbana.,</li> </ul>
<b>UNA DINÁMICA ECONÓMICA LOCAL QUE SE INFORMALIZA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Baja generación de oferta de empleo</li> <li>▫ Reducida aplicación tecnológica en la producción</li> <li>▫ Recurso humano no capacitado,</li> <li>▫ Escasa Reinversión y capitalización local</li> </ul>
<b>GESTIÓN TERRITORIAL DÉBIL Y POCO COMPROMETIDA.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Ausencia de una coordinación interinstitucional eficiente,</li> <li>▫ Participación Social incipiente.</li> <li>▫ Baja capacidad de generación de ingresos</li> <li>▫ Débil participación del sector privado</li> </ul>

## FACTORES SUSTANTIVOS DE GRAN INCIDENCIA

- ξ La declaratoria de más del 53% del Territorio como Parques Nacionales Naturales y la ampliación del resguardo indígena, sin estrategias definidas frente a los asentamientos humanos, conflictos, formas inadecuadas de apropiación, y débil respuesta institucional al creciente deterioro de éstas áreas.
- ξ La ausencia de una **política compensatoria** para la ciudad, excluida de la posibilidad de administrar e incorporar al desarrollo más de la mitad de su superficie territorial.
- ξ La aplicación de políticas macroeconómicas nacionales que desestimaron la producción local agropecuaria y el despegue de la industria sin chimeneas con serias posibilidades de empleo para el Distrito.
- ξ Fuertes migraciones provenientes de las zonas de conflicto del país y la región, y de los efectos generados por una economía emergente de la producción ilícita.
- ξ La configuración de una ciudad de “Vaciado”, de un territorio que ha dado todo al país, a la región y al mundo encontrándose socavada por propios y foráneos, con insignificantes reinversiones.
- ξ La reducida valoración por la educación, la investigación, los procesos de acumulación de conocimiento, el desarrollo científico y tecnológico, como grandes oportunidades para la promoción de formas productivas y de servicios sostenibles.
- ξ La Actitud pasiva y la falta de liderazgo del Samario, indefenso de su patrimonio, permisible a cambios deteriorantes, muchas veces cómplice, sin sentido de pertenencia.

- Recurso humano poco capacitado para la gestión del desarrollo territorial.

## 2. PROBLEMAS CRITICOS DE LA CIUDAD

### PROBLEMÁTICA URBANA

Los problemas mas significativos dentro de la estructura urbana actual se pueden resumir de la siguiente manera:

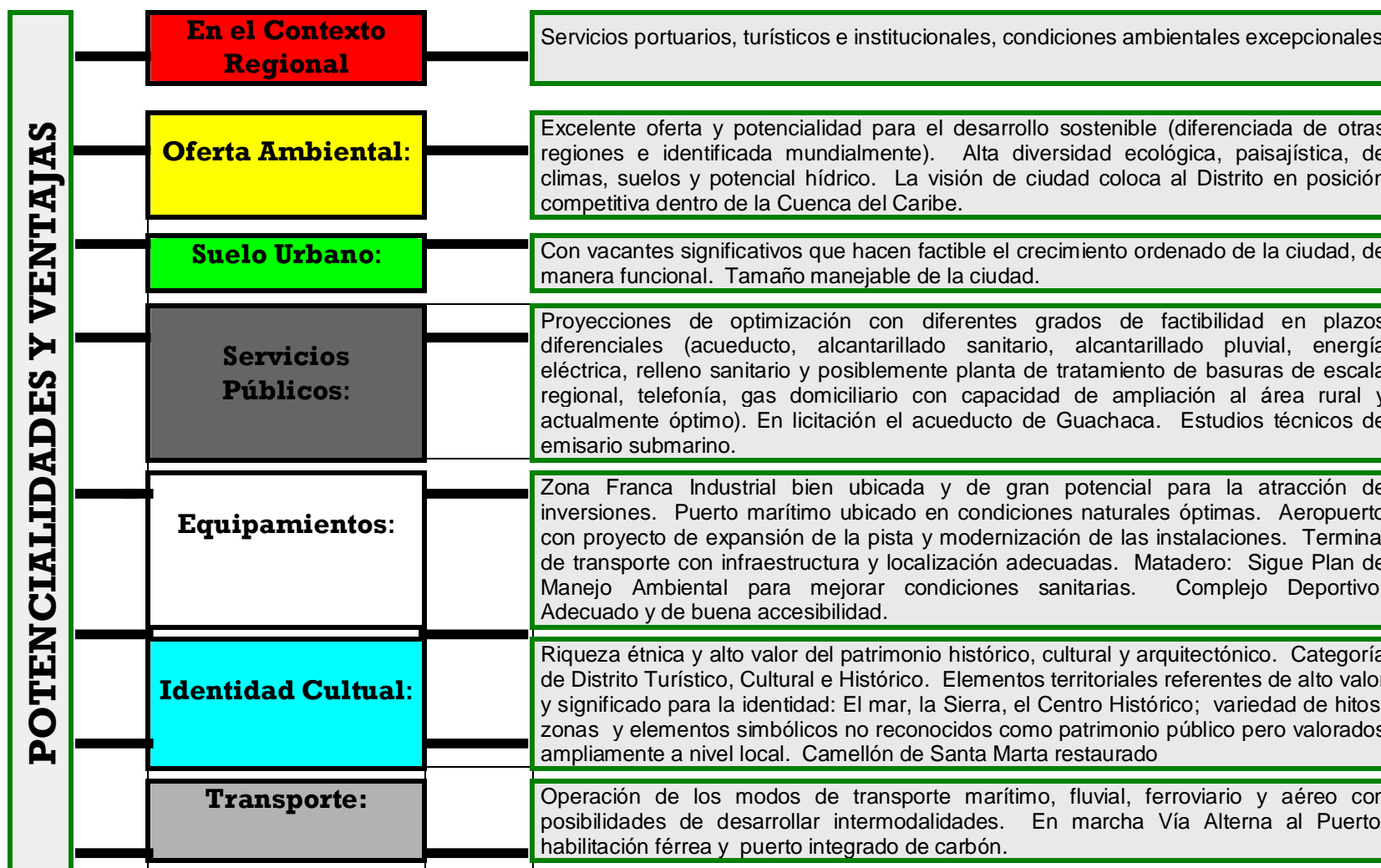
1. Conformación monocéntrica, con elementos de interés sobre el borde el marino.
2. Saturación funcional del Centro Histórico, con serio compromiso patrimonial.
3. Forma urbana fuertemente condicionada por elementos naturales.
4. Tendencia a la dispersión del tejido urbano periferico, con marcada horizontalidad y hacia zonas de menores posibilidades de urbanización.
5. Conflictos de usos en algunas áreas y ejes viales, por tendencias de ocupación no adecuadas a la potencialidad del suelo.
6. Débil oferta de espacio público al interior del tejido urbano, y poca articulación y accesibilidad a la abundante oferta natural.
7. Tendencia de ocupación de áreas

### PROBLEMÁTICA RURAL

Los problemas mas significativos dentro de la estructura rural actual se resumen a continuación:

1. Político-Territoriales: Por el manejo excluyente del Estado nacional sobre el 53% del área del Distrito, y la ampliación del resguardo indígena en un área de asciende aproximadamente el 47% del área total de la ciudad.
2. Tensiones Interculturales. Asociado a privilegios otorgados a los indígenas en el permanente reclamo del territorio ancestral, y al desplazamiento consecuente de colonos serranos, desplazados de la tierra.
3. Perdida del Control Territorial por parte del Estado, frente a la consolidación de acciones delictivas y de resorte subversivo,
4. Conflictos Ambientales, generados por tecnologías agrícolas contaminantes o depredadoras de los recursos naturales tanto en la pesca como en la agricultura y la ganadería
5. Falta de competitividad en actividades agrícolas y turísticas, por limitaciones de

### 3 MODELO TERRITORIAL ACTUAL: POTENCIALIDADES Y VENTAJAS



**Institucionales:**

Amplias posibilidades que abre la Ley de Desarrollo Territorial para el proceso de planeamiento, la instrumentación y la gestión del Plan, posibilidades que otorga la reglamentación del Distrito. Voluntad política clara y excelente gestión de la actual Administración Distrital para la definición y gestión del Plan de Ordenamiento Territorial con amplia participación ciudadana. Reconocimiento a la necesidad del cambio organizacional de entidades públicas, privadas y comunitarias.

### *3. Síntesis de la Formulación*

# Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta

## 1. Componente General: Prospectiva de la Ciudad



Soporta su fundamentación la búsqueda de un territorio capaz de sustentar un proceso armónico entre la capacidad de aprovechamiento de las potencialidades y la respuesta a las demandas de los asentamientos. El Plan de Ordenamiento Territorial propone la estructuración y consolidación de un modelo de desarrollo territorial para el Distrito, orientado a corregir los desequilibrios y desventajas existentes, incorporando efectivamente las ventajas geoeconómicas, de biodiversidad y pluriculturalidad, para hacer de Santa Marta, una ciudad habitable, accesible y competitiva.

El modelo parte de una visión integral del territorio, destacando el conjunto de elementos estructurantes ligados a la

base Natural, a las infraestructuras económicas y sociales y a la organización social y productiva del Distrito. Un enfoque sistémico, que articula y dinamiza la funcionalidad y relaciones interactuantes entre los elementos señalados, que reconoce el contexto en los cuales se enmarca la ciudad, indicando una inserción cada vez más estrecha de los territorios en un escenario globalizante e internacionalizado, en donde las ventajas competitivas, asociadas al desarrollo de los componentes económicos, culturales, ambientales y sociales, posicionan a cada territorio y otorgan una valoración que genera atractivos de inversión e intercambios, de localización estratégica, crecimiento continuo, entre otros elementos que han de traducirse en un elevamiento constante de la calidad de vida de los Samarios.

## 1. EL MODELO TERRITORIAL PROSPECTIVO: ESTRUCTURAL TERRITORIAL

### VISION DE CIUDAD



Constituye la imagen futura vista en el presente de lo que ha de ser la ciudad que se acondiciona, reconstruye y moldea, en una acción prospectiva y producto del carácter colectivo de expresiones individuales en el imaginario de ciudad. Las variantes que fundamentan el modelo prospectivo, se expresan a continuación:

### SANTA MARIA:


**Reconocida como Capital Ambiental de Colombia, Líder del desarrollo Turístico y Portuario Regional, soportada en procesos sustentables en un territorio funcional y articulado en su ocupación y usos, lugar en donde los samarios en comunidad, el sector privado y la administración distrital trabajan en llave, en defensa de la ciudad y en la búsqueda del desarrollo.**




- ξ **La funcionalidad**, vista en la integración del litoral, el tejido urbano y el área rural, involucrando los parques naturales como y el recurso hídrico como elementos sustantivos de la oferta ambiental y de la estabilización social y económica de los asentamientos.
- ξ **La movilidad**, reflejada en las infraestructuras y equipamientos que garantizarán el flujo poblacional hacia los centros residenciales, turísticos, de producción, institucionales, recreativos, entre otros.
- ξ **El rescate del carácter colectivo del espacio público y la distribución de los usos del suelo**, bajo principios de desconcentración de actividades, de compatibilidad y el uso racional del territorio.
- ξ **El fortalecimiento de los núcleos poblados del área rural**, en la mira de frenar los flujos migratorios campo-ciudad



- ξ **La apertura y dinamización de sectores productivos** y de servicios bajo procesos de innovación tecnológica, como alternativas atractivas en la generación de empleo e ingresos, haciendo énfasis en las actividades turísticas, portuarias y las agroindustriales, como un aporte de éstas últimas, a la seguridad alimentaria del Distrito y a las exportaciones locales.
- ξ **La seguridad ciudadana** potenciando los vínculos de solidaridad, la confianza de la ciudadanía en sus organismos de seguridad y justicia, y la realización de acciones cívicas frente a los temas interés social .
- ξ **La gestión del territorio**, vinculando iniciativas del sector privado, la participación social, el eficiente manejo y la focalización oportuna de los recursos del gasto, y la pedagogía en la regulación y control de las infracciones atentatoria contra los bienes de interés colectivo.

## 2. OBJETIVOS GENERALES DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DISTRITAL.

<p>Establecer los acondicionamientos territoriales necesarios para hacer de Santa Marta una ciudad competitiva, sostenible y definida en su identidad cultural.</p>		<p>Consolidar y optimizar el Sistema de transporte Multimodal para potenciar la competitividad del Distrito.</p>		<p>Estimular la apropiación y valoración del Patrimonio cultural e histórico de Santa Marta.</p>
	<p>Incorporar la dimensión ambiental como soporte básico del desarrollo de la ciudad en la perspectiva de su aporte al mejoramiento de las condiciones de vida y de su protección para las generaciones futuras</p>		<p>Rescatar el carácter colectivo del espacio público y establecer los equipamientos necesarios para su oferta y conservación.</p>	

<p>Establecer una institucionalidad renovada para la gestión del desarrollo territorial, asegurando la concertación y el consenso de los actores involucrados en el proceso de cambio de la ciudad.</p>		<p>Consolidar una estructura funcional entre el Distrito y la Región Caribe Colombiana en la mira de aprovechar las ventajas políticas, culturales, geoeconómicas y ambientales de la ciudad.</p>		<p>Establecer el recurso hídrico como elemento base de la estructura territorial del distrito.</p>
	<p>Emprender procesos de descentralización, con el fin de consolidar la gestión Distrital y promover el compromiso ciudadano como gestor del desarrollo de Santa Marta.</p>		<p>Incorporar la oferta natural del territorio a la habitabilidad de los asentamientos, y a las vocaciones turística y portuaria propias del Distrito</p>	
<p>Asegurar la accesibilidad de la población a los servicios sociales, culturales e infraestructurales, a través de la ampliación de la cobertura y calidad .</p>		<p>Promover las relaciones interculturales entre los distintos grupos sociales de la ciudad, como factor clave en los propósitos de desarrollo.</p>		<p>Dar impulso a los procesos de participación social en la construcción colectiva del Distrito.</p>

### 3. ESTRATEGIAS DEL MODELO PROSPECTIVO DE SANTA MARTA

MODELO PROSPECTIVO

#### Alianzas Estratégicas

Adelantadas con las ciudades que conforman el Corredor del Caribe Colombiano, para constituir un Bloque Económico sólido que permita desarrollar la región desde la perspectiva de las exportaciones, generación de valor agregado y el mejoramiento de

Orientada a la competitividad de Santa Marta en materia de transporte multimodal, para facilitar el proceso exportador de la ciudad, la región y el país, fortaleciendo la actividad portuaria y articulando los centros de producción, empleo y residencia.

#### Generación de Infraestructuras

**Incorporación de Áreas Estratégicas**

Dirigida a la consolidación de la actividad Turística como base de la economía local, estableciendo las infraestructuras y servicios conexos para su competitividad.

En la búsqueda de fortalecer las condiciones excepcionales de Santa Marta, en cuanto a la oferta ambiental natural.

**La Sostenibilidad**

**Servicios Básicos Sociales y Públicos**

Asociados a un sistema de infraestructuras y equipamientos, que incrementen la accesibilidad de la población y contribuyan al fortalecimiento de la base productiva

Encaminado a los niveles mínimos de organización local y al contexto que los configura, con el fin de propiciar relaciones dinámicas de los asentamientos, comunas, corregimientos, barrios, etc. con el conjunto de la ciudad y la región.

**Sistema Territorial Interactuante**

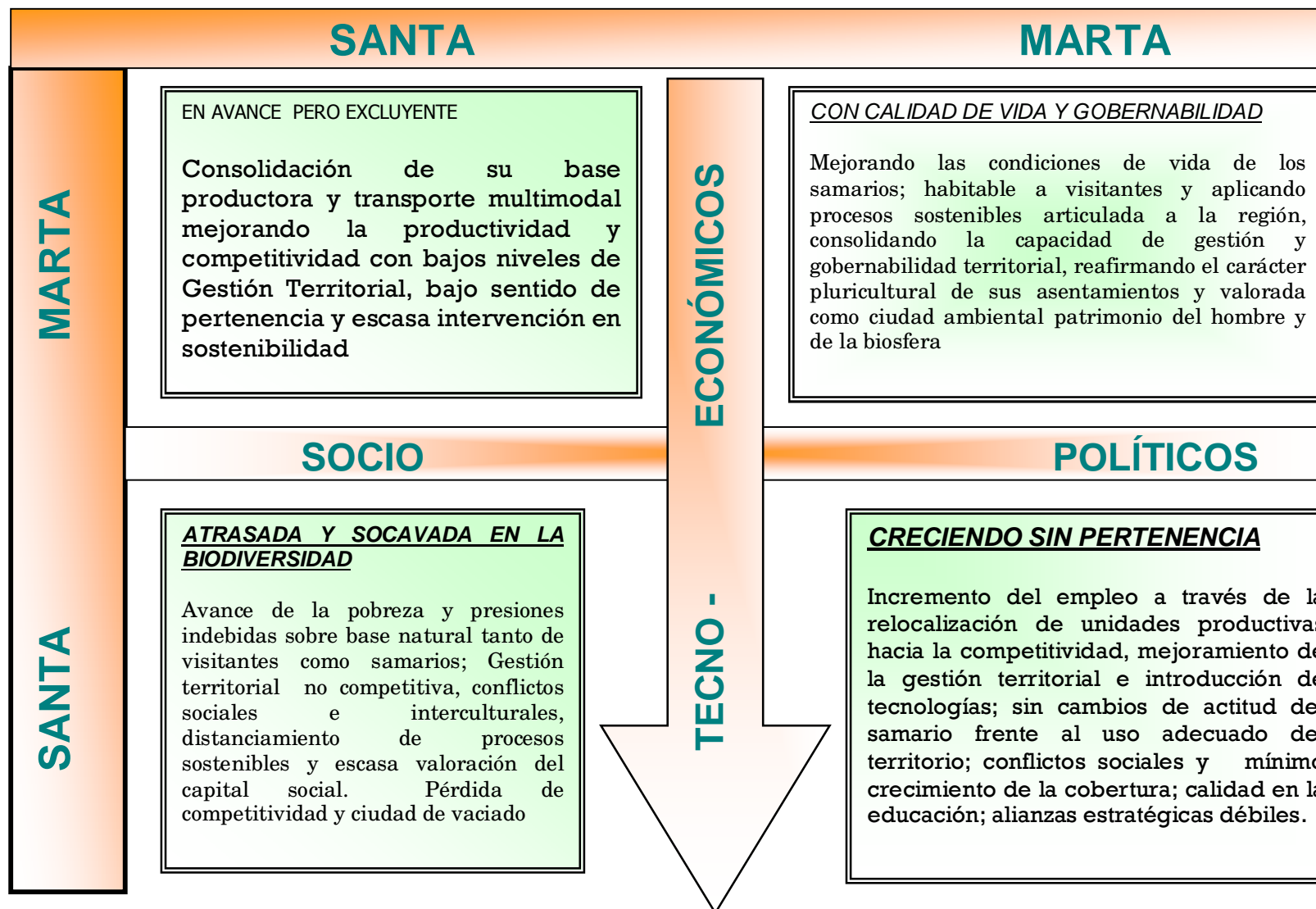
**Relaciones Interculturales**

Como posibilidad asertiva en el establecimiento de sólidos sentimientos de solidaridad en el marco de los procesos de desarrollo que eleven las expectativas ciudadanas sobre el territorio Samario.

Dispuesta en la conformación de una sólida **capacidad** convocante de la participación, aseguradora de consensos, acuerdos, pactos y concertaciones en la toma de decisiones asociadas a la administración del desarrollo de Santa

**Gestión Local**

#### 4. ESCENARIOS DEL MODELO PROSPECTIVO



## 5. UN MODELO DE CIUDAD DE CUATRO VOCACIONES



Cuatro vocaciones propias constituyen la base del desarrollo de Santa Marta adportas del próximo milenio: **La Patrimonial, Ambiental, Turística y Portuaria.** Potencializadas todas ellas en conjunto generarán una ciudad de sólidas fortalezas frente a las oportunidades de mercado, la calidad de vida de los samarios y el posicionamiento significativo entre las ciudades de Colombia y del Caribe Centroamericano.

Dentro del componente General cada una de las vocaciones definidas para la ciudad, está acompañada de una serie de

políticas, estrategias y acciones en la búsqueda de su consolidación.

## 6. OBJETIVOS PARA LA CONSOLIDACION DE LAS VOCACIONES DISTRITALES

### VOCACION PATRIMONIAL

- Proteger, conservar y hacer uso adecuado de los elementos patrimoniales de la ciudad, promoviendo cambios de actitudes en los samarios en torno al reconocimiento de la riqueza que les pertenece e identifica, y que se convierte en soporte básico en la visión prospectiva de la ciudad.
- Fortalecer la vocación turística de Santa Marta, incorporando los elementos y sitios constitutivos del patrimonio samario a la oferta y city marketing.
- Inducir en las localidades la valoración colectiva del patrimonio, difusión sus características, incrementando el estado del arte de las investigaciones y estudios, y potenciándolo como un factor de desarrollo.
- Establecer categorías de ordenación y manejo de los parques y sitios arqueológico, estimulando acciones conjuntas entre los diversos grupos socioculturales que habitan en el territorio.
- Consolidar la imagen, memoria e imaginarios de la ciudad incorporando al desarrollo los hitos y elementos territoriales que posibiliten el disfruten colectivo
- Reducir la presión de los asentamientos y de la población sobre el conjunto de bienes inmuebles y muebles frágiles de valor patrimonial.
- Consolidar la acción institucional en la mira de adelantar gestiones que conduzcan a la protección, desarrollo y conservación del patrimonio natural, arqueológico, histórico y cultural de la ciudad.

### VOCACION AMBIENTAL

- Hacer un aprovechamiento sostenible de los ecosistemas ambientales del distrito, con el fin de optimizar las ventaja comparativas de la ciudad con un activo contribuyente a la calidad del ambiente regional, nacional y mundial.
- Atacar las causas de los procesos de deterioro de la oferta natural de la ciudad, inyectando intervenciones preventivas .
- Incorporar sistémicamente los componentes ambientales del territorio en una visión interactuante y holística, en la cual el litoral costero y la Sierra Nevada constituyen una unidad intrínseca y dinámica.
- Promover la gestación de una nueva cultura en la relación samario - medio natural - territorio, sobre la base de la articulación intercultural como factor de calidad de vida.
- Conformar una estructura institucional distrital sólida en la promoción del desarrollo sostenible y en la preservación de la riqueza natural de Santa Marta.
- Generar alianzas estratégicas inter-territoriales con el fin de adelantar proyectos ambientales en áreas estratégicas y de interés colectivo, fortalecer la gestión territorial y vincular a las comunidades en una actitud proactiva frente al cuidado y protección del medio ambiente.

### VOCACION TURISTICA

- Convertir a Santa Marta en el primer centro ecoturístico del Caribe, contemplando la oferta total con estrategias y acciones de aprovechamiento del etnoturismo, agroturismo, turismo social, de montaña, sol y playa, de convenciones, historia, cultura e investigativo entre los más importantes.
- Estabilizar y cualificar la demanda internacional, incrementando la capacidad competitiva
- Consolidar la oferta de bienes y servicio turísticos con el fin de dinamizar el sector y superar los problemas estructurales que enfrenta su desarrollo, para convertir la ciudad en un centro vacacional familiar con alta calidad y modernos servicios
- Fortalecer la actividad turística como fuente sustantiva en la generación de ingresos y en el mejoramiento de la calidad de vida de la población samaria.
- Cualificación del recurso humano local para el logro de la eficiencia y optimización de los servicios turísticos que ofrezca la ciudad

### VOCACION PORTUARIA

- Ampliando la capacidad infraestructural como factor estratégico para el desarrollo portuario y exportador del país y el Caribe, y de estímulo a la movilización de la producción local.
- Impulsar la definición de una política de transporte multimodal para Santa Marta, bajo regulaciones ambientales y de seguridad que garanticen el tráfico de productos en el contexto globalizado del comercio,
- Involucrar efectivamente desarrollo tecnológico a las actividades portuarias como condicionante ambiental de la productividad y la eficiencia.
- Impulsar la localización en Santa Marta de actividades productivas de exportación, aprovechando las ventajas comparativas de ubicación geográfica y la infraestructura instalada de diversos modos de transporte.
- Articular la dinámica portuaria a los propósitos territoriales de bienestar social en los asentamientos de mayor pobreza, vinculando a las empresas en inversiones y en promoción de actividades microempresariales en esas zonas.
- Incorporar y cualificar el recurso humano local frente a las artes marinas y portuarias, asegurando su óptima capacitación y sus condiciones de seguridad industrial.

## 7. LOS AMBITOS DEL MODELO PROSPECTIVO DE CIUDAD

Los ámbitos del modelo prospectivo están representados por los cinco (5) diferentes espacios sobre las cuales se efectuarán las intervenciones derivadas del Plan de Ordenamiento Territorial, a saber: Distrital, urbano-rural, urbano, rural y local

#### AMBITO REGIONAL:

Contextualiza al Distrito en sus relaciones económicos, sociales, culturales, ambientales y políticos con la Región Caribe, el país y el resto del mundo.

#### AMBITO URBANO-RURAL:

Santa Marta: una ciudad de Sierra y Mar fundamentada en las relaciones socioculturales, la interacción de los elementos naturales, la movilidad, y accesibilidad de la población a los espacios de



**ALCANCES:**

- Integración activa en el Sistema Urbano Regional del Caribe Colombiano, aprovechando ventajas competitivas, la funcionalidad con otros centros urbanos, la infraestructura de transporte multimodal, y adelantando acciones empresariales y económicas que promuevan el desarrollo del mencionado Sistema.
- Promover el establecimiento de organizaciones e instancias que aseguren la participación de entidades territoriales a través de proyectos conjuntos e iniciativas compartidas.
- Canalizar la cooperación internacional en proyectos estratégicos de desarrollo.
- Establecer los acondicionamientos territoriales necesarios para consolidar a Santa Marta como **Subcentro de Servicios Financieros y Sociales** entre los departamentos de la Guajira y Cesar.
- Fortalecer las relaciones de ciudad capital con el conjunto de entidades territoriales integrantes del Departamento, a través de iniciativas económicas, culturales y ambientales.
- Promover el desarrollo de Proyectos estratégicos entre territorios contiguos que presentan procesos de conurbación, sentando las bases aptas para el establecimiento del Area Metropolitana de Santa Marta

**ALCANCES**

- Asegurar la unidad territorial del Distrito articulando adecuadamente el área urbana, la rural y el litoral costero al despegue de la ciudad.
- Desconcentrar la oferta de servicios con el fin de facilitar la accesibilidad y movilidad de la población a los mismos, y fortaleciendo las cabeceras corregimentales como Centros Urbanos Menores, en su papel de intermediario entre las relaciones rural y urbana..
- Impulsar la contribución de la producción rural a la seguridad alimentaria local y a la actividad exportadora.
- Frenar flujos migratorios incrementando las obras de infraestructura, de bienestar social y de seguridad ciudadana, en la mira de estabilizar los asentamientos rurales.
- Finiquitar la proliferación espontánea de asentamientos en el área rural, regulando los desequilibrios en la destinación de recursos de inversión y gasto social.
- Configurar territorialmente un sistema de comunicación que permita la movilidad desde y hacia las zonas productivas, turísticas y concentradoras de servicios a nivel distrital.
- Promover el fortalecimiento de las relaciones interculturales de los distintos asentamientos existentes en el Distrito.

**AMBITOS DEL MODELO PROSPECTIVO DE SANTA MARTA**

**URBANO:**

Definido por un modelo territorial que determina usos del suelo, identifica áreas de valor ambiental, desconcentra la función unifocal del Centro Histórico, y facilita la accesibilidad y movilidad a los espacios de interés económico y

**RURAL:**

Estructurado en una redistribución de la oferta natural del territorio, bajo un modelo que potencia las actividades económicas, sociales, y culturales imbricadas en el funcionamiento espacial

**LOCAL:**

Reflejo en la división político administrativa que organiza el suelo distrital en comunas, corregimientos y un resguardo indígena, los cuales orientarán la oferta de bienes y servicios en la búsqueda del equilibrio territorial

**ALCANCES:**

- Delimitación de zonas de riesgos y relocalización de asentamientos que aseguren la protección de las comunidades.
- Consolidación de infraestructuras de servicios básicos, de transporte y viales mejorando la cobertura y la calidad en su prestación.
- Incorporación funcional del territorio a la estrategia de competitividad de ciudad en sus sectores estratégicos portuario y turístico.
- Establecimiento de macroproyectos que dinamicen la estructura urbana e impulsen la competitividad y sostenibilidad de la ciudad.
- Establecimiento de una estructura organizacional que lidere procesos de desarrollo asegurando la participación social.
- Definición de intervenciones que consoliden el tejido urbano con énfasis en la habitabilidad y aseguramiento de la vivienda social como contribución efectiva en la superación de la pobreza existente.

**ALCANCES:**

- fortalecimiento del carácter participativo y descentralista de la planificación estableciendo un orden político territorial y articulando a éste el resguardo indígena como parte integral de la unidad territorial.
- Optimizar la comunicabilidad y articulación de los asentamientos, las zonas de producción, de interés cultural y turístico mediante infraestructuras viales y de transporte .
- Orientar el desarrollo territorial rural reglamentando las formas de ocupación y los usos del suelo, disminuyendo la presión de uso sobre las áreas de fragilidad ecológica, y mejorando las condiciones de habitabilidad.
- Incorporar la oferta ambiental, paisajista, y arqueológica del área rural a la recreación y disfrute colectivo.
- Fortalecer el respeto por el carácter pluricultural del área rural, e incrementar los espacios de seguridad y convivencia.

**ALCANCES:**

- Consolidar la distribución política distrital fortaleciendo las relaciones interculturales, la funcionalidad y apropiación del territorio.
- Dotar las localidades de equipamientos, infraestructuras y servicios comunitarios para favorecer las condiciones humanas y la asunción de los asuntos colectivos.
- Propiciar la articulación entre las localidades que conforman el suelo distrital y su interacción con el conjunto de la ciudad.
- Fomentar la consolidación de los procesos de participación social en defensa y promoción del desarrollo cultural y socioeconómico de las localidades del distrito.
- Ampliar los espacios públicos de convivencia comunitaria en las distintas localidades de Santa Marta.

**8. ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL MODELO GENERAL**

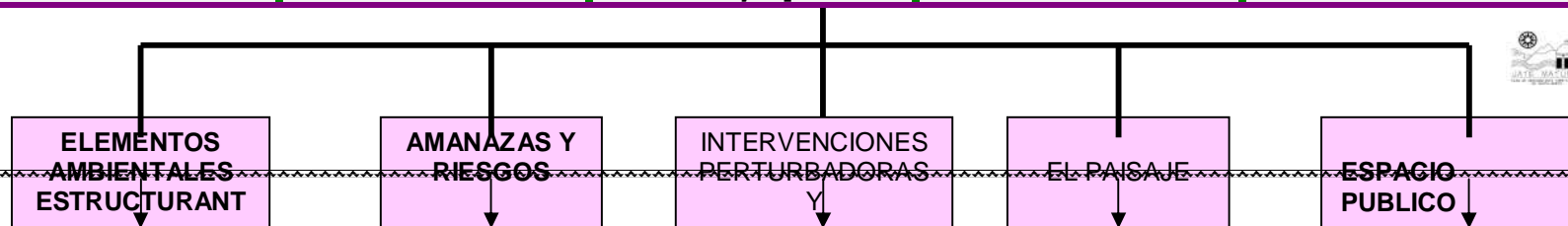
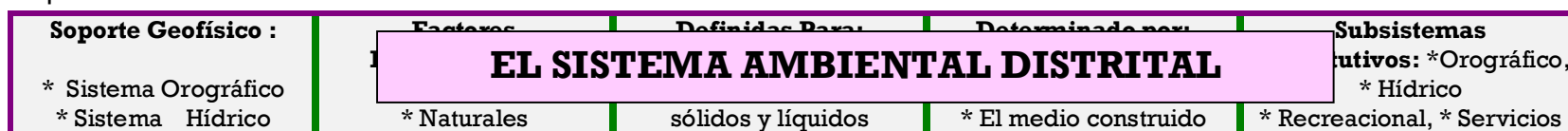
**1. El sistema ambiental distrital:** El Componente General del Plan de Ordenamiento Territorial en materia ambiental tiene como propósito fundamental, establecer las intervenciones que aseguren la conservación, recuperación y aprovechamiento de la base natural y ecosistemas estratégicos con que cuenta el Distrito de Santa Marta a lo largo y ancho de su territorio y en la zona costera. Involucra determinaciones y tratamientos sobre las zonas de alto riesgo, en lo referente a la localización de asentamientos, los fenómenos naturales y los aspectos antrópicos afectadores de las condiciones de habitabilidad y deterioro del medio. La dimensión general del Plan asume consideraciones sustantivas relacionadas con el espacio público, como elemento básico de la estructura física y ambiental de la ciudad, destacado tanto por su aporte al mejoramiento de las condiciones de la calidad de

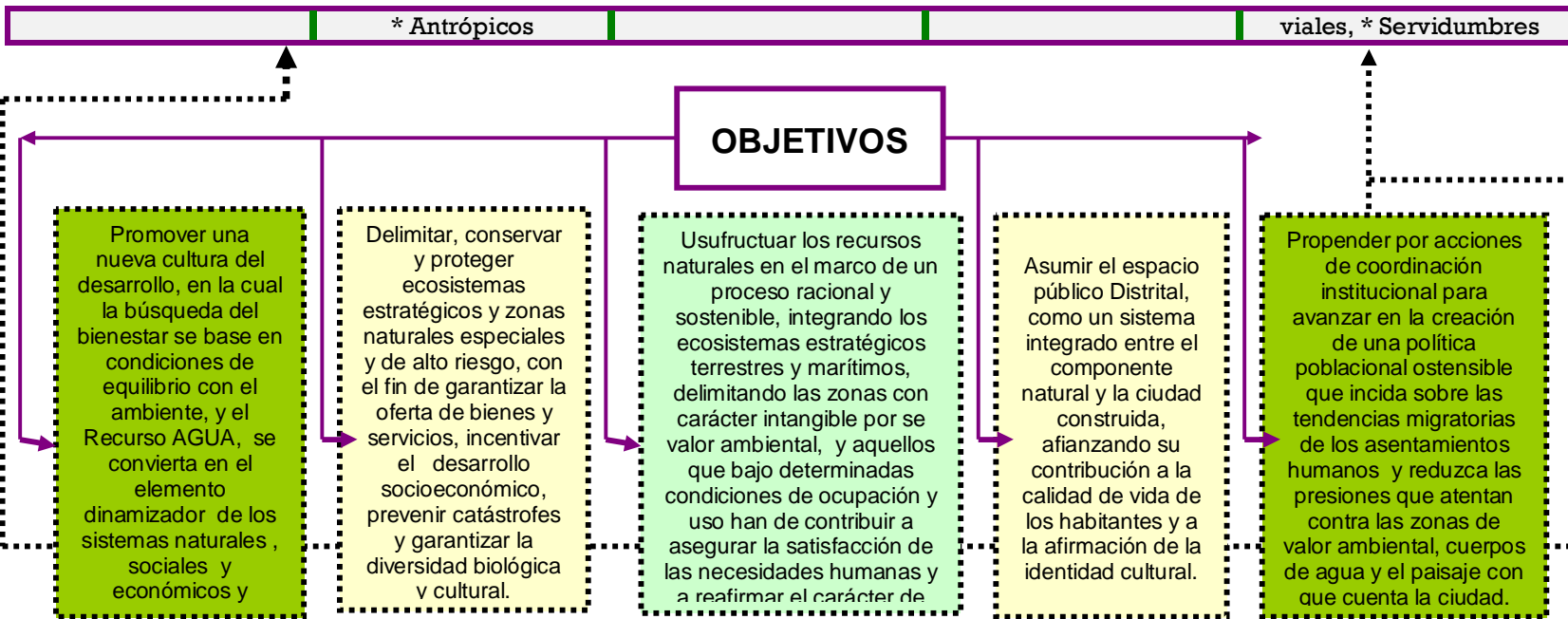
vida de las comunidades, desde la perspectiva del disfrute, la lúdica y la observación del paisaje, como por ser el lugar de encuentro para la reproducción de las relaciones sociales y el afianzamiento de la identidad cultural Distrital.

**2. La movilidad y la comunicabilidad:** El tema de la movilidad y de la comunicabilidad asumido por el Plan de Ordenamiento territorial se considera bajo dos aspectos fundamentales: En primer lugar, la funcionalidad de la ciudad y su articulación en el contexto regional, urbano-rural, y en segundo lugar, en lo relacionado con el sistema vial y de transporte, y con la interconexión de Santa Marta con redes de ciudades, a partir de los avances en las telecomunicaciones y las redes virtuales, como aspectos que soportan las posibilidades de generación de procesos competitivos en un mundo globalizado. En este último aspecto se trata de establecer acondicionamientos locales que permitan interconectar a Santa Marta con el mundo, pero no solo desde la perspectiva económica, sino también, desde el ámbito institucional, social y cultural..

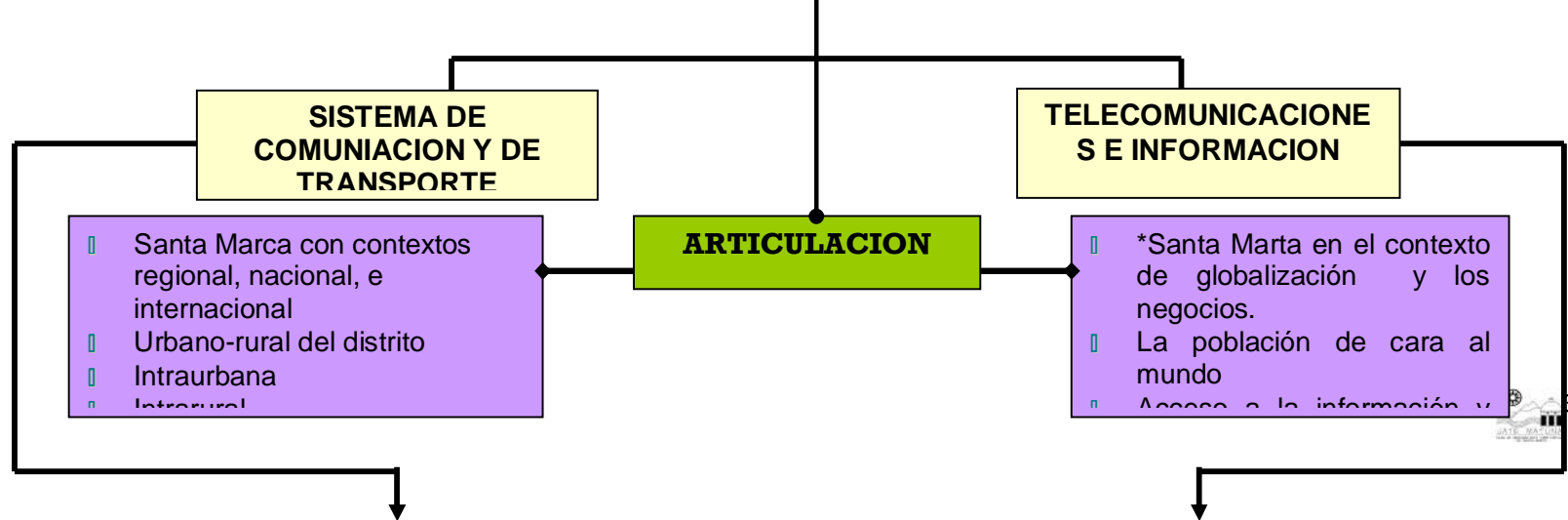
**3. La clasificación y los usos generales del suelo distrital:** Con el propósito de evitar la existencia de zonas urbanas sin posibilidad de cobertura de servicios públicos domiciliarios, el Plan de Ordenamiento Territorial adopta un nuevo perímetro urbano, el cual reemplaza el "Microdistrito" configurado mediante decreto 1045 de 1992. Junto a dicho perímetro, estructuran el territorio distrital, los suelos de expansión ha habilitar según gradualidades y consideraciones de planificación y el suelo rural. En congruencia con los propósitos centrales de la ciudad y del marco legal existente, dentro de estas tres clases de suelo se identifica el suelo de protección y las zonas suburbanas como zonas de carácter rural y de uso mixto. Se estructura un proceso de manejo del territorio a partir de una seria compatibilidad de usos.

**4. Conectividad urbano-rural y regional** Se determina como estructural, con el claro propósito de fortalecer las relaciones funcionales entre las ciudades de la región y el país los asentamientos y entre las zonas urbanas y rurales, el modelo prospectivo de Santa Marta propende por la generación de los equilibrios funcionales de los distintos espacios del territorio, rompiendo con el esquema unifocal imperante, que define la estructura urbana con un carácter monocéntrico, ligado al funcionamiento de las actividades y servicios en torno al Centro Histórico de la ciudad. En este sentido, el modelo promueve la creación de centralidades estratégicamente localizadas en las áreas urbana y rural, aprovisionando los equipamientos, infraestructuras y servicios que promuevan la movilización poblacional hacia cada uno de ellos.





**MOVILIDAD Y COMUNICABILIDAD**



**OBJETIVOS:**

Potenciar las ventajas comparativas del Distrito de Santa Marta, mejorar su posicionamiento dentro del contexto regional y articular los distintos ámbitos del modelo territorial mediante:

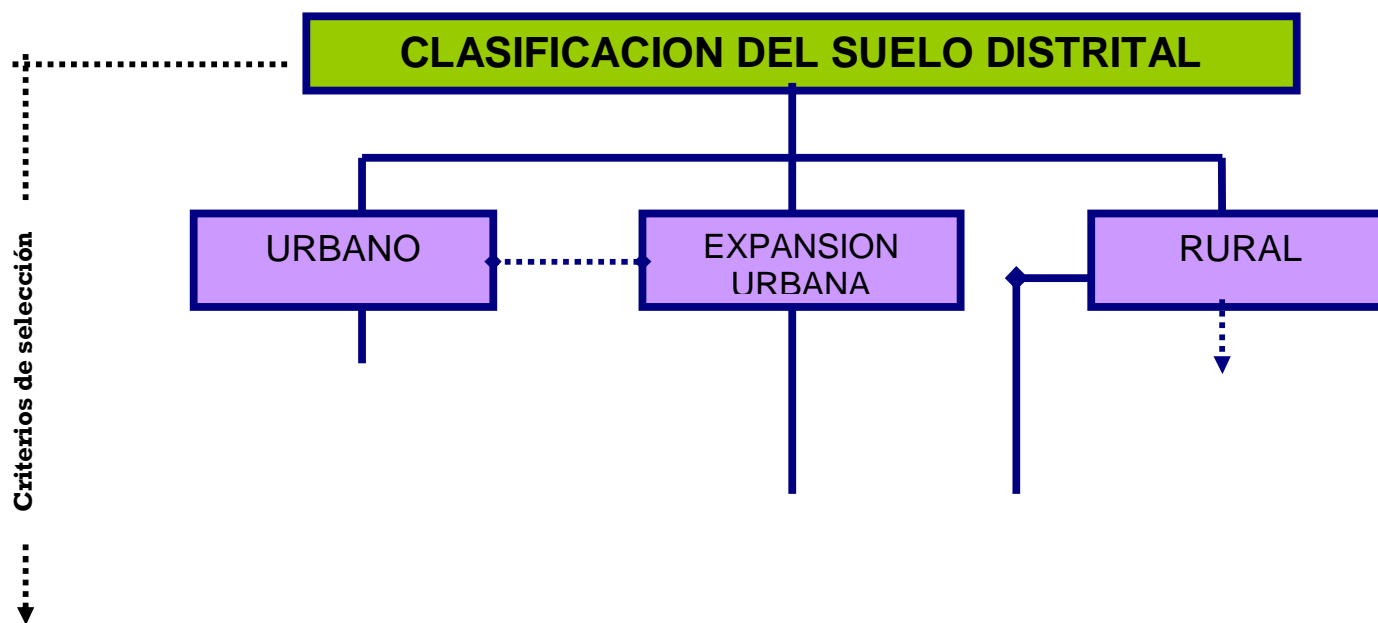
El desarrollo de un Sistema de Movilidad y Comunicabilidad, en el cual el Sistema de Transporte multimodal, y la adecuación de los servicios conexos que él demande, establezcan la creación de la infraestructura necesaria para propiciar la funcionalidad y productividad asociada al tiempo y al espacio y articule los diferentes usos del suelo, con un efectivo aporte al mejoramiento de la calidad de vida.

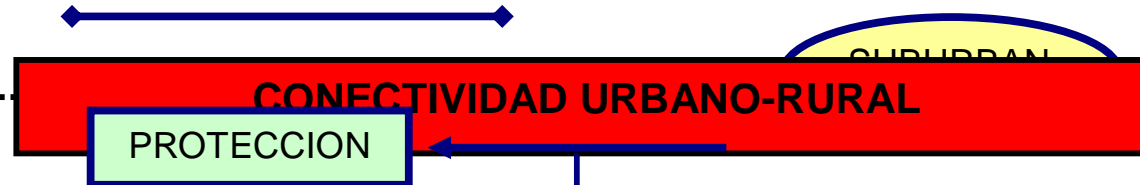
**OBJETIVOS:**

Introducir a Santa Marta en los avances tecnológicos favorables a la competitividad, el city marketing, la consolidación del Distrito como centro de servicios y la articulación con la red de ciudades del Caribe Colombiano

Incrementar la accesibilidad de los samarios a modernos servicios de la información de voz, datos e imágenes a través de diferentes modalidades de telecomunicación.

Garantice la oportunidad económica de tiempos y de recursos a través de la utilización de las tecnologías de información y comunicabilidad.





Propósitos del Modelo

- \* Aspectos y bases instrumentales: Ley 388/1997 y Decreto Reglamentario 879 del 13 de Mayo de 1988 (Cap. III. Artículo 12. inciso 2.5 y Cap. III, Artículo 9 inciso 5.)
- \* Las futuras demandas de tierra en materia de desarrollo de V.I.S, como programa prioritario dentro de la formulación del P.O.T.
- \* Las proyecciones estimadas de población residencial a largo plazo para el micro-distrito de Santa Marta al año 2015.
- \* La posibilidad de ofertar suelos para actividades industriales y agropecuarias, acorde al uso potencial y la disponibilidad de tierras aptas para ello.
- \* Las necesidades de tierras para el desarrollo de equipamientos a gran escala tales como la Central de Abastos, Cárcel Distrital, Unidad de Seguridad Distrital, los derechos de vías para el megaproyecto de la Vía Alternativa al Puerto y el replanteamiento de las vías
- \* El actual mercado inmobiliario de la tierra y sus patrones económicos de acuerdo a las demandas por estratos sociales de la población.
- \* La importancia y el valor ambiental de gran parte de las zonas del distrito, por concentrar especies endémicas, relictos de bosques, vestigios arqueológicos, ser reguladores del recurso hídrico, constituir zonas de riesgo y amenaza, y proteger el patrimonio del sistema

Establecer la conectividad y las relaciones espaciales al interior de

Implementar un nuevo esquema de habitabilidad, que fundamentado en la calidad de vida de los asentamientos, consolide la proyección de bienes y servicios apropiados del Estado distrital

EQUIPAMIENTOS

Establecer nuevas estructuras de apropiación y explotación del suelo, favorables al bienestar social, la generación de empleo y el fortalecimiento de la gobernabilidad.

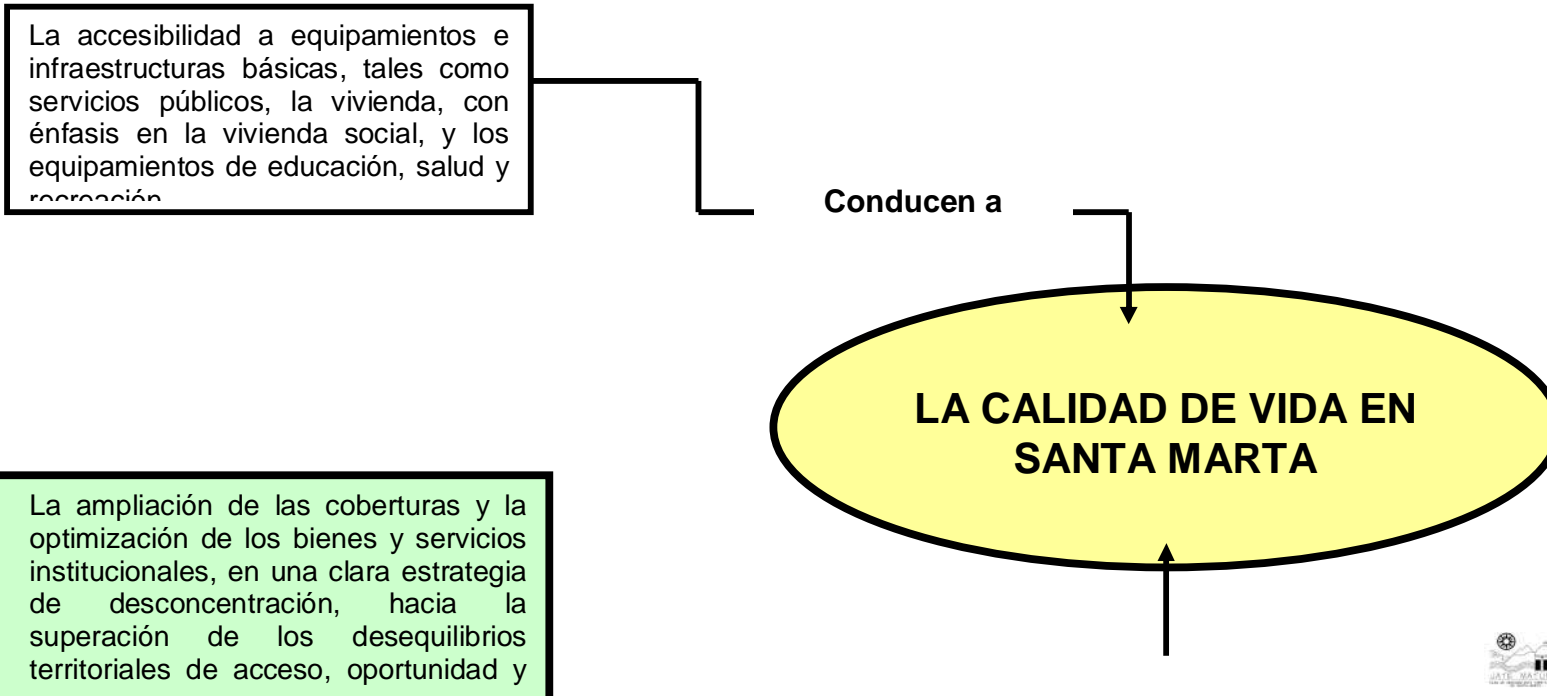
ESTRUCTURAS Y SERVICIOS

Generar los soportes de la competitividad y nuevos valores económicos en el

### 5. Acondicionamientos territoriales hacia la Calidad de Vida

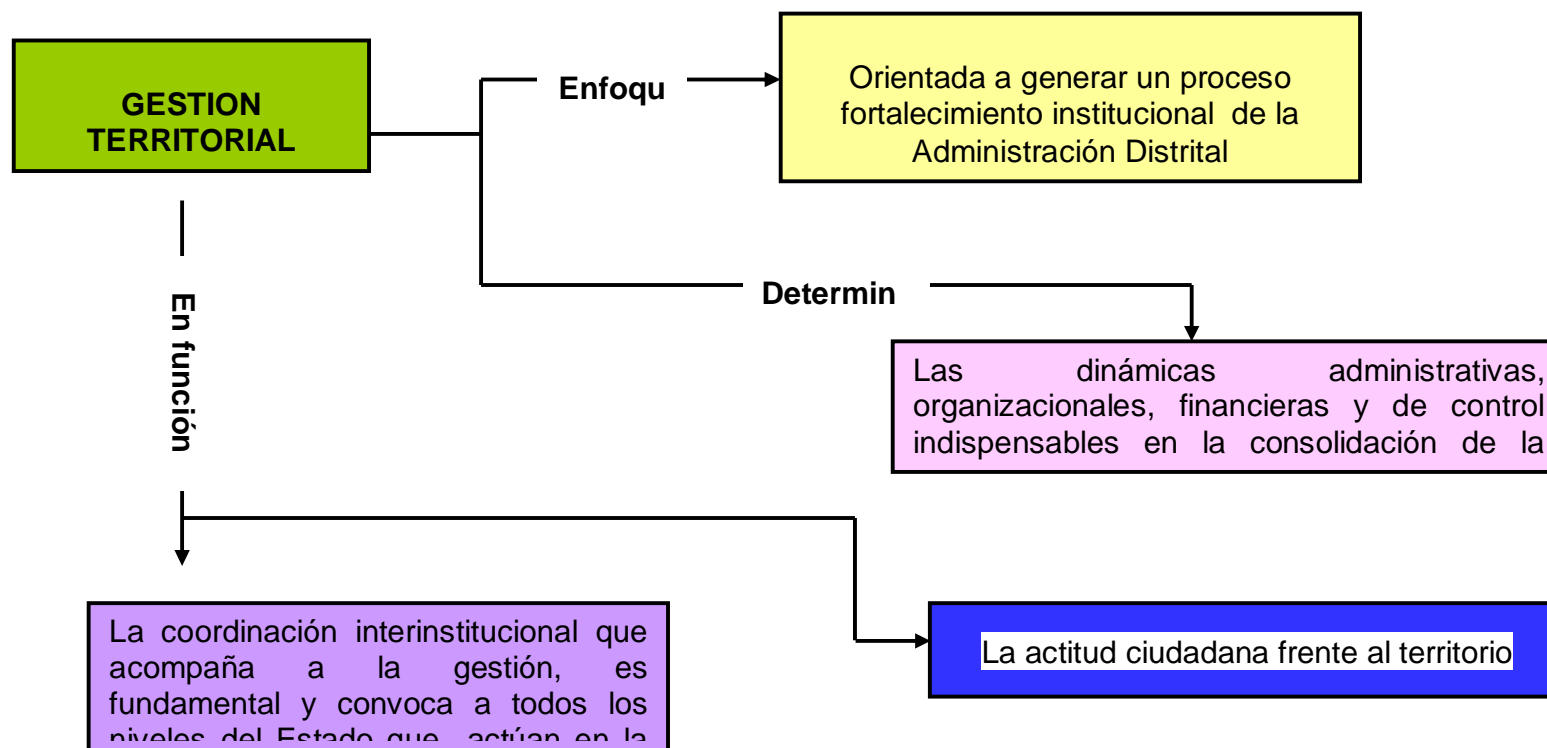
Con este elemento estructurante, el Plan de Ordenamiento contribuye desde la perspectiva espacial a la provisión de los elementos constitutivos e incidentes en el mejoramiento de la calidad de vida de la población samaria, a partir de la accesibilidad a equipamientos e infraestructuras básicas, tales como servicios públicos, la vivienda, con énfasis en la vivienda social y los equipamientos de educación, salud, parques, zonas verdes y recreativas particularmente. Se basa en la ampliación de las coberturas y en la optimización de los bienes y servicios institucionales, en una clara estrategia de desconcentración hacia la superación de los desequilibrios territoriales de acceso, oportunidad y calidad en los mismos.

Alcance



Son la base de:

**6. Gestión Territorial** Orientada a generar el fortalecimiento institucional de la Administración Distrital en la optimización de procesos, a través de la aplicación de conocimientos y tecnologías modernas, además de la capacitación del recurso humano. La coordinación interinstitucional que acompaña a la gestión es fundamental y convoca a todos los niveles del Estado que actúan en la ciudad, a vincularse a la versión de ciudad imaginada que contiene el Plan de Ordenamiento. Así mismo, promueve el trabajo en llave con los sectores privado y comunitario, y determina las dinámicas administrativas, organizacionales, financieras y de control indispensables en la consolidación de la gestión territorial.





La actitud ciudadana frente al territorio implica una nueva cultura de apropiación, ante lo cual la educación y la formación resulto

## 9. MACROPROYECTOS

<b>La Vía alterna al Puerto Rehabilitación del Corredor Férreo</b>	Descongestionar el flujo vehicular del centro de la ciudad y se incrementa la competitividad de las actividades en el marco de un transporte multimodal.
<b>El Puerto Multipropósitos</b>	Incrementar la capacidad cuantitativa y cualitativa en la movilización de la carga, y potenciara Punta Betín como muelle turístico
<b>Ampliación aeropuerto Simón Bolívar</b>	Generar una capacidad infraestructural para el abordaje de aviones de cabina ancha, lo cual permite convertir a la ciudad en destino turístico internacional, eje importante de la subregión y del encuentro de los países bolivarianos.
<b>La Zona Franca Turística</b>	Consolidar un complejo planificado, que cualificaría la oferta turística de la zona costera suroccidental, con gran impacto en la generación de empleo y generación de divisas.
<b>El Parque Industrial de Santa Marta</b>	Ofertar un suelo apto para la localización de capital foráneo ligado a las actividades portuarias exportadoras, con alto potencial para la generación de empleo e incorporación de tecnologías de punta de producción limpia.
<b>Emisarios Submarinos</b>	Superar las limitaciones infraestructurales en materia de alcantarillado en los sectores norte y sur, se reducen las cargas contaminantes en la zona costera, y se consolida el carácter residencial y turístico de la ciudad.
<b>El Centro Cultural Bolivariano</b>	Se concentraría la oferta universitaria de la ciudad y una gama de servicios culturales interactuantes con la oferta del centro histórico.
<b>El Centro de Investigación de Flora y Fauna</b>	Promover la investigación sobre la riqueza de la biodiversidad samaria, su incorporación al proceso de desarrollo como efectivo contribuyente al avance científico y tecnológico, y consolida la capacidad técnica del recurso humano samario.
<b>El Ecoturismo en el Parque Natural Tayrona</b>	Incorporar efectivamente al desarrollo de la ciudad y en particular el turismo, como uno de los principales renglones de la economía local; constituye una de las grandes estrategias de manejo sostenible con el concurso del nivel nacional, el Distrito y el sector privado.
<b>El Complejo ambiental SUHAGUA</b>	Asegurar la oferta hídrica necesaria para la sustentabilidad de los asentamientos y de la producción local, rescatando la gobernabilidad sobre el territorio por parte de los samarios e incorpora alternativas de manejo con la participación de la CORPAMAG y la sociedad

<b>P. N. D. Bondigua, Dumbira Y Pazverde</b>	Establecer áreas conservación ambiental a cargo del Distrito, reafirmando la gobernabilidad y la cultura que identifica al samario, realza la imagen y estética de ciudad, y consolida la vinculación del samario al manejo sostenible de sus recursos.
<b>El Red Arqueológica Recreacional</b>	Reafirmar las características de la cultura precolombina de la ciudad, rescatando su valoración, implementando la restauración, recuperación y conservación, y vincula al sector privado y la cooperación internacional.
<b>Parque recreacional Guachaca</b>	Incrementar la oferta de espacio público recreativo para samarios y turista, articula las áreas urbana y rural, y consolida los asentamientos existentes en la búsqueda de un equilibrios territoriales del Distrito.
<b>Apropiación social y convivencia intercultural.</b>	Reafirmar los valores del samario por su terruño y establecer reglas de convivencia sobre la base de la consolidación de la educación como elemento base de la transformación y apropiación del territorio.

## 99. Componente Urbano: Conglomerado Habitable y Funcional



La formulación estratégica del área urbana, concentradora de las decisiones del orden administrativo y económico del ámbito distrital, se fundamenta en la visión económica (competitividad), social (identidad cultural) y ambiental (sustentabilidad) planteada en los diferentes escenarios técnicos y participativos, como base sólida para la definición de la ordenación urbana y de su ámbito rural. La doble visión detectada en la participación se define por un lado como potencial polo de desarrollo que implica necesariamente favorecer el crecimiento económico y físico,

y por otro, como una condición de habitabilidad que pretende la preservación de un modo de vida con identidad propia. Estos son, necesariamente los elementos del sueño colectivo que deben ser integrados y reconciliados en una estrategia única de construcción de ciudad.

En este sentido se plantea que el Distrito se ordene adoptando un patrón de ESTRUCTURA MULTIFOCAL dirigido a descongestionar el área Central de la ciudad, mitigando de esta manera los conflictos y caos producidos por la excesiva concentración de servicios en dicha área. También se persigue estratégicamente: Permitir a la comunidad la utilización de variados servicios y contar con alternativas de selección entre diferentes centros prestadores de servicios y equipamientos comunitarios, organizar el transporte público y privado al clarificar y reordenar la estructura ocupacional de los suelos urbanos, coadyuvar al crecimiento y diferentes alternativas de desarrollo a través de estos polos alternativos de prestación de servicios, dotar al micro-Distrito de puntos focales bien organizados para lograr una imagen de áreas específicas y funcionales, y ligar directamente estos subcentros al transporte público y al sistema vial arterial

## 1. EL MODELO TERRITORIAL PROSPECTIVO : ESTRUCTURA URBANA

La definición de las características físicas de las áreas construidas, las vocaciones y el modelo de desarrollo hasta ahora generado, establecen para la composición del área urbana del Distrito tres (3) grandes segmentos físicos de ciudad y una estructura de soporte ambiental, cada uno con características particulares asociadas a la producción de bienes y servicios, a unos escenarios naturales y construidos, y una estratificación socioeconómica que deben ser articulados a través de una propuesta de estructura urbana capaz de establecer valores y centralidades para cada uno de ellos y de integrarlas mediante un sistema de espacio público como eje central, y una red vial coherente y jerarquizada. Estos segmentos de ciudad son: El consolidado o tradicional, el de litoral, la ciudad nueva y la dimensión ambiental, como elemento transversal.

**EL SEGMENTO URBANO CONSOLIDADO O TRADICIONAL** . Base de la estructura urbana integral, que genera la identidad y los valores de usos comerciales, administrativos, de habitabilidad y de servicios a los otros segmentos Abarca el Centro Histórico, el Puerto y las áreas residenciales ubicadas al Norte, Oriente y Sur, hasta la Troncal del Caribe. Este segmento, agotado ya en su territorio, basará su estrategia en la optimización de lo construido, en la posibilidad de ser eficiente sobre la base de un reequilibrio de funciones, de acciones de mejoramiento y preservación, de redensificación mediante un adecuado uso predial en algunas zonas, de desarrollo de vacíos urbanos significativos y en las actuaciones tendientes a establecer la seguridad ciudadana por medio de la reubicación de las zonas de riesgo y los planes de mitigación.

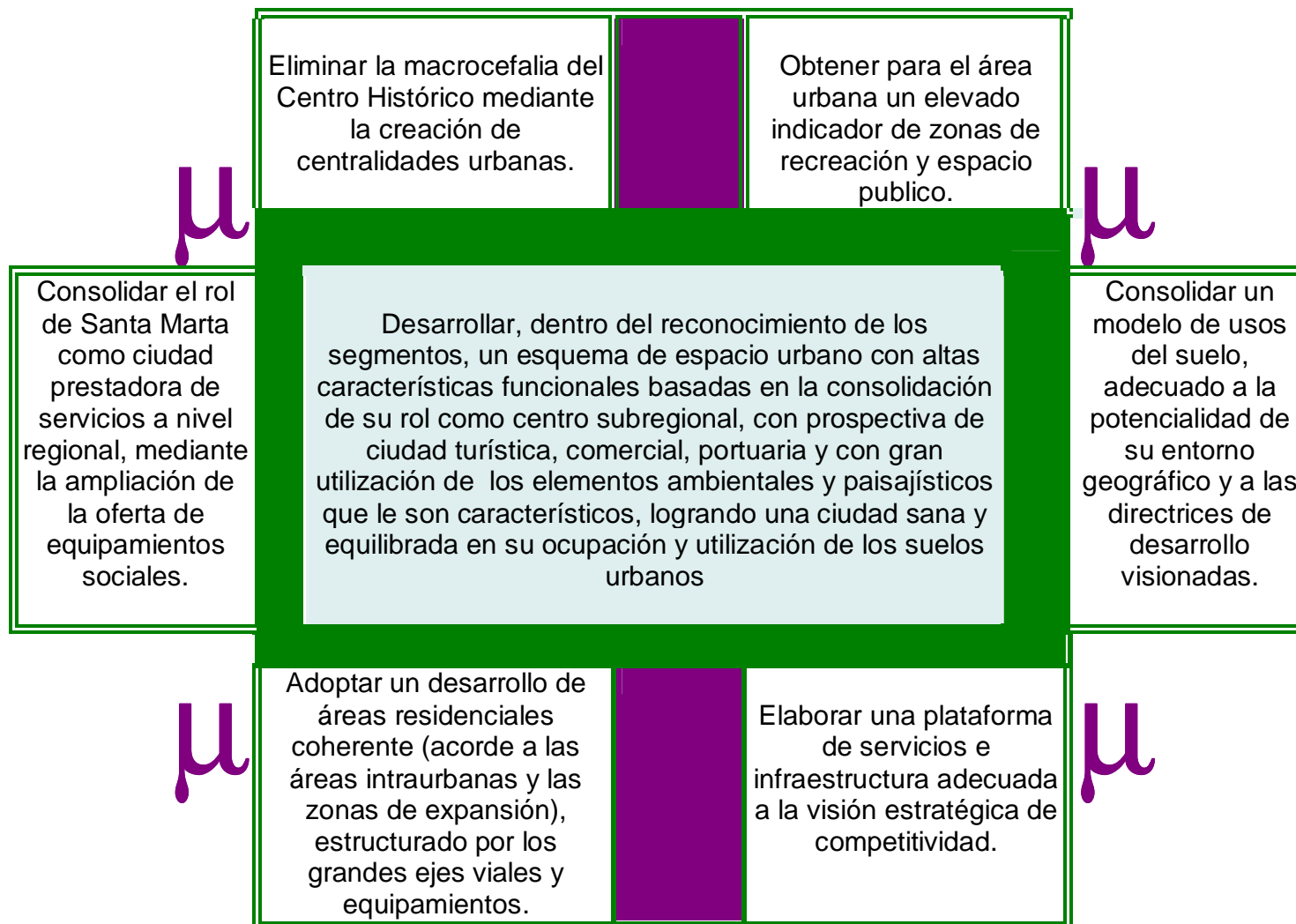
**EL SEGMENTO URBANO DEL LITORAL** Asentado sobre el escenario que posee la base natural y la dinámica propia del sector turístico, debe ser objeto de un marketing de promoción y el polo de atracción para los usos e infraestructuras necesarias en la

*potenciación de su desarrollo.* Comprende la Zona Sur del área distrital desde el Puerto Marítimo hasta la Quebrada del Doctor, se debe consolidar la infraestructura y la espacialidad para el desarrollo de una oferta turística amplia en posibilidades para el usuario del mismo. Esta ciudad se abre hacia el exterior y se convierte en acceso a través del Aeropuerto, pero debe producir beneficios hacia el interior, a través de la generación de empleo y oportunidades, lo mismo que el fortalecimiento de la política, fiscal, tributaria y de valorización. El segmento del litoral, debe, establecer las nuevas estructuras de apropiación y explotación del recurso costero dentro del contexto distrital.

**EL SEGMENTO DE CIUDAD NUEVA.** *Soporte de la competitividad y de nuevos valores económicos de conjunto, además de ser centro de un nuevo esquema de habitabilidad y de utilización del espacio urbano.* Segmento a desarrollar en toda la zona Oriental desde la vía a Minca hasta los asentamientos de La Paz y Cristo Rey. Aportará además de las áreas residenciales, una propuesta de servicios educativos, suelo para el desarrollo de una estructura industrial con bajo perfil contaminante, un corredor Multiusos con proyección a la actividad portuaria y un sector para el desarrollo de servicios institucionales de abastecimiento y seguridad. Su gran posibilidad radica en que se pueden eliminar los viejos procedimientos de construir ciudad y superar las condiciones de la estructura urbana existente.

**CIUDAD AMBIENTAL URBANA,** *Simboliza el marco de los recursos naturales y el escenario construido, como entorno y asentamiento de los otros tres segmentos.* Debe establecer la conectividad y las relaciones espaciales entre los tres segmentos físicos de ciudad, afianzando centralidades capaces de generar un estructura de espacio público y valores urbanos de identidad, respondiendo a la vocación productiva y de servicios planteada para cada uno de ellos.

## 2. OBJETIVOS DEL MODELO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL URBANO



### 3. POLITICAS DEL MODELO SEGUN LOS TERMINOS LEGALES



Ejecución de las infraestructuras físicas de servicios públicos necesarias para dinamizar áreas definidas como de desarrollo prioritario.

Ejecutar a través de la formulación de un plan de vías de corto y mediano plazo, la conectividad y accesibilidad, tanto entre los segmentos de ciudad como al interior de ellos.

Diseñar una estrategia de transporte, adecuada a la movilidad existente y a la ubicación de las nuevas áreas de actividad.

Impulsar como operaciones estratégicas fundamentales las acciones orientadas al desarrollo de algunas áreas urbanas: Centro Histórico, Batallón Córdoba, control a invasión de cerros y recuperación Integral de la ronda del río Manzanares.

Reubicación de equipamientos y usos que actualmente presentan una problemática de impactos urbanos negativos.

Definición de una estructura y zonificación optima en cuanto a la ocupación, explotación y compatibilidad de los suelos, en armonía con el modelo de estructura adoptada y en consecuencia con la problemática que caracteriza al área urbana principal

Ejecutar una estrategia de utilización de vacíos urbanos significativos, para incorporar al desarrollo sectores importantes de ciudad.

Reubicación de población en zonas de riesgo

La puesta en marcha de un grupo de operaciones estratégicas acordes con los objetivos del Plan. Estas operaciones están identificadas así:

- Centro Histórico y fachada al mar
- Plan Maestro Aeropuerto Simón Bolívar
- Recuperación de la ronda del río Manzanares.
- Reestructuración del área urbana de El Rodadero.
- Traslado del corredor férreo
- Integración zonas Norte y Oriental

Dotar a Santa Marta de Una infraestructura productiva y de servicios tendiente a lograr un espacio atractivo a la inversión.

Lograr el equilibrio físico-espacial de acuerdo a las posibilidades de hacer del área urbana un territorio a escala humana potenciando sus áreas de actividades, tanto construidas como por construir, en relación con los usos y funciones urbanas propuestos.

La consolidación del espacio público como pivote del usufructo colectivo de ciudad, con elementos de identidad cultural y una imagen urbana definida.

Adecuación de la estructura urbana actual y futura, para lograr una mejor redistribución y equilibrio espacial en los usos del suelo y la oferta de equipamientos sociales y de servicios.

Dotación de nuevos sub-centros urbanos concentradores de servicios, a través de la propuesta de creación de núcleos de actividades básicas de atención.

Incorporación de los suelos de expansión requeridos para el desarrollo urbano en las diferentes escalas de estratificación socioeconómica

#### 4. LINEAS ESTRATEGICAS PARA EL ORDENAMIENTO DEL AREA URBANA

BANO

**Infraestructura Vial y de Transporte**

Orientada a la consolidación de la actividad portuaria, acorde a las instalaciones existentes y a las determinantes ambientales. Comprende además la adecuación de la infraestructura vial, la optimización del corredor férreo y el Plan Maestro de Expansión Aeroportuaria.

En la mira de consolidar el desarrollo ecoturístico como alternativa de modelo de explotación de los recursos naturales, estableciendo un sistema de transporte costero, recuperando los ecosistemas de playas urbanas y concentrando importantes servicios en el área urbana de la ciudad

### **Impulso Pleno al Sector Turístico**

Tiene el propósito de estructurar una red urbana de espacios verdes, extendiéndolas hasta el área de expansión, el mejoramiento de las zonas recreativas existentes, la dotación de parques barriales, y el rescate paisajístico de los cerros urbanos, entre otros.

### **La Sostenibilidad**

Con el fin de completar la cobertura primaria y potenciar el desarrollo de los servicios en las nuevas áreas, con acciones de control y recarga del

### **Desarrollo de los Servicios Públicos Domiciliarios**

La cual lleva implícita la identificación de la fachada marina, el acceso al mar, la recuperación de playas, zonificación y definición de áreas pesqueras y recreativas, definición de usos e

### **Articulación del**

Dirigida a la optimización de las ofertas educativa, de salud, protección y habilitación de zonas de riesgo como espacio público, atención a los grupos vulnerables, fomento de la recreación y el deporte y solución a la vivienda.

### **Respuestas eficientes en bienestar y seguridad**

### **La Imagen y la Cultura Urbana**

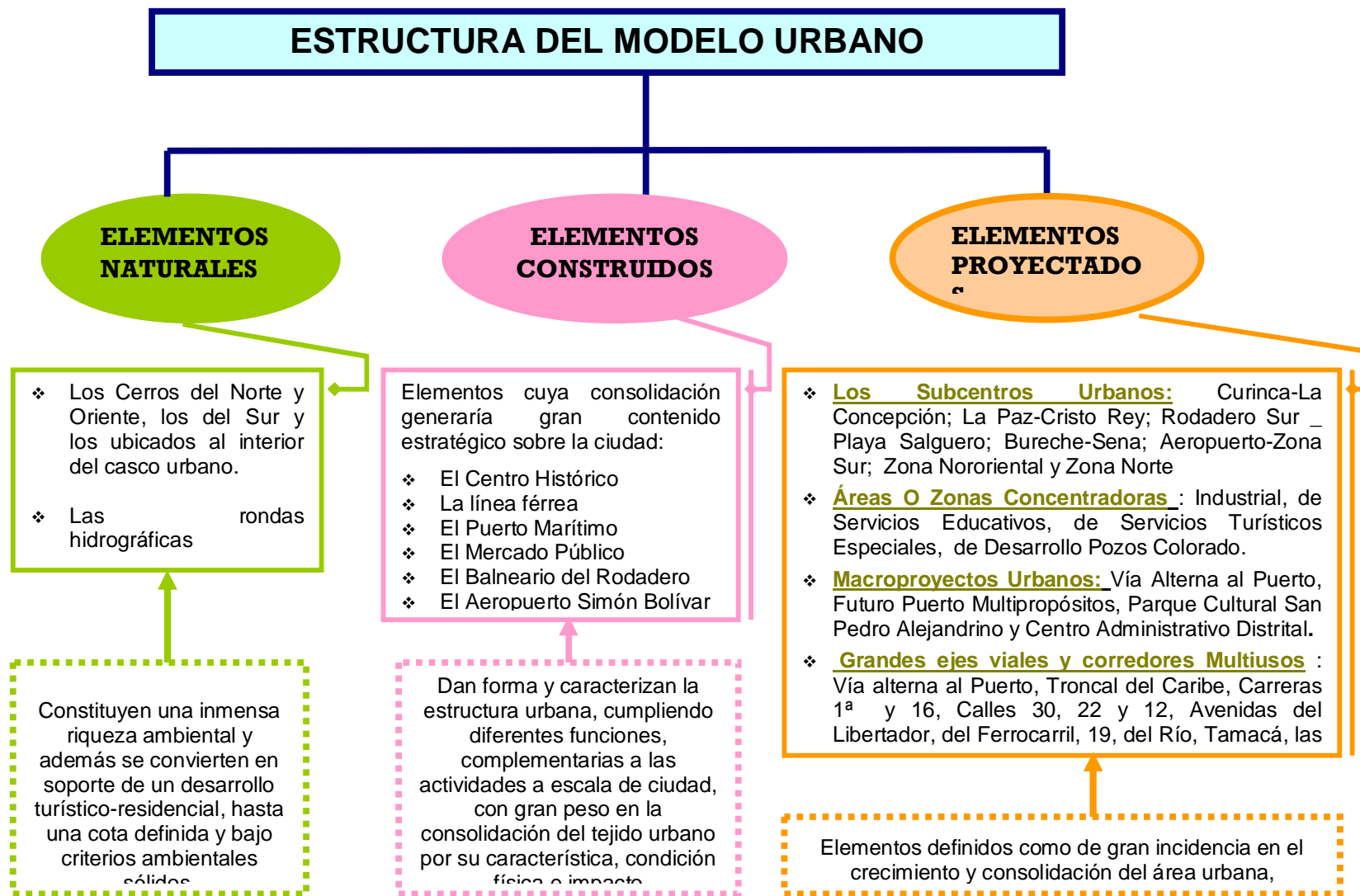
Definida para la estructuración institucional del Centro Histórico, la revisión de la normativa urbana de este conjunto patrimonial, la valoración e identificación de otros inmuebles

Apunta al fortalecimiento del control urbano, a los procesos de expansión, consolidación de la planificación urbanística y definición de intervenciones prioritarias para áreas intraurbanas.

### **Modernización de la Gestión Urbana y del**



## 5. ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL MODELO URBANO



## 6. ACCIONES PARA LA CONSOLIDACIÓN DE LOS SEGMENTOS URBANOS

### SEGMENTO DE CIUDAD CONSOLIDADA

- Mantener su rol de prestación de servicios administrativos y de segmento básico de actividades comerciales y residenciales.
- Establecer dentro del esquema urbano un equilibrio en la consolidación de servicios, negocios y comercio a través de nodos focales y los corredores viales.
- Asumir políticas de densificación con base en la viabilidad y la infraestructura de servicios mediante una estrategia de ocupación de espacios vacantes significativos.
- Estrategias de mejoramiento integral y entorno a los sectores poco consolidados urbanísticamente y de reubicación para las áreas de riesgo.
- Asumir la recuperación de la Ronda del Río Manzanares como una operación estratégica para configurar nuevas áreas de espacio público.
- Reubicación de equipamientos importantes como el Batallón Córdoba, la Policía Nacional, la Cárcel Distrital, y algunos usos industriales al interior del área urbana.
- Asumir la recuperación del Centro Histórico, como elemento central de una política de recuperación patrimonial y de habitabilidad.

### SEGMENTO DE CIUDAD DE LITORAL

Este significativo segmento presenta dos sistemas complementarios en una unidad territorial, como son el espacio continental y el espacio marino, que necesita de un manejo integrado para su desarrollo. Dentro de la dinámica interna del sector se propone:

- Oferta a corto plazo de una infraestructura de servicios públicos, adecuadas al rol vocacional turístico de este segmento.
- Establecimiento de una política vial y de espacio público articulada espacialmente al sistema de playas para el usufructo colectivo.
- Recuperación y mejoramiento cauces de las cañadas pluviales y sus estructuras de entrega al Mar.
- Un plan de usos del suelo acordes con la actividad residencial y de servicios turísticos, que incluya la eliminación de puertos carboneros.
- Plan de accesibilidad costera a través de la creación de un sistema de muelles y marinas
- Ampliación de los servicios portuarios con la potenciación del Aeropuerto Simón Bolívar como puerta de acceso al Distrito y la presentación de alternativas para la localización de un puerto multipropósitos.
- Establecimiento de un modelo de ocupación para el desarrollo residencial en la fachada marítima de los cerros

### SEGMENTO DE CIUDAD NUEVA

Como origen de un nuevo proceso de desarrollo urbano, para este sector se le establecerá una articulación clara a los otros segmentos y la generación de usos consecuentes con la infraestructura propuesta. Son propuestas del plan:

- Generación de áreas de uso articuladas a la actividad portuaria, atendiendo al trazado de la Vía Alternativa al Puerto, la que a su vez actúa como anillo de control a la expansión urbana indiscriminada.
- Propuesta de un hábitat acorde a los sectores y con las áreas verdes y los equipamientos necesarios para su calidad habitacional.
- Generación de un espacio de concentración industrial por fuera del anillo de la Vía Alternativa, debidamente articulado al mismo.
- Generación de un espacio institucional para estructuras o proyectos de abastecimiento como la Central de Abastos, Matadero, Planta Incineradora de Basuras para producir Energía Eléctrica.
- Configuración de una ciudadela de la seguridad que contenga instituciones como la Cárcel Distrital, la Policía Nacional, Ejército Nacional, Fiscalía, Das, etc.
- Definición de un área suburbana entre la Troncal y la Vía Alternativa, al

### CIUDAD AMBIENTAL URBANA

En toda el área urbana de Santa Marta, se deberán ofertar los procesos de recuperación, creación y consolidación de los valores ambientales tanto naturales como construidos, de manera que se de respuesta a los problemas actuales y se establezcan los lineamientos precisos para las estrategias del sector:

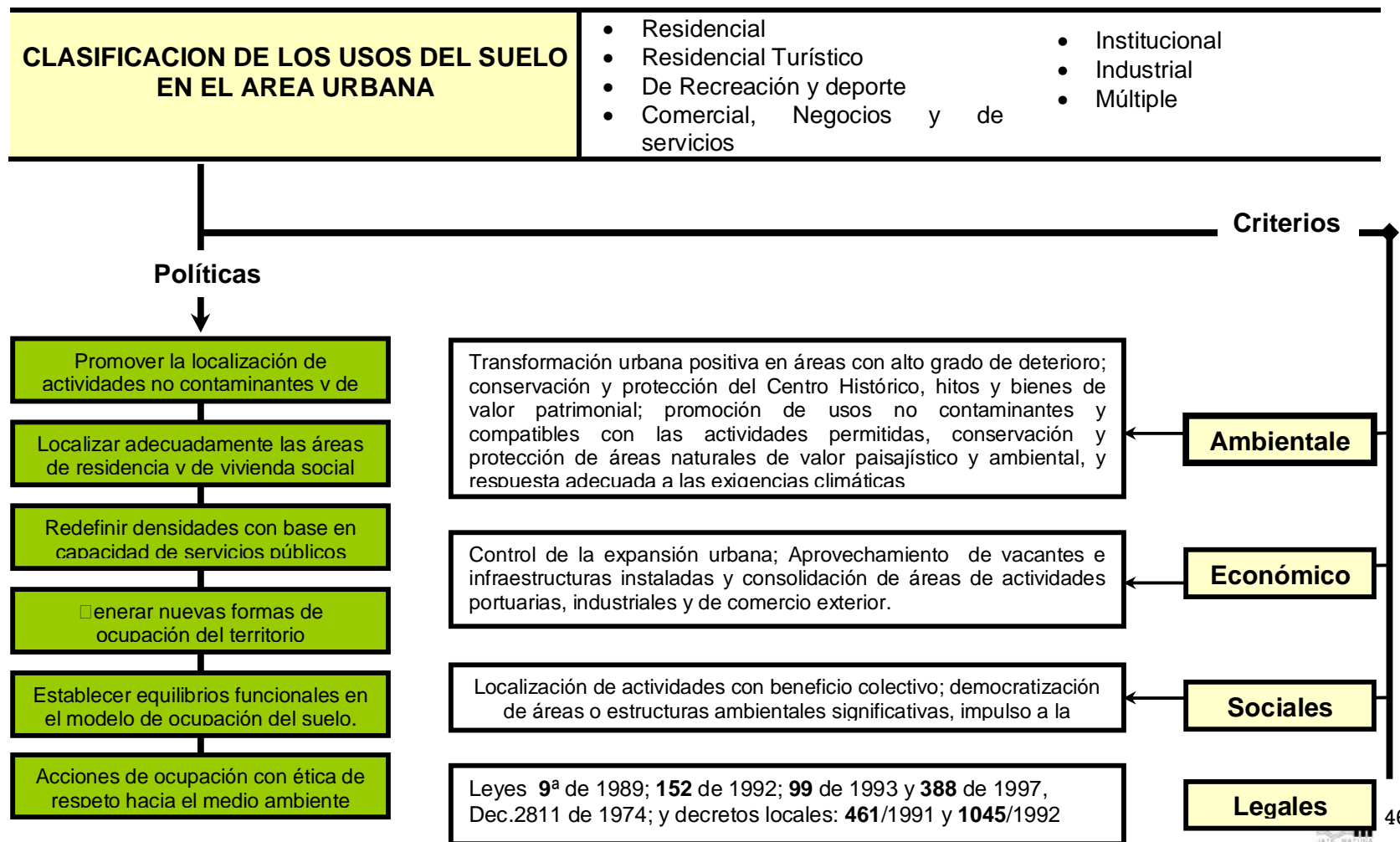
- Políticas de manejo y de saneamiento de los cuerpos de agua y recuperación integral los espacios urbanos adyacentes
- Control inmediato a los procesos de ocupación indiscriminada y antitécnica a los cerros perimetrales del Distrito.
- Determinación de un sistema de Espacio Público que valore las características ambientales y paisajísticas de la ciudad, como articulador de los componentes básicos de la estructura urbana, así como la preservación y puesta en valor de sus características históricas y culturales, de tal manera que permita imprimirle una identidad propia a la ciudad.
- Políticas de ocupación y usos de los espacios naturales y de ecosistemas significativos, acordes a su real capacidad de acogida y

sur del Río Gayra, para el desarrollo de urbanizaciones campestres de baja densidad.

potencialidad que estos ofrezcan.

## 7. LOS USOS DEL SUELO EN EL AREA URBANA : MARCO CONCEPTUAL

La definición de los nuevos usos del suelo en el área urbana se fundamenta en la función de Santa Marta como ciudad terciaria y prestadora de servicios turísticos, portuarios, comerciales e institucionales, ampliándose esta propuesta hacia una actividad agroindustrial o industrial no contaminante.



Recuperar y creación nuevos espacios públicos y proteger el

## 8. LOS USOS DEL SUELO EN EL AREA URBANA

<b>USOS ESPECIFICOS</b>	Definen al interior de cada área de actividad o de cada sector homogéneo el tipo preciso de actividades a desarrollar. Ellos son:	<b>PRINCIPAL O ESPECÍFICO</b>	<b>COMPLEMENTARIO</b>
		<b>RESTRINGIDO</b>	<b>NO COMPATIBLE</b>

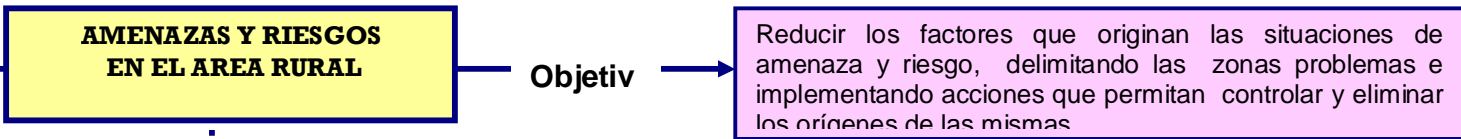
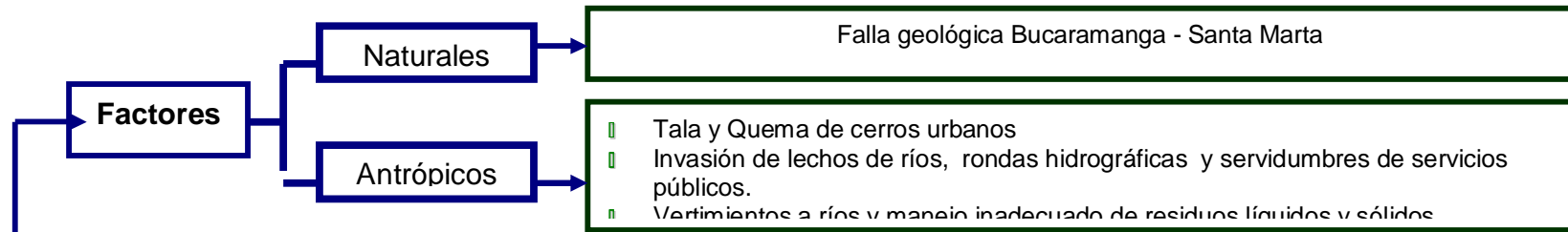
<b>AREAS DE ACTIVIDAD</b>	Son las diferentes divisiones de la superficie urbana definidas con el fin de fijar usos e intensidad en las mismas. Elas son:	<b>Residencial</b>	<b>Industrial</b>
		<b>Residencial Turístico</b>	<b>Institucional</b>
		<b>De Recreación y deporte</b>	<b>Múltiple</b>
			<b>Comercial, Negocios y de servicios</b>

		Agregados para construc	Liviana	Mediana	Pesada	Parques, Plazas, zonas verdes,	Areas de conservación y protección	Zonas recreativas	Hoteles	Apartahotel	Hostal	Alojamiento	Otros Servic.	RT- 1	RT-2	RT-3	RT-4	RT-5			
		Extractiva	Transformativa						Servicios Turísticos		Residencial Hotelera										
		<b>INDUSTRIAL</b>		<b>RECREACION Y DEPORTE</b>				<b>RESIDENCIAL TURISTICO</b>													
Corredor Múltiple - 1	<b>MÚLTIPLE</b>	<b>AREAS DE ACTIVIDAD URBANA</b>																		<b>RESIDENCIAL</b>	Residencial Neta
Corredor Múltiple - 2																					Con comercio y servicios
Corredor Múltiple - 3																					Residencial productiva
		<b>COMERCIAL, NEGOCIOS Y SERVICIOS</b>						<b>INSTITUCIONAL</b>													

	Servicios				Comercio										
	Financieros y empresariales	Servicios especiales	Talleres y automotriz	Comercial Primaria	Comercial Mixta	Comercial Pesada	Complejos Comerciales	Abastecimiento	Transporte	Servicios Públicos	Disposición de desechos	Z.F. Comercial	Rumbódromo	Equip. Salud y Educación	

## 9. ZONAS DE RIESGOS Y AMENAZAS EN EL AREA URBANA

La temática de riesgos y amenazas la desarrolla el Plan de Ordenamiento identificando las causas y las áreas propensas a estas situaciones. Junto ello define acciones preventivas y de atención a los asentamientos y zonas que se hayan bajo estas circunstancias.



### AREAS CRÍTICAS

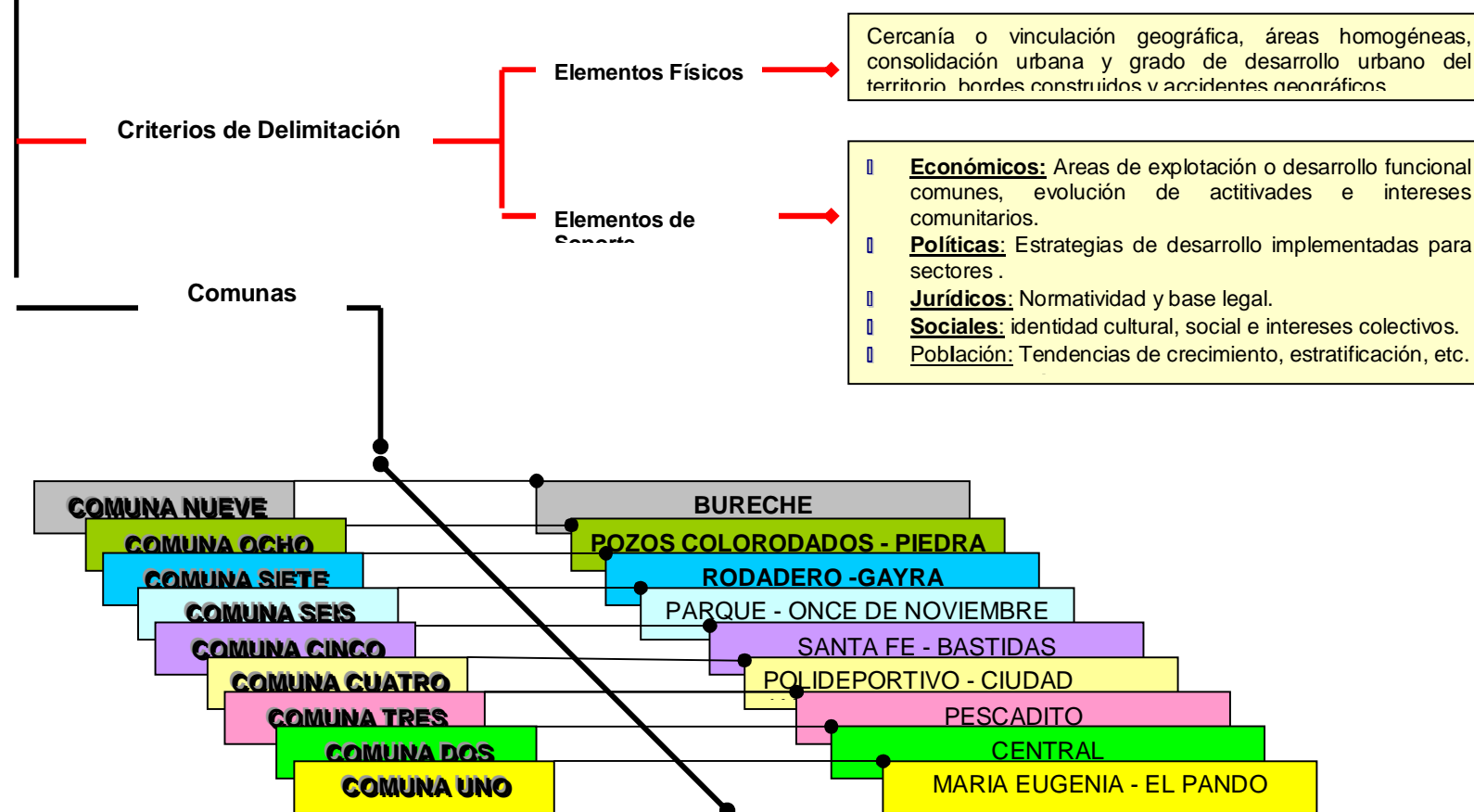
<b>Incendio</b>	En cerros urbanos, especialmente San Fernando y La Llorona
<b>Deslizamiento</b>	Barrios San Martín, Pescaíto, Ensenada de Olaya Herrera, San Jorge, San Fernando, Villa Aurora, 17 de Noviembre, Luis R. Calvo, La Quemada y Nueva Betel en Gayra.
<b>Inundación</b>	Centro Histórico, Pescaíto, San Martín, Bastidas, Nacho vives, Chimila, fundadores, Ondas del Caribe, Pantano, 19 de abril, Malvinas, rondas del Manzanares y Gayra, L a Concepción, El

- Identificación y señalización de zonas de riesgo y amenazas.
- Regulación del uso del suelo, orientado a definir restricciones de ocupación en zonas con limitaciones.
- Establecer un tratamiento y ordenamiento de los cerros que circundan el área urbana a través de la relocalización de asentamientos identificados en alto riesgo.
- Identificación de proyectos y obras de mitigación donde sean factibles, acorde a las características geológicas físicas y al manejo de escorrentías.
- Identificación de áreas potenciales para la reubicación de vivienda, orientadas a asegurar las demandas de relocalización necesarias mitigadoras de riesgo a través de programas especiales de manejo de asentamientos subarboles.

	paraíso, Avenida del Río, Curinca.
<b>Otros Riesgos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▮ Tecnológicos: Puertos de exportación</li><li>▮ Conflagración: Gasoductos y gaseoducto.</li><li>▮ Manejo de graneles: Puertos</li><li>▮ Sustancias Químicas: Puertos.</li><li>▮ Accidentalidad aérea: Sector Puerto Zúñiga - área Prodeco.</li><li>▮ Accidentalidad Férrea: Todo el trayecto del corredor férreo</li><li>▮ Accidentalidad naval: Causados por motonaves sobre la zona costera, incendios por posibles naufragios o derrames de sustancias tóxicas en el área marina.</li></ul>

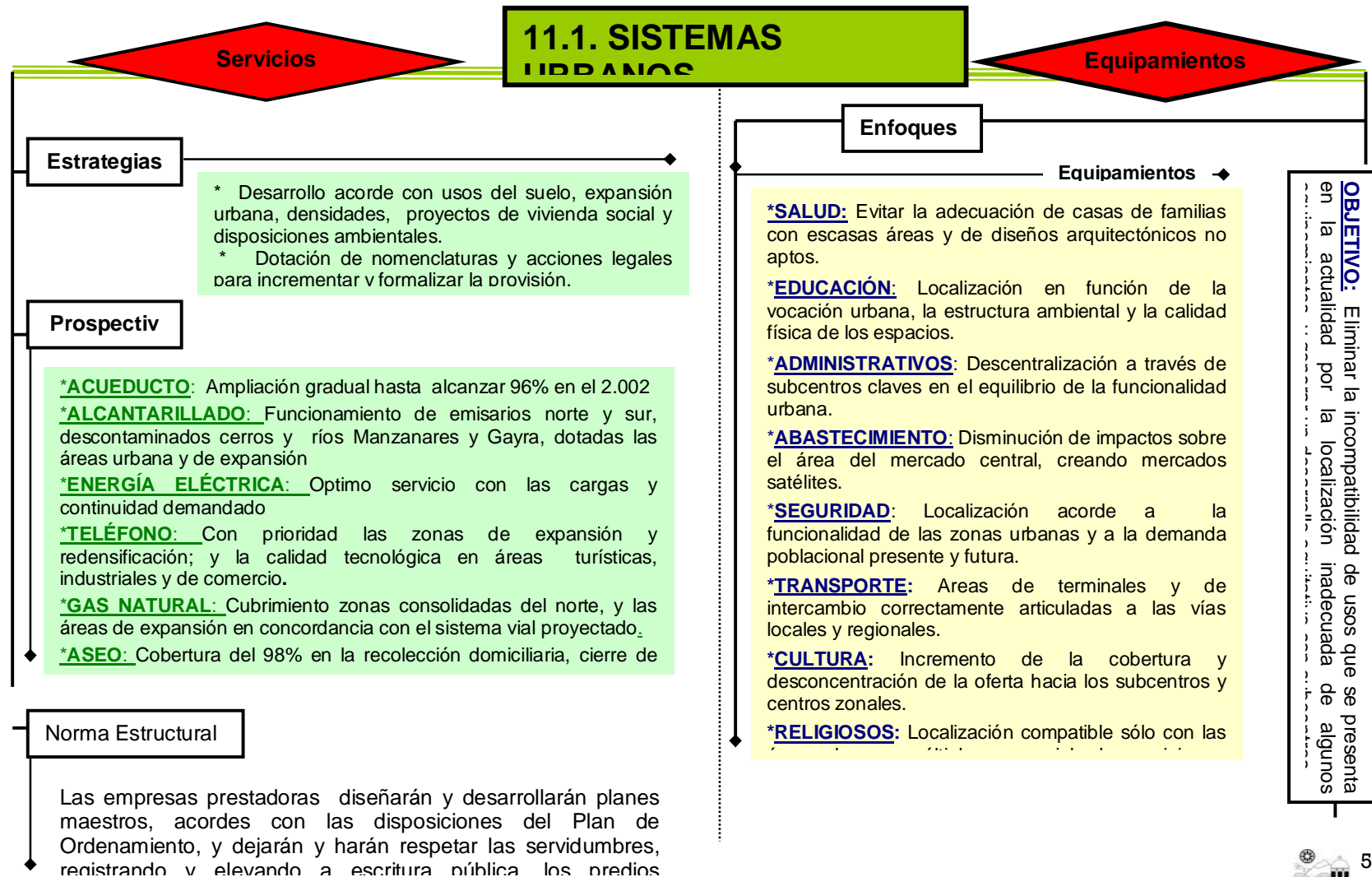
## 10. LA DIMENSION LOCAL EN EL AREA URBANA

La dimensión local del área urbana la conforman las piezas o comunas que en conjunto integran la cabecera distrital. Bajo el amparo de los preceptos constitucionales y legales, El Plan de Ordenamiento Territorial establece para Santa Marta una nueva división político-administrativa en el área urbana, con el propósito de ir fortaleciendo el ejercicio participativo en las localidades y superando los desequilibrios y conflictos existentes alrededor de la delimitación vigente al momento de formular el POT.



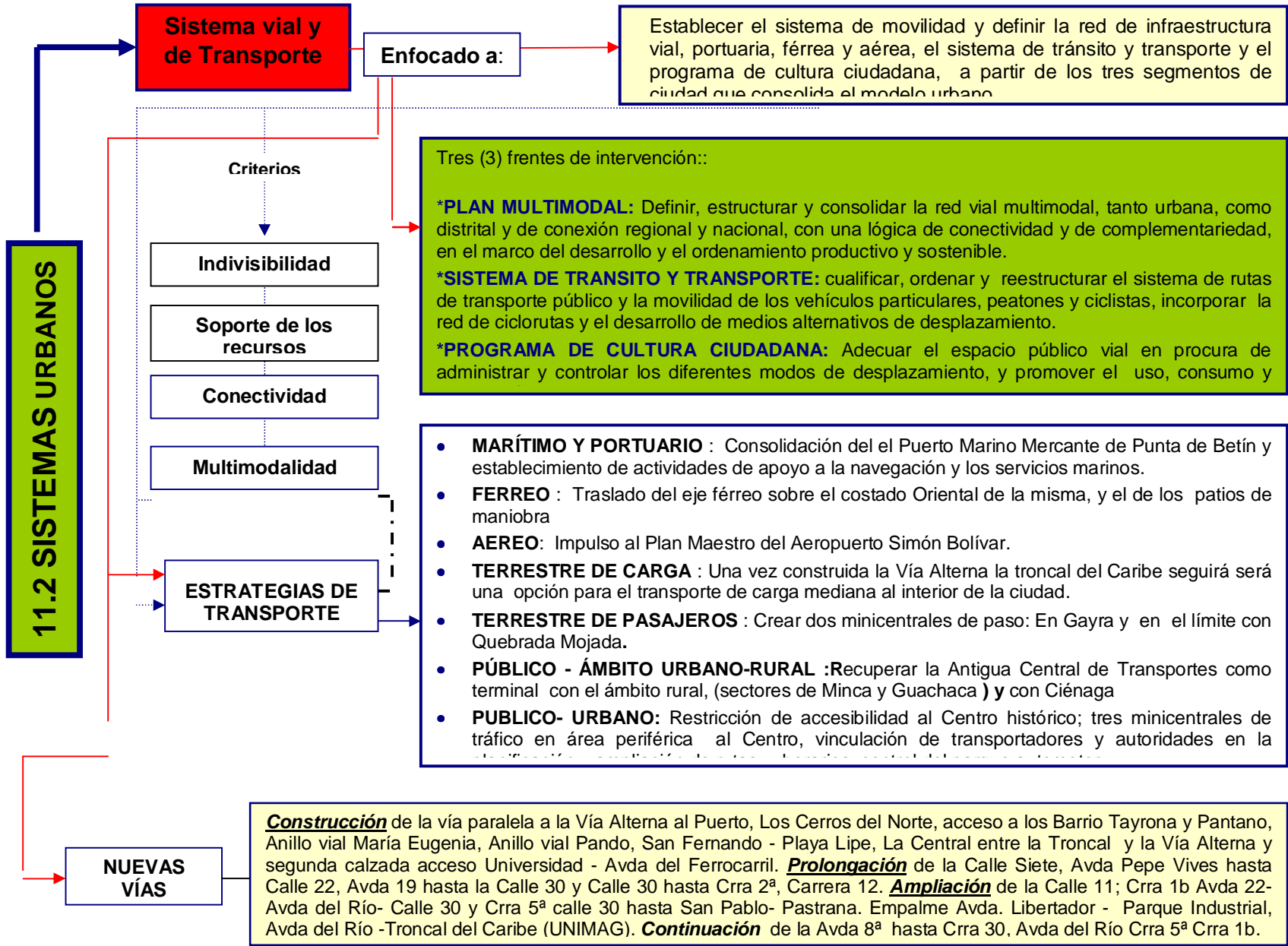
# 11. SISTEMAS URBANOS

Conformados por las infraestructuras y redes de servicios públicos, los equipamientos y el sistema de vías y transporte, para cada uno de los cuales el Plan de Ordenamiento establece líneas de desarrollo y normas estructurales de funcionamiento.





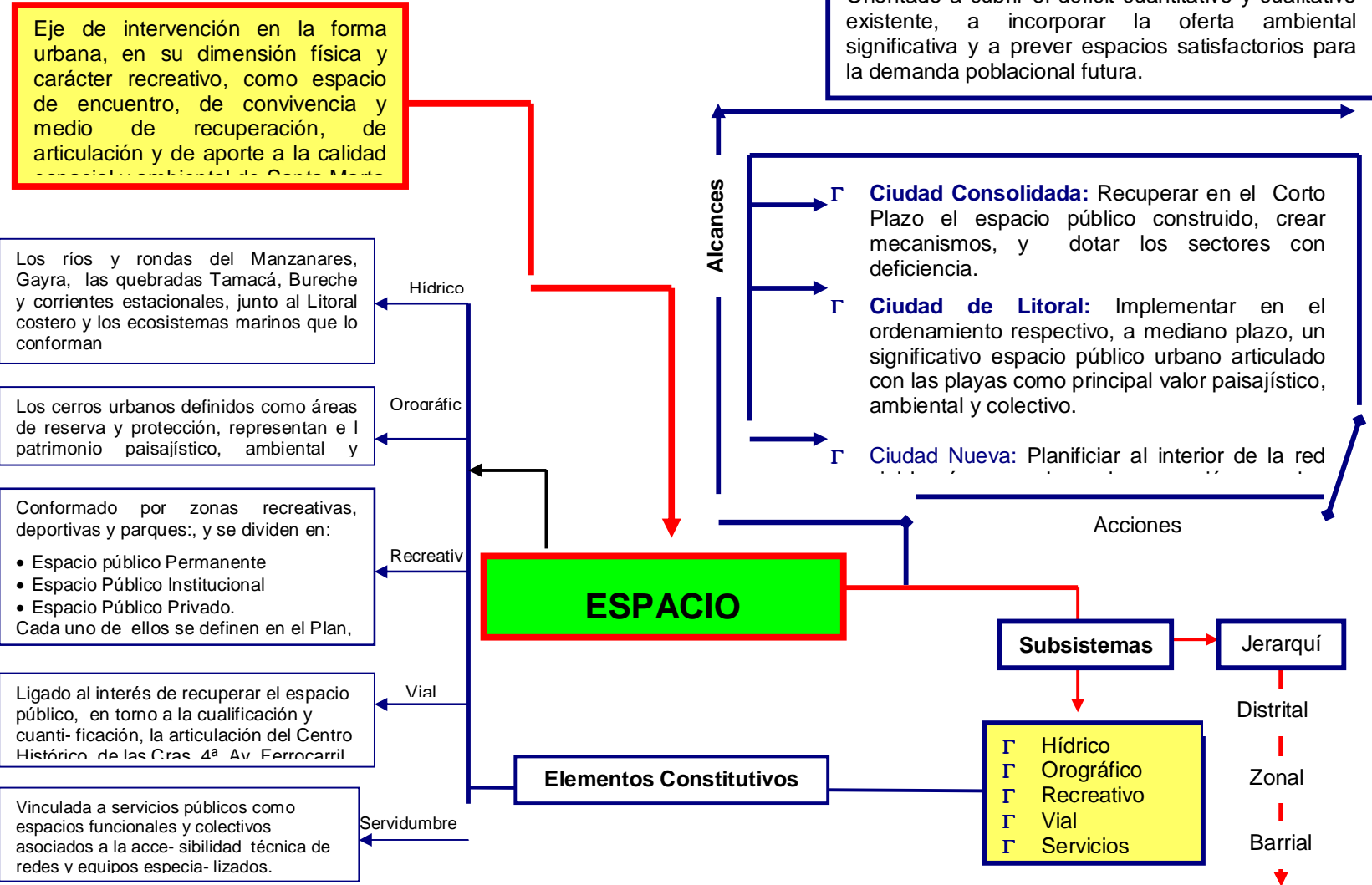
Acciones de mejoramiento integral y modernización para equipamientos que



11.2 SISTEMAS URBANOS

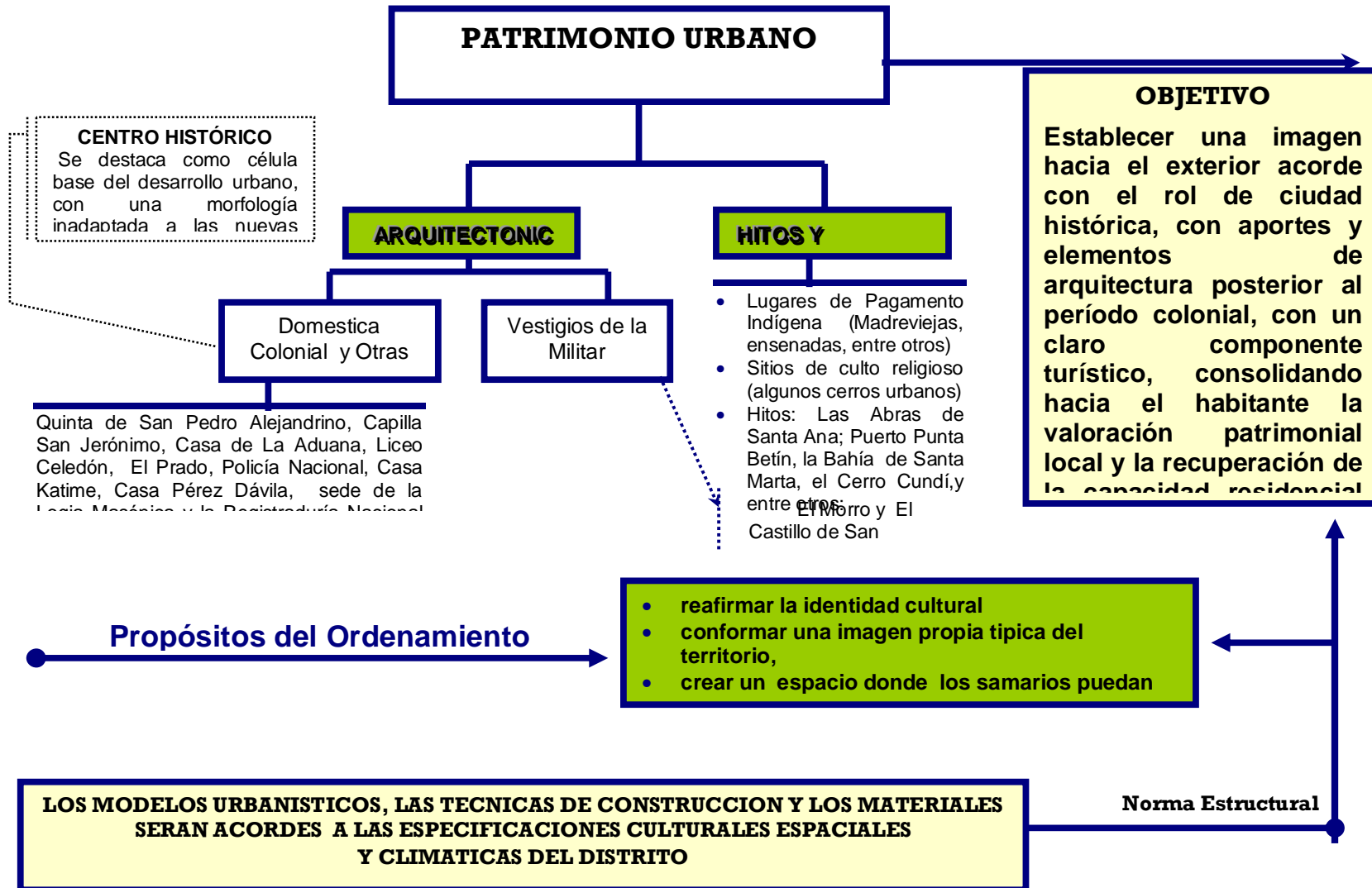


## 12. ESPACIO PUBLICO: Pivote del Usufructo Colectivo



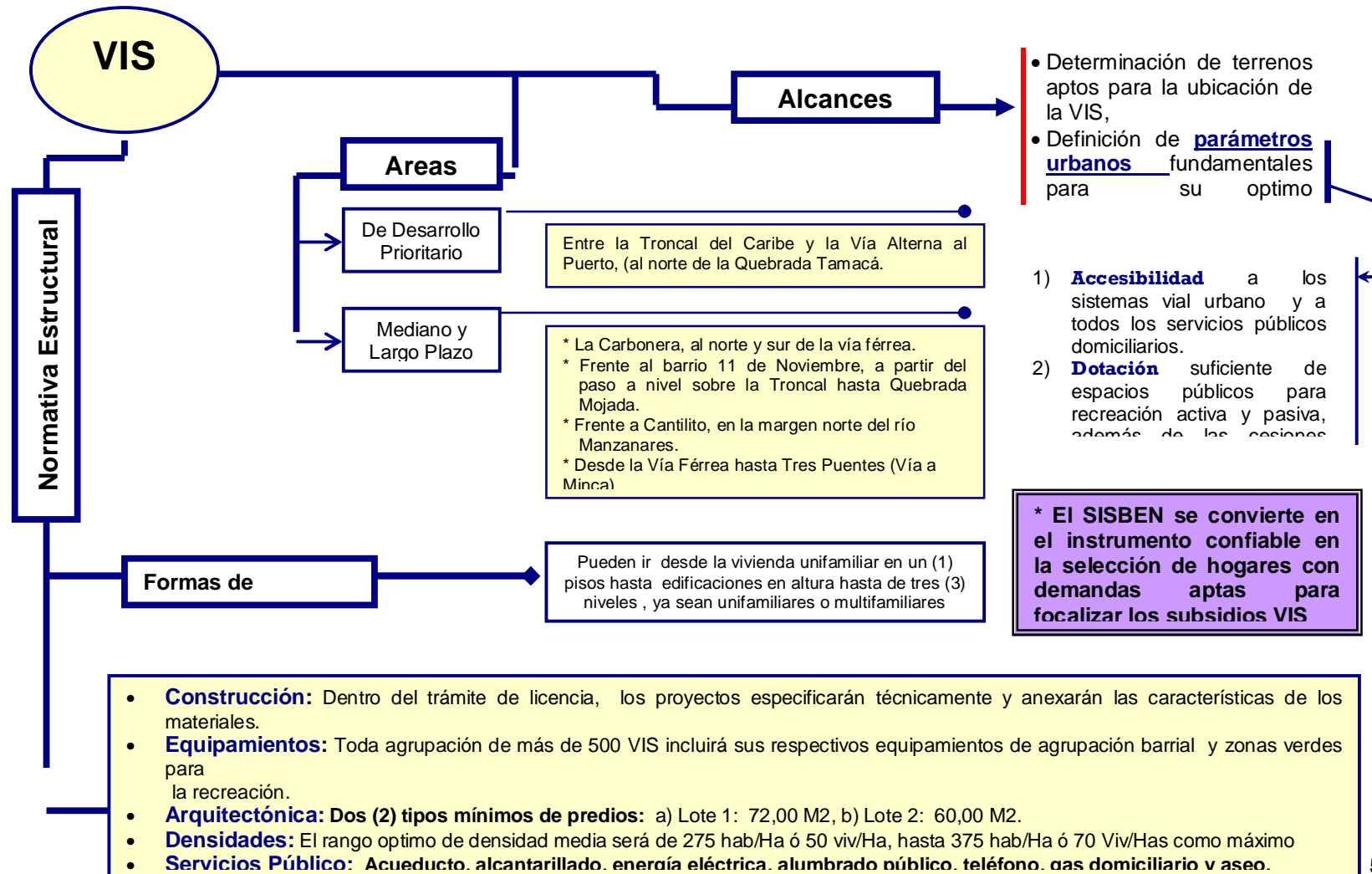
Todos y cada uno de los espacios públicos definidos cuentan con su respectiva normatividad y con una serie de acciones de tratamiento orientadas a superar el déficit, consolidar su carácter, conservación, habilitación, administración y manejo, contemplando la participación privada como

### 13. PATRIMONIO URBANO : HISTÓRICO Y CULTURAL



## 14. LA VIVIENDA DE INTERES SOCIAL - VIS

Para garantizar el derecho a la vivienda a los hogares de menores ingresos, el Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta, define las áreas para el desarrollo de la VIS, articulándolas de manera funcional a la estructura urbana ideada.



## 15. TRATAMIENTOS URBANISTICOS Y PLANES PARCIALES

Definidos como las acciones dirigidas hacia áreas homogéneas para su reglamentación, con objetivos específicos y determinando grados de intensidad y restricciones a las intervenciones y usos permitidos. Para el área urbana de Santa Marta se adoptan los siguientes: Desarrollo, consolidación, renovación urbana, conservación, mejoramiento integral y actualización.

Destinada a adecuar u ordenar los suelos urbanos y de expansión que no han sido urbanizados, para incorporarlos al desarrollo, haciéndolos aptos para la vida, mediante la dotación de servicios básicos e infraestructuras.	Establecida para suprimir las causas del deterioro de uno o varios inmuebles en zonas específicas, o con el fin de consolidarlas y establecer un entorno de mayor calidad.	Tendiente a detener el deterioro de los componentes estructurales de uno o varios inmuebles, o de un área orientada a superar deficiencias o carencia por acciones antópicas o de tiempo.	Dirigidas a la sustitución de antiguas construcciones por modernas, implicando generalmente un cambio en los usos del suelo o en la intensidad de los mismo.
	Mejoramiento Integral	Consolidación	
	ACCIONES DE TRATAMIENTO URBANISTICO		
	Actualización	Conservación	
	Tiene el propósito de mejorar las condiciones del espacio público y privado, reordenar, regular y dotar los servicios públicos mínimos, los servicios sociales básicos, el equipamiento colectivo y el acceso vehicular.	Orientada a mantener el equilibrio ecológico, el buen estado de las obras físicas construidas y naturales, y en general, todo lo que constituye el acervo histórico, cultural, ambiental y social de la ciudad.	

**PLANES PARCIALES**

Son instrumentos de planificación asociados a un área específica del componente urbano, que incorpora como insumo importante la definición y el carácter de los tratamientos urbanísticos como decisiones administrativas, mediante las cuales se asignan una serie de objetivos y procedimientos que guían y orientan la actuación pública y privada. Su identificación debe estar sujeta a :

- \*La coherencia con las estrategias de uso y ocupación.
- \*La atención integral de

Los planes parciales que se realizarán en el Distrito de Santa Marta, de acuerdo con los objetivos y características de cada uno, son:

CONCEPTO	APLICACION	JUSTIFICACION
----------	------------	---------------

Mejoramiento Integral	Pantano -Santa Fe - Ondas del Caribe	Barrios de la ciudad que se han desarrollado con deficientes servicios públicos, equipamientos, zonas recreativas o infraestructura vial.
Renovación	Mercado Público y su área de Influencia,	Zona con deterioro ambiental y sanitario, congestión de tráfico, concentración de comercio y actividades de mediano impacto.
Desarrollo	<b>Zona Turística – Pozos Colorados</b>	Area sometida a diferentes tipos de presiones de índole económica y de ocupación del suelo ,destacando su potencial de desarrollo turístico.

Existen por ley los Planes Parciales de Expansión Urbana, los que en el caso de Santa Marta se efectuarán en el sector **La Concepción – Curinca**, como área urbana articulada a las principales vías.

### *999. Componente Rural: Biodiversidad y Desarrollo*



Los problemas que se observan actualmente en el área rural de Santa Marta exigen la remoción de las estructuras y tendencias existentes, de forma que ese espacio se articule funcionalmente dentro de un contexto integral de ciudad.



Con base esto, el Plan de Ordenamiento implanta un nuevo modelo territorial para este sector, rescatando y valorando la oferta natural ambiental, el respeto por la diversidad cultural y la equidad al momento de establecer cargas y compensaciones entre los habitantes, la inyección de competitividad en las actividades económicas y de servicios, el incremento de las infraestructuras básicas y la elevación de los índices de bienestar social, mediante la provisión de bienes y servicios que satisfagan las demandas poblacionales, especialmente las de los asentamientos con mayores rangos de pobreza.

La biodiversidad y la riqueza ambiental del área rural del Distrito, especialmente en lo relacionado con la oferta del recurso hídrico, inciden en la estructuración físico-espacial propuesta en el modelo de desarrollo territorial, dentro del cual se contempla el principio fundamental de la sostenibilidad de los recursos naturales propiamente dichos, considerando además, una interacción con el ambiente que permita el desarrollo local con el manejo adecuado de la base natural, así como el de los costos y beneficios que ello trae asociado. En este sentido, el concepto cobija también, la reproducción de la población.

## 1. EI MODELO TERRITORIAL RURAL: OBJETIVOS

Asumir el espacio rural como sistema integrado entre el componente natural y la vida humana, dotándolo de bienes infraestructurales, institucionales y recreación de gran incidencia en la habitabilidad del samario que reside en este sector

Internalizar dentro de los agentes económicos y la ciudadanía en general, una concepción de sostenibilidad en el uso de los recursos naturales, de manera que la utilización que se haga de ellos produzca impactos ambientales negativos de escasa trascendencia.

Consolidar las relaciones interculturales como circunstancia básica del dinamismo y sostenibilidad de esta extensa franja de territorio distrital

**Generar procesos sostenibles en el aprovechamiento de los recursos de que se dispone, a fin de garantizar una oferta productiva y de servicios capaz de contribuir significativamente en el presente y en el futuro, no solo a los requerimientos materiales y espirituales de la población local, sino también a la obtención de excedentes que contribuyan a la recuperación de la base natural utilizada, la oferta de un espacio social de calidad, como condiciones que garanticen la estabilidad de los asentamientos humanos en el territorio rural del Distrito.**

Proteger los ecosistemas estratégicos y la biodiversidad que caracteriza al entorno rural, para garantizar la oferta permanente de bienes y servicios, como bases de desarrollo socioeconómico y de la prevención de emergencias y catástrofes.



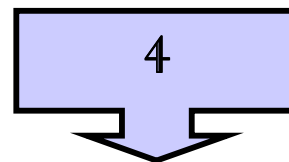
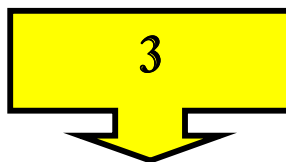
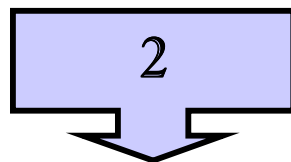
Ofrecer un entorno y un área de asentamiento de la población rural dotada con los elementos necesarios que garanticen aceptables índices de bienestar social para el disfrute de una vida digna.



Acondicionar los núcleos poblados del sector rural, con infraestructura de servicios públicos y equipamientos, de forma que se constituyan en eficientes centros funcionales en la articulación campo – ciudad



## 2. POLITICAS DE CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO



**Manejar el territorio dentro de una visión integral de ciudad**, de manera que los recursos disponibles sean colocados al servicio de la sostenibilidad de los habitantes asentados en el mismo.

**Establecer una sólida articulación entre el espacio rural y el urbano**, bajo relaciones funcionales que propicien el bienestar de la comunidad en uno y otro ámbito.

**Propender por un usufructo sostenible de la oferta ambiental natural** en el entendido que ella constituye el patrimonio fundamental de la existencia de la ciudad

**Acondicionar el territorio con la infraestructura y los servicios necesarios para el desarrollo de las actividades económicas y para la habitabilidad de los asentamientos humanos especializados en el área rural**

**Vincular la comunidad al proceso de construcción de ciudad** a partir de sus valores, comportamientos e idiosincrasia y en general los rasgos culturales que le son propios.

### **3. LINEAS ESTRATEGICAS PARA EL ORDENAMIENTO DEL AREA RURAL DE SANTA MARTA**

**El Rescate de la Gobernabilidad**

Orientada a consolidar las competencias distritales sobre el ámbito rural, en el marco de acciones a que haya lugar para impedir cualquier medida que pretenda restringir la autonomía política y administrativa en el área comprendida dentro de la jurisdicción Política - Administrativa de Santa



Apunta a Integrar los Parques Naturales Tayrona y Sierra Nevada de Santa Marta a la dinámica de ciudad en el marco de una visión holística de desarrollo, y aprovechando de manera sostenible la Riqueza Natural y el Patrimonio Artificial disponible como principales activos de la base económica

**Articulación Territorial y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales.**

**Agua para la Vida**

Orientada a garantizar la oferta de agua suficiente, a tiempo, y de calidad como un factor decisivo en la vida humana, y a establecer mecanismos que garanticen la preservación de las áreas articuladas a la producción natural del agua.

Enmarcada dentro del propósito de incrementar la participación del área rural en la seguridad alimentaria de la población samaria, como alternativa de generación de empleo y reactivación económica bajo el sustento de tecnológicas adecuadas.

**Producción de Alimentos**

**El desarrollo de los centros poblados**

Vista con el fin de desarrollar urbanísticamente y articular las cabeceras corregimentales y demás poblados a la dinámica rural con roles funcionales acordes a su vocación y complementariedades.

En la mira de adecuar, mantener y expandir una red de vías funcionales para fortalecer la dinámica intra-rural y rural-urbana, potenciando el desarrollo del transporte marítimo como medio articulador del área

**Movilidad y Conectividad**

**El Espacio Social: La Prioridad**

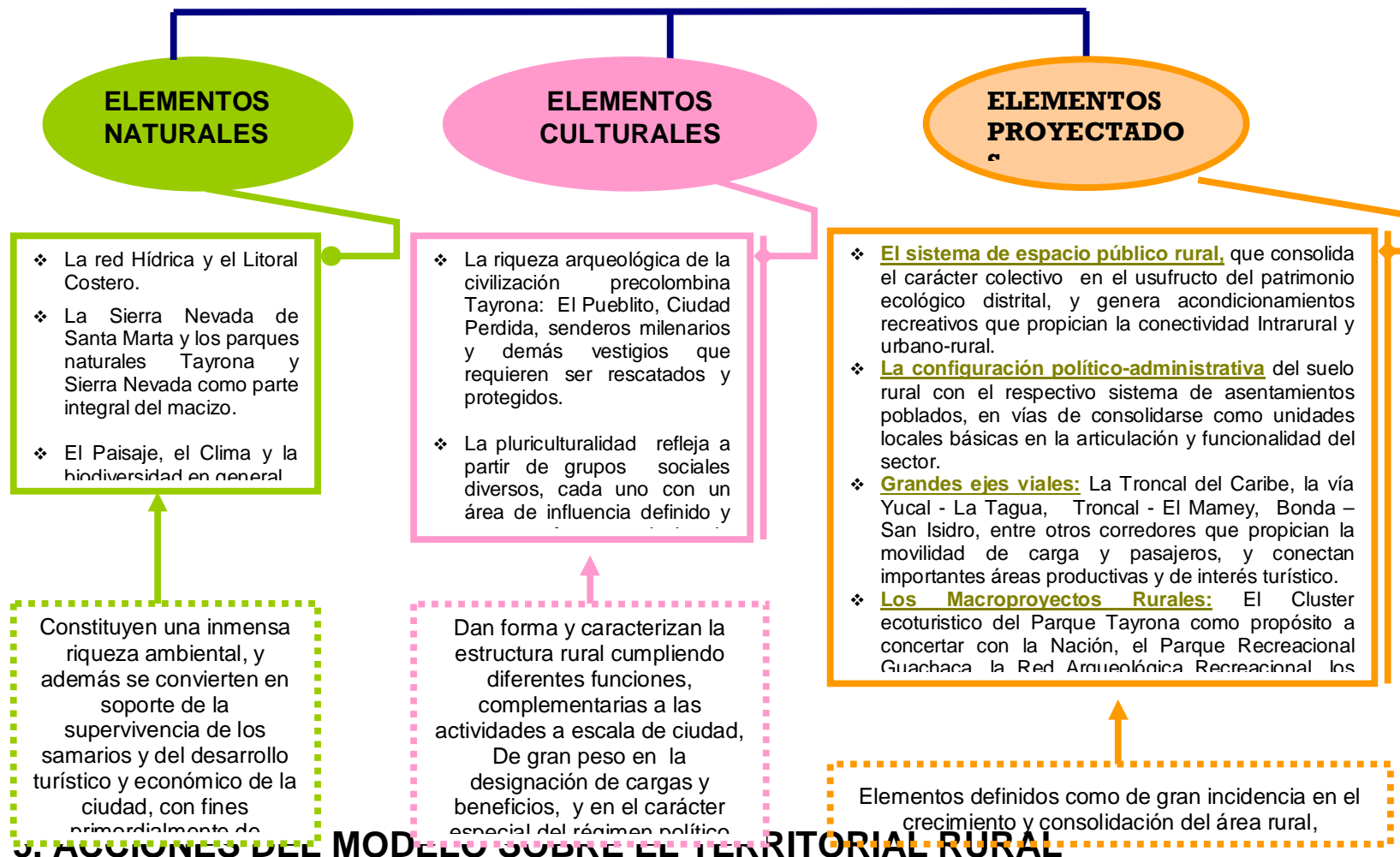
Dirigida al suministro de una optima oferta de servicios sociales y de saneamiento básico, de áreas de esparcimiento, seguridad y en general un ambiente sano propio para el desarrollo de la vida cotidiana de las gentes del campo.

En la búsqueda de colocar al servicio de la construcción de la nueva ciudad los valores culturales de la comunidad rural y el patrimonio físico y natural propios del área, fomentando el respeto y la equidad por la diversa sociocultural y vinculando a cada actor a participar desde su propio óptica

**Identidad Cultural al servicio de la Ciudad.**

#### 4. ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL MODELO RURAL

### ESTRUCTURA DEL MODELO RURAL



### 3. ACCIONES DEL MODELO SOBRE EL TERRITORIO RURAL

Dentro del enfoque del nuevo modelo de desarrollo territorial, el área rural constituirá un soporte fundamental en la garantía de la sostenibilidad de la población local, con la dinámica de la producción agrícola, para contribuir efectivamente a la seguridad alimentaria de la ciudad, y así como con la disponibilidad de una oferta hídrica

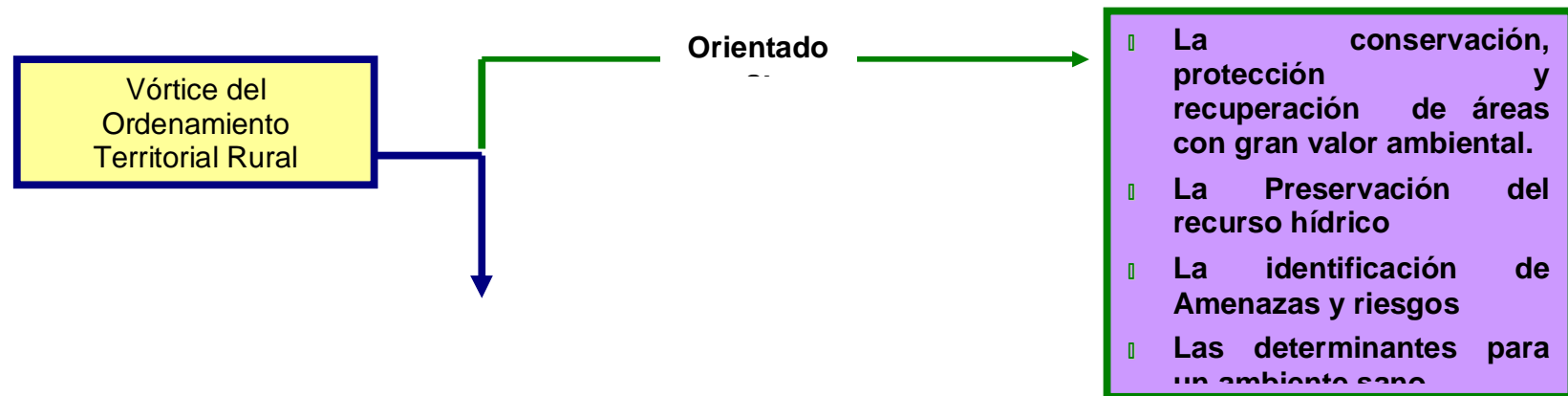
permanente. Bajo esos criterios, en el marco de estrictos parámetros de competitividad, deberán llevarse a cabo las siguientes acciones:

Fortalecer los principales núcleos poblacionales rurales, con el fin de que funcionen como estratégicos nodos de articulación con sus áreas de influencia.		Condicionar el espacio social del área rural, para que sus habitantes dispongan de una oferta de servicios e infraestructuras aptas para alcanzar aceptables niveles de bienestar .		Jalonar la actuación del sector privado y las iniciativas de las comunidades en la promoción, manejo y cuidado de los espacios de interés colectivo.
	Proveer volúmenes de producción que coadyuven a la apertura de frentes de valor agregado como factores de dinamización de la economía local, al igual que una oferta exportable bajo los estrictos parámetros de calidad y certificación ambiental .	λ	Dotar el área rural de la infraestructura de acopio y almacenamiento, así como una red vial lo suficientemente ágil para obviar los problemas de desarticulación y los factores que limitan la el flujo de pasajeros y cargas al interior del territorio.	
Abrir espacios de concertación entre la comunidad, las entidades públicas y privadas, y la comunidad científica, para programar acciones y proyectos dirigidos a la conservación, protección, aprovechamiento sostenible de los recursos naturales.	λ	<b>Frente a las actividades productivas, turísticas y de servicio, se dará prioridad a la ejecución de las políticas y las estrategias para la conservación y preservación, - en cantidad y calidad- del Agua.</b>	λ	Toda vez que la base natural constituye el principal patrimonio ecológico de la ciudad, cualquier iniciativa de aprovechamiento, deberá hacerse en función de los intereses generales de la ciudadanía samaria.
	Potenciar las diferentes ofertas que brinda el área rural en materia de turismo de sol y playa, etnoturismo, agroturismo, ecoturismo, turismo social, aprovechando además la diversidad climática, el relieve, flora, fauna, paisaje y recursos arqueológicos	λ	Incorporar al servicio de la ciudad, el potencial turístico de los parques naturales Tayrona y Sierra Nevada, que al tiempo que se sientan las bases para rescatar la gobernabilidad en estas áreas integrantes del territorio distrital	



## 6. LA DIMENSION AMBIENTAL RURAL

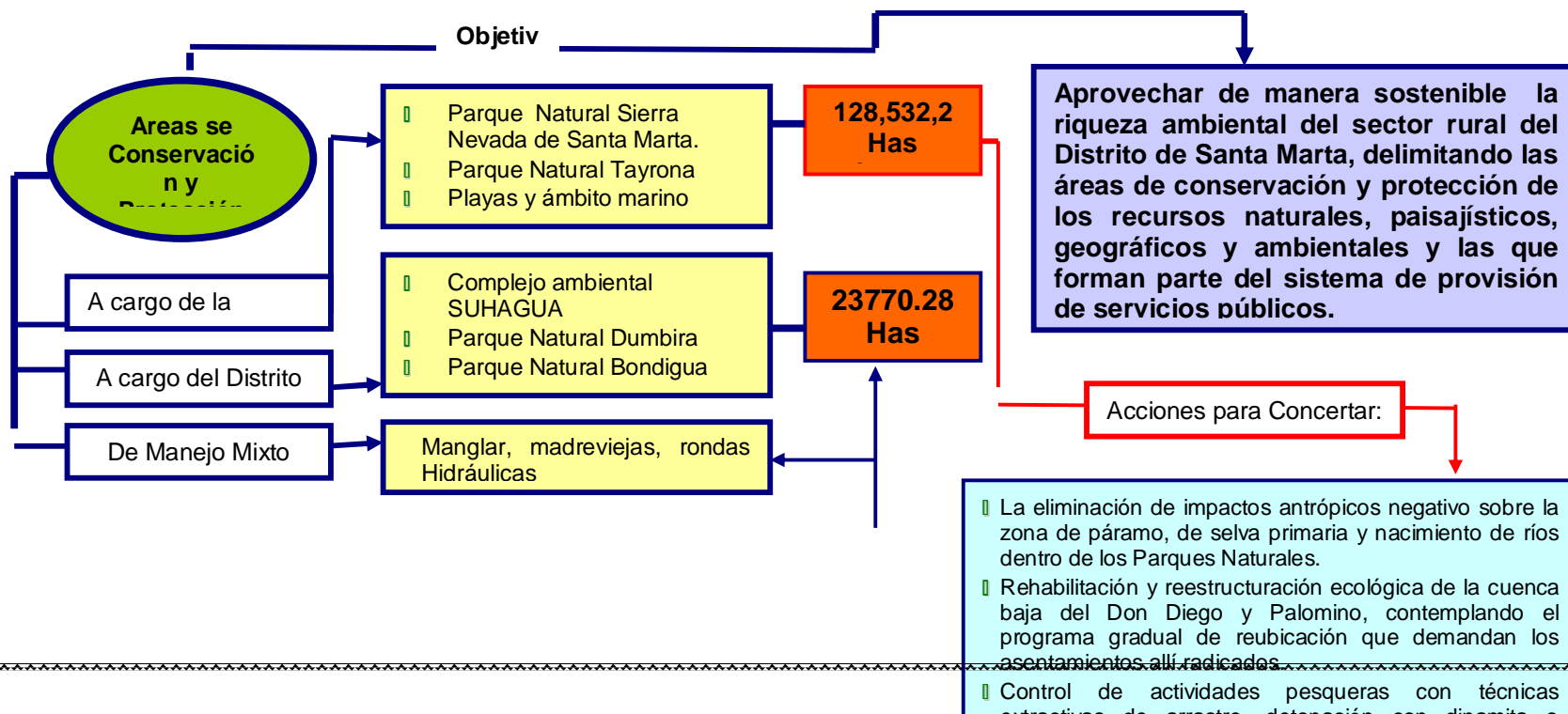
El Plan de Ordenamiento Territorial en su dimensión ambiental rural articula dos tendencias sumamente marcadas en la dinámica de la ciudad: Por un lado, la línea de la conservación y protección, - dividida a su vez en el complejo de instituciones dedicadas al manejo del medio ambiente y en las acciones de sublimación y contemplación manifiestas en diversos actores -, y por el otro lado, la línea de la explotación óptima de los recursos naturales como fuente generadora de ingresos, riqueza y por ende, de una mejor calidad de vida para los samarios. Ante ellas, el Plan no desconoce el accionar de los actores comprometidos con el desarrollo ambiental del Distrito, y antes por el contrario se preocupa por consolidar este tipo de iniciativas y fortalecer la injerencia de la administración en el control sobre el manejo de los recursos naturales que deben ineludiblemente conservarse; pero no obstante, visiona claramente la existencia de zonas con ventajas comparativas y las incorpora al desarrollo de actividades productivas y de servicios, formulando para ellas proyectos trascendentales que, fundamentados en el criterio de la sostenibilidad, permitirán dinamizar la economía local, mejorar las condiciones de vida y elevar el posicionamiento de la ciudad en el sistema urbano regional y en la cuenca del Caribe.



# LA BIODIVERSIDAD AMBIENTAL

## 6.1. AREAS DE CONSERVACION Y PROTECCION

Como uno de los potenciales mas importantes que tiene el territorio rural distrital, por demás factor estructurante de una de las cuatro vocaciones que caracterizan la ciudad, el Plan de ordenamiento Territorial identifica, y define acciones concretas, sobre las áreas que requieren un manejo especial para su conservación y protección, así como sobre las que merecen tratamientos especiales para su restauración ecológica o mitigación de los efectos negativos del proceso aprovechamiento y ocupación del territorio.





**Acciones prioritarias**

- ▮ Reglamentación y zonificación ambiental de áreas
- ▮ Adquisición de predios y formulación de planes de manejo concertado.
- ▮ Creación de un órgano operativo de vigilancia, control y administración
- ▮ Reforestación y reestructuración ecológica.
- ▮ Control y prevención de procesos destructivos y saneamiento.
- ▮ Gestión de recursos a nivel internacional y nacional
- ▮ Fortalecimiento de la UMATA en funciones de manejo y administración de estos recursos.
- ▮ Implementación de la función ecológica constitucionalmente otorgada a la propiedad privada.
- ▮ Acuerdos interadministrativos y con la sociedad civil.

## 6.2. LA PRESERVACION DEL RECURSO HIDRICO

El Plan de ordenamiento Territorial, mediante políticas de tratamientos establece los elementos determinantes para el manejo del recurso hídrico como factor fundamental en la vida de los samarios y en el desarrollo de la ciudad. Dichas políticas se pueden apreciar, para el caso de los ríos más importantes, en el siguiente cuadro sintético:

Cuencas	Ríos							
	Palomino	Don Diego	Buritaca	Guachaca	Mendihuaca	Piedras	Manzanares	Gayra
Alta	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Media	Yellow	Yellow	Magenta	Teal	Yellow	Cyan	Cyan	Cyan
Baja	Dark Green	Red	Red	Red	Red	Blue	Dark Green	Dark Red

**POLITICAS DE TRATAMIENTOS**

Dark Green	Conservación y regeneración
Yellow	Regeneración Natural
Green	Conservación
Magenta	Cultivo de cobertura vegetal

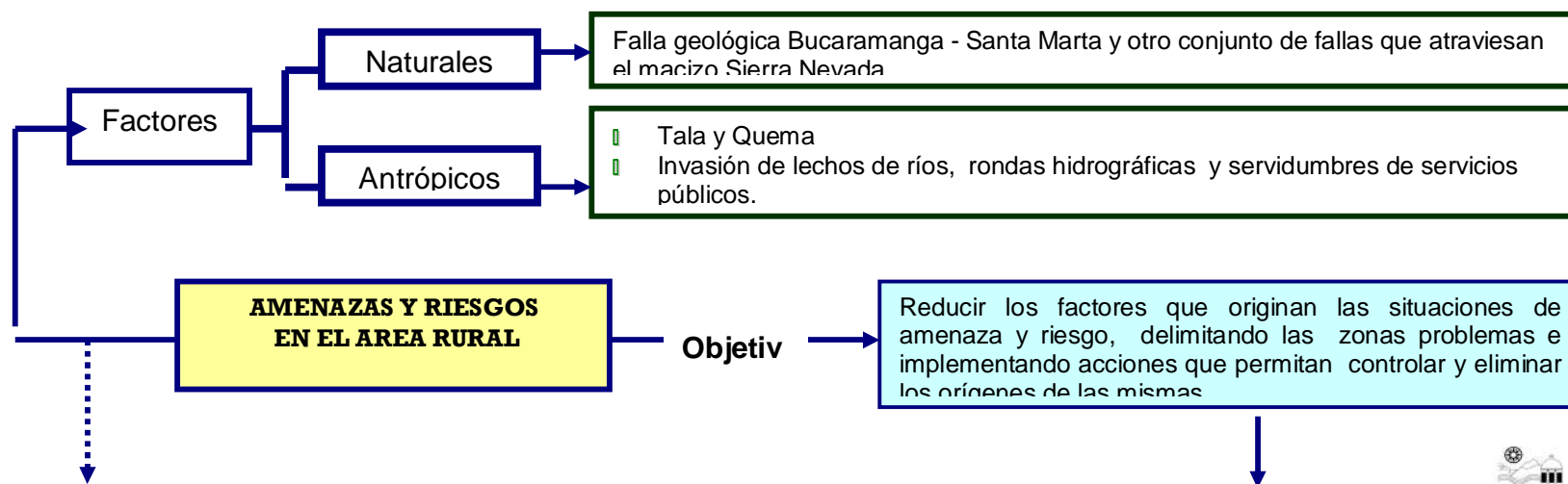
En la banda de territorio que se encuentra entre las cotas de los 100 hasta los 500 msnm, entre el río Gayra y la quebrada del Doctor, deberán ejecutarse las siguientes políticas: En las tierras cobijadas por el Parque Natural Distrital "Pazverde" el tratamiento debe hacerse con base en la regeneración de las Selvas Subxerofítica e Higrotropofítica deteriorada, y la conservación de las mismas que se encuentren en buen estado. En el resto de la franja se fomentará la agricultura sostenible, programas de reforestación y

■	Reforestación
■	Caficultura y cultivos perennes
■	Agricultura sostenible - reforestación
■	Control de desechos y agroquímicos
■	Cultivos perennes regeneración y conservación.

Dadas las características particulares del Parque Natural Tayrona, el Plan establece políticas de tratamientos específicas en cada una de las cuencas y sectores allí existente, las cuales deberán concertarse con la Unidad Administrativa de dicho parque, para efectos de ser consideradas en el plan de manejo de este sector. Dentro de ellas, algunas se orientan a: Controlar la entresaca dentro de las Selvas Subxerófitica e Higrotropofítica y la adopción de mecanismos para impedir las ilegales actividades de saqueo arqueológico, garantizar los procesos de regeneración natural, como una forma de paliar los impactos negativo sobre los ecosistemas y fortalecer sustancialmente la presencia institucional en el área, no solo desalojando los actores que han intervenido la oferta ambiental con fines agrícola y forestal, sino para controlar cualquier posible invasión.

### 6.3. RIESGOS Y AMENAZAS

La temática de riesgos y amenazas, la desarrolla el Plan de Ordenamiento identificando las causas, y las áreas propensas a estas situaciones. Junto ello define acciones preventivas y de atención a los asentamientos y zonas que se hayan bajo estas circunstancias.



### AREAS CRÍTICAS

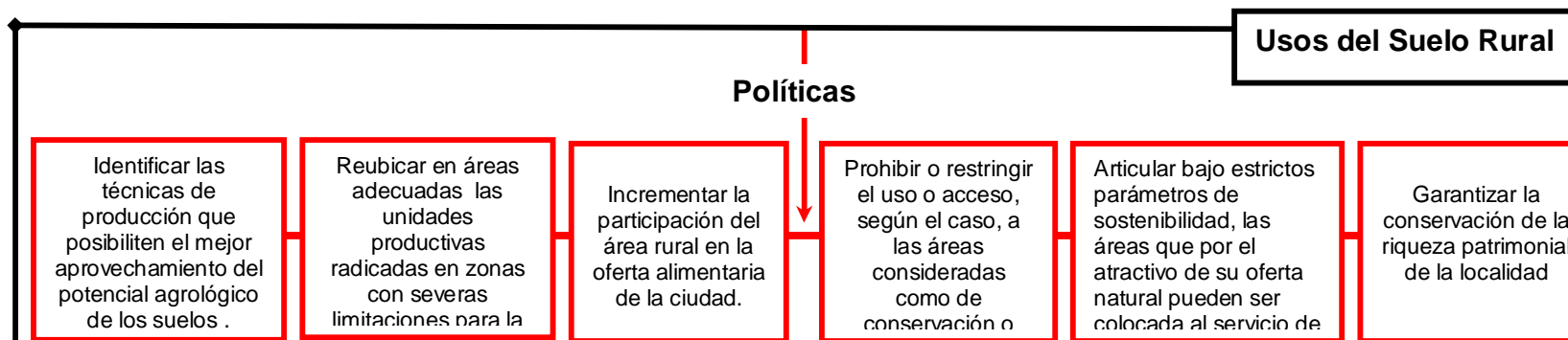
<b>Incendio Forestal</b>	Zona de Páramo, cerro Keneddy en San Lorenzo, área circundante a la cabecera de Minca, Parte baja del río Gayra, En los alrededores de Bonda, Guachaca y Taganga, en donde se identifican los sectores correspondientes a la Selva Subxerófitica.
<b>Deslizamientos</b>	En general todo el macizo montañoso de la Sierra Nevada de Santa Marta es propenso a deslizamientos en razón de sus altas pendientes, a sus suelos deleznable y al complejo de fallas geológicas que el mismo presenta, haciéndose más aguda la situación en los períodos lluviosos.
<b>Inundación</b>	Las zonas más inmutables se concentran en la parte plana de l flanco norte de la Sierra Nevada de Santa Marta, en especial, en los transectos de los ríos Piedra, Guachaca y Buritaca
<b>Otras Amenazas</b>	el barrio Laureles se identifican las torres y redes de alta tensión transmisoras de energía por parte de la empresa ELECTRICARIBE que constituyen una potencial amenaza para los asentamientos ubicados en el citado sector

### Acciones

- ▮ Recuperación y protección de las rondas hidrográficas y áreas atentadas.
- ▮ Reubicación de viviendas y asentamientos.
- ▮ Conformación y operatividad del Comité Local de Emergencia y prevención de Desastres, vinculando a las comunidades.
- ▮ Establecimiento de un sistema de información y monitoreo en prevención y atención.
- ▮ Incremento del control policivo,
- ▮ Fortalecimiento del Cuerpo de Bomberos como unidad de atención y prevención activa y permanente, ante acciones de amenazas y

### 6.4. USOS DEL SUELO RURAL

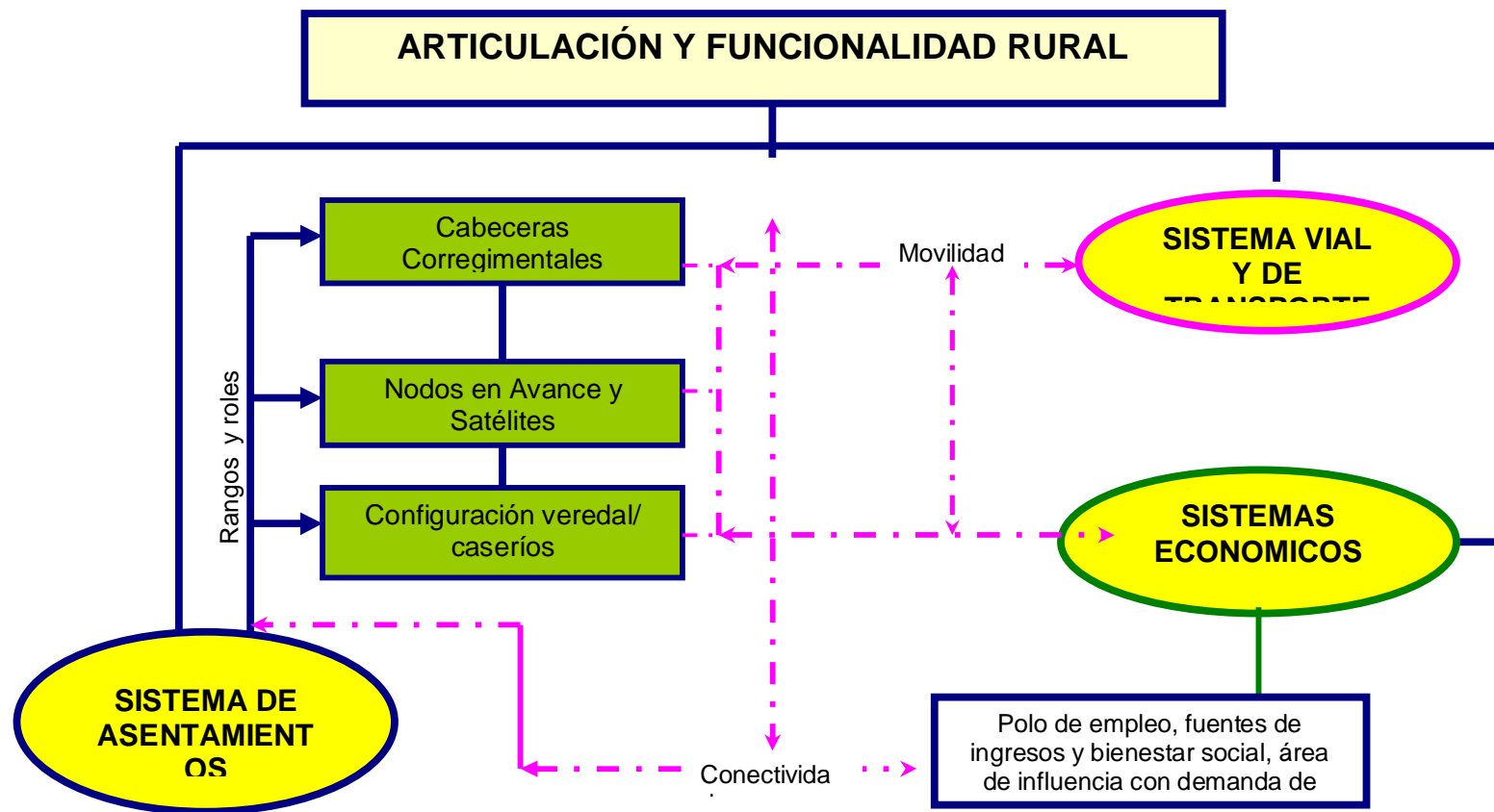
Consolidar una estructura de usos de los suelos en el territorio Distrital que permita la racionalización del recurso, en dirección a que las actividades que lo utilizan no solo potencien su aprovechamiento, sino que también garanticen un escaso deterioro del recurso que pueda ser fácilmente contrarrestado con adecuadas técnicas de tratamiento agrológicos.



Clasificación	
USOS	DEFINICIÓN
<b>Residencial</b>	Aquellas zonas empleados en la construcción de edificaciones destinadas a servir de hábitat a los habitantes de los núcleos poblacionales
<b>Agrícola.</b>	Áreas que por su potencialidad natural son aptos para el desarrollo de la agricultura, clasificándose en tipo intensivo y semi-intensivo
<b>Pecuario</b>	Aquellas superficies con vocación agrológicas para el desarrollo de actividades dedicadas a la cría y levante de ganado mayor y menor.
<b>Forestal</b>	Áreas del territorio, que de acuerdo con su aptitud natural, pueden ser destinados a la siembra y producción artificial de maderable.
<b>Pesquero</b>	Áreas marítimas y costeras que pueden ser utilizadas en la extracción, cría, manipulación y procesamiento de los recursos ícticos.
<b>Minero</b>	Suelo con alto potencial en recursos naturales no renovables localizadas en propiedades públicas y privadas, que por sus características naturales tienen posibilidades de ser explotadas, atendiendo las normas de protección y conservación.
<b>Múltiple</b>	Franjas del territorio rural donde convergen actividades comerciales, institucionales, residenciales y de servicios.
<b>Recreación</b>	Designado a las áreas arquitectónicas y naturales destinados al disfrute y a la recreación colectiva.
<b>Turístico.</b>	Áreas que por su valor y atractivo paisajísticos, arqueológico, ambiental e histórico se destinan al disfrute y a la recreación, bajo las siguientes modalidades de turismo: ecoturismo, etnoturismo., Agroturismo, turismo social, de sol y playa.
<b>Institucional</b>	Se establecen bajo condicionantes ambientales y legales particulares las zonas aptas para la localización de equipamientos, públicos y/o privado, ligados, dedicados a la prestación de servicios de telecomunicaciones, disposición de desechos y explotación portuaria fundamentalmente
<b>Protección</b>	Establecido para asegurar la permanencia y aprovechamiento sostenible de los ecosistemas estratégicos y la biodiversidad
<b>Manejo especial</b>	Globos de terreno que por su importancia ambiental, histórica, arqueológica, recreativa y cultural requieren conservarse, protegerse y abrirse al público bajo un manejo y control particular.

## 5. ARTICULACIÓN Y FUNCIONALIDAD RURAL

El reto fundamental del ordenamiento territorial se centra en establecer los derroteros que conduzcan hacia el logro de un espacio rural más funcional y articulado a los ámbitos urbano y regional. Vale decir, que mediante las disposiciones formuladas en el presente Plan, pueda generarse una proyección eficiente en la oferta y en el acceso a los bienes y servicios, de carácter público y/o privado, que se brindan o demandan en esta parte de la ciudad. Cuya racionalidad se esboza a continuación:



## 5.1. DIMENSION LOCAL - UNIDAD TERRITORIAL BÁSICA EN LA FUNCIONALIDAD RURAL

De acuerdo con el Art. 318 de la Constitución Política Nacional, el régimen político-administrativo del área rural Distrito de Santa Marta debe organizarse territorialmente con un sistema de corregimientos, con el fin de mejorar las posibilidades de prestación de los servicios administrativos y formalizar los procesos de participación ciudadana en el manejo de los asuntos públicos de carácter local. Sin embargo, la presencia un resguardo indígena dentro de

jurisdicción político-administrativa del Distrito, reglamentado y regido por fundamentos legales específicos, condiciona la división local al ordenamiento efectuado por el nivel central, en lo relacionado al mencionado resguardo.

ITEMS	CORREGIMIENTO: UNIDAD TERRITORIAL BASICA			
	BONDA	GUACHACA	MINCA	TAGANGA
<b>Vocación Alternativa</b>	Agropecuaria	Agrícola	Ecoregión Agrícola	Pesquera
<b>Nodo Central</b>	Cabecera Corregimental	Cabecera Corregimental	Cabecera Corregimental	Cabecera Corregimental
<b>Nodos en Avance</b>	San Isidro (La Lisa)	Calabazo Buritaca El Mamey	La Tigrera La Tagua	-
<b>Nodos Satélites</b>	-	Paz del Caribe Las Colinas, La llanta Cabañas de Buritaca La Revuelta, Cañaverál	La Olla – Bachicha	-
<b>Superficie Total (Has)</b>	34.533.63	47.909.62	35.871.24	2.727.94
<b>RESGUARDO INDIGENA*</b>				
<b>Vocación Alternativa</b>	Etnocultural			
<b>Subcentro Etnico</b>	Don Diego			
<b>Asentamientos y sitios referenciales</b>	Ableizhi, Chivilongui, Bunkuimake, Koskigena, Jiwa, Taminaka, Ciudad Perdida, Honduras, El Vativano			
<b>Superficie (Has)</b>	112.680 <sup>1</sup>			

**EL OBJETIVO** del Plan de Ordenamiento es fortalecer el desarrollo local en el sector rural de Santa Marta implementando una división político-administrativa que, basada en el establecimiento de sistemas espaciales funcionales, afiance los procesos de planificación participativa, genere equilibrios en la oferta institucional de bienes y servicios, coadyuve a la consolidación de las actividades económica, fortalezca el sentido de pertenencia en las comunidades y delimite geográficamente la injerencia de las organizaciones de base y grupos étnicos que actúan en la jurisdicción Distrital.:

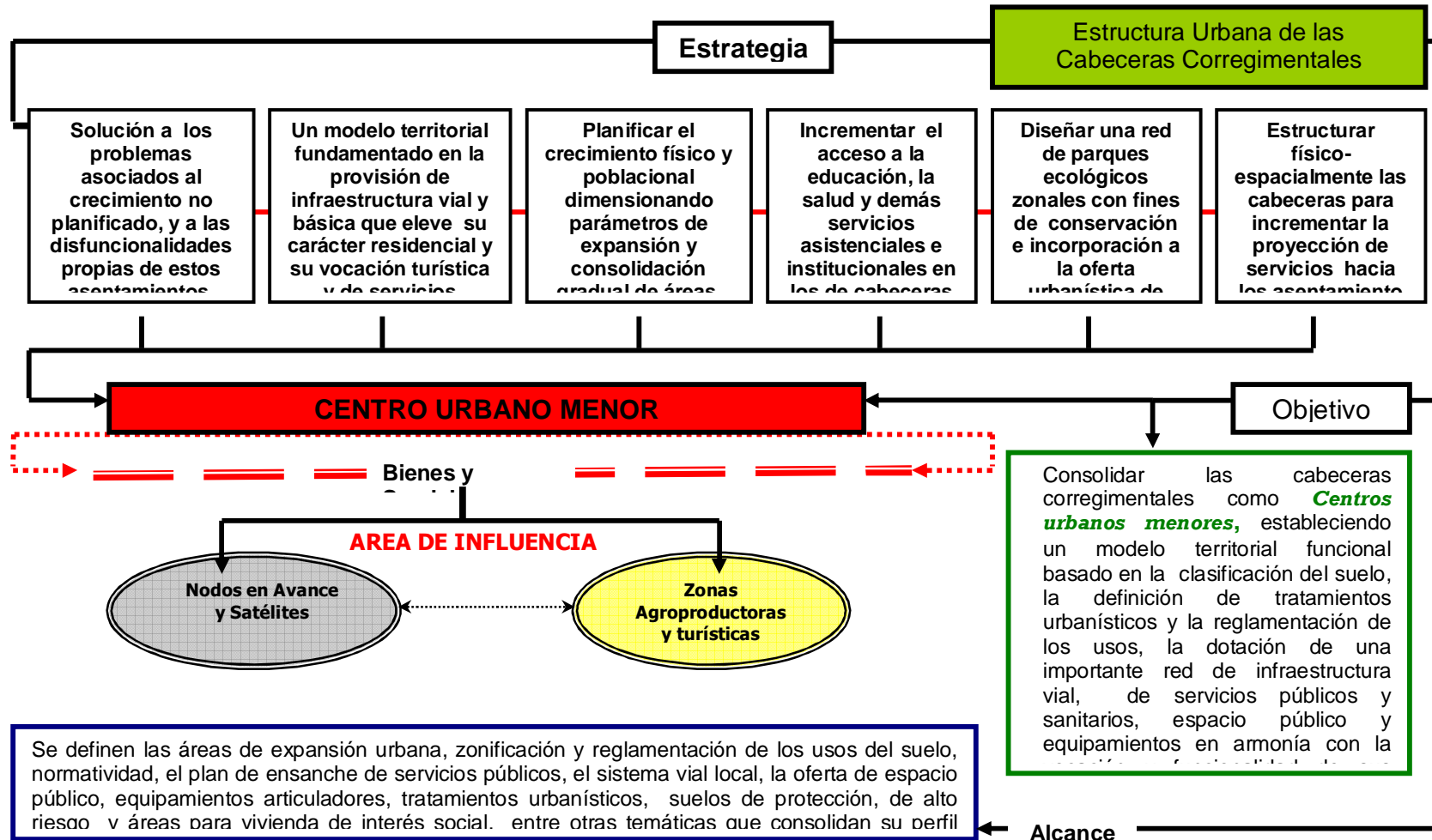
- ▮ **NODO CENTRAL** Centro Urbano Menor, con un rol dinámico en la oferta de servicios complementarios al funcionamiento de las actividades propias de la cabecera urbana distrital.
- ▮ **NODO EN AVANCE** Subcentro con funciones específicas y

## 5.2. ESTRUCTURA URBANA DE LAS CABECERAS CORREGIMENTALES

\* Las disposiciones sobre el resguardo indígena forman parte del paquete de propuestas que en estricto sentido se ajustan a un proceso de concertación por parte de los indígenas, pero que se identifican dentro del Plan de Ordenamiento, en lo que hace referencia a las competencias asignadas legalmente al Distrito sobre el desarrollo de las etnias que habitan en este territorio.

<sup>1</sup> De esta extensión se deben sustraer los predios con titulación legítima y cien (100) metros de superficie territorial a ambas márgenes de la Troncal del Caribe, que según Resolución No. 29 de 1994 – INCORA, no forman parte del resguardo.

No obstante, bajo el mandato legal se designen las cabeceras corregimentales como suelo urbano dentro de la clasificación territorial, su funcionalidad se potencia y consolida en la medida en que presenta una importante influencia sobre los demás asentamientos y áreas rurales. En consecuencia, el Plan de Ordenamiento las define como conglomerados rurales intermedios, o de primer nivel, debido a que en ellas se concentra el mayor número de habitantes, de demandas y ofertas creciente de servicios públicos, sociales, institucionales y económicos, y por que ejercen un amplio radio de influencia en las dinámicas de los centros poblados y zonas productivas del sector rural.



PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com

### 5.3. EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LOS NODOS EN AVANCE Y SATÉLITES

#### OBJETIVO

El Plan de Ordenamiento establece los lineamientos básicos que permitirán, en el corto plazo, emprender las acciones de planificación requeridas para mejorar el espacio en el que se desarrolla la vida cotidiana, el ser y quehacer de los centros poblados rurales, a la vez que identifica sus potencialidades en la generación de nuevos estadios para la provisión de bienes y servicios, después del área urbana de la ciudad y las cuatro cabeceras corregimentales tratadas anteriormente. Todo ello con el fin de articular a los núcleos poblados a la dinámica territorial y al funcionamiento espacial del área rural y de la ciudad en general.

Establecer los lineamiento básicos o parámetros territoriales que guiarán el proceso de desarrollo local de los asentamientos poblacionales rurales en Avance y Satélites, en la mira de consolidarlos como lugar de residencia, proveerlos de una mínima oferta de servicios y articularlos al funcionamiento espacial del Distrito.

#### POLITICA

#### Estructural

Establecer una **división territorial del trabajo** entre los núcleos poblacionales rurales, fundamentada en el rol funcional y vocaciones asignadas a cada uno de ellos:

- Orientar el crecimiento de los asentamientos poblacionales rurales de manera planificada.
- Estructurar la habitabilidad de los asentamientos rurales mediante un Plan de Desarrollo Físico Local de largo plazo.
- Ordenar la ocupación y usos del espacio residencial, social y de servicios de estos núcleos poblados.
- Integración del ámbito rural con las actividades propias de las cabeceras corregimentales y del área urbana de la ciudad.
- Contención de los procesos de degradación territorial y de deterioro ambiental presentes en estos núcleos.

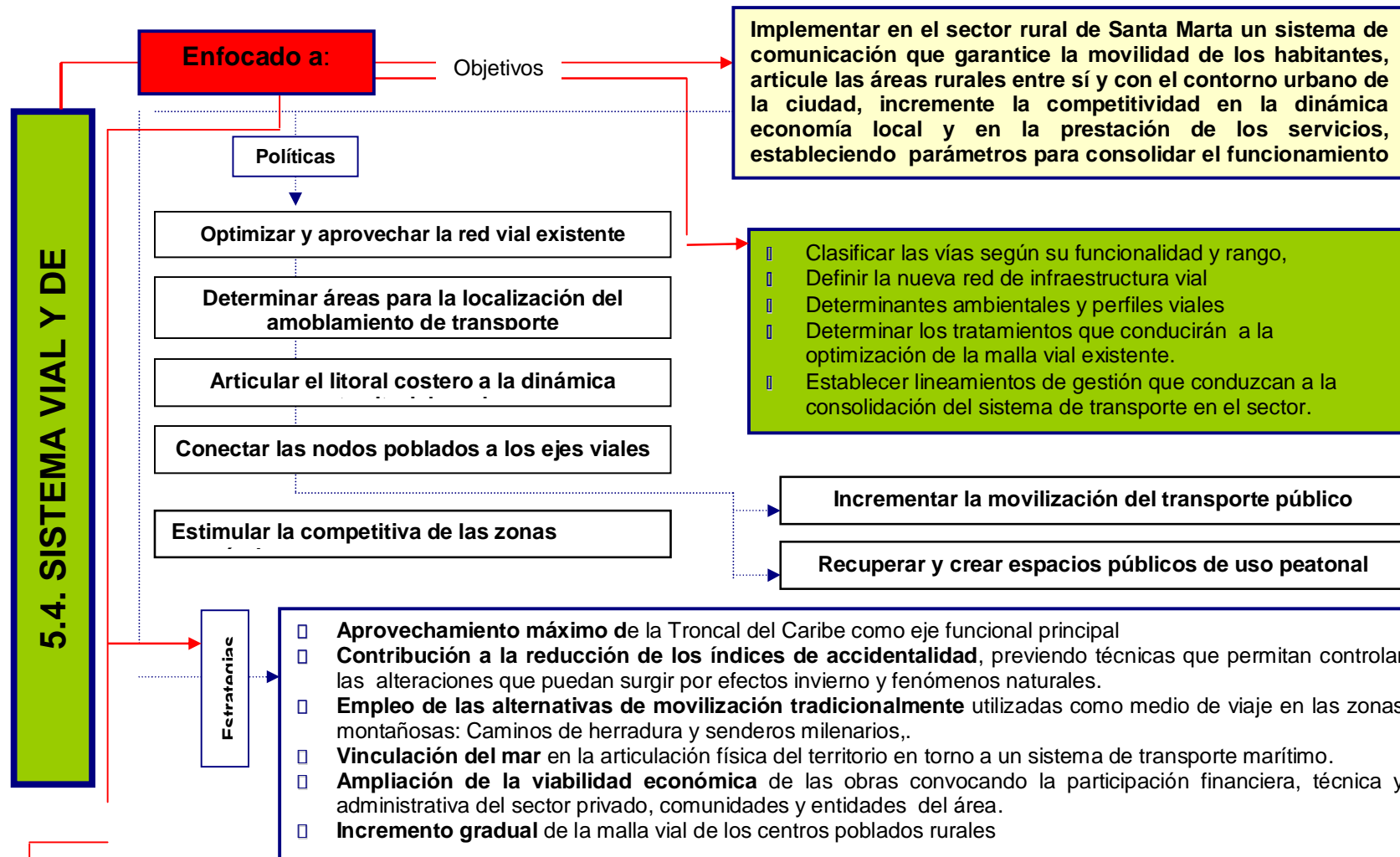
#### ROL FUNCIONAL DE NODOS EN AVENCE

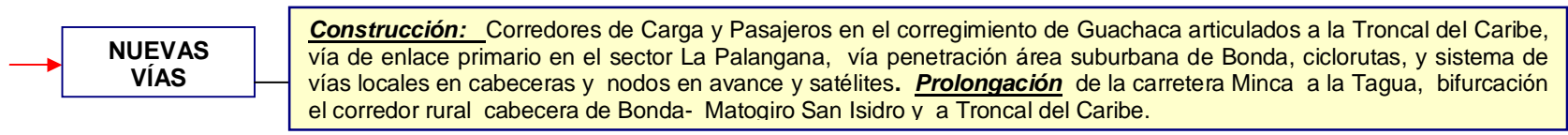
<b>La Tigra</b>	Relevo en la comercialización agropecuaria, servicios de transferencia de tecnología, dormitorio para samarios.
<b>Buritaca</b>	Dormitorio de a población flotante en el área rural
<b>Calabazo</b>	Relevo para transporte de turísticas, de carga agropecuaria, productor de viveros y plantas ornamentales
<b>San Isidro</b>	Relevo en la comercialización y promoción de la caficultura y el agroturismo
<b>La Tagua</b>	Epicentro de instituciones ambientales, alojamiento turístico y relevo en la comercialización hortoflorícola
<b>El Mamey</b>	
<b>Don Diego</b>	Se concertará con las comunidades indígenas su consolidación institucional y de servicios étnicos

Los nodos satélites se fortalecerán como localidades residenciales, con excepción de Cabañas de Buritaca y La Olla-Bachicha definidos por su vocación como destinos turísticos local.



En el corto plazo cada nodo en avance y satélite contará con un Plan de Desarrollo Físico Local, formulado por la Secretaría de Planeación Distrital con la participación de las comunidades; contará en lo pertinente con el concepto previo de CORPAMGA y su

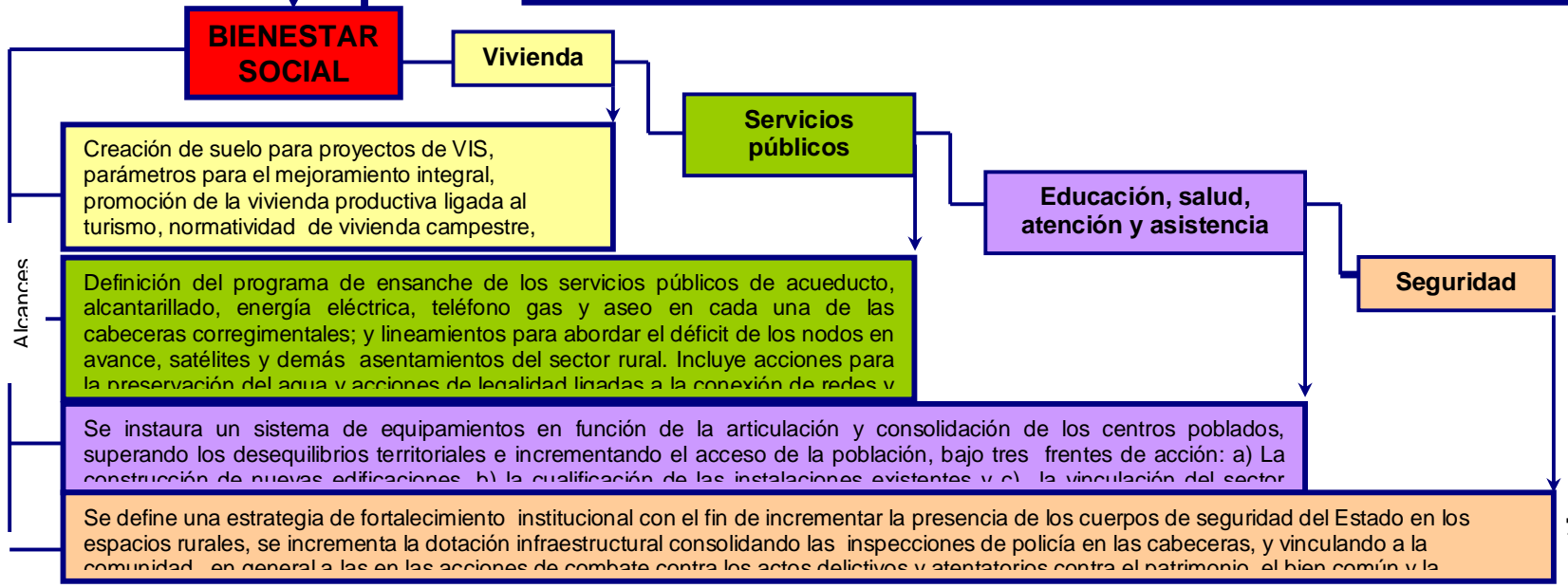




La movilidad de los habitantes y productos de áreas marginales y de montaña de estimulará mediante la **Rehabilitación** de los caminos de erradura y senderos arqueológicos milenarios que estructuran la Sierra Nevada de Santa Marta

En este contexto, el concepto calidad de vida hace referencia básicamente a consideraciones generales acerca de las circunstancias en que se desarrollan cotidianamente los varios quehaceres y seres del área rural. Es decir, la vinculación de los componentes del funcionamiento de la vida rural, asociados al bienestar y que obedecen a variables de corte territorial, típicas en el tema del nivel de vida, a saber: La salud y el acceso al cuidado, la educación y la capacitación, la vivienda y los servicios públicos básicos, la recreación y la cultura. Así mismo, por considerar un elemento condicionante para la aplicación de la normatividad que rige sobre el territorio, como garantía de la defensa y protección de los derechos ciudadanos, se incluye el tema de la seguridad ciudadana.

Aspectos sobre los cuales la administración Distrital debe proporcionar atención y cuidado, bajo el mandato constitucional de prestar los servicios públicos, construir las obras que demande el progreso local y ordenar el desarrollo del territorio; con la clara concepción de contribuir a superar las falencias afrontadas por la población más necesitada



El Plan respeta las disposiciones normativas referentes a la elaboración de los planes de vida por parte de las comunidades indígenas que habitan en el suelo Distrital. No obstante, dentro del marco de la concertación, y con intención proactiva establece directrices generales

PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com

## 6.1. ESPACIO PUBLICO: Pivote del Usufructo Colectivo

Elemento estratégico en la conformación de un ambiente agradable para la vida y el disfrute de habitantes y visitantes, enmarcado en el criterio de la sostenibilidad y competitividad, en la conservación y oferta de las zonas ambiental y patrimonialmente importantes, y la identificación de áreas verdes y parques para la recreación y el

La formulación incorpora al uso colectivo los elementos constitutivos del paisaje, el entorno, la biodiversidad ambiental, los parques naturales, las fuentes de agua, las playas marinas y fluviales, los elementos vegetativos, arenas y corales, el legado patrimonial histórico, arquitectónico, arqueológico y religioso.

**Litoral Costero y Ríos y quebradas rurales con: Ronda Baja:** Piedras, Menguaca, Guachaca, Buritaca, Don Diego, Palomino, Q. Valencia, Q. El Momo, Q. Domingo, Q. Rumbón; ronda media: Menguaca y Guachaca, ronda alta: Buritaca

P. N. N. Sierra Nevada de Santa Marta y Tayrona, Complejo Ambiental SUHAGUA, P.N.D. **Dumbira, Pazverde y Bondigua**

**Distritales: Parque Distrital Recreacional Guachaca y Red Arqueológica Recreacional**  
**Zonales:** Parques Recreativos, Areas Deportivas y plazas públicas.  
**Locales:** Zonas recreativas localizadas a escala barrial de las cabeceras

Ligado al interés de recuperar el espacio público, en torno a la cualificación y cuantificación, la articulación del Centro Histórico de las Cras 4ª Av. Ferrocarril

Vinculada a servicios públicos como espacios funcionales y colectivos asociados a la accesibilidad técnica de redes y equipos especializados.

**ESPACIO**

**Elementos Constitutivos**

**Subsistemas**

**Jerarquí**

- Γ Hídrico
- Γ Orográfico
- Γ Recreativo
- Γ Vial
- Γ Servicios

- Distrital
- Zonal
- Barrial

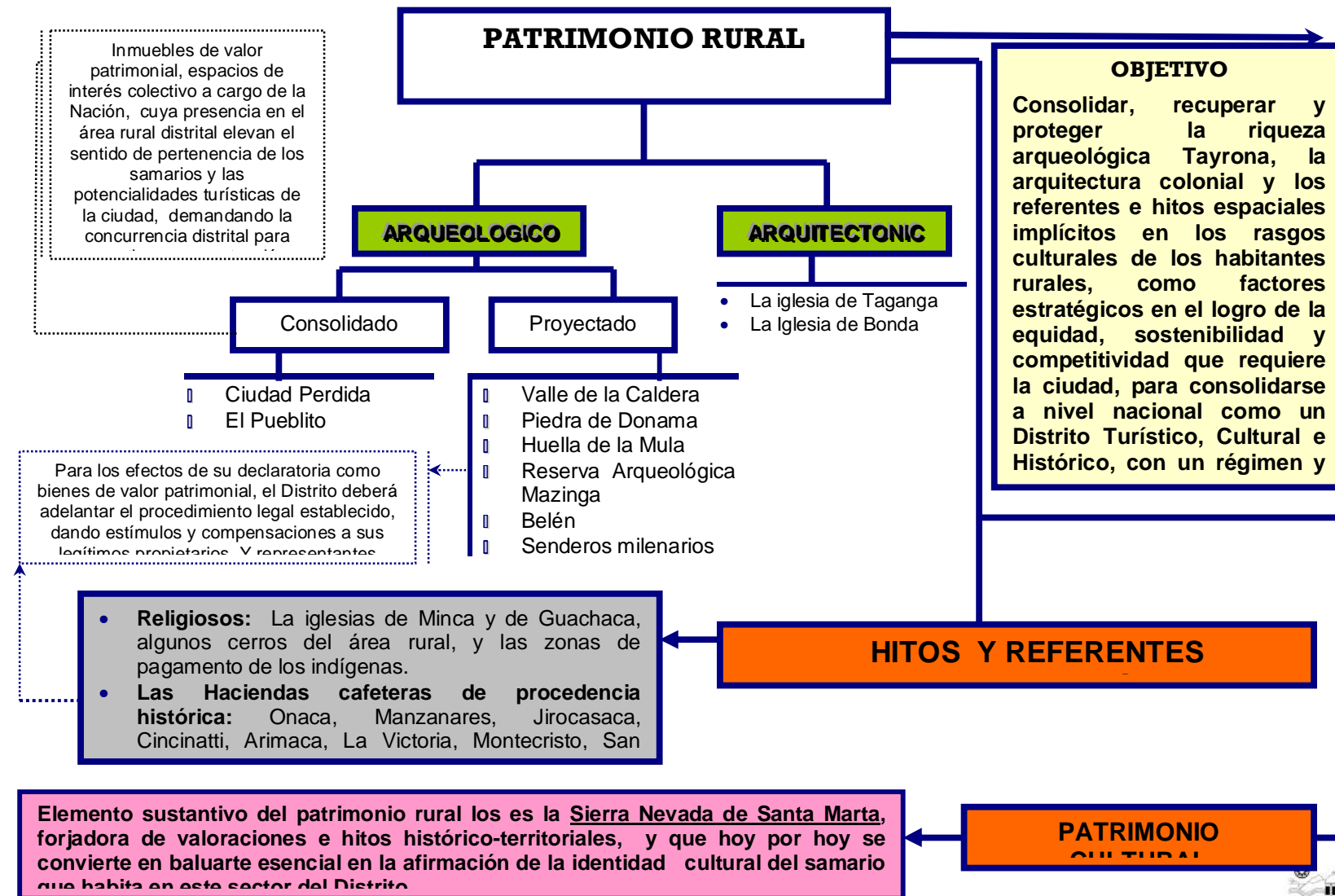
**Alcances**

**Acciones**

- ▣ Disminuir la presión de uso sobre áreas de fragilidad ecológica y arqueológica
- ▣ Crear una red de parques y espacios públicos zonales
- ▣ Habilitar las ruinas, vestigios y senderos milenarios Tayronas
- ▣ Vincular la iniciativa privada y comunitaria en la oferta.
- ▣ Realizar trabajos de investigación, para determinar áreas potenciales para fines recreativos,
- ▣ Generar espacios de conciliación entre los

Todos y cada uno de los espacios públicos definidos cuentan con su respectiva normatividad y con una serie de acciones de tratamiento orientadas a superar el déficit, consolidar su carácter, conservación, habilitación, administración y manejo, contemplando la participación privada como

## 7. PATRIMONIO RURAL : HISTÓRICO Y CULTURAL



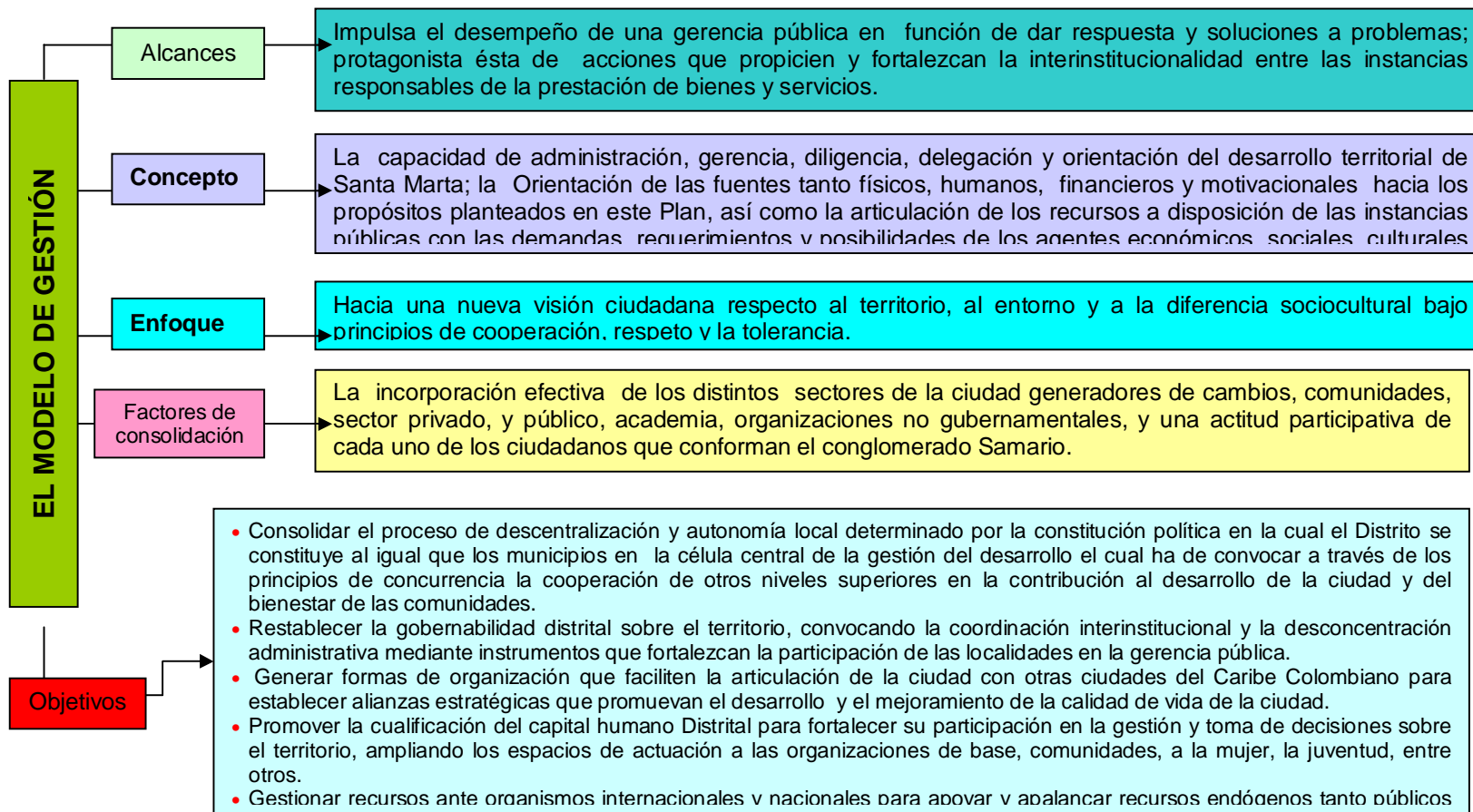
## *IV. Modelo de Gestión Territorial: Una Construcción Plural*



## *Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta*

# 1. EL MODELO DE GESTION TERRITORIAL

El modelo de Gestión Territorial definido en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial, esta orientado al establecimiento de los acondicionamientos institucionales, operativos, de manejo, en particular actitudinales, tendiente a generar una nueva cultura de la Gestión en la búsqueda de **“hacer ciudad”**, arrojando elementos que permitan disponer de herramientas y orientaciones que, en el campo de la planificación, fortalezcan la capacidad de impulsar el desarrollo y por tanto la forma de gobernar.



## 2. ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL MODELO DE GESTION TERRITORIAL



Definido por la forma organizacional y operativa que establecerán cada una de las instancias comprometidas en el proceso de desarrollo de ciudad, orientada a lograr los objetivos y metas derivados del Plan de Ordenamiento Territorial.

Centra la gestión en la promoción y realización de convenios de cooperación mutua, concertaciones, contrataciones, alianzas estratégicas entre instituciones públicas, privadas, mixtas, ciudades, según el resorte de las competencias y obligaciones.

Se caracterizará por:

- Conductor eficientemente el desarrollo de la ciudad:
- Promover la competitividad en la prestación de servicios.
- Orientar la dinámica económica y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales.
- Descentralizar las acciones y competencias.
- Trabajar en conjunto con la comunidad:

**Implica** realizar diversos ajustes en la estructura administrativa y organizacional de la oficina de Planeación Distrital, para consolidarla como Departamento Administrativo de Gestión Territorial y Medio Ambiente, al interior del cual se consolidará el trabajo permanente del Consejo Territorial de Planeación y del Consejo Consultivo de Ordenamiento Territorial.

La eficiencia en las funciones del órgano rector de la planificación distrital, estará sujeta a la superación de las limitaciones técnicas y financieras existentes.

La estructura organizacional que adopte la Oficina de Planeación, garantizará la conformación de grupos técnicos en las siguientes áreas.:

- Socioeconómica y de desarrollo sostenible
- Gestión entre ciudades y cooperación interterritorial.
- Desarrollo Territorial.
- Gestión de Proyectos e inversiones
- Control Territorial y Normatividad

Enfocado a fortalecer la injerencia Distrital en los asuntos ambientales, en tal sentido, se deberá gestionar ante las instancias pertinentes, la asignación de facultades y recursos para garantizar la intervención directa de Santa Marta en el desarrollo ambiental.

El Distrito fortalecerá la gestión ambiental local, asegurando la coordinación interinstitucional, capacitando el recurso humano y estableciendo serios procesos de control y educación alrededor de la conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales

Con el fin de asegurar los procesos de concertación y articulación entre distintos niveles del estado, el sector privado y comunitario se creará el Consejo Ambiental Distrital, como órgano consultivo cuyas funciones básicas están orientadas a recomendar políticas y acciones que consoliden el carácter de ciudad ambiental que caracteriza a Santa Marta.

Asociado a la generación y gestión de fuentes de financiación indispensables para materializar cada una de las obras que se derivan del Plan de Ordenamiento Territorial y el de Desarrollo

Concebido, dentro del nuevo concepto de ciudad, como factor en el cual la administración distrital deberá jalonar y apoyar las iniciativas que provenientes del sector privado y las localidades, hagan posible materializar las obras y proyectos.

La ley 388 de 1997, y sus decretos reglamentarios expresa diversos instrumentos de gestión y financiamiento, a partir de los cuales la administración distrital y el sector privado se convierten en agentes del desarrollo territorial en un marco Integral de cargas y beneficios.

Así mismo, existe todo un cuerpo de instrumentos que incrementan las posibilidades de financiamiento de los proyectos sectoriales de salud, educación, recreación, vivienda, vías y servicios públicos, entre ellos, la cooperación internacional.

Dando impulso a los canales de participación ciudadana que propicien la integración de la comunidad a los procesos de ejecución, impulso y liderazgo.

Bajo este principio las localidades están llamadas a organizarse para autogestionar el mejoramiento barrial, comunal y/o veredal y en especial, para ejercer la veeduría ciudadana como vector fundamental de los pasos emprendidos para el logro del proyecto de ciudad deseado.

El Plan de Ordenamiento crea Centros Cívicos Distritales, a razón de uno por cada comuna y corregimiento, con el propósito de consolidar el ejercicio participativo en el ámbito local, y como puntos de encuentro entre las comunidades y la administración distrital.

Los instrumentos de Gestión Comunitaria están incluidos dentro de los pactos colectivos y los acuerdos urbanos con las comunidades, y los procedimientos de apoyo a los procesos de formulación de origen comunitario,

### 3. AUTOREGULACION MEDIANTE EL CUMPLIMIENTO DE LOS DEBERES CIUDADANOS



El Plan de Ordenamiento Territorial se constituye en un instrumento básico para la integración y la cohesión de la sociedad samaria, lo cual conlleva a que además del cumplimiento de las normas sea fundamental, el que los residentes asuman con responsabilidad su condición de habitantes en un conglomerado social donde tienen unos derechos, pero también deben cumplir con unos deberes. Este principio de autorregulación debe expresar entre otros los siguientes aspectos:

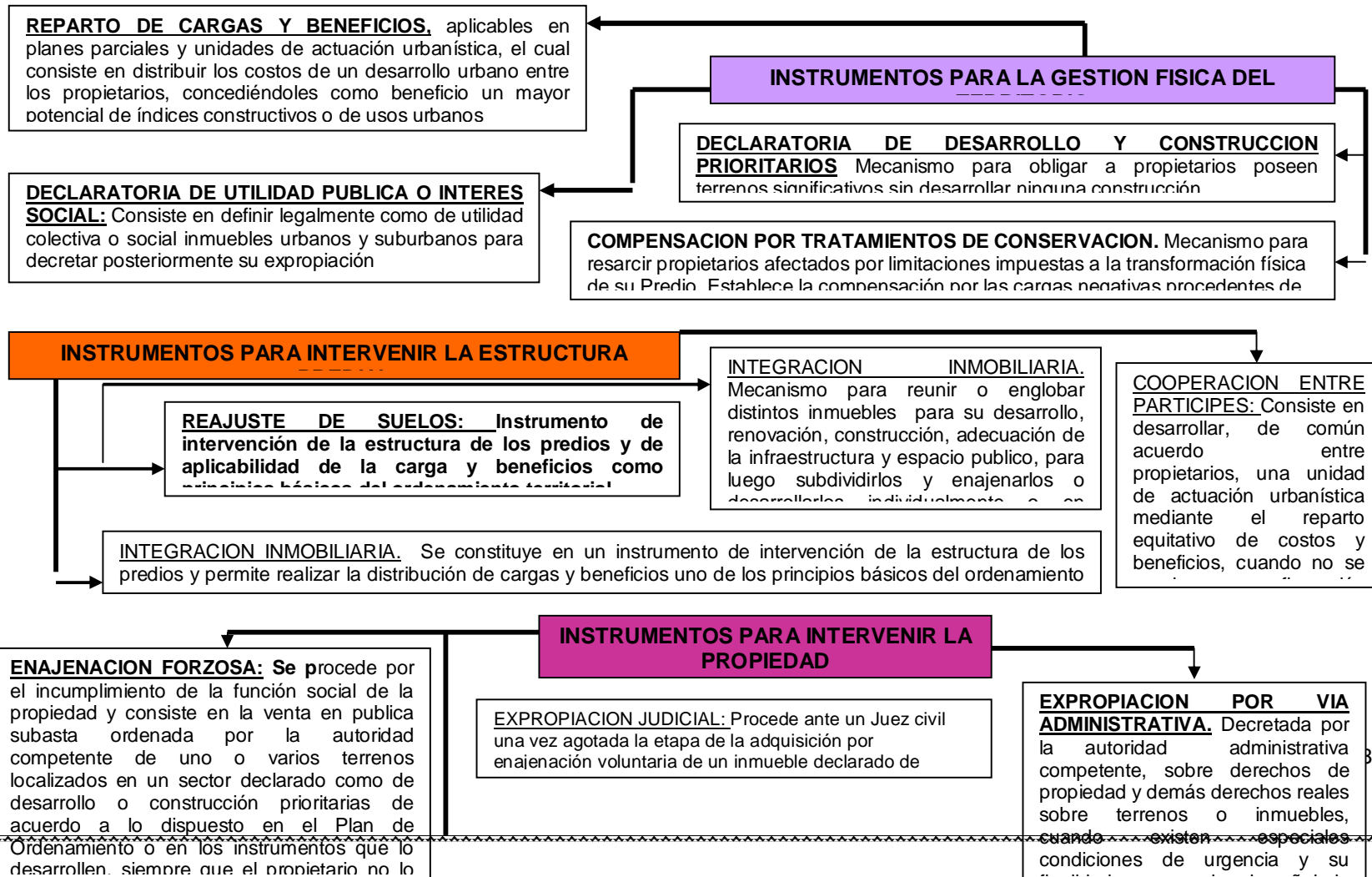
- ▣ El respeto por los derechos ajenos y el no abuso de los derechos particulares,
- ▣ Prevenir y prever las acciones o situaciones que pongan en peligro la vida o la salud de otras personas,
- ▣ Proteger y preservar los recursos naturales y paisajísticos de la ciudad y velar por la conservación de un entorno ambiental sano.
- ▣ Participar en los procesos de construcción colectiva de las soluciones a la problemática urbano – rural.
- ▣ Respetar y apoyar las instancias democráticas legítimamente constituidas en el mantenimiento del control urbano y la seguridad territorial.
- ▣ Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones necesarias para el desarrollo del territorio, con base en la real capacidad de pago
- ▣ Propiciar con cada acto personal la convivencia pacífica y la búsqueda de la paz.
- ▣ Reconocer la resolución pacífica de los conflictos como esquema básico para la administración de la justicia.
- ▣ Sentir la identidad con la cultura Caribe predominante y desarrollar un sentido de pertenencia hacia el territorio y el mar que rodea a Santa Marta.



**El Plan de Ordenamiento Territorial establece un programa de cultura ciudadana, con el propósito de generar una nueva aprehensión de los samarios por su territorio, denominado “ CIUDAD PARA LA VIDA” reconociendo que la ciudad es un patrón completo de vida humana, que incluye ocio, movimiento la cotidianidad y las sorpresas.**

## 4. INSTRUMENTOS DE GESTION DEL DESARROLLO URBANO

La gestión y financiación del desarrollo territorial, las enmarca el Plan de Ordenamientos dentro de los instrumentos de legalidad vigentes, con el fin de incrementar las posibilidades de ejecución de cada uno de los proyectos y programas que de el se derivan, a saber:





**ENAJENACION VOLUNTARIA:** Util para adquirir inmuebles, y se da cuando existe acuerdo de compraventa entre la administración distrital y los propietarios de bienes declarados como de utilidad pública.

## 5. INSTRUMENTOS DE GESTION DEL DESARROLLO TERRITORIAL



## 6. INSTRUMENTOS DE FINANCIAMIENTO DEL DESARROLLO TERRITORIAL

### FUENTES DE FINANCIACION

- ▣ **RECURSOS ORDINARIOS DEL DISTRITO.** Conformado por el producido de los impuestos, tasas, contribuciones y demás ingresos definidos en el Estatuto Tributario del Distrito, los cuales se destinarán a los proyectos definidos en el Plan de Ordenamiento Territorial en la medida en que no se encuentren comprometidos en inversiones no contempladas en el mismo.
- ▣ **PLUSVALIA.** Mediante el cual se garantiza el derecho al espacio público y se asegura el reparto equitativo de las cargas y beneficios derivados del ordenamiento territorial, sus hechos generadores son: La incorporación del suelo rural a suelo de expansión urbana o la consideración de parte de suelo rural con suelo suburbano; el establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo; la autorización de un mayor aprovechamiento del suelo en edificación bien sea, por elevación del índice de ocupación, del índice de construcción o ambos a la vez y la ejecución de Obras Públicas previstas en el presente Plan de Ordenamiento Territorial o en los instrumentos que lo desarrollen, que generen mayor valor en los predios y que en su financiación no se haya utilizado la contribución de valorización.
- ▣ **CONTRIBUCION POR VALORIZACION .** Gravamen real directo que se aplica para recuperar el costo de construcción de obras de interés público. Relación costo-beneficio producido.
- ▣ **RECONOCIMIENTO DEL JUSTO TITULO.** El reconocimiento al Justo Titulo en la legalización por posesiones de baldíos representa una fuente de recursos importante para el financiamiento del Plan.
- ▣ **TITULOS DE DERECHO TRANSFERIBLES DE CONSTRUCCION.** Son títulos valores representativos de los derechos adicionales de construcción y desarrollo, transables en el mercado de valores
- ▣ **PAGARES Y BONOS DE REFORMA URBANA.** Son Títulos a la orden libremente negociables, en moneda nacional, emitidos a 8 años. Los intereses devengados estarán libres de impuestos.
- ▣ **MULTAS Y SANCIONES URBANISTICAS.** El producido de las sanciones pecuniarias que se imponen a los infractores de la normatividad urbanística, ambiental y de Policía, de acuerdo a lo establecido en las disposiciones vigentes relacionadas con dichas materias, mediante resolución motivada, proceso administrativo y/o policivo constituye un instrumento de financiación de las acciones

## 7. INSTRUMENTOS DE FINANCIAMIENTO DEL DESARROLLO AMBIENTAL

Para fortalecer la gestión ambiental en la ciudad, la administración distrital y CORPAMAG implementarán los mecanismos generadores de los recursos que define la ley 99 de 1993, y al mismo tiempo, en la búsqueda de nuevos canales de financiamiento, el Plan de Ordenamiento Territorial establece las siguientes alternativas:

- 1) Con el fin de contribuir al financiamiento de la gestión ambiental local, el Distrito gestionará ante las instancias competentes, la implementación y reglamentación de una **tasa de compensación**, a beneficio de Santa Marta por el usufructo y explotación de la base natural de la ciudad por parte de la nación.
- 2) Concertar los programas de acción ambiental que realizará CORPAMAG, velando por que los recursos provenientes de la sobretasa del predial, se asignen a intervenciones ambientales requeridas por los asentamientos samarios y la ciudad en general.
- 3) Garantizar el financiamiento de los programas ambientales, mediante recursos obtenidos de la administración de bienes patrimoniales, oferta y venta de bienes y servicios ambientales asociados a las áreas y zonas del Distrito.
- 4) Gestionar la obtención de excedentes en la explotación de derechos patrimoniales generados por la distribución, transformación, reproducción, traducción o venta de cualquier producto relacionado con los valores de las áreas ambientales de la ciudad.
- 5) Diligenciar ante el nivel central, transferencias de recursos provenientes de los ingresos al parque Tayrona y Sierra Nevada, y que son canalizados al Ministerio del medio Ambiente, en particular, los relacionados con la operación y administración de los Parques y de la extracción de recursos genéticos.
- 6) Conseguir recursos de organizaciones comunitarias y privadas, orientadas al desarrollo ambiental.
- 7) Canalizar recursos provenientes de concesiones, tasas o multas, y participaciones derivadas del aprovechamiento de los recursos naturales, hídricos y los asociados a las áreas ambientales a cargo del Distrito.
- 8) Contactar instituciones públicas y privadas internacionales interesadas en la protección, conservación y preservación de los ecosistemas estratégicos con que cuenta la ciudad.

- 9) Impulsar el establecimiento de la estampilla ambiental de circulación mundial para efectos de conseguir los recursos requeridos en la preservación de la Sierra Nevada de Santa Marta, como área de reserva del hombre y la biosfera.

## 8. INSTRUMENTOS DE FINANCIACION DEL DESARROLLO RURAL

ACCESO A RECURSOS PRODUCTIVOS		
CATEGORÍA	DETALLE	FUENTE DE FINANCIACIÓN
Accesibilidad a la Tierra	Reforma agraria- subsidios- UAF	Finagro - incora - fag
	Titulación de Baldíos	Incora
	Zonas de Reserva Campesina	Incora - CORPAMAG - Minambiente
Adecuación de Tierra	Pequeña irrigación	Inat - distrito - finagro-usuarios Minagricultura
Desarrollo tecnológico	Investigación Estratégica, Eventos Científicos, Información Tecnológica	Corpoica, universidades, sena, Colciencias, Pronatta,
	Asistencia Técnica	DRI- umata - cooperación internacional - ONG´s, SENA - CORPAMAG. Comité de Cafeteros,
	Transferencia selectiva, capacitación tecnológica	Corpoica -Pronatta - Universidades
	Desarrollo Forestal y Educación Ambiental	Fondo Ambiental Sierra Nevada de Santa Marta CORPAMAG - Minambiente
Comercialización y servicios	Subsidio transporte, almacenamiento, capital de riesgo para pequeñas y medianas empresas comercializadoras	Ministerio de Agricultura
	Formación de Capital Humano	Universidades, ONG´s, UMATA, SENA, cooperación internacional, Comité de Cafeteros,
	Plan microempresas rural	SENA, ONG´S , Cámara de Comercio,
SERVICIOS SOCIALES BASICOS Y DOTACION INFRAESTRUCTURAL		
Educación	Infraestructura y dotación	Distrito, sector privado, Mineducación,
Seguridad Social Integral	Subsidio alimentario	ICBF - Distrito - Sector Privado
	Adecuación de servicios de Salud (Capacitación, recreación y vivienda)	CONCAJA - supersalud- SISBEN
Vivienda Rural, acueducto y saneamiento básico	Vivienda rural	Red de solidaridad, fundaciones privadas
	Acueductos	Red de Solidaridad Social - DRI - PMA

<b>Dotación de infraestructura</b>	Vías , carreteables y caminos	Distrito, Comité de Cafeteros, FINDETER, Fondo de Regalías
	Electrificación Rural	Fondo Nacional de Regalías, red de solidaridad
	Telefonía	Ministerio de Comunicaciones - Distrito