

Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias

COMPONENTE URBANO

1. POLÍTICAS DE MEDIANO Y CORTO PLAZO DEL TERRITORIO URBANO.

De acuerdo con el modelo territorial formulado, el componente urbano se orienta al reordenamiento del territorio, con base en los siguientes objetivos:

a. En relación con el fortalecimiento e integración de la identidad cultural:

- Reorientar la estructura para el uso residencial de la ciudad, a través de la valorización, complementación y producción de nuevo espacio público y equipamiento, mediante la definición de las medidas remediales para solucionar sus carencias en la ciudad construida; y el desarrollo de los instrumentos normativos para producir, en suelo de expansión, la ciudad deseada y ambientalmente sostenida.
- Reafirmar la integración de las personas con su barrio y su zona y definir el barrio como la unidad básica de planeamiento, para el efecto del señalamiento de los tratamientos urbanísticos que se pondrán en marcha en cada uno de ellos.
- Resaltar la importancia y valor del patrimonio cultural, entendido como el conjunto de los bienes y valores culturales que son expresión de la nacionalidad colombiana y del arraigo Caribe, que se asientan en la ciudad y que comprenden la tradición, las costumbres, hábitos y los bienes inmateriales y materiales que poseen un especial interés histórico, artístico, estético, plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, antropológico y de otros órdenes.
- Integrar plenamente los asentamientos existentes a la estructura social de la ciudad, a través de acciones sobre su estructura urbana, con el fin de incorporarlos a ella y de consolidar espacios de intercambio cultural amplio entre estos, para darle plena cabida a los aportes étnicos y culturales que las nuevas poblaciones puedan ofrecerle a Cartagena de Indias.
- Aprovechar la vocación turística del distrito como instrumento articulador de la cultura y de los espacios físicos, principalmente en los escenarios de la ciudad amurallada y en la periferia histórica.
- Realizar acciones urbanísticas en zonas de alto valor patrimonial, ambiental y turístico que permitan recuperar la ciudad y darle un perfil, sentido y forma propios de su imagen internacional.

b. En relación con la Integración de la dimensión ambiental al conjunto del sistema construido del Distrito:

- Reconocer, integrar y realizar un manejo ambiental adecuado de todo el sistema hídrico y orográfico del distrito, con especial énfasis en el mar Caribe, la bahía de Cartagena, los caños y lagos interiores y la Ciénaga de la Virgen.
- Proteger los suelos declarados por las diferentes normas municipales y distritales y principalmente aquellos que aún no cuentan con una adecuada intervención administrativa.
- Construir un sistema y redes que unan los edificios institucionales, los elementos naturales y los parques, plazas y plazoletas de la ciudad.
- Reconocer e incorporar la Ciénaga de la Virgen como paisaje integrador de los suelos urbanos y de expansión.
- Definir un sistema de espacio público que permita conservar las áreas declaradas de protección e integrarlas al desarrollo de la ciudad como componentes o elementos básicos del mismo, en forma de áreas de recreación pasiva o activa, parques lineales, corredores ecológicos en las rondas de

cuerpos y cauces de agua que permiten la unión de los principales elementos de la estructura ambiental.

- Restringir los usos urbanos diferentes al recreacional y educativo en las unidades geomorfológicas que componen la franja de playas marítimas, con el fin de garantizar su destinación como elementos del espacio público.
- Definir las etapas de ocupación del suelo de expansión, a partir de la adecuación y construcción de las redes maestras de servicios públicos.
- Evitar la ubicación de asentamientos humanos, en suelos no aptos para la urbanización y prevenirlos en los lugares con riesgos debidos a fenómenos naturales controlables.
- Prevenir la localización de asentamientos habitacionales en áreas afectadas por riesgos tecnológicos y por los impactos ambientales derivados de la actividad de la zona industrial de Mamonal.
- Reordenar el manejo del sistema de recolección y disposición final de residuos sólidos, para mejorar las condiciones ambientales de la ciudad en su conjunto.

c. En relación con el bienestar social y la prosperidad colectiva:

- Replantear el concepto de construcción de unidades de vivienda por el de construcción del hábitat, entendido este como la implantación completa de unidades básicas de planeamiento, para garantizar la provisión integrada de servicios públicos, equipamientos colectivos y espacio público.
- Proveer terrenos e infraestructura requeridas para complementar el equipamiento colectivo distrital, tanto en la ciudad construida como en la que está por construirse, dando prioridad al diseño integral y a la construcción, por etapas, del parque distrital de la Ciénaga de la Virgen.
- Proveer tierras en suelo de expansión para el desarrollo de vivienda de interés social.
- Facilitar una mayor integración social a partir de la dotación de espacio público y sitios de encuentro en la ciudad construida y del desarrollo planificado de la ciudad del futuro.
- Garantizar a la comunidad el acceso oportuno a la administración distrital para resolver sus demandas de educación, cultura, participación y demás programas sociales.

d. En relación con la articulación entre los distintos sectores económicos:

- Integrar los sectores económicos al modelo de ocupación del suelo, mediante una conveniente clasificación del suelo distrital, la delimitación del suelo de protección y de expansión, la decisión de fortalecer, y el equilibrio e interconexión funcional de los sectores con la estructura urbana.
- Promover la competitividad del sistema productivo a través de una conveniente estructura urbana.
- Desarrollar sistemas estructurantes generales, dándole prelación al transporte en sus diversas modalidades, a la red vial, al espacio público, al equipamiento en las zonas y asentamientos periféricos.
- Desarrollar los equipamientos distritales en sus diversos componentes, en forma equilibrada sobre el territorio y complementaria con el sistema productivo distrital.
- Crear facilidades para el acceso al agua y utilización de esta como conexión entre las distintas áreas de la ciudad.
- Relacionar los diversos ámbitos naturales, a través de la determinación de tratamientos urbanísticos en la ciudad construida y la planificación de las nuevas áreas de expansión.
- Adecuar los espacios públicos peatonales de las centralidades, permitiendo el buen funcionamiento de la actividad comercial.
- Facilitar la movilidad y conectividad de los nodos y centralidades con el conjunto de los usos y actividades económicas que se desarrollan en el territorio, para equilibrar acciones, recursos y competencias.

- Ejecutar adecuadamente el modelo de ocupación del territorio, para promover la conveniente localización de actividades, identificar en forma especializada la localización de actividades a través de nodos y centralidades debidamente interconectadas, fortalecer el tejido urbano y el servicio a las comunidades residentes en el suelo urbano y de expansión

e. En relación con la modernización y transparencia de la gestión de la administración Distrital:

- Poner en marcha la política relacionada con las centralidades urbanas, rurales y en suelo de expansión.
- Crear nuevos espacios urbanos estructurados a través del sistema de centralidades y nodos, acompañados de las sedes administrativas del orden zonal, para que sobre ellos graviten nuevas actividades que les permitan convertirse en los motores de renovación y cambio de las estructuras urbanas adyacentes a ellos.
- Fortalecer los instrumentos de planeación y la gestión para garantizar la ejecución del modelo de territorio propuesto.

1.1 PRESENTACIÓN TERRITORIAL DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.

• **Fortalecimiento e integración de la identidad cultural.**

A través de la conservación del patrimonio inmueble, arquitectónico, urbanístico y arqueológico y de la dotación de espacio público para fomentar sitios de encuentro que favorezcan la integración y creatividad de las expresiones culturales del caribe.

• **Integración de la dimensión ambiental al Sistema Construido.**

Se parte de identificar el sistema natural como elemento estructurante de la conformación de la ciudad, a través de sus distintos paisajes:

- Frente Litoral. Integra el conjunto del territorio.
- Bahía de Cartagena – Canal del Dique. Abre a Cartagena para el mundo y facilita la ubicación de las distintas actividades económicas básicas.
- Ciénaga de La Virgen – ofrece oportunidades a Cartagena para los cartageneros. Ciudad Futura en suelos de expansión y de la Zona Norte
- Sistema de Caños, Lagos y Cuerpos de Agua. Sistema de interconexión transversal de la ciudad.

• **Equidad Social y Acceso a una Mejor Calidad de Vida.**

Mediante la localización convenientemente los sistemas urbanizados y sus elementos, mejorando sus condiciones y coberturas, de manera que atienda el principio básico de desarrollar las condiciones habitacionales y dotacionales de equipamientos, servicios y espacio público del territorio, reduciendo los niveles de penuria y facilitando las relaciones entre los grupos sociales. Los programas y proyectos de Vivienda –VIS- para los sectores marginales de la población, se orientan territorialmente el logro de este objetivo.

• **Articulación entre los distintos Sectores Económicos.**

Para integrar los sectores económicos al modelo, se desarrollan los criterios de integración vial y de transporte multimodal, redes de servicio y telecomunicaciones y articulación de los distintos sectores económicos a partir de equipamientos y centralidades.

- **Modernización y liderazgo de la gestión administrativa Distrital.**

La descentralización de la administración distrital en Gerencias Comunerías que funcionarán en las 4 zonas urbanas definidas en el modelo y en los nodos rurales permitirá incentivar la localización de otras actividades y construir un equilibrio de las funciones urbanas en el territorio.

2. ZONIFICACION Y ESTRUCTURA DEL SUELO URBANO Y DE EXPANSION

En general, en el suelo urbano, aparecen sectores cuyo origen o período de construcción difiere en el tiempo, con distintos grados de envejecimiento en las edificaciones, cuyos usos, sean predominantes o complementarios, varían en intensidad y además suceden procesos económicos y sociales diferentes. Por otro lado, la función de los espacios urbanos mantiene una dinámica de cambio en su carácter y en sus estructuras, a partir de la localización relativa a las zonas de empleo y al nivel de integración del sector con el resto de la ciudad.

2.1 LOS CINCO DETERMINANTES DE LA ZONIFICACIÓN.

La primera determinante de zonificación, en concordancia con las políticas de largo plazo del componente urbano, delimita el perímetro urbano a partir del perímetro sanitario y señala las áreas de expansión durante la vigencia del POT. Resultante de este proceso, se delimita el suelo rural, no apto para usos urbanos y al interior de este, el suelo suburbano.

En esta misma determinante de zonificación, se demarcan áreas que por restricciones ambientales y de espacio no apto para urbanizar, constituyen zonas de protección.

Gran parte de las áreas de protección establecidas por los diferentes Decretos y Acuerdos distritales han desaparecido por la ocupación espontánea. Así mismo, el techo técnico para suministro de acueducto, que había sido establecido en la cota 25 msnm se encuentra ampliamente superado por la ocupación de asentamientos humanos y al mismo tiempo por las nuevas tecnologías para la prestación de servicios. Entre ellos se encuentran: el cerro de La Popa, las lomas de Marión y el cerro de Albornoz, los terrenos de bajamar, playas, suelos susceptibles a la inundación y las áreas de manglares. Plano PFU 1/5 Areas de Protección en Suelo Urbano.

En un segundo nivel de zonificación, se demarca y se señala el sistema vial automotor y peatonal y las ciclovías. Esta zonificación puede entenderse enmarcada dentro de las políticas de largo plazo por ser el sistema vial, estructurante del ordenamiento del territorio. Plano PFU 3/5 Sistema vial urbano.

En una tercera determinante de zonificación, se delimitan y se señalan los elementos que conforman el espacio público: las áreas para el manejo del patrimonio cultural de la ciudad y todas las áreas y zonas verdes aptas para actividades recreativas y deportivas de cobertura distrital; las playas, desde El Laguito hasta Crespo, Marbella, La Boquilla; los paseos peatonales que bordean la bahía interna en los barrios Castillogrande, Bocagrande y Manga; la Unidad Deportiva Olímpica, el Parque del Centenario, el Castillo de San Felipe; los parques y plazas de cobertura zonal, entre otras. Plano PFU 4/5.

Hacen parte de esta zonificación también, las áreas, terrenos o inmuebles institucionales apropiados para tales usos, tales como colegios, universidades, hospitales e iglesias. Ver Planos PFU 3/5 Sistema Vial Urbano y PFU 4/5 Espacio Público Urbano.

En una cuarta determinante de zonificación, respondiendo a políticas de mediano y corto plazo, se demarcan y se señalan los tratamientos aplicables a los distintos barrios o sectores del suelo urbano construido y el suelo de expansión urbana. Este nivel de zonificación es el instrumento que permite orientar, en el suelo urbano y de expansión urbana, actuaciones de urbanización y construcción dentro de marcos normativos específicos, y con especial orientación al espacio público y los equipamientos. Ver Plano PFU 2/5 Tratamientos en suelo urbano y de expansión.

Finalmente, en una quinta determinante de zonificación, o de reglamentación para el uso privado y respondiendo a políticas de mediano y corto plazo, se demarcan las diferentes áreas de actividad con el objetivo de asignar ámbitos normativos propios diferenciales para los suelos urbanos y los de expansión urbana, que garantizan el desarrollo de la ciudad dentro de un proceso ordenado. Así, se divide el suelo urbano en áreas de actividad residencial, comercial, institucional, portuaria, industrial y mixtas, según la naturaleza de las estructuras urbanas. Ver Plano PFU 5/5 Uso del Suelo.

3. LA REGLAMENTACION DEL SUELO URBANO Y DE EXPANSION DEL DISTRITO

3.1 PRIMERA DETERMINANTE DE ZONIFICACION, PERIMETROS Y SUELOS DE PROTECCION.

3.1.1 El perímetro urbano.

El perímetro urbano 2000, o de la ciudad construida, corresponde a aquel donde se ubican los diferentes barrios de la ciudad; en su mayor parte están delimitados, a excepción de Nelson Mandela y la zona suroriental al borde de la Ciénaga de la Virgen, que continúan en proceso de crecimiento espontáneo debido a un comportamiento tradicional, incrementado por las corrientes de desplazados; estas se incluyen en el perímetro urbano como zonas de mejoramiento integral. Así mismo se incluyen dentro de esta categoría, los suelos correspondientes a la zona industrial de Mamonal, que carecen de redes de alcantarillado. Las lomas de Marión se incluyen en esta clasificación del suelo debido a que se encuentran urbanizadas en su totalidad. Plano PFG 5/5.

El perímetro urbano tiene un área de 7.713 Hectáreas

3.1.1.1 El perímetro del suelo de expansión

Se presenta este perímetro en el plano denominado de clasificación del suelo. Se poligonaliza el perímetro con las coordenadas correspondientes. Este suelo tiene un área de 1.952 hectáreas. La Ciénaga de La Virgen no se incluye en el perímetro del suelo de expansión.

3.1.1.2. Los suelos de protección dentro de los perímetros de suelo urbano y de expansión.

- **En suelo urbano.**

Se ubican dentro de la ciudad construida, además de las áreas delimitadas de los cerros de La Popa y Albornoz, corresponde a los cuerpos de agua, los manglares, las áreas inundables aún sin urbanizar, a las playas, a las rondas de los canales y cauces, etc.

- **En suelo de expansión.**

Por tratarse de suelo donde aún no se ha adelantado procesos de urbanización ni de actuación urbanística, las medidas son de tipo preventivo y adecuación, y la ciudad debe en todo caso tener gobernabilidad sobre estos suelos con el fin de conservarlos principalmente como espacio público. Las principales unidades se refieren a los cuerpos de agua, cauces y caños y sus rondas, suelos inundables y manglares.

3.2 SEGUNDA DETERMINANTE DE ZONIFICACION, EL SISTEMA VIAL Y EL TRANSPORTE.

3.2.1 Políticas del sistema vial y de transporte, para suelo urbano y de expansión.

Los lineamientos de política para el Sistema Integrado de transporte en Cartagena se orientan a:

Desde la dimensión económica, propender por la eficiencia y la competitividad de la ciudad, de tal manera que se logre un transporte equilibrado, sano y auto sustentado,

Desde el punto de vista político – institucional, es necesario garantizar la gobernabilidad del sector, creando instancias de planificación, regulación y control acordes con la eficiencia que el sector requiere, y para liderar eficientemente la modernización del sector en la ciudad. Por lo tanto, la Secretaria de Planeación Distrital, será la entidad encargada de la planificación integral y normativa del sistema y la planificación estratégica del mismo se concentrará en una Autoridad Única de Transporte.

Desde la dimensión social, es necesario generar condiciones de equidad en cuanto a cobertura y accesibilidad a toda la población, mediante la consolidación de una red integrada de transporte que permita la movilidad urbana en condiciones de eficiencia, dando un tratamiento preferencial al transporte público en el uso de la malla vial, con criterios de seguridad y economía, e integrándolo con la región.

Desde la dimensión cultural, concentrarse en resguardar los valores históricos y culturales de los impactos negativos generados por el transporte, pero siempre concentrado en favorecer los derechos de los peatones y la calidad de vida en los barrios urbanos.

Desde la dimensión ambiental, el transporte debe expresarse con criterios de sustentabilidad ambiental de los sistemas de transporte público y privado, mediante la modernización y racionalización de la flota de transporte público, la mitigación de impactos urbanos generados por el transporte de mercancías y las actividades derivadas de él, la eficiencia en la operación de la malla vial y el control de emisiones, garantizando el uso del transporte no motorizado (peatones y bicicletas).

3.2.2 Política de movilidad intraurbana y accesibilidad regional:

El buen desempeño del servicio de transporte público colectivo es una condición básica para la eficiencia de las ciudades y para la calidad de vida de sus habitantes que lo utilizan en proporción mayoritaria. En los corredores que tienen alta concentración de demanda de viajes en transporte público, la administración distrital emprenderá una política orientada a implantar un sistema integrado de transporte masivo urbano de pasajeros.

Los principales objetivos que se persiguen son los siguientes:

Racionalizar y reorganizar el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en función de un nuevo concepto de operación técnica que garantice un servicio en condiciones de eficiencia, seguridad y economía.

Implementar medidas de política asociadas al modelo de operación y de gestión del servicio de transporte público urbano de pasajeros, a partir de la conformación de la Autoridad Única de Transporte con criterios técnicos tales que dicha entidad esté en capacidad liderar y operar eficientemente el Sistema Integrado de Transporte Masivo.

Dar prioridad a los vehículos que prestan el servicio público de transporte de pasajeros en el uso de la malla vial, conformando corredores ambientales con tratamiento preferencial para transporte masivo de pasajeros con el fin de mejorar sustancialmente las condiciones de prestación del servicio.

Incorporar favorablemente los impactos generados por las infraestructuras de transporte en los usos de suelo deseables en los corredores y su área de influencia, facilitando la utilización de los diferentes instrumentos previstos en la Ley 388 /97.

Disponer de un marco de financiación estable para el transporte urbano y su incidencia en mejorar la calidad de los servicios prestados por los operadores de transporte público urbano de pasajeros.

Propiciar un mejor desempeño de la industria del transporte de pasajeros en el ámbito urbano, a partir del ajuste entre la oferta y la demanda, la optimización en el uso de la flota y la reducción de los costos de operación.

Prever la construcción de infraestructuras de transporte complementarias como paraderos, terminales de integración, talleres y garajes.

Facilitar el redireccionamiento de flujos de demanda hacia los nuevos centros de comercio y servicios, tomando como marco de referencia las nuevas centralidades articuladas por el Sistema Integrado de Transporte Masivo, para consolidar la estrategia de movilidad intra urbana y accesibilidad al sistema con criterios de equidad.

Evaluar la factibilidad de incorporación de un componente novedoso como es el modo acuático, en razón de que existen los cuerpos de agua en la ciudad.

El concepto técnico sobre el cual se recomienda estructurar este tipo de proyectos es el siguiente:

- **Sistema integrado de transporte masivo.**

Es el conjunto de modos (incluido el acuático) y medios de transporte público colectivo urbano de pasajeros, que están en capacidad de conformar un sistema operado técnicamente, para prestar el servicio a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en condiciones de eficiencia, seguridad y economía, cubriendo un alto volumen de la demanda localizada dentro de la ciudad de Cartagena y de su área de influencia e integrado con la región.

El nuevo sistema estaría en capacidad de integrar el modo terrestre automotor con el acuático que circularía a través de los cuerpos de agua existentes en el Distrito de Cartagena, y estaría basado en la implementación de corredores especializados para el transporte público que serán alimentados por rutas secundarias de menor jerarquía, garantizando equidad en la cobertura del servicio.

Dichos corredores especializados podrán tener diversos tratamientos para articularse en un sistema integrado de la siguiente manera:

- **Corredor de Transporte Masivo.**

Es el tramo de vías arterias en el cual se concentra un alto volumen de demanda de viajes personales con diversos orígenes y destinos, alimentado por corredores de menor demanda que requieren de una operación técnica y coordinada entre ellos.

- **Corredores Estructurantes.**

Es la vía o conjunto de vías en donde concurren un número significativo de demanda de pasajeros, permitiendo llevar la demanda localizada en la periferia a corredores de transporte masivo y la alimentación de otros corredores.

Dicho sistema permite la integración física, operativa y tarifaria con los otros modos y medios de transporte de la siguiente manera:

- **Física:** previendo infraestructuras de integración como son terminales o estaciones de integración,
- **Operativa:** previendo las acciones necesarias para integrar la demanda que utiliza los vehículos que sirven las rutas troncales con las alimentadoras, y estos a su vez con equipos de otros modos como es el acuático.
- **Tarifaria:** Adecuando equipos en los puntos de parada donde los usuarios puedan hacer el trasbordo de rutas troncales a las alimentadoras sin costo adicional. Para permitir esta integración se podrá utilizar, boleto magnético, monedero electrónico o la tarjeta inteligente, identificando si ingresa por primera vez al sistema o si esta en trasbordo.

La concreción de los corredores del sistema integrado de transporte masivo, estará asociada a la demanda actual y futura, y a las condiciones físicas de los ejes viales; por tanto será necesario adelantar un Estudio de Factibilidad y Rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental y físico-espacial que defina claramente tanto la estrategia como el cronograma y los organismos de ejecución con base en el conocimiento de la demanda actual y futura.

Complementariamente, desarrollar los estudios técnicos para la definición del sistema integrado de transporte general de la ciudad, incorporando los ajustes requeridos a la malla vial para la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo.

Los Corredores Prioritarios del Sistema Integrado de Transporte Masivo en el área urbana que reúnen condiciones técnicas de continuidad y de disponibilidad de una franja importante libre de construcciones, que facilite su desarrollo en el mediano plazo y que constituyen vías arterias de penetración a la ciudad son:

- **Eje Avenida Pedro de Heredia.**

Incluye la construcción de sus estaciones, plazoletas, patios y talleres, zonas de parqueo en las estaciones, intersecciones a nivel y desnivel si es del caso, calzadas principales, facilidades peatonales, redes de servicios públicos y todas aquellas obras necesarias para el buen funcionamiento y operación del Sistema.

- **Eje Transversal 54.**

Conformado por la transversal 54 y su interrelación con la zona industrial y portuarias del Bosque. Incluye adicionalmente a las mencionadas anteriormente, las terminales periféricas de integración, talleres y garajes asociadas a actuaciones urbanas integrales, con base en el modelo de desarrollo y en las nuevas centralidades.

Complementariamente será necesario prever el sistema de comunicación urbano-rural, la intermodalidad con el transporte acuático y como elemento fundamental, la conformación de una estructura institucional requerida para liderar el proceso representada en una Autoridad Unica de Transporte. Dicha entidad estará encargada de la planeación estratégica del sistema de transporte masivo urbano de pasajeros. Complementariamente ejercerá la coordinación interinstitucional en lo referente a planificación, organización, control y vigilancia de la operación del sistema.

De manera complementaria se debe profundizar en los siguientes aspectos para consolidar una estrategia integral:

- Un programa de desarrollo general del sistema de transporte urbano - rural integrado con la región,
- Un programa de desarrollo para el área urbana y de expansión,
- Un programa de desarrollo para el área rural,
- Proyecciones básicas sobre requerimientos futuros de transporte público urbano y rural, interurbano, carga y pasajeros, no motorizados (peatones y bicicletas),
- Políticas básicas para manejo de tráfico,
- Viabilidad y sostenibilidad de proyectos en ejecución y operación,
- Un programa de desarrollo institucional para la planeación, la operación y la financiación del sistema de transporte,
- Fortalecimiento de la capacidad de gestión de las entidades responsables del manejo del transporte; esto debe contemplar elementos de formación profesional en planeación y operación de transporte.
- La implementación de la primera etapa podría evaluarse para el corto plazo con el fin de articular programas y proyectos derivados de las políticas y estrategias contenidas en el Plan de Ordenamiento.

Para ampliar la capacidad de servicio de la malla vial básica para el distrito, se requiere en primer lugar tomar medidas de tráfico, entre las cuales se destacan:

- Utilización de vías existentes para tráfico unidireccional formando pares viales.
- Ajuste de los tiempos de verdes de los semáforos en las intersecciones de acuerdo con demanda de uso de cada vía.
- Recuperación de Vías y andenes invadidos.
- Rediseño de rutas de transporte.
- Señalización especialmente de paraderos.
- Definición y localización de Terminales de rutas de transporte.
- Verificación del cumplimiento de la ejecución de las obras programadas.
- Orientación de las obras programadas a la estructura de la ciudad prevista para el futuro, teniendo en cuenta la localización de servicios para la ciudad.
- Diferenciar especificaciones para las áreas nuevas, de las que rigen para las ya existentes.

La propuesta de malla vial básica a nivel Distrital se presenta en el Plano PFU 3/5 en sus tres componentes así:

- Distribución de las vías por categoría, función y su localización espacial.
- Normas y especificaciones generales.
- Aspectos complementarios.

3.2.3. Objetivos del sistema vial

El Plan vial de la ciudad de Cartagena se compone de una malla estructurada que consulta los criterios generales de Ordenamiento del Territorio y que obedece a los siguientes objetivos:

- Dotar eficientemente a la ciudad de las facilidades de movilización de personas y de bienes para procurar mejorar e incrementar las condiciones de productividad y de complementación del hábitat mediante una red de vías ordenada y categorizada.
- Proporcionar a los habitantes un espacio apropiado para su circulación tanto peatonal como vehicular.
- Orientar el progreso de la ciudad atendiendo a las conclusiones generales de su programa de ordenamiento.
- Conectar convenientemente todos los sectores y barrios de la ciudad para procurar una buena calidad de vida.
- Destacar valores culturales propios de la región, para la identificación de pobladores y visitantes.
- Mejorar el entorno habitacional del área urbana.
- Hacer las provisiones a fin de que en suelo de expansión se construya la ciudad deseada por el conjunto de habitantes de Cartagena.
- Integrar a través de los sistemas viales la ciudad actual y la futura.
- Facilitar la administración y planificación de la ciudad y de su entorno.

Para lograr los objetivos la administración distrital deberá emplear los siguientes elementos de política urbana:

- Desarrollar convenientemente el sistema de conectividad entre los diferentes elementos del modelo de ocupación del suelo del Plan de Ordenamiento Territorial. principalmente en lo referente a los nodos y centralidades.
- Complementar el espacio público de la ciudad a través de un diseño coherente de la malla vial.
- Intensificar el empleo de los mecanismos de distribución y cobro de valorización para la adquisición de terrenos y la ejecución de las obras viales de beneficio social y comunitario.
- Fijar un esquema de prioridades de inversión que considere las actuales áreas desarrolladas, las categorías de las vías, el servicio de la vía para transporte público y la integración de las diferentes comunas y zonas habitacionales con los centros principales de actividad urbana, nodos y centralidades y en forma muy especial, la reserva de las zonas requeridas para la ampliación y complementación del sistema.
- Declarar los cauces naturales y los canales que cruzan la ciudad como patrimonio ambiental del distrito, de conformidad con las normas urbanísticas estructurales dispuestas por este Decreto, las cuales deberán incorporarse a los proyectos viales, procurando el manejo adecuado del paisaje y de la arborización de su entorno más inmediato.
- Restringir sobre las vías del Plan Vial el desarrollo de proyectos que generen o demanden problemas de tráfico de gran impacto como complejos industriales, centros comerciales y demás obras que por sus características afecten la operación normal de la ciudad. Así

también, aquellas instalaciones para cuerpos de seguridad del estado que por su función y requerimientos de protección, afectan el normal funcionamiento de las vías. Estos proyectos requerirán, bien de una infraestructura privada para su operación o de una localización apropiada sobre vías secundarias o locales que no interfieran con el tránsito del servicio público, y deberán desarrollarse en lotes autosuficientes.

- Reglamentar los tamaños de lotes en función de su uso, a fin de que sean autosuficientes, es decir, que toda la operación vehicular que su actividad genere, se desarrolle sobre el área privada y no se invada el espacio público en razón del uso de los predios, principalmente por parqueos para visitantes y por operación de actividades en andenes y zonas vehiculares.
- Ordenar a la autoridad competente la revisión completa de las rutas de buses asignadas en la actualidad, a fin de preservar para la vida normal de las comunidades el sistema de vías locales.

3.2.4 Acciones relacionadas con la estructura vial y con sus elementos.

Se refieren a las necesarias para el ordenamiento del sistema en el suelo urbano y de expansión. Estas son:

- Ampliar la capacidad de servicio de las vías, tomando en primer lugar medidas de tráfico entre las cuales se destacan: la utilización de vías existentes para tráfico unidireccional formando pares viales y el ajuste de los tiempos de verdes de los semáforos en las intersecciones de acuerdo con la demanda de uso de cada vía.
- Recuperación de vías y andenes invadidos.
- Rediseño de rutas de transporte.
- Señalización, especialmente de paraderos.
- Definición y localización de Terminales de rutas de transporte.
- Cumplir con las secciones programadas para suelo de expansión.
- Verificar el cumplimiento de la ejecución de las obras programadas.
- Que las obras programadas respondan a la estructura de la ciudad prevista para el futuro por el Plan, teniendo en cuenta la localización de servicios para la ciudad, y que las obras programadas para ejecutar en las vías existentes, sean factibles de ejecutar.
- Diferenciar especificaciones para las áreas de expansión, de las que rigen para las ubicadas en zonas ya existentes.

3.2.5 Sistemas de la malla vial: vías e intersecciones, definición y localización.

Además del sistema estructural, el sistema vial, en lo urbano, se complementa con todo el conjunto de vías arterias no contempladas en lo estructural y de colectoras locales. Cada uno de ellos cumple dentro del conjunto, funciones específicas, contempladas en los literales siguientes:

a. Sistema de vías nacionales, regionales y subregionales, SVN-SVR, sistema estructural. Sección acorde con lo planteado en el Componente General.

b. Sistema de vías arterias de penetración a la ciudad, arterial V2. Se compone de los subsistemas siguientes:

- Corredores de Transporte Masivo, Arterial V2A, Sistema estructural. Sección definida en el componente general.

- Subsistema de Vías Arterias Generales, V2B. El conjunto de vías que complementan el sistema arterial anterior. Por tratarse de vías en suelo urbano, las normas de sección se limitan por el tipo de desarrollo: algunas veces se componen de vías de 2 x 2 y aceras de 3.00 metros, y en otros casos solamente de una calzada de dos carriles, de 3.65 metros, cada una.
- Subsistema de Vías Arteriales Corredor de Acceso Rápido a la Variante, V2C. Sistema estructural.
- Subsistema de Vías Arterias Especiales, V2E. Arterias colindantes con el litoral o los cuerpos de agua, caños, arroyos y canales que conforman un eje ambiental de tratamiento especial.

c. Sistema de vías colectoras, SV3, red secundaria. Sirven de acceso a los diferentes sectores de la ciudad y a través de ellas se conecta el subsistema superior con el inferior o de vías locales. Tienen dos categorías:

- Colectoras Generales, V3. Se ubican indistintamente en el conjunto del territorio. Vías con calzadas de 1x2 metros, de 10.95 (3 x 3.65) metros. o preferiblemente unidireccionales, aceras peatonales de 3.00 metros y retiros de 3.00 metros para construcciones nuevas o reconstrucciones.
- Colectoras Especiales, V3E. Se localizan colindando con un cuerpo de agua o un canal. La sección respecto a la colindancia con el suelo construido es la misma que en el caso anterior, cambia en la colindancia con el suelo de protección en el sentido de la acera peatonal en 3.00 metros y en una zona blanda limitada con el elemento ambiental y en algunos casos una Ciclovía de 2.00 metros.

d. Subsistema de vías locales, SV4. Red terciaria que da acceso a los barrios. Estas sirven de distribuidoras dentro de estos y se trata de:

- Locales Generales, V4. Se ubican indistintamente en el conjunto del territorio.
- Locales Especiales, V4E. Se localizan colindando con un cuerpo de agua, un canal o en suelo de protección.

e. Subsistema de vías internas de urbanizaciones, V5, red terciaria. Corresponde a las vías internas de las urbanizaciones, que en todo caso no deben tener sección inferior a dos carriles de 3.00 cada uno, andenes de 3.00 metros y retiros.

3.2.5.1 Secciones viales según distintas categorías.

a. Sistema Nacional.

Para el Sistema Nacional, variantes y anillo vial, las secciones son las establecidas en las normas estructurales.

b. Sistema Arterial.

Para el Sistema Arterial (V2A, V2B,V2C), las secciones son las establecidas en las normas estructurales.

La Avenida Santander, V2E Sistema Especial de Ejes Ambientales, tendrá las siguientes secciones:
Total 25.6 metros.

Separador de 1 metro.
 Dos calzadas de 7.30 metros.
 Dos zonas blandas paralelas de 2 metros.
 Del costado de las áreas construidas, anden de 3 metros, mínimo y franja ambiental de 3.00 metros.
 Del costado de la playa anden peatonal de 1.5metros. y Ciclovía de 2metros.
 A continuación las tres franjas de playa es decir, la zona activa, pasiva y de transición.

c. Sistema Colector.

V3

Sección total 16.95 metros.
 Calzada de 10.95 metros.
 Zona blanda o verde de 2 metros.
 Anden de 1.00 metro.
 Franja ambiental de 3.00 metros en suelo privado.

V3E.

Se localiza en zonas colindantes con el sistema hídrico.
 Básicamente se trata de la sección anterior, pero uno de los costados es ocupado por un cuerpo de agua, por lo tanto tendrá un tratamiento especial en cuanto a franja ambiental, andenes y ciclovía. Se incluyen en esta categoría la Avenida Primera de Bocagrande y la Quinta Avenida de Manga.

d. Sistema Local.

V4

Sección total de 13.30 metros.
 Calzada de 7.30 metros.
 Anden y zona dura de 3 metros.
 Franja ambiental de 3 metros.

V4E

Caño o canal en el centro, de dimensión variable.
 Dos zonas blandas o verdes de 1metro.
 Dos calzadas unidireccionales de 4.00 metros.
 Dos aceras con zona dura y blanda de 2.00 metros, cada una.

V5.

Vías internas de las urbanizaciones.

3.2.5.2 Clasificación de las Intersecciones en Suelo Urbano.

En el suelo urbano se localizan las intersecciones que se indican a continuación y que están señalados en el Plano PFU 3/5 Sistema Vial Urbano.

**CUADRO No. 1
 INTERSECCIONES EN SUELO URBANO**

1	Club Cartagena	V2	Av. Sucre	V3	Calle 4.		
1 A	Hotel del Caribe	V2	Av. San Martín	V3	Calle 4		

1B	Playa Hotel Caribe	V3E	Carrera 1ª. Bocagrande	V2	Almirante Brion		
1C	Calle Nariño	V2.	Avenida Sucre	V4	Calle 10		
2	Seguros Bolívar	V3E	Carrera 1ª Bocagrande	V2	Av. San Martín		
2 A	Glorieta Santander	V2E	Av. Santander.	V2B	Av. Blas de Lezo		
2 B	Avenida Santander	V2E	Empalme Av. Santander		Perimetral Parque de la Marina		
2 C	Puerta del Reloj	V2B	Blas de Lezo	V2B	Av. Venezuela	V2B	Av. Daniel Lemaître
3	India Catalina.	V2B	Av. Venezuela	V2B	Av. Rafael Nuñez	V2A	Av. Pedro Heredia
3 A	Cabrero	V2E	Av. Santander	V2B	Av. Rafael Nuñez		
3B	Zapatos Viejos	V3	Media Luna	V2	Calle Real.		
3C	Puente Roman	V3	Calle Larga	V3E	Cordón San Lázaro	V3.	Calle 25 de Manga
3D	Matuna	V2B	Daniel Lemaître	V2B	Luis Carlos López		
4	Chambacú	V2A	Pedro Heredia	V3	Carrera 14		
4 A	San Felipe I.	V2A	Calle Real	V3	Carrera 17		
4B	Puente las Palmas	V3E	Avenida El Lago.	V3	Carrera 17		
4C	Villa Venecia	V3	Cuarta Avenida de Manga	V3	Carrera 17.		
5	San Felipe II.	V2A	Pedro de Heredia	V3	Paseo Bolívar		
5 A	Torices.	V3	Carrera 14	V3	Calle 40.		
6	Torices.	V3	Carera 14	V4	Calle 43		
6 A	Torices	V3	Carrera 14.	V4	Benjamín Herrera		
6B	Puente Benjamín Herrera	V2E	Av. Santander.	V4	Benjamín Herrera		
7	Torices	V3	Carrera 14.	V3	Paseo Bolívar.		
7 A		V3	Calle 60	V3	Carrera 17.		
7B		V3	Carrera 17	V3	Calle 61.		
8	Marbella. (Puente).	V2E	Av. Santander	V3	Calle 60		
9	Daniel Lemaître	V3	Daniel Lemaître	V4	Cordón de la Popa		
9 A.	Daniel Lemaître	V3	Daniel Lemaître	V2	Calle 70.		
9B	Daniel Lemaître.	V3E	Marginal del Sur.	V3	Calle 70.		
10	Crespito	V2E	Carrera 13	V4	Calle 70.		
11	Crespo	V3	Calle 70	V3	Carrera 1		
11 A	Crespo	V1	Anillo Vial	V3	Calle 70.		
12	Bocana	V1	Anillo Vial	V1	Var. Ciénega de la Virgen.		
12 A	Anillo Vial	V4	Calle 37 Boquilla				
12 B	Anillo Vial	V4	Calle 80 Boquilla				
13		V3	Carrera 17.	V3	Calle 72		
14	La María	V3	Calle 72	V3	Av. La María		
14 A		V3	Carrera 34	V3	Calle 72ª	V3E	Marginal del Sur.
15		V3	Calle 45	V3	Av. La María		
15 A		V3	Calle 34	V4	Carrera 34		
16	Pie de la Popa.	V2A	Pedro de Heredia	V2B	Calle Real	V3.	Calle del Puente
16 A	Pie de la Popa	V2B	Calle Real	V3	Calle Mompós		
16 B	Pie de la Popa	V4	Calle Camino Arriba	V4	Calle del Puente		
17	Puente Jiménez	V3E	Avenida El Lago	V4	Calle de Asamblea		
17 A		V3	Av. Cuarta Manga	V3	La Asamblea		
17B	Manga	V3	Calle 26	V4	Av. La Asamblea		
17C	Manga	V2C	Corredor	V3	Quinta Avenida		
18	Mercado Bazurto	V2A	Pedro de Heredia	V2A	Crisanto Luque	V3	Pedro Romero
19	Puente Bazurto	V3	Calle 29	V3E	Diagonal 19		
19 A		V2A	Diagonal 22	V2C	Diagonal 29		
19 B		V4	Transversal 36	V2A	Diagonal 22		
19 C	El Bosque	V2C	Avenida El Bosque	V4	Calle del Mamón		
19 D		V2C	Crisanto Luque	V4	Transversal 45		
20		V3	Calle 30	V2	Av. Pedro de Heredia	V3	Camino del Medio
20 A	Barrio Armenia	V3	Diagonal 30	V3	Calle 30		
21		V4	Carrera 47	V3	Calle 32		
21 A		V3	Calle 34	V4	Carrera 47		
21 B		V1	Var. Ciénega de la Virgen	V3	Carrera 51		
22	SENA	V2A	Pedro de Heredia	V3	Carrera 50		
22 A	Universidad de Cartagena	V3	Calle 30 (Zaragocilla)	V3	Transv. 50		
22 B	Unidad deportiva existente	V2A	Pedro de Heredia	V3	Carrera 51		
22 C	Sector Rafael Nuñez	V3	Carrera 50	V3	Calle 32		

23		V3	Cl. 30 (Zaragocilla)	V3	Carrera 51		
23 A		V3	Cl.30 (Zaragocilla)	V4	Carrera 55		
23 B	Tacarigua	V3	Carrera 62	V3	Calle 30		
24	Ceballos	V2C	Transversal 54	V2C	Vía de Mamonal		
25	Los Ejecutivos	V2A	Pedro de Heredia	V4	Las Gaviotas		
25 A		V3E	Canal Ricaurte	V4	Las Gaviotas		
25B		V2A	Pedro de Heredia	V3	Canal Ricaurte		
25C		V1	Var. Ciénaga de la Virgen	V3	Canal Ricaurte		
26		V2A	Transversal 54	V3	Av. del Consulado		
26 A		V3	Calle 30	V3	Carrera 71		
26B		V3	Calle 15	V3	Carrera 71		
27		V2A	Transversal 54	V3	Carrera 68		
27 A		V2A	Transversal 54	V4	Carrera 60		
27B		V3	Carrera 68	V3	Calle 15		
28		V2C	Carretera Mamonal.	V3	Calle 15		
28 A.		V2C	Carretera Mamonal	V2C	Transversal 55		
28B		V3	Calle 14	V4	Transversal 56		
28C		V2C	Vía Mamonal	V3	Arroz Barato		
29		V3	Pedro Romero	V3	Diagonal 32		
30		V3	Diagonal 22.	V4	Las Gaviotas		
31		V3	Calle 34	V3	Calle 32B.		
32	El Amparo	V2A	Carretera Cordialidad	V2A	Pedro de Heredia	V2A	Transversal 54
33		V2A	Carretera Cordialidad	V3	Diagonal 32		
34		V2A	Carretera Cordialidad	V3	Calle 32 B		
34 A	Terminal de Transporte	V2A	Carretera Cordialidad	V3	Vía de Campaña		
35		V2A	Pedro de Heredia	V3	Carrera 71		
36		V2A	Pedro de Heredia	V3	Carrera 81		
36 A		V2A	Pedro de Heredia	V3	Carrera 83		
36 B	San Fernando	V4	Carrera 80 E	V3	Calle 15		
37		V2A	Troncal Occidente	V3	Diagonal 32		
37 A		V3	Calle 15	V3	Carrera 83		
37 B	11 de Noviembre	V4	Vía de Acceso a San José de los Campanos	V2A	Diagonal 31 - Avenida Pedro de Heredia		
38		V3	Carrera 83	V4	Calle 5.		
38 A		V3	Carrera 83	V4	Calle Camilo Torres		
38B	Barrio Mandela	V3	Alta Tensión	V4	Camino del Relleno.		
39		V4	Carrera 79	V4	Camilo Torres.		
39 A		V4	Calle 5	V4	Carrera 65ª		
40		V3	Arroz Barato	V3	Calle 7ªA		
41		V2C	Vía Mamonal	V3	Calle 7ªA		
41 A		V2C	Vía Mamonal	V4	Puerta de Hierro		
41 B	Polícarpa	V4	Vía Ferrocarril	V3	Arroz Barato		
42	Glorieta	V2C	Vía Mamonal	V2C	1ra.Transv.Mamonal		
43		V1	Variante Cartagena	V3	Arroz Barato	V3	1raTransv.Mamonal
44		V1	Variante Cartagena	V3	Calle 7A		
45		V1	Variante Cartagena	V2A	Troncal Occidente		
45 A		V1	Variante Cartagena	V3	Terminal Transporte		
46		V2C	Vía Mamonal	V2C	Segunda Transversal Mamonal		
47		V1	Variante Mamonal - Gambote	V2C	Segunda Transversal Mamonal		
48		V2C	Vía Mamonal	V3	Principal Pasacaballos		

3.2.5.3 Localización del sistema arterial básico.

- **Avenida Pedro de Heredia.**

Se desprende de la Troncal de Occidente, vía Nacional de primer orden, que ha sido jerarquizada como V1, terminando en el cruce 45 en el cual se inicia la Avenida Pedro de Heredia, con el nombre de Troncal de Occidente, que atraviesa la ciudad de sur-oriente al nor-occidente, constituyéndose en el corredor principal de la ciudad.

Por esta Avenida circulan casi en su totalidad los buses de servicio público y alrededor de ella se dan usos de tipo residencial, comercial, industrial, entre otros. Pasa por los sectores de Ternera, El Recreo, Alameda La Victoria, Santa Lucía; atraviesa la transversal 54 (cruce 32 -Bomba del Amparo); continúa pasando por los sectores de Chipre, La Castellana, Villa Olímpica; atraviesa la carrera 50 (cruce 22 intersección conocida como Los 4 Vientos, SENA; continúa pasando por María Auxiliadora hasta llegar al sector del Mercado de Bazurto (Cruce 18) en donde se ajusta a la solución vial existente para su intersección con las avenidas Crisanto Luque y La Esperanza.

Del Mercado de Bazurto (cruce 18), continúa el corredor hasta el cruce 16 del cual se desprende la calle 30 con la cual forma un par vial, la Pedro de Heredia en dirección del centro histórico, atraviesa la carrera 17 a la altura del Castillo San Felipe y termina en la India Catalina (Cruce 3 Puente Chambacú), en donde empalma con la avenida Rafael Nuñez. Se esperan obras de ampliación en los tramos faltantes al igual que la construcción de las intersecciones, indispensables para el correcto funcionamiento del principal eje vial de la ciudad, considerando además que esta vía podrá funcionar como una de las troncales del sistema de transporte masivo; por lo tanto dichas obras serán de carácter prioritario.

El sistema de la Pedro de Heredia se compone de los tramos y vías siguientes:

- a. Arterial V2A, Carretera Troncal de Occidente. Entre las intersecciones 45 y 37.
- b. Arterial V2A, AV. Pedro de Heredia entre las intersecciones 37 y 32.
- c. Arterial V2A, AV. Pedro de Heredia C/le 31. Entre las intersecciones 32 y 18 Mercado de Bazurto.
- d. Arterial V2A, AV. Pedro de Heredia C/le 32. Entre las intersecciones 18 y 3 en la India Catalina.

Para las vías distritales se aplicarán las normas de diseño y construcción contenidas en el Código de Construcciones vigente. Esta Avenida debe tener la sección definida en las normas estructurales, pero en algunos tramos cambia por lo cual será preciso completar la ampliación en los tramos en los cuales hay edificaciones salidas de paramento.

Las secciones de las vías principales se ajustarán como se indica a continuación:

- **Carretera de la Cordialidad.**

Se compone de dos tramos, el primero entre las intersecciones 46 y 34 y el segundo entre la 34 y la 32.

- a. Arterial V2A, Carretera de la Cordialidad.
- b. Arterial V2A, Transversal 54, termina en el Corredor de Acceso Rápido a la Variante en el barrio Ceballos.

- **Vías de Bocagrande y El Laguito. Avenidas San Martín (Carrera 2ª), Sucre (Carrera 3ª) y Almirante Briónn.**

Estas vías hacen parte del sistema vial principal de Bocagrande. La primera va desde el Hotel Caribe (cruce 1A) hasta la Glorieta de El Limbo o de Santander, (cruce 2A), en donde se une con las Avenidas Santander y Blas de Lezo. La Avenida Sucre va desde el parque Flánagan (cruce 1) hasta encontrarse con la San Martín, a la altura de la calle 11 y la avenida Almirante Briónn, bordea El Laguito partiendo del Hotel Caribe y finalizando en el parque Flánagan. Este sistema se compone de las vías siguientes:

- a. Arterial V2B, San Martín. Carrera 2ª.
- b. Arterial V2B, Avenida Sucre. Carrera 3ª.

c. Arterial V2B, Almirante Brión - El Retorno.

- **Vías del Centro.**

Se compone del conjunto de vías cortas siguientes:

- a. Arterial V2A, AV. Blas de Lezo, dos calzadas de dos carriles, comienza en la intersección del Limbo 2A, parque de la Marina, muelle de los Pegasos, termina en la Puerta del Reloj, intersección 2C.
 - b. Arterial V2B, AV. Venezuela, dos calzadas con dos carriles, comienza en la puerta del reloj, intersección 2C hasta la India Catalina, intersección 3.
 - c. Arterial V2B, AV. Daniel Lemaitre (Centro), o calle 32 entre la Matuna y Parque Centenario, Intersección 2C a 3D.
 - d. Arterial V2B, AV. Rafael Núñez o calle 41, entre intersecciones 3 de la India Catalina y 3A sobre la Avenida Santander. Uno de sus costados es Muralla y otro La laguna de Chambacú, sección de 2x2 con separador.
 - e. Arterial V2B, Luis Carlos López, entre la India Catalina 3, hasta la intersección 3B.
 - f. Arterial V2B, Calle Real o calle 30, esta vía hace un par vial con la Pedro de Heredia, a la cual confluye en el cruce 16. Cruza además del Puente Heredia, el barrio Pie de Cerro y uno de sus costados lo constituye el cerro de San Felipe. Comienza en la intersección 3B, luego la 4A, 16A y termina en la 16 en la intersección con la calle del Puente Jiménez que llega de Manga.
- **Corredor de Acceso Rápido a la Variante**, de acuerdo con el trazado definido en las normas estructurales del presente Decreto.

El sistema se compone por las siguientes vías o tramos de vías:

- a. Arterial V2C, Avenida Principal del Bosque.
- b. Arterial V2C, Avenida Crisanto Luque.
- c. Arterial V2C, Carretera a Mamonal.

Adicionalmente existe un Tramo de la vía de El Bosque no incluido en el corredor de acceso rápido a la variante, con la siguiente sección:

Ancho total 20.00 metros.
2 calzadas de 7.30 metros cada una.
1 separador central de 2.00 metros.
2 andenes laterales de 3.00 metros cada uno.

- **Ejes ambientales.**

- a. La Avenida Santander. Arterial V2E. Propiamente dicha que comienza en la Calle 70 de Crespo, intersección 10 hasta empalmar con la avenida del Pescador, que inicia en la Glorieta del Parque de la Marina (intersección 2A) y finaliza frente al edificio de Seguros Bolívar (intersección 2) y a partir de este punto se convierte en avenida de la playa de Bocagrande, la cual finaliza frente al Hotel Caribe (intersección No. 1B).

3.2.5.4. Localización del sistema de redes colectoras, V3.

En la parte norte de Cartagena, se une la vía Marginal del Sur a este sistema. Ésta inicia paralela a la pista de aterrizaje del aeropuerto y continúa bordeando el Caño Juan de Angola hasta empalmar

finalmente con la carrera 14 de Torices, a través de la solución vial que se realice al finalizar la ejecución del Programa de Caños y Lagos.

Del cruce o Puente Las Palmas continúa hasta el puente Román (cruce 3C) y sigue hacia el sur por la Avenida Alfonso Araujo formando un anillo con la Avenida del Lago, la cual bordea el Caño Bazurto y es paralela a la avenida Pedro de Heredia.

Del cruce 18 (Intersección a desnivel en Bazurto) se desprende además el par vial paralelo a la Pedro de Heredia, formado por las avenidas Pedro Romero (Calle 31D) y Cuartelillo de Olaya (calle 34), las cuales atraviesan los barrios Alcibia, La Candelaria, Boston, Rafael Núñez, Tesca, Olaya Herrera, Ricaurte, los canales Tabú y Ricaurte; y se interceptan en el cruce 31. En este punto finaliza la avenida Cuartelillo de Olaya, mientras que la Pedro Romero continúa hasta la carretera de la Cordialidad (cruce 33).

Dos vías de penetración de gran importancia para la zona de Mamonal son la Vía Camino a Arroz Barato y la Antigua Vía Férrea (Calle 33), éstas permiten la conexión entre la vía Mamonal y las zonas de Campestre y Vista Hermosa con la Variante Mamonal-Gambote, constituyéndose en una alternativa importante, especialmente frente al Corredor de Acceso Rápido.

La zona de Zaragocilla y Los Calamares es articulada por la Vía del Hospital y la Diagonal 30, ésta parte de la Transversal 54 en el cruce 24, atraviesa el Nuevo Bosque, pasa por el Hospital Universitario, atraviesa la Pedro de Heredia, se intercepta y termina en el cruce con la vía propuesta Variante de la Ciénaga de La Virgen en el cruce 21B.

Finalmente hace parte de este grupo, la vía canal Ricaurte, que atraviesa una parte de la ciudad de oriente a occidente. Con la construcción de la Variante de la Ciénaga, esta vía cobraría gran importancia al ser conectora de dos corredores importantes Perimetral y Pedro de Heredia.

- **La Avenida Primera de Bocagrande. Colectora V3E.**

Se incluye en esta categoría su prolongación hasta la escollera en el Laguito por ser la continuación de la Avenida Santander y tener las mismas características escénicas. Esta Avenida Primera se amplía hacia la playa, para servir de ciclovía y paseo peatonal, adecuadamente tratada con arborización y buen manejo del paisaje integrado a la Playa y al sistema del litoral.

- **Vías Colectoras V3E. del Programa de Caños y Lagos.**

Las vías de los llamados Eje 1, Eje 2 y Eje 3, siguen en su localización definida en los proyectos de EDURBE, con la modificación de la Avenida del Lago para que se amplíe con una nueva calzada, para conformar por la orilla del caño un camino escénico con ciclovía que tendrá continuidad por el lado de Manga donde la llamada 5ª Avenida, será además peatonal, escénica y ciclovía. La intersección en el llamado puente las Palmas deberá ajustarse al sistema vial propuesto. De otra parte, el Puente Benjamín Herrera, deberá construirse con las especificaciones apropiadas. El acceso y evacuación de los buses de turismo del Puerto se facilita con la construcción de la 5ª Avenida de Manga, perimetral al barrio para preservar las funciones residenciales de este. Debe terminarse las obras del Corredor de San Lázaro, con los ajustes propuestos para la intersección y/o puente las Palmas, al igual que las obras de la carrera 14 en Chambacú.

Las vías colectoras del programa de caños y lagos son:

- Colectora V3E. Cordón de San Lázaro Manga.
- Colectora V3E. Calle Real del Espinal.

- Colectora V3E. Marginal del Sur, eje 1 en Torices.
- Colectora V3E. Avenida del Lago, calle 29B y diagonal 19.
- Colectora V3. Marginal del Sur Eje 1, San Francisco.
- Colectora V3E. Quinta Avenida de Manga, comienza en la intersección 17C, bordea la Isla y cruza el Caño de Bazurto para empalmar con la Avenida de El Lago, de donde se extiende hasta el Cordón de San Lázaro.

- **Antigua Carretera a Arroz Barato.**

También llamada carretera Henequen. Se inicia en la Intersección 28C sobre la Vía a Mamonal, toma dirección oriente y sur, hasta la intersección 40, donde toma dirección sur hacia el Barrio Policarpa Salavarieta, intersección 41B y continúa hasta encontrar la variante en la Intersección 43.

- **Vía Pasacaballos - Rocha.**

La vía Pasacaballos - Rocha, se desprende de la vía Mamonal (cruce 49ª) en sentido sur, continua por el carretable contiguo a la tubería que conduce el agua potable proveniente de la ciénaga Juan Gómez (corregimiento de Gambote), al llegar al cruce se bifurca en dos ramales, un primer ramal que llega al corregimiento de Pasacaballos y un segundo ramal que continúa en dirección sur hacia los municipios de Turbana y Arjona.

3.2.5.5 Sistema de vías locales básicas V4A.

Vías locales de penetración a los barrios, parten de las vías de penetración a los sectores y dan acceso a los barrios.

3.2.6 Sistema vial en suelo de expansión

Por no existir aún nomenclatura urbana en suelos de expansión, las vías en este reglamento se denominarán como longitudinales, las direccionadas norte-sur y transversales, las de oriente-occidente. Cuando se trata de una vía localizada en forma paralela a un suelo de protección, generalmente un cauce, la vía toma el nombre del elemento protegido.

- **Sistema Nacional.**

Anillo Vial, Vía Nacional V1. Comienza en la intersección de Tierra Baja, intersección 14 E, encuentra la cuchilla de Canalete, continua hasta el cruce con la vía transversal Bayunca – Pontezuela - Punta Canoa, y luego en dirección a Barranquilla, como eje estructural de los suelos suburbanos del Norte.

- **Sistema de vías arterias**

V2A Vía expresa Corredor de Transporte Masivo, longitudinal del Sistema La Virgen. Comienza sobre la Variante de la Ciénaga, y se constituye en el sistema estructurante del suelo de expansión al este de la Ciénaga, cruza con puente los arroyos Chiricoco, Mamón, Tabacal, se intercepta en el norte con la Transversal en la intersección 4E, y continua hasta empalmar con la Vía V1.

V2B, o Avenida del Caribe. Colindante con las zonas institucionales de la Ciénaga de La Virgen, primera Longitudinal del sistema.

V2E. Vías que llevan en su zona central un sistema hídrico, son todas transversales, y se constituyen en el sistema de drenajes pluviales por excelencia:

Transversal del Arroyo .Chiricoco.
Transversal del Arroyo Mamón.
Transversal del arroyo Tabacal.

Todos los urbanizadores deberán hacer las provisiones necesarias para dar acceso a la propiedad y así mismo permitir conectar el barrio con el sistema de vías colectoras.

3.2.6.1 Sistema de intersecciones en suelo de expansión.

- No.1E.** Cruce de la Variante con la Avenida del Caribe.
- No.2E.** Cruce Vía de la Cordialidad con V2B, vía borde del suelo de expansión.
- No.3E.** Cruce de la vía V2A, Avenida de la Ciénaga de la Virgen con la Variante.
- No.4E.** Cruce de la vía V2A, Avenida de la Ciénaga de la Virgen con la Transversal del arroyo Chiricoco, V3E.
- No.5E.** Cruce de la V2B, Avenida del Caribe, con la Transversal del Arroyo de Chiricoco, V3E
- No.6E.** Cruce de la V2B Vía de borde del suelo de expansión con la Transversal del Arroyo de Chiricoco, V3E
- No.7E.** Cruce de la V2B Vía de borde del suelo de expansión con la Transversal del Arroyo del Mamón, V2E.
- No.8E.** Cruce de la V2B, Avenida del Caribe, con la Transversal del Arroyo del Mamón, V2E
- No.9E.** Cruce de la vía V2A, Avenida de la Ciénaga de la Virgen con la Transversal del arroyo Mamón, V2E
- No.10E.** Cruce de la vía V2A, Avenida de la Ciénaga de la Virgen con la Transversal del Arroyo Hormiga, V2E
- No.11E.** Cruce de la V2B, Avenida del Caribe, con la Transversal del Arroyo Hormiga, V3E
- No.12E.** Cruce de la V2B Vía de borde del suelo de expansión con la Transversal del Arroyo Hormiga, V3E
- No.13E.** Cruce de la V2B Vía de borde del suelo de expansión con la Transversal del Arroyo Tabacal, V2E
- No.14E.** Cruce de la V2B, Avenida del Caribe, con la Transversal del Arroyo Tabacal, V2E
- No.15E.** Cruce de la vía V2A, Avenida de la Ciénaga de la Virgen con la Transversal del Arroyo Tabacal, V2E
- No.16.** Cruce de la V2B, Avenida del Caribe, con la Vía de borde del suelo de Expansión V2B.
- No.17E.** Cruce de la vía V2A, Avenida de la Ciénaga de la Virgen con la Transversal de Puerto Rey, V3.
- Nº.18E** Cruce de Avenida de la Ciénaga de la Virgen V2A con vía de borde del suelo de expansión V2B
- Nº.19E** Cruce del anillo vial V1 con la Avenida de la Ciénaga de la Virgen V2A
- Nº.20E** Cruce del anillo vial V1 con V2B Arteria Bayunca – Pontezuela.

3.2.6.2 Perfiles viales.

Las vías del sistema en suelos de expansión, guardan las mismas nomenclaturas, pero difieren en los perfiles, en razón a las provisiones de planificación para la construcción de una nueva ciudad.

- **Sistema Nacional.**
V1, Anillo Vial o vía rápida de carácter Nacional.
Especificaciones definidas en las normas estructurales.
- **Sistema Arterial.**
V2A, Transporte masivo o Segunda longitudinal de La Virgen.
Ancho Total, 41.90metros.

Separador de 10.00metros.
Dos calzadas de 10.95, (tres carriles de 3.65 cada uno).
Zona verde y andén de 5metros.
A partir de la línea de propiedad, un retiro de 5metros.

V2B, Avenida del Caribe.

Ancho total de 78.25metros.
Separador de 50.00metros.
Dos calzadas de 10.95 del costado de la Ciénaga, y de 7.30metros. del costado de las urbanizaciones.
Andenes de Cinco metros.
Control ambiental del costado de las construcciones de 5.00.
Ciclovía
Manejo ambiental del costado de la Ciénaga.

V2E, sistema especial de ejes ambientales.

Primera Longitudinal del Norte

Ancho total de 27.60metros.
Separador de 3metros.
Dos calzadas de 7.30metros.
Dos zonas blandas paralelas de 2metros.
Del costado de las áreas construidas, andén de 5metros, mínimo.
Del costado de la playa andén peatonal de 3.00metros y Ciclovía de 2metros.

V3E.

Se localiza en zonas colindantes con el sistema hídrico.
Ancho variable dependiendo del Arroyo que corra por su separador. Básicamente se trata de la sección anterior, pero con separador para el arroyo, o si este corre por uno de los costados este es ocupado por el canal o caño.

La función dentro del sistema vial y las secciones de las vías transversales que bordean el sistema de ciénaga y arroyos, serán definidas con precisión de acuerdo con los resultados de estudios específicos y resultados del Plan Vial y de Drenajes Pluviales que se realicen para la zona de expansión.

3.2.7 Sistemas de Ciclovías, en suelo urbano y de expansión.

Es el sistema de transporte individual no motorizado, con secciones transversales compartidas o independientes, que permite desarrollar el concepto de utilización de la bicicleta como medio de transporte alternativo, con el fin de reducir flujos vehiculares sobre la malla vial arterial y que a su vez le permite a la ciudad generar y recuperar los espacios públicos invadidos y/o degradados.

El diseño y puesta en marcha de este sistema obedece a los objetivos siguientes:

- Reducir gradualmente la contaminación ambiental por emisiones de vehículos.
- Reducir el flujo vehicular sobre vías, ahorrando tiempo y combustible en los desplazamientos, y alargando el periodo de vida útil de los pavimentos.
- Generar espacio público.

- Contribuir al mejoramiento del paisaje urbano.
- Aumentar el nivel de seguridad de los usuarios de este medio alternativo de transporte y aumentar también la calidad de vida de los mismos.
- Reducir costos de transporte para los usuarios del servicio de transporte público.

3.2.7.1 Criterios de localización.

El sistema debe cumplir con los siguientes criterios:

- De integración de zonas urbanas, para integrar directamente zonas de residencia y centros de comercio, educación y trabajo, así como las áreas de conexión del transporte público masivo.
- De racionalización del tráfico, para procurar área suficiente de circulación y poder brindar al usuario comodidad, seguridad y atractivos de paisaje.
- Las vías seleccionadas deberán ser objeto de estudio con el fin de verificar su capacidad de adecuar una ciclo vía, de acuerdo con las características y función de cada una de ellas y sin transgredir los requerimientos mínimos de espacio para el resto del tráfico.

3.2.7.2 Caracterización del Sistema.

El sistema está compuesto por ciclo vías, ciclo carriles y ciclo rutas cada una con sus características específicas, así:

- **Ciclo vías.**

Categoría que agrupa todos los diseños que consisten en vías exclusivas para ciclistas, separadas físicamente del resto del tráfico mediante separadores, taches, bolardos y otros elementos.

Estas vías pueden ser unidireccionales y bidireccionales y se construyen para el uso exclusivo de bicicletas, en lugares donde exista el espacio disponible y la demanda lo justifique. Componen el sistema primario, con la especificación siguiente:

Ancho recomendable: 2.00metros.

En el mismo sentido de la vía: 1.30 - 2.00metros.

Separador: 0.60metros.

- **Ciclo carriles.**

En esta categoría se encuentran todos los diseños de carriles exclusivos para bicicletas, pero que comparten una misma calzada con el resto del tránsito, por no haber el espacio requerido para construir una ciclo vía. No contemplan ninguna separación física entre la bicicleta y los demás vehículos. El diseño más usual es una demarcación sobre el pavimento compartido, que determine un espacio exclusivo para bicicletas. Son el sistema secundario y se requiere la especificación siguiente:

En el mismo sentido de la vía: 1.50 – 2.00metros.

Demarcación sobre el pavimento en trazos de línea de 10 cm de ancho.

- **Ciclo rutas.**

Vías que pertenecen a la malla vial, que son de uso compartido, es decir, que no existe ningún diseño ni demarcación especial para uso de bicicletas. Al realizar el diseño, se seleccionan vías adecuadas que conformen una ruta determinada y mediante señalización especial se incentiva al

ciclista a escoger dicha ruta sobre alguna de las categorías anteriores y se constituye así el sistema terciario.

3.2.7.3 Localización y subsistemas.

La localización del sistema de ciclovías deberá hacerse teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores y para tal efecto la Secretaría de Planeación Distrital deberá adelantar los estudios correspondientes. El Plan solamente considera las ciclovías principales y su localización es preliminar, así:

- **Ciclovía Bahía y frente litoral.**

a. Circuito de Bocagrande, Castillo Grande y el Laguito.

Inicia en la carrera 2, intersección No 2, continua a lo largo de la carrera 2 hasta la Calle Nariño o 10 de Bocagrande; cruza en dirección de la bahía interna hasta encontrar la carrera 6 o avenida Girardot, continua por el paseo peatonal a todo lo largo por todo el borde de la bahía hasta la carrera 14 de Castillo Grande, cruza la carrera 14 hasta encontrar la calle 15, toma la calle 5 hasta encontrar la carrera 7, cruza hacia el borde de agua y toma todo el borde de agua hasta el Laguito y la esquina del hotel Hilton, toma dirección sur hasta encontrar el borde de agua del Laguito, toma dirección norocidente hasta la carrera primera y toma la carrera primera hasta empatar con la carrera primera de Bocagrande y por toda la carrera primera de Bocagrande por el borde de la playa hasta el punto de partida.

b. Circuito del Frente litoral.

Comienza en la intersección de Seguros Bolívar, sigue en dirección noreste por el borde occidental de la Av. Santander hasta encontrar el anillo vial y continua hasta La Bocana.

- **Ciclovía de la Ciénaga de la Virgen.**

Bordea toda la ciénaga de La Virgen. Comienza en la Bocana, continua con el anillo vial hasta la intersección 14E en Tierra Baja, toma la ruta de la Avenida del Caribe en el borde oriental de la Ciénaga de la Virgen hasta encontrar la Variante de la Ciénaga y toma esta vía por el borde de agua hasta llegar al sitio de partida en La Bocana.

- **Ciclovía de los caños y de manga, Ciénaga de las Quintas, caños y lagos.**

a. Isla de Manga

Inicia en el Cordón de San Lázaro, intersección 4C, continúa por el borde del cuerpo de agua pasando por debajo del Puente Román, toma el descenso del Puente y luego la avenida del mismo nombre para empalmar con la Avenida Miramar, al borde de la bahía de Cartagena; continúa bordeándola hasta la calle Colonia Primera y continua por ella hasta encontrar la quinta avenida de Manga y sigue bordeando la isla de Manga por la Ciénaga de Las Quinras hasta encontrar nuevamente el punto de partida.

b. Ciénaga de las Quintas – Caño Juan Angola.

Comienza en el Puente Bazurto en el barrio Martínez Martelo, continua por la margen oriental de las ciénagas de las Quintas o Av. del Lago hasta encontrar la Calle Real del Espinal, continua por esta calle toma la carrera 14 hasta la calle de las Carretas de Papayal. Toma la vía paralela al caño Juan Angola y la recorre hasta el final con regreso por la misma ruta de borde.

- **Barrio Policarpa hasta Carretera de la Cordialidad.**

a. Policarpa – Cordialidad

Comienza en intersección N°42 del barrio Policarpa, toma la vía V3 del Plan vial o zona de protección de la vía de alta tensión, recorre todo el alineamiento de esta línea hasta llegar a Corelca cruzando el barrio Mandela, bordea el predio de Corelca hasta llegar a la Av. Pedro de Heredia, cruza esta Avenida y continua por toda la zona de protección de la línea de alta tensión hasta encontrar la carretera de la Cordialidad en la intersección 46.

b. Tramo Barrio Bellavista - Mandela.

Comienza en la carretera Mamonal barrio Bellavista en la intersección N°41, toma dirección oriente por la calle 7 atravesando el barrio 20 de Julio encuentra la carretera de Arroz Barato en la intersección N°40, toma la nueva vía que va a Mandela y bordea esta zona urbanizada hasta encontrar la ciclovía anterior .

- **Ciclovías en parques lineales**

a. Barrio el Socorro -Variante de la Ciénaga de la Virgen.

Parte del barrio Socorro cruza y toma el alineamiento del canal San Pedro hasta encontrar la Ciénaga de La Virgen.

b. Club de Telecom - Canal Chapundum - Ciénaga de La Virgen.

Se inicia en el club de Telecom continua todo el alineamiento del canal Chapundum hasta encontrar la Ciénaga de La Virgen.

c. Club de Telecom – Canal Calicanto - Ciénaga de Tesca.

Toma el alineamiento del canal Calicanto hasta encontrar la marginal de la Ciénaga de La Virgen.

- **Ciclovías en la zona norte**

a. Litoral Zona Norte.

A lo largo de la vía que conecta Manzanillo con Punta Canoa.

b. Anillo Vial.

A partir de la intersección del anillo vial y Tierra Baja se programa un sistema de ciclovía hasta el cruce con al carretera de Bayunca y allí se bifurca en dirección Bayunca y en dirección Punta Canoa.

3.3 TERCERA DETERMINANTE DE ZONIFICACION, EL ESPACIO PUBLICO Y LOS EQUIPAMIENTOS.

3.3.1. El Espacio Público .

Con el fin de poder implementar adecuadamente el Modelo de Ordenamiento Territorial en Cartagena y articular las estrategias territoriales con los espacios físicos y naturales, se realizarán planes y acciones en el sistema estructurante, espacio público, para lo cual sus elementos constitutivos posibilitaran responder a los objetivos del fortalecimiento de la cultura, la recuperación ambiental con la conservación de recursos y ecosistemas naturales, la equidad social, el mejoramiento de entornos residenciales y la calidad de vida, la competitividad de la ciudad frente a otras ciudades turísticas y el desarrollo equilibrado de los sectores.

Con el fin de que el espacio público de soporte a las actividades turísticas, culturales, ambientales y sociales en la ciudad se realizarán las siguientes acciones:

- Acciones concretas en zonas de alto valor patrimonial, ambiental y turístico que permitan recuperar la ciudad y darle un perfil, sentido y forma propia de su imagen internacional.
- Construir un sistema y redes que unan los edificios institucionales, los elementos naturales y los parques, plazas y plazoletas de la ciudad.
- Adecuar los espacios públicos peatonales de las centralidades, permitiendo el buen funcionamiento de la actividad comercial.
- Adecuar y mejorar la calidad y cantidad de espacio público existente.

Se pretende consolidar, clarificar y crear el sistema de espacio público para la Ciudad de Cartagena, a fin de darle una imagen propia y distintiva acorde con su carácter de ciudad costera, portuaria, cultural e histórica. El sistema permitirá a las áreas declaradas de protección conservarlas e integrarlas al desarrollo de la ciudad como componentes o elementos básicos del espacio público, en forma de áreas de recreación pasiva o activa, parques lineales, corredores ecológicos sobre los cuerpos y cauces de agua que permiten la unión los principales elementos de la estructura ambiental.

Adicionalmente, la priorización de las acciones sobre el espacio público como sistema facilitará la movilidad y conectividad de los equipamientos y centralidades con el conjunto de los usos y actividades del territorio, equilibrando acciones, recursos, competencias y generando mecanismos de participación comunitaria del orden zonal y de barrio, así como la ampliación de la oferta y calidad de espacio público para las zonas más deprimidas y deterioradas de la ciudad a fin de aumentar la calidad de vida de los habitantes.

Como sistema estructurante, el espacio público debe responder y ser concordante con los atributos relativos a suelo urbano, servicios públicos, la vivienda, el equipamiento urbano, el transporte público, etc.

CUADRO NO. 2 MODELO DEL ESPACIO PUBLICO

ATRIBUTOS	ESPACIO PUBLICO
El suelo urbano.	Articular y relacionar los tipos de suelo al interior con el modelo subregional e intradistrital. Conservación de recursos naturales estratégicos para la ciudad de Cartagena como por ejemplo el agua.
Los servicios públicos.	Facilitar la expansión, mantenimiento y prestación de los servicios públicos por medio de la oferta, ampliación y mejoramiento del espacio público.
La vivienda.	Mejoramiento de entornos residenciales de estratos bajos, por medio de dotación y construcción de elementos constitutivos del espacio público. Disminución de la vulnerabilidad y el riesgo por medio de proyectos en espacio público.
El equipamiento urbano.	Construcción y ampliación de espacio público en los alrededores de los equipamientos actuales y propuestos.
El transporte urbano.	Mejoramiento del espacio público para la implementación y adecuación de los nuevos sistemas de transporte.

FUENTE: Estudio POT.

3.3.1.1. Estructura del Sistema de Espacio Público.

La estructura del sistema del espacio público en suelo urbano y de expansión está conformado por los elementos constitutivos y complementarios que existen en la ciudad, muchos de los cuales tienen importancia nacional e Internacional. Así mismo aquellos de escala distrital y zonal.

a. Escala Nacional e intradistrital.

- Los elementos constitutivos de uso, escala e importancia Nacional y Distrital.
- Las vías principales, que estructuran el sistema de movilidad y de conectividad del 3. Distrito con la región.
- Los parques, plazas y plazoletas de uso, escala e importancia Regional.
- Los elementos naturales de importancia Regional.

b. Escala Distrital.

- Los elementos constitutivos de uso, escala e importancia Distrital.
- Las vías secundarias, que estructuran el sistema de movilidad y de conectividad al interior del Distrito.
- Los parques, plazas y plazoletas de uso, escala e importancia Distrital.

c. Escala Zonal.

- Los elementos constitutivos de uso, escala e importancia Zonal.
- Las vías terciarias, que estructuran el sistema de movilidad y de conectividad al interior de las zonas.
- Los parques, plazas y plazoletas de uso, escala e importancia Zonal.

3.3.1.2 Clasificación de los elementos del espacio público.

CUADRO No 3
CLASIFICACION DE LOS ELEMENTOS DEL ESPACIO PUBLICO Y ACCIONES

ELEMENTOS	DESCRIPCION
I. CONSTITUTIVOS.	
1.1. NATURALES.	
Áreas para la protección del sistema orográfico o de montañas.	Cerros de la Popa y de Albornoz.
Áreas para la protección del sistema hídrico Naturales.	
Relacionadas con corrientes de agua	Arroyos Bofo, Matute y Grande.
Relacionadas con cuerpos de agua.	Mar Caribe. Playas. Manglares. Zonas inundables públicas. Fanerogramas corales. Bahías de Cartagena, Las Animas y no urbano. Ciénagas de la Virgen o de Tesca, las Quintas, Portinaito, Pelabo, Pozo de Barú, Mohan y los Vázquez
Artificiales o contruidos.	
Relacionados con corrientes de agua.	Canal del Dique. Canales de San Pedro, Calicanto y Duque.
Relacionados con cuerpos de agua.	Jagüeyes.

Áreas de especial interés ambiental, científico y paisajístico.

Parques naturales. Parque Nacional Natural los Corales Islas del Rosario y San Bernardo.
Distrital Cacique Dulio.

Protección

1.2. ARTIFICIALES O CONSTRUIDOS.

Áreas integrantes de los sistemas de circulación peatonal y vehicular.

Los componentes de los perfiles viales.

Relacionados con el peatón.

Subsistema conformado por la red de andenes, vías, bulevares, alamedas, malecones y paseos marítimos.

Relacionados con el vehículo.

Subsistema conformado por las zonas de control ambiental, los retrocesos, antejardines, las ciclorutas, las vías, intersecciones y los separadores.

Áreas articuladoras del espacio público y de encuentro.

Áreas libres.

Subsistema de parques, plazas y plazoletas. Se realizará el plan de áreas libres con su respectiva conectividad con los demás elementos.

Escenarios libres.

Subsistema de escenarios deportivos, culturales, recreativos y turísticos. Se realizará el plan de escenarios libres con su respectiva conectividad con los demás elementos.

Áreas para la conservación y preservación de las obras de interés público.

Elementos urbanísticos, arquitectónicos, históricos, zonas arqueológicas, monumentos, cementerios, catedrales, culturales, recreativos y artísticos.

Se realizará el plan de adecuación y mejoramiento de espacio público alrededor de estos elementos.

1.3. COMPLEMENTARIOS.

Componentes de la vegetación natural e intervenida.

Se realizará el plan general de arborización.

Componentes del amoblamiento urbano.

Mobiliario.

Se realizará un plan general de mobiliario con estilo, diseño y oferta apropiada a la ciudad.

Señalización.

Se diseñará y realizará el plan de señalización apropiada a las características culturales, históricas y ambientales de la ciudad.

Infraestructura de servicios públicos.

Se diseñará el plan de servicios públicos acorde a las necesidades, aumento y requerimientos de espacio público.

FUENTE: Estudio POT.

3.3.1.3 Componentes del sistema natural y artificial.**• Subsistema Orográfico**

Son los elementos naturales que por sus atributos tienen importancia ambiental y cultural para la ciudad.

Por sus características geológicas y topográficas la ciudad no presenta grandes elevaciones montañosas, por lo que las principales: Cerro de Albornoz y Cerro de la Popa, requieren ser incorporadas a la ciudad por medio de actividades que les permitan ser apropiadas por los habitantes como medios de recreación pasiva y contemplativa diferente a lo que en los actuales momentos viene pasando con dichos elementos.

Natural.

Cerros. Se requiere realizar acciones tendientes a estabilizar geológicamente el Cerro de la Popa y por la forma inapropiada con que se han realizado urbanizaciones en su entorno necesita de la reubicación de familias que en ellos están asentados, previos estudios específicos realizados para tal efecto.

• Subsistema Hídrico.

De importancia histórica para Cartagena, ya que se le consideró un factor determinante a la hora de adelantar su fundación y desde esa fecha a servido de enlace entre otras naciones y el interior del país, el subsistema hídrico requiere de una nueva revalorización, permitiéndole reconocer su

valor patrimonial, ambiental, su importancia en la salubridad de sus habitantes y en su aporte a una mejor calidad de vida. Para lo cual se hace indispensable fomentar su recuperación hidrobiológica y actividades en sus entornos que le permitan un máximo aprovechamiento por parte de sus residentes como de los visitantes.

Definición

Es el elemento natural, característico de la ciudad, que permite el suministro de agua para el consumo, la navegación, la producción pesquera, el turismo y la recreación.

Clasificación.

El subsistema se clasifica en:

Natural.

- Cuerpos de aguas.
- Cauces y Corrientes de aguas.

Base fundamental en la configuración urbana de la ciudad y quienes le dan el perfil, forma y significado que esta tiene para su proyección internacional.

Artificial.

- Canales y corrientes de aguas de tipo artificial .

Los elementos de canalización de aguas hasta ahora construidos, no han sido muy eficientes en su función, ni le han aportado a la ciudad una oferta sólida y clara de espacio público utilizable por sus residentes, que valore las áreas por donde pasa y que sirva de mitigación de los fenómenos naturales que pueden producir desastres.

• **Subsistema de Parques.**

Debido a su escasez en cuanto a la cantidad, disponibilidad, accesibilidad y dotación de los pocos que existen y a la falta de políticas y programas que permitan construir y realizar nuevos parques, se hace indispensable que el indicador de áreas verdes por habitante cambie radicalmente y permita a los residentes de Cartagena no solo contar con nuevas y mejores zonas verdes sino de disponer de nuevas formas de diversión distintas hasta las ahora existentes.

Definición.

Es un elemento natural en donde predominan los valores paisajísticos, naturales, culturales, sociales, preservador del medio ambiente y el ser humano por encima del vehículo, por lo tanto un escenario para el desarrollo de valores en el hombre y en la familia, y en el sentido urbano articulador de usos y actividades de la ciudad y de esta con su entorno.

Clasificación.

Clasificación por su cobertura en cuanto a la población beneficiada, área y especialidad:

- Parques de escala Nacional.
- Parques de escala Distrital.
- Parques de escala Zonal.
- Parques vecinales o Locales.

Clasificación por su actividad:

Recreación activa, destinados a la práctica de deportes y juegos, y en general a actividades que requieren espacios especializados para prácticas especiales.

Recreación pasiva, cumplen una finalidad paisajística, ambiental, de conservación de ecosistemas estratégicos o de protección de actividades humanas en la ciudad, de actividades lúdicas, el recorrido tranquilo y apacible. Por lo general se hace referencia a parques de barrios o urbanizaciones, plazas, plazoletas o parques con valor patrimonial, cultural, histórico y las zonas de rondas de cuerpos y corrientes de aguas.

Clasificación por su función.

Parques de escala nacional. El Parque Nacional Natural los Corales del Rosario y San Bernardo que debido a sus características ecológicas, oferta de especies vegetales y animales tiene un alto valor científico, educativo y de sostenibilidad.

Parques de escala distrital. El Parque Ciénaga de Tesca o de La Virgen quien por su valor e importancia en al cadena trófica marina, su ubicación estratégica entre la antigua y nueva ciudad como de sus facilidades de acceso de residentes como de poblaciones cercanas a Cartagena lo convierten en un escenario propicio para actividades especializadas y comprometidas con el desarrollo sostenible humano.

Los Parques Cerro de Albornoz y Cerro de la Popa, quienes por su ubicación y característica de estar en el interior de la ciudad requieren de ser convertidos, diseñados y usados para actividades de recreación pasiva y de zonas verdes al interior de Cartagena.

Parques de escala zonal. Los parques zonales responden a las demandas y necesidades de varios barrios o comunidades, permitiendo a sus residentes no tener que desplazarse grandes distancias y ahorrando tiempo para su disfrute y convivencia. Son precisamente estos parques los que requieren ser ampliados y mejorados en Cartagena ya que grandes poblaciones carecen actualmente de parques de esta escala. Deberán ser objeto de planes de ordenamiento territorial por zonas urbanas.

Parques vecinales o locales. Estos parques son lo que se encuentran en las inmediaciones de donde habitan o trabajan los habitantes y por lo general hacen parte de las cesiones gratuitas que seden los urbanizadores al Distrito. Deberán ser objeto de ordenamiento en planes parciales por barrios.

- **Subsistema de circulación peatonal.**

Cartagena, siendo una ciudad con perspectiva de ser competitiva en mercados tan exigentes como el del turismo, adolece de elementos constitutivos de espacio público apropiado para la circulación para el tránsito de las personas, para lo cual se debe emprender un plan agresivo de mejoramiento y ampliación de la red de circulación peatonal.

Definición.

Son los espacios necesarios para el desplazamiento de los peatonales y están constituidos por los elementos constitutivos o los bienes de uso público destinados uso y goce de los peatones, y por los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles de propiedad privada que se integran visualmente para conformar el perfil y espacio urbano.

Clasificación.

Clasificación de los espacios peatonales:

- La red de andenes
- La red de vías peatonales.
- Alamedas y camellones.
- Malecones o paseos turísticos.
- Los puentes peatonales

Clasificación de los espacios articuladores:

- Plazas y plazoletas.
- Escenarios deportivos, culturales o de espectáculos.

- **Subsistema de circulación vehicular.**

Cartagena no posee una adecuada relación ni articulación entre sus vías, malla y rutas terrestres con las vías y rutas fluviales, lo cual hace indispensable y necesario elaborar un plan que permita su vinculación por medio de nodos intermodales que respondan a las demandas de turismo, comercio, trabajo y requerimientos de la población en general.

Definición.

Son los espacios indispensables en la ciudad que permiten el movimiento de mercancías, bienes, servicios y población al interior de la misma, como de esta con su entorno nacional e internacional.

Clasificación.

El subsistema se clasifica en.

- Los espacios vehiculares son:
- Las vías terrestres.
- Intersecciones, puentes o viaductos.
- Estacionamientos en subsuelo y a nivel.
- Las zonas de control ambiental, los separadores y los retrocesos
- Ciclorutas.
- Vías acuáticas
- Muelles.

- **Subsistema de conservación y preservación de las obras de interés público.**

Debido a su origen y a la declaratoria de Patrimonio de la Humanidad, Cartagena deberá elaborar y realizar la adecuación del espacio público circundante a los elementos urbanísticos, arquitectónicos, históricos, zonas arqueológicas, monumentos, cementerios, catedrales, áreas culturales, áreas recreativas y artísticas que las integren a la imagen general y forma general del espacio público.

Definición.

Todos los elementos que permiten conservar y recordar la historia, mantener las costumbres, identificar y dar identidad a la ciudad y a sus ciudadanos y preservar las tradiciones fortaleciendo la cultura cartagenera, el espacio público deberá reforzar y consolidar los elementos propios de este subsistema.

Clasificación.

- Los monumentos conmemorativos, culturales e históricos.
- Los objetos artísticos.
- Las áreas declaradas de patrimonio.
- Las obras arquitectónicas y las áreas urbanísticas.

• **Subsistema de elementos complementarios.**

Siendo una ciudad portuaria, turística e histórica que por los tanto la hace ser universal, Cartagena adolece de adecuadas formas de implantación, diseño y concepción de la vegetación, el mobiliario y la señalización, que permitan tanto a propios como extranjeros poder disfrutar, utilizar y orientarse en la ciudad. Estos componentes requieren de una propuesta global que por medio del Plan de Elementos Complementarios, permitan a la ciudad ponerse a la altura de otras ciudades, en donde el espacio público juega un papel importante a la hora de ser competitivas, atraer turistas y permitir a sus residentes gozar de un alto nivel y calidad de vida.

Definición.

Los elementos complementarios prestan un servicio cotidiano a los residentes y visitantes de la ciudad y son altamente compatibles y complementarias con las funciones, actividades y usos que en ella se dan.

Clasificación.

- La cobertura vegetal urbana, bosques, jardines, arbolado y prados.
- El mobiliario urbano.
- Otros elementos pertenecientes a bienes de propiedad privada, tales como los cerramientos, antejardines, pórticos, fachadas y cubiertas.

• **Subsistema de infraestructura de servicios públicos.**

En un alto porcentaje las redes de los servicios públicos utilizan el espacio público requiriendo para ello su transformación o modificación. Cartagena requiere por lo tanto hacer compatibles el Plan General del Espacio Público con el Plan General de Servicios Públicos, ya que no se puede a estas alturas del desarrollo de la ciudad, cometer los errores que en el pasado se han hecho reiterativos como son el de realizar primero unas obras y luego las otras, afectando con ello las finanzas y el adecuado transcurrir de la ciudad.

Definición.

Son todos aquellos servicios públicos esenciales para el desarrollo de las actividades urbanas y que requieren de espacio urbano para la captación, distribución, transformación y disposición final en la ciudad, los cuales hacen necesario que se conjuguen y articulen con el espacio público, con tratamientos adecuados.

Clasificación.

- Acueducto y alcantarillado.
- Energía eléctrica.
- Gas.
- Ductos especiales.
- Zona de amortiguación del relleno sanitario

3.3.2. Los Equipamientos.

El Sistema de Equipamientos es el conjunto de edificios destinados a proveer a los ciudadanos servicios, que sus diversas necesidades requieren, como lo son:

Sociales.

Salud, educación y científico, cultura, deportivo y recreativo.

Económicos.

Comerciales, industriales.

Institucionales.

Asistenciales, recreativos, administrativos, seguridad, abastecimientos, funerarios, culto, servicios públicos.

Físicos.

Vehicular, de transporte, aéreo, férreo, intermodal.

El sistema de equipamientos está dirigido a dotar a la ciudad de los servicios necesarios para articular las áreas residenciales con las demás actividades, usos y funciones, así como a proveer el soporte social para lograr una adecuada calidad de vida integral en el conjunto de la ciudad. Los equipamientos pueden ser de carácter público, privado o mixto.

Con el objeto de suplir la carencia y la distribución desequilibrada que Cartagena presenta en equipamientos el Modelo de ordenamiento Territorial debe:

- Conformar una red de equipamientos, jerarquizada y distribuida en el territorio.
- Modernizar, mejorar y descentralizar sus estructuras administrativas y fortalecer sus funciones, actividades y servicios de los equipamientos existentes.
- Formular, desarrollar y localizar nuevos equipamientos.
- Localizar nuevos equipamientos de escala zonal evitando los recorridos largos por parte de los pobladores y que permitan prestar la existencia necesaria a los diferentes barrios y necesidades de la comunidad.

Los objetivos del sistema de equipamientos son:

- Aportar a todos los ciudadanos un nivel de vida que garantice la coexistencia de la estructura social diversa que la ciudad posee, dotándoles de los niveles de calidad ambiental y material que les satisfaga como ciudadanos.
- Contribuir a equilibrar los usos residenciales, comerciales, productivos, administrativos y rurales del Distrito.
- Proveer los espacios y la estructura necesaria que les permita servir como fundamentos estructuradores espacialmente y aglutinadores comunitarios de los barrios a nivel zonal y como ordenadores los nodos y de las centralidades.

Como sistema estructurante, el equipamiento debe responder a:

**CUADRO NO 4
ESTRUCTURA DE EQUIPAMIENTOS Y ATRIBUTOS**

ATRIBUTOS	EQUIPAMIENTOS
El suelo urbano.	Articular y relacionar los usos del suelo, las actividades y los tratamientos a

Los servicios públicos.	escala departamental, regional, nacional e internacional. Facilitar la expansión, mantenimiento y prestación de los servicios públicos por medio de la oferta, ampliación y mejoramiento de las edificaciones necesarias.
La vivienda.	Mejoramiento de entornos (físicos, sociales, culturales, productivos y ambientales), por medio de dotación y construcción de equipamientos.
Espacio público.	Articulación de los equipamientos con el espacio público.
El transporte urbano.	Mejoramiento de la infraestructura y dotación de equipamientos destinados a los nuevos sistemas de transporte.

FUENTE: Estudio POT.

3.3.2.1. Estructura de los equipamientos y medidas.

La estructura estará conformado por las edificaciones de los equipamientos que los diversos sectores sociales, económicos, institucionales y físicos existentes o propuestos a nivel Internacional y Nacional, Departamental y Regional, Distrital y Zonal y barrial, requiere la ciudad.

- **Escala Internacional y Nacional**

Los necesarios para cumplir con la oferta de servicios y bienes que por medio de la Cartagena permiten a Colombia conectarse con el mundo y viceversa. Se deberá orientar, facilitar, promover y apoyar la localización de equipamientos privados y públicos por medio de un régimen normativo específico, consecuente con la dinámica económica de la ciudad y en concertación con las autoridades de la misma.

- **Escala departamental y regional**

Los necesarios para cumplir con las funciones de ser capital departamental. Se deberá encausar las inversiones públicas y orientar la inversión privada de las diferentes dependencias e instituciones de orden nacional, departamental y distrital y de las entidades privadas y proporcionar los lineamientos básicos para establecer políticas de localización y cubrimiento coherentes con las particularidades del territorio, con el fin de lograr un conjunto funcional convenientemente articulado.

Escala Distrital y Zonal.

Los necesarios para cumplir con las funciones al interior del Distrito y ser el puente entre lo nacional e internacional. Se deberán elaborar planes de reordenamiento físico de las zonas marginales con la relocalización, localización y dimensionamiento de las edificaciones.

Escala Barrial.

Los necesarios para atender las necesidades inmediatas de sus pobladores, en las diferentes áreas de la ciudad. Se determinan los parámetros y criterios necesarios para la producción de suelo público a través de la inversión directa o por medio de las cesiones obligatorias en los procesos de urbanización.

3.3.2.2. Clasificación de los equipamientos.

Componente fundamental del espacio urbano construido (ble) por todos los espacios y construcciones de uso público o privado que sostienen el desarrollo de actividades multisectoriales, distintas a las residenciales, se dividen en: ¹

¹ Proyecto de Decreto reglamentario de la Ley 388 de 1997. Ministerio de Desarrollo Económico. Viceministerio de Desarrollo Urbano. Dirección de Espacio público, Ordenamiento territorial y Urbano. Arq. Fernando Samper, 1998.

Se requerirá dentro del Plan de Equipamientos la articulación con el Plan General del Espacio Público, el Plan General de Transporte y el Plan General de Servicios Públicos, para que entre todos existan principios de armonía, complementariedad, sostenibilidad, gradación normativa, rigor subsidiario y de inversión a escala, permitiendo lograr que los proyectos respondan a su escala, manejo administrativo, cobertura espacial y de población.

a. Equipamientos sociales.

Salud.

Destinados a la prestación de servicios de salud, como prevención, tratamiento, rehabilitación, servicios quirúrgicos y de hospitalización. Esta compuestos por las instituciones privadas del régimen de salud, las Unidades Básicas de Atención en Salud (UBAS), Unidades Primarias de Atención en Salud (UPAS), los Centros de atención Médica Inmediata (CAMI), Clínicas y hospitales de Nivel I, de Nivel II y Nivel III de atención.

Educación y científicos.

Destinados a la formación intelectual, la capacitación y la preparación de los individuos para su integración en la sociedad. Agrupa, entre otros a las instituciones educativas para preescolar, primaria, secundaria básica y media, centros de educación para adultos, centros de educación especial, centros de investigación, centros de capacitación ocupacional, centros de formación artística, centros de capacitación técnica, Instituciones de educación superior.

Cultura.

edificaciones destinadas a las actividades culturales, custodia, transmisión y conservación del conocimiento, fomento y difusión de la cultura y fortalecimiento y desarrollo de las relaciones y las creencias y los fundamentos de la vida en sociedad. Agrupa entre otros los teatros, auditorios, centros cívicos, bibliotecas, archivos, centros culturales y museos.

b. Equipamientos económicos.

Comercio

Constituido por los establecimientos que proporcionan venta de bienes y servicios de consumo diario o local, doméstico o zonal, esporádico y regional.

Industrial.

constituido por los establecimientos que permiten la transformación, almacenamiento, distribución y comercialización de insumos o productos para el consumo interno como externo, del orden de la pequeña, mediana o gran industria de; alimentos y bebidas, textiles y confecciones, maderas y muebles, papel, cartón y artes gráficas, productos químicos, barro, vidrio y minerales, metalurgia y metalmeccánica y maquinaria

c. Equipamientos institucionales.

Los asistenciales.

Correspondientes a las edificaciones destinadas al desarrollo y la promoción del bienestar social, con actividades de información, orientación y prestaciones de servicios a grupos sociales específicos como familia, infancia, orfandad, tercera edad, discapacitados y grupos marginales. Agrupa entre otros a los hogares para la tercera edad, hogares de paso para habitantes de la calle, casas vecinales, salones comunales, jardines comunitarios, centros de atención integral al menor en alto riesgo y centros de desarrollo comunitario.

Recreativos.

Corresponde a las áreas y edificaciones destinados a la práctica del ejercicio físico, al deporte de alto rendimiento, a la exhibición y a la competencia de actividades deportivas en los medios aficionados y profesionales, así como a la exhibición de espectáculos con propósito recreativo. Agrupa entre otros a los estadios, coliseos, polideportivos, clubes deportivos, Clubes campestres deportivos y recreativos, hipódromos, autódromos, piscinas, clubes privados e instalaciones privadas que contemplen el deporte como actividad central.

Administrativos.

Corresponde a las áreas, edificaciones e instalaciones dedicadas a las actividades administrativas de todos los niveles. Agrupa, entre otros las sedes de las diferentes entidades administrativas del estado, representaciones diplomáticas, sedes de organismos internacionales, oficinas de entidades administradoras de servicios públicos y administraciones locales.

Seguridad.

Comprende instalaciones destinadas a alojar instituciones dedicadas a la salvaguarda de las personas y los bienes, incluye entre otros Policía, Bomberos, defensa Civil, acuartelamiento, entrenamiento y operación de los cuerpos armados del estado, centros de reclusión, penitenciaría, cárceles y centros de rehabilitación.

Abastecimiento.

Corresponde a las áreas, edificaciones y e instalaciones dedicadas al depósito y comercialización de alimentos. Agrupa entre otros a las centrales de abastos y plazas de mercado.

Servicios Funerarios.

Corresponden a las áreas, edificaciones e instalaciones dedicados a la cremación, inhumación o enterramiento de los muertos y a los servicios de velación. Agrupa morgues, cementerios, funerarias.

Culto.

Corresponde a los equipamientos destinados a la práctica de los diferentes cultos y a los equipamientos de congregaciones y formación religiosa. Agrupa entre otros a Catedrales, Seminarios, Conventos, Centros de Culto, Iglesias y Parroquias.

Servicios públicos.

Agrupa las edificaciones relacionadas con los diferentes equipamientos para la prestación de los servicios de acueducto, alcantarillado, energía, gas, telecomunicaciones y telefonía.

e. Equipamientos físicos.**Vehicular.**

Destinados a complementar las funciones del plan general de transporte y servir de apoyo a la política económica de competitividad de la ciudad, además de facilitar la comunicación de sus residentes o habitantes.

Aéreo.

Edificaciones que permiten la movilización de mercancías y personas a nivel nacional e internacional.

Férreo.

Aunque no existe en estos momentos en Cartagena, las exigencias del mundo actual y la posibilidad de hacer un transporte más funcional e intermodal en el futuro obligarán hacer y destinar tierras para este tipo de transporte.

Intermodal.

Edificaciones destinadas a permitir el transbordo de población y productos de un medio de transporte acuático (río, mar, canal o ciénaga) a uno terrestre, férreo o aéreo.

3.4 CUARTA DETERMINANTE DE ZONIFICACIÓN, TRATAMIENTOS Y ACTUACIONES URBANÍSTICAS.

Como tratamiento, se entiende el manejo diferenciado de los usos, normas y régimen aplicables a un área de actividad. El plan de ordenamiento define y delimita tratamientos, con el ánimo de asimilar el carácter y estructura propia de cada sector y permitir que las normas urbanísticas y arquitectónicas respondan a ellos.

Los tratamientos propuestos para el suelo urbano y de expansión son el de renovación urbana, el mejoramiento integral, la conservación, consolidación, desarrollo y el redesarrollo.

El modelo de ordenamiento del territorio, mediante los tratamientos, dispone intervenciones en el territorio, en el espacio público y en las edificaciones. Restringe el desarrollo urbano en algunos sectores a la vez que lo posibilita en otros. Obliga la valoración de las características físicas de cada zona de acuerdo a la función establecida por el modelo. Regula diferencialmente el desarrollo urbano en áreas específicamente delimitadas para tal fin y reglamenta los aspectos del ordenamiento susceptibles de cuantificación, gradación, restricción y bonificación e incentivos en aquellos sectores que admiten diversas formas de regulación. (áreas de actividad mixta)

Con el propósito de consolidar, mantener, revitalizar y generar espacios adecuados para el desenvolvimiento de las funciones de la ciudad, las anteriores actuaciones urbanísticas responden de manera diferente a condiciones existentes determinadas a partir de una valoración física de cada sector, de acuerdo a su función dentro del modelo, ya que es necesario regular las diferentes situaciones del desarrollo urbano con formas diferenciadas de manejo para cada zona urbana.

3.4.1. El modelo urbano de acuerdo a tratamientos.

Las acciones principales que ameritan tratamiento en el área urbana son:

Orientar la incorporación de terrenos sin construir dentro del perímetro sanitario y de aquellos terrenos asignados para el asentamiento de usos urbanos en el suelo de expansión urbana.

Reglamentar la preservación de determinados usos y las estructuras en aquellas áreas o edificaciones del suelo urbano que así lo requieren ya sea por un alto grado de homogeneidad en el uso y las estructuras o por su destacado valor ambiental, histórico o arquitectónico.

Mantener las características formales y volumétricas de aquellas áreas, elementos urbanos y estructuras que constituyan actuaciones urbanas representativas del desarrollo urbano o edificio de una determinada época de la ciudad.

Actualizar los usos y estructuras para desarrollar nuevas funciones, en aquellas áreas que por la dinámica urbana están en proceso de cambio y por lo tanto requieren normas que lo permitan.

Promover, mediante políticas, el desarrollo de nuevas funciones en áreas del suelo urbano que así lo requieran, por su total inadecuación en los usos y estructuras.

El plan de ordenamiento territorial establece políticas de crecimiento a la vez que adopta una forma y una estructura para la ciudad actual y futura. Las políticas de crecimiento se ven fuertemente direccionadas por un lado, por la limitación técnica de la infraestructura de alcantarillado para recibir un uso de mayor intensidad y por el otro lado, como resultado de la disposición final de las aguas servidas y tratamiento.

Los tratamientos aplicables al suelo urbano y de expansión urbana son los siguientes :

- a. Tratamiento de Conservación.
- b. Tratamiento de Consolidación
- c. Tratamiento de Mejoramiento Integral.
- d. Tratamiento de Renovación Urbana.
- e. Tratamiento de Redesarrollo.
- e. Tratamiento de Desarrollo

La delimitación de las áreas de tratamiento se encuentra en el plano PFU 2/5, denominado Plano de Tratamientos en Suelo Urbano y de Expansión Urbana.

3.4.1.1. Tratamiento de Conservación

a. Conservación Histórica.

El tratamiento de conservación histórica se define para aquellas áreas de la ciudad que por sus características formales, elementos urbanos, estructuras y por el destacado valor histórico de su arquitectura y de su urbanismo, deben tener normas que los preserven. Está destinado a permitir que los procesos de desarrollo en las zonas donde se asigna el tratamiento, se adelanten con total respeto de los valores históricos, ambientales y urbanísticos con que cuentan. Las intervenciones en los barrios con tratamiento de conservación histórica se definen en función de las tipologías arquitectónicas de los inmuebles que lo conforman.

El tratamiento de conservación histórica se aplica a los barrios localizados en el Centro Histórico de Cartagena, declarado por la UNESCO Patrimonio Cultural de la Humanidad. Son ellos: Centro, San Diego y Getsemaní.

las normas referentes al tratamiento de conservación histórica se encuentran definidas en el Anexo No. 1 de este Decreto.

b. Conservación urbanística.

Es el tratamiento dirigido a mantener y/o recuperar como tales, los barrios cuyo trazado urbano y forma de ocupación del suelo presentan alto valor histórico, urbanístico, ambiental y espacial, y cumplen como tales una función adecuada dentro de la estructura urbana.

El tratamiento de conservación urbanística será aplicable a los siguientes barrios o a parte de ellos, de acuerdo con la delimitación del plano de tratamientos en suelo urbano y de expansión:

Zona Caribe o Norte: Manga, Cabrero, Bocagrande y Castillo Grande.

En los casos de Manga y Cabrero se deberán conservar los inmuebles que forman parte del patrimonio cultural de la ciudad definidos en el catálogo de monumentos distritales que forma parte del presente Decreto. En los barrios sujetos a este tratamiento no se permitirán cambios en la trama, en los paramentos, ni subdivisiones de lotes.

3.4.1.2 Tratamiento de Consolidación.

Se refiere al manejo de aquellas áreas de la ciudad donde existe deficiente cobertura y accesibilidad a los equipamientos de servicio social, problemas de articulación y funcionalidad espacial, inadecuada cobertura y calidad para suplir las necesidades de movilidad. Las actuaciones urbanísticas en este tratamiento permiten consolidar el uso residencial, mediante la recuperación y dotación de espacio público y la regularización de la trama urbana.

Este tratamiento se aplica en los siguientes barrios:

Zona Caribe o Norte: Crespo y Barrio Militar.

Zona Verde o Sur-occidental: Urbanización Los Corales, Urbanización Villa Lorena, Urbanización El Golf, Urbanización El Campestre, Urbanización Altos del Campestre, Urbanización Nuevo Campestre, Urbanización Almirante Colón, Los Caracoles, Blas de Lezo, El Socorro, Conjunto Residencial Villas de la Victoria, Urbanización La Plazuela, Santa Monica, San Pedro, La Concepción, Urbanización Ciudad Sevilla, Urbanización Mallorca, El Recreo, Urbanización Valencia. Conjunto Residencial Villas de Vanesa, Conjunto Residencial Villa Concha, Urbanización Villa del Sol, Ternera, Urbanización Beirut, Urbanización Anita, Urbanización Santa Lucia, Camaguey, Isla de Manzanillo, Urbanización Simón Bolívar, Urbanización 11 de Noviembre, Villa Rosita y El Rodeo, La Princesa, Alameda La Victoria.

Zona Central: El Carmen, Urbanización Villa Sandra 1, Las Delicias, Los Angeles, Nuevo Bosque, Urbanización Barlovento, Urbanización Los Laureles, Conjunto Residencial Nuevo Bosque, Urbanización Santillana de los Patios, Urbanización Britania, Urbanización Country, Urbanización Los Calamares, Ejecutivo II, Tacarigua.

Zona de la Virgen o Sur-oriental:, San Antonio, Chipre, Conjunto Residencial La Caracola, Urbanización Contadora, Urbanización Florida Blanca, La Castellana, Las Gavias, La Floresta, 5 de Noviembre, La Heroica, Las Gaviotas, Castillete, Urbanización Villa Olimpica, Urbanización Costa Linda.

3.4.1.3 Tratamiento de Mejoramiento Integral.

El mejoramiento integral es el tratamiento destinado a permitir actuaciones que impliquen la complementación de servicios públicos, creación de equipamientos y espacio público, cambios en la trama urbana y los usos del suelo y mejoramiento de las estructuras o edificaciones. Se definen dos categorías: Parcial y Total, que responden a las características de los barrios y áreas en que se aplica.

a. Mejoramiento Integral Parcial.

Es el mejoramiento de aquellos sectores residenciales que requieren intervenciones parciales o puntuales, que tienen una trama urbana que puede optimizarse e integrarse al sistema de espacio público sin rectificaciones en su trazado, que cuentan con algunos equipamientos y/o cuyas edificaciones o estructuras no requieren ser intervenidas en su totalidad. Este tratamiento puede contemplar cambios de uso en las estructuras.

El tratamiento de mejoramiento integral parcial es aplicable a los siguientes barrios o a parte de ellos, según la delimitación del plano oficial de Tratamientos en Suelo Urbano y de Expansión:

Zona Norte: Pie de la Popa, Pie del Cerro, La Matuna, El Cabrero, Crespo y Cielo Mar.

Zona Central: La Campiña, Escallon Villa, El Cairo, Conjunto Residencial Mirador de Zaragocilla, Conjunto Residencial Balcones de Zaragocilla, Zaragocilla, Piedra de Bolívar, Los Manzanares, Altos de San Isidro, El Bosquecito, Los Cerros, San Isidro, República de Chile, Nuevo Chile, Nuevo Paraguay, Juan XXIII, Paraguay, Junin, La Gloria, Andalucía, Armenia, España, Amberes, Bruselas, Urbanización La Troncal, Buenos Aires, El Prado

b. Mejoramiento Integral Total

Es el mejoramiento de aquellas áreas residenciales que requieren intervenciones en la trama urbana y rectificaciones en su trazado para integrarse al sistema de transporte público, al espacio público, que requieren cambios de uso, dotación de servicios públicos, construcción de equipamientos y cuyas edificaciones requieren ser intervenidas en su totalidad. Este tratamiento puede contemplar procesos de legalización de tierras, dado el origen informal de algunos barrios en que se aplica.

El tratamiento de mejoramiento integral total es aplicable a los siguientes barrios o a parte de ellos, según la delimitación del plano oficial de Tratamientos en Suelo Urbano y de Expansión:

Zona Caribe o Norte: San Francisco, Daniel Lemaitre, Santa María, Canapote, Torices, Lo Amador, La Quinta y La Boquilla.

Zona Verde o Sur-Occidental: Albornoz, Urbanización Villa Barraza, Bellavista, El Libertador, 20 de Julio, Antonio José de Sucre, Asentamiento Villa Rosa, Vista Hermosa, Asentamiento La Coquera, Quindío, La Gloria, El Milagro, La Central, El Carmelo, San Pedro Mártir, Asentamiento Navas Meisel, El Olivo, San José de las Reinas, El Reposo, Altos de San José, La Victoria, Villa Angela, Los Jardines, Nuevos jardines, Altos de los Jardines, El Educador, Rosedal, Urbanización La Esmeralda, Manuela de Curi, Jaime Pardo Leal, Nazareno, La Esmeralda II, Los Santanderes, Camilo Torres, María Cano, La Consolata, Villa Rubia, Jorge Eliécer Gaitán, César Flórez, Sectores Unidos, Nueva Jerusalén, Villa Fanny, Asentamiento Nelson Mandela, La Sierrita, Simón Bolívar, San Fernando, Medellín, Alameda La Victoria y San José de los Campanos.

Zona de la Virgen o Sur-oriental: El Pozón, India Catalina, Villa Estrella, las Palmeras, El Gallo, Los Cerezos, Nuevo Porvenir, José Obrero, Chapacua, Quintas de Alta Lucía, Viejo Porvenir, Los Alpes, El Rubí, Conjunto Residencial Las Palmeras, Fredonia, 13 de Junio, Urbanización La India, Olaya Herrera, República de Venezuela, Chiquinquirá, Tesca Nuevo, Boston, Alcibia, La Esperanza, Obrero, Las Flores, La María, Urbanización Sevilla y Quintas de Altalucía.

c. Mejoramiento Integral de la Zona Industrial de Mamonal

Es el tratamiento destinado al mejoramiento de la zona industrial de Mamonal, dirigido al manejo de aguas residuales de la industria y a la construcción del alcantarillado, sanitario y pluvial.

El tratamiento de mejoramiento integral a la zona industrial de Mamonal es aplicable a la zona industrial del mismo nombre, según la delimitación del plano oficial de Tratamientos en Suelo Urbano y de Expansión.

3.4.1.4 Renovación Urbana.

Este tratamiento se define para las áreas urbanas desarrolladas que por sus atributos y potencialidad deben ser sujeto de acciones orientadas a una transformación que privilegia el espacio público y la imagen urbana de la ciudad. Permite actuaciones en las que puede haber cambios de uso y de intensidad, optimización de servicios públicos y complementación del espacio público. Se permite la modificación de la trama urbana excepto en el área con tratamiento de renovación urbana de los Barrios Bocagrande y El Espinal.

Se aplica en las siguientes áreas:

a. Areas urbanas que conforman los bordes de la ciudad hacia el mar Caribe, la Bahía de Cartagena y cuerpos de agua interiores, de acuerdo con lo señalado en el plano oficial de tratamientos, así:

Zona Caribe o Norte: Bocagrande y El Laguito; El Espinal, Pie del Cerro, Pie de la Popa, Barrio Chino y Martínez Martelo; Torices y San Pedro y Libertad; San Francisco, 7 de Agosto; y La Boquilla.

Zona de la Virgen o Sur-Oriental: La Candelaria, República del Libano, Las Américas, Fredonia y Nuevo Paraíso.

Zona Central: Urbanización Santa Clara, Ceballos, San Isidro, Bosque, Gustavo Lemaitre, Alto Bosque, Cartagenita, Zapateiro, La Cuchilla y Bruselas.

b. En las áreas del Cerro de la Popa los siguientes barrios: La paz, Palestina, Petare, República del Caribe, Pablo VI 1 y 2, Mirador de la Virgen, Loma Fresca, Los Comuneros, San Vicente, San Bernanardo, Pedro Salazar, 20 de Julio, El Cielo, Paraíso 2.

A las áreas de estos barrios que requieren dotación de servicios públicos y no sean sujetas de redesarrollo se les aplicará también el tratamiento de mejoramiento integral total.

Las actuaciones de urbanización y de construcción, en suelos urbanos sujetos al tratamiento de renovación urbana podrán realizarse a través de planes parciales.

3.4.1.5 El Tratamiento de Redesarrollo.

Es el destinado a renovar totalmente las áreas urbanas que por su total inadecuación en cuanto a usos y estructuras requieren de una política que propicie el desarrollo de nuevas funciones en el área y la reubicación de sus habitantes.

El tratamiento de redesarrollo se aplica en forma parcial o total en aquellas áreas donde se ubican asentamientos humanos en condiciones de riesgo natural y/o tecnológico, de acuerdo con lo señalado en los planos oficiales del presente plan. Corresponden a este tratamiento:

Zona Caribe o Norte: Marlinda, Villa Gloria.

Zona verde o Sur-occidental: Partes de Nelson Mandela, de acuerdo con lo señalado en el Plano de Tratamientos.

Zona industrial de Mamonal: Policarpa, Arroz Barato, Puerta de Hierro y el Asentamiento de Villa Hermosa.

Los tratamientos urbanísticos para los barrios Policarpa, Arroz Barato y Puerta de Hierro se definirán en forma específica de acuerdo con los resultados del plan parcial definido para los mismos. Estos planes podrán aplicarse a otros barrios y/o asentamientos con condiciones similares.

3.4.1.6 Tratamiento de Desarrollo.

El tratamiento de desarrollo está destinado a orientar la incorporación al proceso urbano, de aquellas áreas sin desarrollar dentro del suelo urbano, de expansión urbana y suburbano, de acuerdo con el modelo de territorio adoptado por el presente plan. El tratamiento de desarrollo está condicionado al saneamiento básico, en especial a la dotación de los servicios de acueducto y alcantarillado sanitario y pluvial, por lo cual requiere dos niveles de manejo: Desarrollo en Suelo Urbano y Desarrollo en Suelo de Expansión.

a. Tratamiento de Desarrollo en Suelo Urbano.

Se refiere a aquellas áreas del suelo urbano no urbanizadas que cuentan con redes maestras de servicios públicos en especial acueducto y alcantarillado, de acuerdo con lo señalado en el plano de tratamientos de suelo urbano y de expansión.

El tratamiento de Desarrollo es aplicable a los terrenos sin urbanizar y sin construir dentro del perímetro urbano. Se aplica además en el área denominada Triángulo de Desarrollo Social, como estrategia para atender la demanda cuantitativa de vivienda de interés social en el corto y mediano plazo.

b. Tratamiento de Desarrollo en Suelo de Expansión.

Se refiere y aplica en aquellas áreas del suelo de expansión cuyo plan maestro de acueducto, alcantarillado y dotación de servicios ha sido proyectado dentro del mediano y largo plazo del presente plan. Además, para aquellas áreas del suelo suburbano que cumplan con los requerimientos de saneamiento básico exigidos por la Ley 388/97.

Las normas para los lotes con tratamiento de desarrollo se encuentran contenidas en las normas generales del presente plan. Las normas para las áreas delimitadas como plan parcial en suelo urbano y de expansión en el presente Decreto, serán adoptadas como resultado de la aprobación de dicho plan parcial por parte de la Secretaría de Planeación y de su adopción por el Alcalde Mayor de Cartagena.

Los tratamientos asignados en el presente Decreto a los barrios que pertenecen a zonas delimitadas como plan parcial deberán considerarse como previos, ya que estos serán definidos con precisión en los estudios específicos que se realicen como base para adoptar este instrumento de planeación.

3.5. QUINTA DETERMINANTE DE ZONIFICACION, LAS AREAS DE ACTIVIDAD PARA EL DESARROLLO DEL SUELO PRIVADO.

3.5.1 Localización de actividades en suelo urbano y de expansión.

La clasificación del suelo es el instrumento mediante el cual se zonifica la totalidad del territorio de distrito, clasificándolo en suelo urbano y suelo rural y al interior de estos suelos, en suelo suburbano, de protección y de expansión urbana.

Esta primera clasificación de manera genérica, asigna usos a cada uno de los suelos en los que se clasifica el territorio. Los suelos urbanos y de expansión, como su nombre lo indica, son suelos donde se pueden adelantar actuaciones urbanísticas y donde se puede expandir territorialmente la ciudad con todos sus usos y actividades. Los suelos de protección al interior de estos suelos, fundamentalmente, son suelos no aptos para asentamientos humanos ni urbanos, además que ofrecen oportunidades para la conservación y protección de los recursos naturales, por lo cual deben ser protegidos de ser utilizados o explotados con otros fines.

Si bien es cierto que los suelos urbanos y de expansión se delimitan con el ánimo de permitir el crecimiento y desenvolvimiento de todas las actividades urbanas o de la ciudad, es necesario al interior de ellos adelantar una zonificación que permita delimitar diversos sectores con indicadores reales, donde se permitirá que concurren las diferentes actividades urbanas de una forma especializada o mixta según sea el caso. La actividad residencial es la actividad especializada de la ciudad por excelencia. No obstante, debe ser complementada con otras actividades urbanas, de tal manera que adquiera una dimensión cualitativa óptima entre sus habitantes, y el sector se reconozca como tal dentro de la estructura global de la ciudad.

El modelo de ocupación del territorio como ya se describió, desarrolla enfoques estratégicos para alcanzar la visión de largo plazo. En el suelo urbano y de expansión, desde la perspectiva de la planeación como instrumento para asignar actividades en un territorio delimitado, el desarrollo o la aplicación de los enfoques se traduce en áreas delimitadas en el espacio físico, donde se asignan actividades clasificadas a partir de la intensidad y cobertura de los usos permitidos, cuyas normas urbanísticas se aplican con flexibilidad a partir de la asignación de tratamientos, cuyo contenido se detalla más adelante en capítulo aparte.

El fortalecimiento e integración de la identidad cultural sugiere ponerle especial atención al tema residencial y el espacio público en la ciudad por ser esta la actividad predominante (en metros cuadrados destinados a tal uso), al mismo tiempo que es la actividad que más suelo demanda para los plazos del POT.

La integración de la dimensión ambiental es factible gracias a la colindancia de la Ciénaga de La Virgen con el área urbana y la expansión, así como al sistema hídrico que ofrecen un ámbito geográfico de condiciones particulares que permiten la delimitación de grandes zonas para uso público, donde pueden concurrir muchas actividades complementarias al uso residencial existente, deficitario en actividades complementarias y en espacio público, y a las nuevas áreas de actividad residencial propuestas en el costado Oriental de La Ciénaga. La descontaminación de las aguas de todo el sistema hídrico por lo tanto, es imperativa. Así mismo, condicionar el desarrollo de asentamientos de acuerdo a las provisiones de servicios públicos.

La equidad social y el acceso a una mejor calidad de vida, será posible en la medida en que los dos anteriores objetivos confluyan. La asignación de suelos para actividades institucionales dentro del suelo de expansión, por lo tanto, es imperativa. Además, la función social que prestan las instituciones especialmente en el tema de la salud, la educación y la recreación, se refuerza notablemente con una localización acertada que en la medida de lo posible, signifique cortos desplazamientos a los usuarios.

La articulación entre los distintos sectores económicos, propone la valorización de algunos sectores ya identificados dentro del suelo urbano. Es el caso del centro histórico, principal atractivo turístico de la ciudad, en detrimento por los cambios de uso autorizados (comercial de impacto negativo), o de la zona industrial de Mamonal, cuya articulación con el resto de la ciudad se limita

al terminal portuario y no ofrece elementos que permitan aprovechar su relación con el comercio y servicios.

La modernización y liderazgo de la gestión de la administración distrital, recomienda políticas de descentralización localizadas que son la base para la delimitación de ámbitos de aplicación de los instrumentos de gestión. Las centralidades propuestas en el modelo serán reforzadas a partir de la presencia institucional en el territorio urbano y de expansión.

3.5.1.1 Las actividades urbanas.

Con el ánimo de reglamentar los usos del suelo para el suelo urbano y de expansión, se zonifica este territorio en áreas de actividad, donde se asignan los usos y se clasifican los diferentes establecimientos. Dichas áreas quedan comunicadas entre sí por las diversas infraestructuras de servicio público, estructurales todas ellas. El acueducto, el alcantarillado, el gas natural, imperceptibles, salvo cuando están ausentes. Las telecomunicaciones, la electricidad y el más importante, el transporte público junto con su sistema vial y el espacio público sin el cual ninguno de los servicios tendría soporte, perceptibles, palpables, cuantificables y calificables todos ellos. Los usos se asignan según la especialización o combinación de actividades propuestas para cada área del suelo urbano y de expansión. Por lo tanto, se zonifica la totalidad de los suelos urbanos y de expansión en áreas de actividad. A partir de la estructura urbana propuesta en el modelo, se proponen áreas de actividad mixta; es decir, zonas donde se pueden mezclar diferentes usos con intensidades adecuadas; a partir de la estructura urbana existente y del potencial de los usos actuales, se determinan algunas áreas de actividad especializada. Las zonas con uso residencial predominante, conforman las principales áreas de actividad residencial. Para efectos de diferenciación de los usos, se clasifican las áreas de actividad en dos grupos: mixta y especializada.

3.5.1.2 Areas de actividad, centralidades y equipamientos.

Las áreas de actividad mixta conducen el desarrollo de centralidades dentro de la ciudad. Las centralidades son zonas de la ciudad donde ocurren dos o más actividades predominantes que por su localización estratégica respecto a su accesibilidad y por su tendencia a una deseable combinación de usos se convierten en centros importantes de empleo, atractivos para las personas, representativos de la competitividad de la ciudad y de la calidad de vida que esta brinda a los ciudadanos.

Las centralidades surgen a partir de núcleos de actividad (sectores con actividad especializada diferente a la residencial), o de equipamientos que se convierten con el paso del tiempo, en hitos distritales de fácil reconocimiento por la ciudadanía en general. Estos requieren estar intercomunicados entre sí físicamente para el normal cumplimiento de sus actividades. Por estos canales de comunicación se estructura el ámbito urbano, entendido como el lugar a donde concurren todos los ciudadanos y el estado en el ejercicio de sus libertades individuales y colectivas, conformando los centros poblados que entendemos como ciudad. Así, se identifican equipamientos existentes dentro de la ciudad y se proponen nuevos, localizados de manera tal que favorezcan el cumplimiento propuesto en el modelo de ocupación de mediano y largo plazo.

Los equipamientos y centros de actividad existentes, que continúan siendo determinantes en la estructura urbana son:

- La zona histórica y su área de influencia.
- La zona turística de Bocagrande y El Laguito

- El aeropuerto Rafael Nuñez.
- El terminal de Manga y la zona portuaria
- La zona industrial.
- El terminal de transporte terrestre.
- La Unidad Deportiva Villa Olímpica.

Los propuestos en el marco de la ciudad futuro son los siguientes:

- Las nuevas sedes descentralizadas de la administración distrital
- El centro educativo y cultural localizado en Bazurto.
- El parque tecnológico en Mamonal.
- El recinto para deportes, ferias y espectáculos.
- El terminal de carga de Mamonal.
- Los equipamientos regionales (central de carga, de comercialización de alimentos)

Este planteamiento propone la consolidación de la centralidad en el eje comercial Ejecutivos-Castellana-La Plazuela y la creación de una nueva centralidad en la Zona Caribe –Santa Rita. Así mismo, el fortalecimiento de la centralidad primaria incorporando su área de influencia que incluye Chambacú y el Castillo de San Felipe.

3.5.2 La clasificación de usos del suelo por actividades.

Para el manejo diferencial de las actividades, estas se clasifican en especializadas y mixtas. Para todas ellas se establecen usos principales compatibles, complementarios, restringidos y prohibidos, de manera que se garantice una estructura funcional y armónica desde los puntos de vista ambiental, social, cultural y económico.

Las actividades especializadas se dividen en cinco grupos: Actividad residencial, actividad comercial, actividad institucional, actividad industrial y actividad portuaria.

3.5.2.1 La actividad residencial.

La actividad residencial se desarrolla en edificaciones destinadas a servir como lugar de habitación a los residentes permanentes y temporales de la ciudad y presenta las siguientes modalidades: Unifamiliar, bifamiliar, multifamiliar, agrupaciones o conjuntos y vivienda compartida.

Las áreas de actividad residencial contemplan principalmente el uso residencial. Además pueden darse al interior de estas áreas, usos compatibles y complementarios a la vez que se restringen otros usos comerciales e industriales específicos. En este orden de ideas, a continuación se detallan los usos compatibles y complementarios en áreas de actividad residencial:

- Usos complementarios a todas las áreas de actividad residencial: Comercial 1 e Institucional 1.
- Uso compatible a todas las áreas de actividad residencial: Industrial 1.
- Usos restringidos en todas las áreas de actividad residencial: Comercial 2 y 3, Industrial 2 y 3, Industrial 2, 3 y 4.

3.5.2.2. La actividad comercial.

La actividad comercial se desarrolla en edificaciones destinadas al intercambio de bienes y servicios entre las personas. Se manejan cuatro categorías a partir del alcance territorial o cobertura de mercado además del impacto ambiental y urbanístico que producen en el sector, así:

- Actividad comercial 1. Cobertura de barrio.
- Actividad comercial 2. Cobertura zonal.
- Actividad comercial 3. Cobertura distrital.
- Actividad comercial 4. Servicios de abastecimiento y transporte.

Actividad comercial 1.

Es aquel comercio constituido por establecimientos dedicados al comercio detallista de artículos necesarios y compatibles con el uso principal del barrio en el cual se encuentran localizados.

Son compatibles con el uso residencial y cumplen con las siguientes características:

- Destinados a la venta al detal de bienes y servicios de primera necesidad, en horarios diurnos y que no empleen más de 3 personas.
- Acceso que permita su abastecimiento con vehículos pequeños o medianos. No requiere de zona especializada de descargue.
- Pueden ubicarse sobre las vías secundarias cuando sea el caso.
- El intercambio debe realizarse ágilmente, que no implique el estacionamiento de vehículos por mucho tiempo.
- No requiere infraestructura diferente a las previstas para zonas residenciales.
- No requieren edificaciones especiales ni modificaciones en el espacio público inmediato.
- Que no ocasionen ruido, ni olores nocivos, ni molestias para los vecinos.
- Que no utilicen más de cinco caballos de fuerza trifásica.

En estas áreas pueden concurrir establecimientos de bajo impacto ambiental, que por razón del uso frecuente y periódico que de ellos hace la comunidad son complementarios al uso residencial con las siguientes características:

Hacen parte de estos establecimientos entre otros:

Tiendas de barrio (artículos de consumo inmediato), salsamentarias, cigarrerías, biscocherías, tienda de mascotas, venta de alimentos para animales, zapaterías, misceláneas, droguerías, perfumerías, papelerías, fotocopiadoras, librerías, fuentes de soda, heladerías, floristerías, modisterías, boutiques, laboratorios de fotografía, recepción de lavandería, oficinas profesionales, salones de belleza, talleres de cerámicas, farmacias, cerrajerías, video tiendas.

Actividad comercial 2.

Es aquel constituido por locales destinados al suministro de servicios y artículos para el uso principal de la zona y que se agrupan en áreas especialmente determinadas.

Establecimientos de bajo impacto ambiental y urbanístico. Su uso restringido en las áreas residenciales cumple con las siguientes características:

- Están destinados a la venta al detal de bienes y servicios que suplen demandas especializadas generadas en la comunidad de una zona urbana, en horario diurno.

- Requieren zonas especializadas para el descargue y para el estacionamiento de vehículos de empleados.
- Ofrecen bienes y servicios cuyo intercambio puede realizarse pausadamente y en espacios suficientes de estacionamiento para vehículos de visitantes.
- Requieren infraestructura de servicios diferente a las previstas para las zonas residenciales.
- Requieren una zonificación específica destinada a este uso en el área residencial.

Hacen parte de este grupo entre otros:

Almacenes de ropas, textiles, electrodomésticos, muebles, discos, decoración, artículos de cuero, artículos eléctricos y electrónicos, ferretería, repuestos, joyerías, relojerías, cafés, restaurantes, casas importadoras o distribuidoras, tienda de iluminación, galería de arte, marquería, antigüedades, porcelanas y artesanías, instrumentos científicos y musicales, fotografía, ópticas, artículos deportivos, religiosos, comidas rápidas, asaderos, supermercados, almacén agrícola y veterinario, café internet, almacenes concesionarios de automóviles, centros comerciales, salas de juego (tragamonedas).

Actividad comercial 3.

Es aquel constituido por locales destinados al intercambio de servicios que por sus características debe estar localizado en zonas especialmente determinadas y que se lleva a cabo a nivel de ciudad. Requiere servicios complementarios.

Establecimiento de alto impacto ambiental y urbanístico con soluciones particulares para cada caso, en locales que conforman unidades arquitectónicas con zonas y servicios comunales compartidos o en establecimientos únicos con oferta diversificada de bienes, con las siguientes características:

- Ocurren en edificaciones o agrupaciones especialmente diseñadas para tal fin, con horarios laborales especiales.
- Aseguran condiciones de acceso que permiten su abastecimiento con vehículos adecuados, por lo tanto requieren zonas especializadas para el descargue y estacionamientos de vehículos de empleados.
- Requieren servicios complementarios como parte de la edificación.
- No son compatibles con el uso residencial.

Hacen parte de este grupo, entre otros:

Combustibles y similares, estaciones de servicio, montallantas, maquinaria pesada, insumos agrícolas o de construcción, vehículos automotores, embarcaciones, bodegas de almacenamiento y depósitos, centrales de mayoristas, bares, tabernas, venta de repuestos de autos, buses, camionetas, motos, lanchas y barcos, plazas de mercado y discotecas.

Actividad comercial 4.

Es aquel constituido por instalaciones destinadas al intercambio de servicios que por sus características debe estar localizado en zonas especialmente determinadas y que se lleva a cabo a nivel intermunicipal o Inter-regional.

Establecimiento de alto impacto ambiental y urbanístico con soluciones particulares para cada caso, en locales especializados, con las siguientes características:

- Ocurren en edificaciones o agrupaciones especialmente diseñadas para tal fin, con horarios laborales especiales.
- Aseguran condiciones de acceso que permiten su abastecimiento con vehículos adecuados, por lo tanto requieren zonas especializadas para el descargue y estacionamientos de vehículos de usuarios y empleados.
- No son compatibles con el uso residencial.

Hacen parte de este grupo, entre otros:

- Central de abastos, centro de acopio, almacenamiento de combustible.

3.5.2.3. La actividad industrial.

El uso industrial así mismo de acuerdo a su impacto ambiental, social y urbanístico se clasifica en grande, pequeña y mediana.

Para efectos de manejo y de acuerdo a la actividad predominante, la industria se divide en extractiva y transformadora. La industria extractiva por su alto impacto ambiental, no es considerada como apta para el suelo urbano. En consecuencia, se debe prohibir su existencia al interior de dichos suelos. Las industrias extractivas existentes en suelo urbano o de expansión urbana, pueden seguir funcionando con el objeto de recuperar la morfología del terreno, dentro de unas condiciones concertadas con la entidad competente alrededor del plazo y las características de la recuperación, que permitan el desarrollo de usos urbanos posteriormente.

La industria transformadora es aquella destinada a la transformación, elaboración, ensamblaje y manufactura de productos. Por lo general, se denomina complejo industrial o ciudadela industrial, a las urbanizaciones o zonas específicamente previstas para este uso. De acuerdo al impacto ambiental y urbanístico que genera, se clasifica en liviana, mediana y pesada. La actividad industrial pesada cuenta con un área para su adecuado funcionamiento en el sector de Mamonal. Así la actividad industrial se divide en tres grupos:

Actividad industrial 1.

Establecimientos considerados de bajo impacto ambiental y urbanístico. Se pueden ubicar en espacios habilitados para tal efecto dentro de edificaciones comerciales o vivienda unifamiliar, con las siguientes características:

- Manufactura artesanal (manual) de productos o con equipos caseros en horarios diurnos. El abastecimiento debe ser adelantado mediante vehículos pequeños o medianos, que no demanden especificaciones del espacio público diferentes a la de los sectores residenciales; no requieren condiciones especiales de infraestructura, ya que no producen ruidos, olores ni efluentes contaminantes. Máximo 3 empleados.
- Fabricación de dulces caseros, repostería.
- Cestería, cerámica.
- Actividades de edición, encuadernadoras.
- Talleres de modistería, orfebrería, tapicería de muebles, ortopedia.

Actividad industrial 2.

Por su alto impacto ambiental y mediano impacto urbanístico, es complementaria del uso comercial, no es compatible con el uso residencial y puede ubicarse en locales o bodegas independientes, en áreas con uso principal comercial.

Son aquellas que por las características de las materias primas utilizadas o procesadas, dan lugar a desechos sólidos, líquidos o gaseosos en concentraciones y cantidades tales que puedan causar molestias pero que con manejo y controles adecuados minimizan los impactos en la salud y/o el ambiente.

Preparación de carnes frías, jamones, tocinetas, embutidos, chicharrones y demás elaboraciones no enlatadas, en pequeña escala; fabricación de productos lácteos, que no generen residuos orgánicos; envase de conserva de frutas y legumbres, no enlatados; molinos y transformación industrial de harinas; fábrica de galletas, chocolates y confites; industria de confección y similares; tostadoras de Café; fabricación de salsas, condimentos, vinagre, almidón y sus derivados, levaduras y pastas alimenticias; fábrica de cigarrillos y cigarros; fábrica de vinos, gaseosas y bebidas en general; fábrica de estructuras metálicas; industrias de prefabricados que no produzcan residuos de cementos y se prevén un control adecuado para evitar el polvo; fabricación de artículos eléctricos y similares; fabricación de artículos de cuero, excepto el curtimiento; fabricación de artículos de madera y corcho; fabricación de piezas para maquinarias, productos alimenticios en menor escala, artículos de tocador, artículos eléctricos; fábrica de vestidos; fábrica de chicles; productos fotográficos; reciclaje.

Actividad industrial 3.

Es aquella que por su alto impacto ambiental, urbanístico y magnitud considerable debe localizarse distante a los sectores residenciales y comerciales y presentan las siguientes características:

- Requieren para su buen funcionamiento edificaciones especializadas y elementos o equipos para el control de contaminación por ruidos, olores, vapores o efluentes líquidos contaminantes.
- Requieren condiciones de espacio público especiales que faciliten la circulación de vehículos pesados y provean las necesarias franjas de protección ambiental y aislamientos.
- Requieren formas específicas de infraestructura y prestación de los Serv. Púb. Para su buen funcionamiento y control de efluentes contaminantes.

Son incompatibles con las demás actividades urbanas debido a su alto impacto, solo se permiten en sectores especializados denominados agrupaciones o complejos industriales.

Son aquellas que utilizan materia prima que, por sus propiedades físicas, biológicas, térmicas y/o radioactivas, después de ser procesadas y/o manipuladas, dan lugar a desechos sólidos, líquidos o gaseosos en concentraciones y cantidades suficientes a ser susceptible de causar perjuicio a la salud de la comunidad, la ciudad o el ambiente.

Cervecería; procesadoras de pescado; Procesadoras de sal y azúcar; Alcalis e industria de cloro; Textiles; Destilerías; Industrias lecheras; Fábrica de grasas y jabones; Industria de papel y pulpa; Industria de cuero; Fabricación de metales; Lavanderías; Fabricación de cementos; Plaguicidas; Mataderos; Ensamble de automóviles; Fabrica de pinturas; Fábrica de plásticos; Fábrica de colas y pegantes; Fabricación de vidrios y productos de vidrio en general; Industrias de aluminio; Industria de fertilizantes Nitrogenados; Asbesto; Acero; Explosivos; Plantas de Energía con carbón; Planta de energía nuclear; Descerección y fermentación de café; Muelles carboníferos; Productos farmacéuticos; Grasas y jabones; Fabricación de llantas; Plantas de Coke; Refinería de petróleo.

3.5.2.4. La actividad institucional.

Los establecimientos destinados a este uso, prestan los diferentes servicios requeridos para el soporte de todas las actividades de la población. Pueden ser públicos o privados. De acuerdo a la clase del servicio que prestan, se clasifican en los siguientes grupos: Asistencial, educativo, administrativo, cultural, seguridad, culto, recreativo

Además, de acuerdo a su cobertura o radio de acción se establecen cuatro clases:

Actividad institucional I.

Establecimientos que prestan servicios de primera necesidad y cobertura local. Considerados de bajo impacto ambiental y urbanísticos, no generan tráfico o congestión notoria, no generan ruidos o contaminación y no propician usos complementarios significativos.

Hacen parte de este grupo los siguientes establecimientos:

- Asistencial: Puesto de salud, dispensario, sala cunas, centros comunales.
- Educativo: Guardería, jardín infantil, educación preescolar.
- Seguridad: Puesto de policía, CAI, puesto militar
- Culto: Capilla, sala de culto.
- Recreativo: Clubes campestres, parques y zonas verdes de cobertura local.

Actividad institucional 2.

Establecimientos públicos o privados, de mediano impacto, de cobertura zonal compatibles con el uso residencial.

Hacen parte de este grupo los siguientes establecimientos entre otros:

- Asistencial: Centro de salud, clínica, ancianato, hogar de paso
- Educativo: Colegio(Prim-Bach), centro de educ. tecnológico, seminario
- Administrativo: JAL, embajada, consulado, notaria, curaduría, comisaría de familia, inspección de policía
- Cultural: Teatro, auditorio, museo, biblioteca
- Seguridad: Subestación o estación militar o de policía, bombero
- Culto: Iglesia parroquial, sedes de cultos, convento, sala de velación.
- Recreativo: Centro deportivo y de espectáculos, club social, parque de diversiones, parques y zonas verdes de cobertura zonal I.

Actividad institucional 3.

Establecimientos que prestan servicios especializados de cobertura distrital. Considerados de alto impacto urbanístico, requieren edificaciones especializadas de gran magnitud obras de infraestructura de servicios públicos y su cobertura abarca la totalidad del territorio y áreas de municipios vecinos.

Hacen parte de este grupo los siguientes establecimientos entre otros:

- Asistencial: Hospital, Clínica general.
- Educativo: Universidad, Escuela Militar, Instituto Tecnológico.

- Administrativo: Alcaldía, Gobernación, Juzgado, Centro Administrativo, Cabildo, Sedes de empresas de servicios públicos, equipamientos de transporte..
- Cultural: Teatro, Auditorio Sinfónico, Biblioteca, Hemeroteca, Museo, Feria de exposición, Centro de Convenciones..
- Seguridad: Cuartel, Cárcel, Instalaciones Militares y de Policía, Fiscalía, Base Naval..
- Culto: Catedral, Palacio Arzobispal.
- Recreativo: Centro deportivo, Plaza de Toros, Villa Olímpica, Parques y Zonas Verdes de cobertura Distrital, unidad deportiva.

Actividad institucional 4.

Establecimientos públicos o privados de alto impacto, de cobertura intermunicipal, no compatibles con el uso residencial. Destinados a la prestación de servicios públicos (acueducto, alcantarillado, energía, gas, saneamiento) y funerarios necesarios para la actividad residencial y las actividades de consumo, producción e intercambio comercial

Hacen parte de este grupo los siguientes establecimientos y sus análogos:

- Funerarios: Cementerio, Jardín Cementerio, horno crematorio.
- Saneamiento: Sistema de disposición final de residuos, bombeo de aguas residuales.
- Servicios públicos: Plantas térmicas de energía, plantas de tratamiento de agua cruda, estaciones de transmisión de energía, gas y teléfono, estaciones de bombeo, tanques de almacenamiento de agua, entre otros.

3.5.2.5. La actividad portuaria.

En Cartagena, el uso portuario es de relevante importancia por la excelentes condiciones de abrigo y amplitud que ofrece la bahía para tales usos. Las áreas destinadas a este uso, prestan los diferentes servicios portuarios requeridos para el soporte de las actividades económicas de la ciudad (turismo, exportación e importación de materia prima y productos terminados, transporte) y de manera particular al complejo industrial de Mamonal. Su manejo y administración puede ser pública o privada. Comprende terminales, muelles y establecimientos o edificaciones para su adecuado funcionamiento y administración. De acuerdo a la clase del servicio portuario que prestan las edificaciones, terminales y muelles se clasifican en los siguientes grupos:

Actividad portuaria 1.

Comprende muelles, terminales y establecimientos cuya función, equipos y servicios, atienden embarcaciones menores dedicadas al transporte de personas y/o actividades deportivas acuáticas, embarcaderos, puertos turísticos, deportivos, marinas, clubes náuticos y los de cabotaje menor

Actividad portuaria 2.

Comprende muelles, terminales y establecimientos cuya función, equipos y servicios, atienden embarcaciones de todos los tamaños dedicadas al transporte de carga excepto hidrocarburos y combustible. Se incluyen en esta actividad los puertos pesqueros, los astilleros y buques escuela

Actividad portuaria 3.

Comprende muelles, terminales y establecimientos cuya función, equipos y servicios, atienden embarcaciones de todos los tamaños dedicadas al transporte de productos químicos, hidrocarburos y combustibles

Actividad portuaria 4.

Comprende muelles, terminales y establecimientos cuya función, equipos y servicios atienden exclusivamente embarcaciones militares de todo tamaño.

3.5.2.6 Las actividades mixtas.

Las actividades mixtas a su vez, se dividen en cinco grupos:

- **Mixtas 1:** Residencial, comercial y turística
 - **Mixtas 2:** Comercial, turístico e institucional
 - **Mixtas 3:** Comercial e institucional
 - **Mixta 4:** Comercial e industrial mediana
 - **Mixtas 5:** Industrial pesado y portuario
-
- **Mixta 1:** Corresponde a áreas del centro histórico donde pueden realizarse armónicamente las actividades residenciales, turísticas y comerciales, en concordancia con las categorías de intervención y restricciones específicas para garantizar la conservación del mismo como patrimonio cultural.
 - **Mixta 2:** Se aplica con el objeto de priorizar las actividades terciarias e institucionales entre las cuales se encuentran el turismo, el comercio y equipamientos distritales, compatibles con la vivienda, pero localizados en áreas especiales. Entre ellos se encuentran El Laguito y parte de los barrios de Bocagrande, Marbella, Cabrero y Manga. Así mismo, los predios sobre las vías arteriales y algunas colectoras que definen bordes de las zonas residenciales.
 - **Mixta 3:** Corresponde a la Matuna, cuyas características de centro comercial y de servicios de escala urbana, son especiales dentro de la ciudad. Se incluye el uso institucional con miras a diversificar su función, una vez se consoliden las nuevas centralidades.
 - **Mixta 4:** Comercial e industrial mediana, principalmente para las zonas colindantes con las Avenidas de El Bosque, Vía a Mamonal, Variante a Mamonal, en respuesta a la consolidación del uso mixto como predominante.
 - **Mixta 5:** Industrial pesado y portuario, solo permitido en la zona industrial de Mamonal sobre el borde de la Bahía de Cartagena, donde se combinan la industria pesada y el comercio compatible con los terminales marítimos que atienden transporte de productos químicos, hidrocarburos y combustibles.

3.5.3 Las normas en función de las áreas de actividad.

Uso principal.

Señala el uso principal autorizado: residencial, comercial, institucional, industrial o portuario.

Uso complementario.

En todas las áreas de actividad se presentan usos complementarios; el uso comercial en especial, presenta diversos niveles en los cuales se considera compatible o incompatible.

Uso restringido.

Se refiere a los usos que si bien pueden ser compatibles con el uso principal, en caso de presentarse será enmarcado dentro de limitaciones precisas.

Uso especial.

El englobe de terrenos en ocasiones lo mismo que oportunidades no contempladas, dan lugar a consideraciones especiales para la autorización de usos no contemplados dentro de las actividades permitidas de algunos sectores.

Area del lote.

Según el área de actividad, se detallan los mínimos requeridos en las dimensiones de los lotes para evitar subdivisiones. En los suelos de expansión susceptibles de ser urbanizados es esencial esta definición.

Frente mínimo.

Con el objeto de asegurar un normal desenvolvimiento de la vivienda en especial. no se deben permitir frentes de lotes menores a tres con cincuenta metros.

Alturas.

Están determinadas en primer lugar por las previsiones de acueducto y alcantarillado siempre y cuando dé lugar la prestación del servicio. En segundo lugar, por las características formales del sector que implican control estricto para la autorizaciones de mayores alturas en sectores de reconocida homogeneidad formal.

Area de ocupación.

Con el ánimo de establecer índices de edificabilidad, se determinan los topes de ocupación del lote para garantizar los indicadores de espacio público en primer piso propuestos por el POT.

Area de construcción.

Aspecto relevante de la volumetría final que tendrá una edificación, el área de construcción representa el índice de edificabilidad para efectos de determinación de los derechos de construcción.

Antejardin.

Este punto se refiere al retroceso que deben tener las edificaciones de la vía pública para garantizar una adecuada respuesta de todas las edificaciones en conjunto para la calidad del espacio público.

Aislamiento lateral.

En sectores donde el tamaño de los lotes no lo impida, se establecen retiros entre las edificaciones que aseguran el mejor aprovechamiento de las visuales y óptimas condiciones de iluminación y ventilación para todos los espacios interiores de las edificaciones.

Patios.

En lotes con frentes pequeños donde no es posible lograr retiros entre las edificaciones, los patios ofrecen la oportunidad de iluminar y ventilar los espacios interiores, para lo cual se establecen dimensiones mínimas relacionadas diferencialmente con la altura permitida para las edificaciones.

Cerramientos.

Los cerramientos determinan la relación que existe entre el espacio privado de las edificaciones y el espacio público. Establecen una transición donde debe manejarse la transparencia en altos porcentajes que garantice la continuidad de visuales a los antejardines.

Garajes.

Se establecen los requerimientos de espacio para estacionamiento de vehículos particulares y de visitantes. También los criterios para su ubicación dentro del espacio privado con el fin de garantizar espacio público libre de obstáculos para los peatones, ambientalmente enriquecido.

4. LA VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL

La estrategia de mediano plazo para el desarrollo de programas de vivienda de interés social, incluyendo los de mejoramiento integral, incluye directrices y parámetros para la localización en suelos urbanos y de expansión urbana, de terrenos necesarios para atender la demanda de vivienda de interés social, y el señalamiento de los correspondientes instrumentos de gestión; así como los mecanismos para la reubicación de los asentamientos humanos localizados en zonas de alto riesgo para la salud e integridad de sus habitantes, incluyendo la estrategia para su transformación para evitar su nueva ocupación.

De acuerdo con el análisis de la situación del sector en materia de vivienda de Interés Social, las acciones de la Administración Distrital deben encaminarse a la superación de inconvenientes como el alto déficit habitacional existente, crecimiento informal y desordenado de la ciudad, proliferación de asentamientos en zonas de riesgo y las restricciones de oferta en el mercado de Vivienda de Interés Social.

Con base en lo anterior, las orientaciones de política para el Distrito en el Horizonte de Planeación del POT, deben orientarse a cuatro aspectos básicos, siendo estos en su orden:

a. Oferta amplia de suelos urbanizados.

Este aspecto va dirigido a desincentivar la oferta de la producción ilegal de vivienda, que representa en el largo plazo un alto costo social y financiero si se tiene en cuenta que los asentamientos ilegales carecen de servicios básicos que posteriormente a la consolidación del asentamiento resulta más costoso de instalar por que implica ya un reordenamiento urbano.

Se ha determinado, con especialistas en el tema, que la oferta de vivienda de interés social en la ciudad se ve restringida por los altos costos que deben enfrentar los oferentes en relación con el acceso a servicios públicos (acueducto, alcantarillado, energía), acceso y comunicación formal con la malla vial. De acuerdo con lo anterior, la estrategia Distrital debe orientarse a la producción de terreno dotados con infraestructura de redes, creando el espacio de actuación de los oferentes formales de vivienda.

Debe tenerse en cuenta el equilibrio de la ciudad y de sus áreas de expansión, para la destinación de áreas específicas de VIP y VIS, en convivencia con otros estratos de la población mediante la fijación de una normativa clara y aplicable de espacio público, accesibilidad, dotación de equipamiento comunitario etc.

De esta manera al incluir la oferta de suelo urbanizado no sólo se da una solución al problema de vivienda sino que se va en contra de aspectos como la conformación de asentamientos ilegales y se promueve la participación del sector privado, permitiendo la focalización de recursos del Distrito en un mayor territorio.

Se desarrolla a través de programas de vivienda de interés social en suelos de expansión, para el corto plazo en aquellos clasificados como prioritarios.

b. Mejoramiento integral.

De acuerdo con Corvivienda se estima en 3.6 millones de pesos el costo por predio de acceso a servicios.

Este componente se aplica a los asentamientos existentes en el actual perímetro urbano, objeto de acciones públicas orientadas a programas integrales de mejoramiento y entorno – orientados a la actuación en servicios públicos, vías, equipamiento comunitario, ampliación del espacio público, legalización de la tenencia, mitigación de efectos ambientales etc. - orientados a la desmarginalización de asentamientos.

c. Atención a zonas de riesgo.

Este tipo de asentamientos con tratamiento de redesarrollo, deben tratarse con prioridad, en relación a la población a atender y a los estudios por realizar. Muchas de estas zonas se pueden encontrar incluidas en el punto anterior, de manera inicial y, sólo los estudios de microzonificación de riesgos proporcionan, una población de familias para atender. Corvivienda maneja una población de 5.500 familias, teniendo en cuenta únicamente riesgos por erosión e inundación.

d. Política institucional.

Este aspecto tiene que ver con la necesidad de fortalecer la organización y la capacidad técnica institucional necesaria para liderar la ejecución eficiente de los componentes anteriores, mediante la creación del Banco de Tierras, Sistema de Información, articulación con el sistema de planeación integral de la ciudad y fortalecimiento del área jurídica.

4.1. PROGRAMAS DE VIVIENDA DE INTERES SOCIAL.

De acuerdo con la Ley 388 de 1997, este tipo de proyectos son aquellos identificados como prioritarios para el POT, pues de su desarrollo dependerá la conformación de la ciudad en el futuro, introduciendo como elemento ordenador la definición de uso eficiente del suelo. Dentro de los programas a desarrollar el de vivienda alcanza un nivel preponderante pues define la ocupación de la ciudad a futuro pues involucra las proyecciones de redes de servicios públicos y corredores viales.

4.1.1. Vivienda de interés social en suelo urbano y de expansión, con tratamiento de desarrollo.

Consiste en la creación de las condiciones necesarias para la provisión de nuevas unidades orientada a los sectores más pobres de la población en orden de prioridad a subsanar el déficit de vivienda existente y, al desarrollo de planes para población futura.

La administración con base en el modelo de coparticipación con el sector privado, impulsará la financiación de programas mixtos (mediante la oferta de tierras urbanizables) para optimizar y crear un efecto multiplicador en la orientación de recursos financieros a la actividad edificadora de vivienda, principalmente de Interés Social impulsando los proyectos de desarrollo progresivo. Para tal efecto dentro de cada área determinada como de desarrollo en suelo urbano y de exposición, de acuerdo a la definición de su uso se determinarán las características bajo las cuales se desarrollarán los planes de vivienda que garanticen el equilibrio social y cultural.

De acuerdo con los tres escenarios de proyección de suelo requerido para localizar a la población de la ciudad, teniendo en cuenta la población en déficit y el crecimiento poblacional proyectado para el año 2.010, se espera desarrollar un área aproximada de 2.100 Ha. De este suelo entre el 58% y el 64%

Existe un nuevo estudio de INGEOMINAS, actualizando el de 1994.

corresponde a suelo para hogares estratos 1, 2 y 3 con salarios hasta 4 smm, para los cuales se deben generar nuevas viviendas. Se aplica para tratamientos de desarrollo en suelos urbanos y de expansión.

4.1.2. Vivienda en suelo urbano con tratamientos.

a. Mejoramiento Integral.

Incluirá un programa completo y una normativa general para la integración de zonas marginales de la ciudad, con aplicación especial a los bordes de ciudad existentes, para los cuales se establece el tratamiento de renovación. Las acciones a desarrollar en esta franja de terreno incluyen entre otras acciones de legalización, dotación de servicios públicos, dotación del equipamiento comunitario requerido, mitigación de factores de riesgo.

b. En suelo urbano con tratamiento de redesarrollo.

Reubicación de asentamientos humanos localizados en zonas de riesgo no mitigable: Se cataloga como un programa especial de vivienda nueva, debido a la condición especial de este tipo de familias y la solución que requieren esperando que sea subsidiada en un 100%. Este programa debe ir acompañado de un plan de manejo de áreas desalojadas. Se aplica para el tratamiento de redesarrollo en suelo urbano y a las áreas que luego de haber realizado planes parciales se ratifique el tratamiento de redesarrollo o se incorporen al mejoramiento integral.

c. En suelo urbano con tratamiento de renovación.

Se trata de los bordes de la ciudad hacia los cuerpos de agua, ocupados en el caso de la Ciénaga de La Virgen por asentamientos espontáneos, cuyo tratamiento inicial de mejoramiento integral, puede ser revaluado de acuerdo con resultados de los planes parciales que pueden aplicarse.

4.1.3. Provisión y mejoramiento de vivienda vis.

El objetivo de este programa es ampliar la oferta de suelo urbanizado con el fin de cubrir las necesidades de vivienda nueva estrategia para los hogares estrato 1, 2 y 3 con ingresos hasta 4 smm, con el fin de descincientivar la ocupación ilegal de este bien.

Las estrategias definidas para lograr los resultados son:

- Diseñar los elementos de intervención de la Administración Distrital a través de la operatividad de un Banco de tierras, con el fin de gestionar la disponibilidad de las mismas.
- Promover la gestión con entidades del orden Nacional para acceder a recursos de Subsidio Nacional de Vivienda.
- Garantizar la equidad en la distribución por estratos de la población en las áreas definidas como de expansión urbana.
- Definir en el corto plazo un sistema de información para identificar la demanda.

La meta del Plan de Ordenamiento es construir durante la vigencia del POT 54.400 viviendas de Interés Social, de las cuales el 65% (35.700 unidades), corresponden a Vivienda de Interés Social y el 35% a Vivienda de Interés Social (18.700).

4.1.4 Mejoramiento de vivienda.

El objetivo del Programa es unificar la ciudad partiendo del reconocimiento e integración de los barrios subnormales a ella con el fin de lograr un tejido urbano planificado, estable y sostenible en el tiempo, logrando mejoras sustanciales en el nivel de vida de sus habitantes.

Sus estrategias son:

- Establecer mecanismos de planificación y gestión que garanticen la ejecución del proyecto, partiendo del fortalecimiento a nivel Distrital de la entidad coordinadora del programa. Ver aspectos institucionales.
- Aplicar los estudios de microzonificación de riesgos, levantamiento de inventarios por áreas de intervención con el fin de caracterizar los sectores de las áreas definidas en el POT para los diferentes tratamientos.
- Gestionar y adelantar programas de legalización predial con el fin de generar un sentido de propiedad en las familias que habitan los barrios definidos como de este tratamiento.
- Mejoramiento de vivienda con base en o Con prioridad en las viviendas localizadas en zona de riesgo no mitigable y mejoramiento de la calidad de vivienda de las zonas a intervenir

4.1.5 Reubicación de Vivienda.

Objetivo General

Relocalizar las familias que habitan viviendas en zonas definidas como de riesgo no mitigable. Estas zonas se han definido como las afectadas por inundación (La Gloria y Marlinda), las que de acuerdo con los resultados de los estudios de precisión se definen en La Popa, la Loma del Marión y los asentamientos espontáneos localizados en la zona de influencia de Mamonal.

Las estrategias definidas son:

- Realización de acciones de trabajo social necesarias para la sensibilización de la población, levantamiento del censo de familias y las condiciones socioeconómicas de las mismas, con el fin de identificar los lugares de localización de la vivienda nueva mitigando el impacto social de la reubicación.
- Realización de acciones necesarias para la valoración de las viviendas a desalojar y estudiar las posibilidades de financiación de la relocalización.
- Diseño de mecanismos de coordinación interinstitucional para el tratamiento de las áreas desalojadas.
- Las acciones en relación con reubicación de viviendas en zonas de riesgo deberán tomarse como prioritarias.
- Realización de programas de prevención y manejo de riegos mientras se realiza la reubicación.

4.1.6 Mejoramiento del sector de Nelson Mandela.

El mejoramiento de este asentamiento se realizará de acuerdo con los siguientes criterios:

- Que el asentamiento forma parte de zonas con crecimiento urbano acelerado (por encima de lo previsto), espontáneo, informal y no legalizado como producto de invasiones, ocupaciones y desplazamiento de comunidades víctimas de la violencia.
- Que el ordenamiento del asentamiento integra componentes de gestión del suelo a través de la incorporación, integración predial y legalización de tenencia.

- Que ambientalmente los efectos por la presencia de amenazas antrópicas especialmente, trascienden los límites del asentamiento, y al mismo tiempo implican riesgos para la salud de un número importante de ciudadanos (10% de la ciudad).
- Que el desarrollo de soluciones a los problemas de habitabilidad estructural que afectan a 35.000 personas, requieren la incorporación de varios componentes de la acción del distrito (vías, saneamiento, agua potable, calidad de vivienda).
- Que dada la interacción de componentes de desarrollo social del asentamiento, se deben contemplar mecanismos de actuación conjunta entre el sector público y privado.
- Que por la magnitud de la operación, en términos de impacto urbano y tiempo de ejecución, no es posible adelantar las acciones sin el concurso de la Nación.
- Que dada la existencia simultánea de necesidades en equipamiento, disposición de desechos sólidos, legalización de tenencia, gestión de zonas de alto riesgo antrópico y mejoramiento de la calidad constructiva y ambiental de la vivienda, se deben contemplar acciones que permitan una solución integral y coordinada entre las diferentes entidades, organizaciones y comunidad.

4.1.7 Lotes con Servicios

El objetivo de este proyecto es proveer de tierra dotada de infraestructura, para adelantar programas de autoconstrucción de vivienda, sujetas a un diseño previo que permita garantizar la armonía del entorno.

Son estrategias de este proyecto:

- La realización de programas que cuenten con redes primarias de servicios.
- La definición de los diseños arquitectónicos de las viviendas y cartillas instructivas para la construcción de las mismas.
- Puesta en marcha de sistemas de construcción progresiva por parte de los beneficiarios de estos proyectos.
- Fortalecimiento de organizaciones comunitarias para la participación en estos proyectos.

La identificación precisa de los barrios y corregimientos objeto de estos programas será la correspondiente a las áreas sujetas al tratamiento de desarrollo, ubicadas en las áreas con uso de vivienda, según las normas urbanísticas dispuestas por este Decreto y que aparecen referidas en el Plano de Tratamientos en Suelo Urbano y de Expansión, que hace parte integrante de este Decreto.

TABLA DE CONTENIDO

COMPONENTE URBANO.....	1
1. POLÍTICAS DE MEDIANO Y CORTO PLAZO DEL TERRITORIO URBANO.....	1
1.1 PRESENTACIÓN TERRITORIAL DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.	3
2. ZONIFICACION Y ESTRUCTURA DEL SUELO URBANO Y DE EXPANSION.....	4
2.1 LOS CINCO DETERMINANTES DE LA ZONIFICACIÓN.....	4
3. LA REGLAMENTACION DEL SUELO URBANO Y DE EXPANSION DEL DISTRITO	5
3.1 PRIMERA DETERMINANTE DE ZONIFICACION, PERIMETROS Y SUELOS DE PROTECCION.	5
3.1.1 <i>El perímetro urbano</i>	5
3.2 SEGUNDA DETERMINANTE DE ZONIFICACION, EL SISTEMA VIAL Y EL TRANSPORTE.	6
3.2.1 <i>Políticas del sistema vial y de transporte, para suelo urbano y de expansión</i>	6
3.2.2 <i>Política de movilidad intraurbana y accesibilidad regional:</i>	6
3.2.3 <i>Objetivos del sistema vial</i>	10
3.2.4 <i>Acciones relacionadas con la estructura vial y con sus elementos.</i>	11
3.2.5 <i>Sistemas de la malla vial: vías e intersecciones, definición y localización.</i>	11
3.2.6 <i>Sistema vial en suelo de expansión</i>	19
3.2.7 <i>Sistemas de Ciclovías, en suelo urbano y de expansión</i>	21
3.3 TERCERA DETERMINANTE DE ZONIFICACION, EL ESPACIO PUBLICO Y LOS EQUIPAMIENTOS.	24
3.3.1 <i>El Espacio Público</i>	24
3.3.2 <i>Los Equipamientos.</i>	31
3.4 CUARTA DETERMINANTE DE ZONIFICACIÓN, TRATAMIENTOS Y ACTUACIONES URBANISTICAS.	36
3.4.1 <i>El modelo urbano de acuerdo a tratamientos</i>	36
3.5 QUINTA DETERMINANTE DE ZONIFICACION, LAS AREAS DE ACTIVIDAD PARA EL DESARROLLO DEL SUELO PRIVADO.	41
3.5.1 <i>Localización de actividades en suelo urbano y de expansión.</i>	41
3.5.2 <i>La clasificación de usos del suelo por actividades.</i>	44
3.5.3 <i>Las normas en función de las áreas de actividad.</i>	51
4. LA VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL	53
4.1 PROGRAMAS DE VIVIENDA DE INTERES SOCIAL.	54
4.1.1 <i>Vivienda de interés social en suelo urbano y de expansión, con tratamiento de desarrollo.</i>	54
4.1.2 <i>Vivienda en suelo urbano con tratamientos</i>	55
4.1.3 <i>Provisión y mejoramiento de vivienda vis.</i>	55
4.1.4 <i>Mejoramiento de vivienda</i>	56
4.1.5 <i>Reubicación de Vivienda.</i>	56
4.1.6 <i>Mejoramiento del sector de Nelson Mandela.</i>	56
4.1.7 <i>Lotes con Servicios</i>	57