

**PLAN PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMA URBANA Y
AMBIENTAL EN LA RONDA HÍDRICA Y DE LA ZONA DE MANEJO Y
PRESERVACIÓN AMBIENTAL**

CTO-171-2025

ZONA FRANCA DE BARRANQUILLA S.A U.O.Z.F.



Julio, 2025

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. MARCO LEGAL QUE SUSTENTA LA CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO DE LA ZONA FRANCA DE BARRANQUILLA	4
2.1. CONTEXTO HISTÓRICO Y MARCO LEGAL FUNDACIONAL. PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE 1958 Y 2013.	5
2.2. DESARROLLOS RECIENTES BAJO EL NUEVO PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL QUE COMPRENDE EL PERÍODO 2014 - 2032	10
2.2.1. Clasificación del uso del suelo.....	10
2.2.2. Índice de Ocupación.....	12
2.2.3. Normatividad Aplicable a la Zona Franca.....	13
3. RONDA HÍDRICA Y ZONA DE MANEJO Y PRESERVACIÓN AMBIENTAL EN EL ÁREA DE LA ZONA FRANCA DE BARRANQUILLA	15
4. PLAN PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMA URBANA Y AMBIENTAL EN LA RONDA HÍDRICA Y DE LA ZONA DE MANEJO Y PRESERVACIÓN AMBIENTAL	28
5. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO	36

1. Introducción

En 1959, siendo Alberto Lleras Camargo presidente de la república, un grupo de empresarios barranquilleros con el apoyo de expertos del puerto de Hamburgo, concibieron la idea de crear un centro de producción y comercialización de bienes que permitiera incrementar el comercio internacional de Colombia, definiendo un área geográfica en la que se pudieran establecer empresas que tuvieran una importante conectividad multimodal con el mundo.

De esta forma fue creada la Zona Franca de Barranquilla, la cual cuenta con cerca de 100 hectáreas y 800 metros lineales de ribera marítima y fluvial en la margen occidental del río Magdalena dentro de los últimos 21 kilómetros hacia su desembocadura con el mar Caribe y con facilidad para remontar el río hacia el 80% de los municipios hacia el interior del país. Así mismo, está ubicada en las inmediaciones del puente Pumarejo que facilita su conexión con las principales vías terrestres, y con un aeropuerto internacional de carga y pasajeros con una importante afluencia de rutas, lo cual conjuga los conceptos fundamentales de ubicación estratégica, área apta para la industrialización, internacionalización y excelente conectividad nacional e internacional, que la consolidan, desde sus inicios, en un eje de progreso y desarrollo para Barranquilla y el Caribe colombiano.

Su incidencia en la economía local ha sido decisiva para el crecimiento del área aledaña a sus instalaciones, conformando un nodo de comercio exterior que integra a los principales actores del segmento: la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, a la cual nos une una puerta de interconexión; la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales ("DIAN"), cuyas oficinas regionales se encuentran ubicadas a 200 metros del acceso principal de la Zona Franca; agencias de aduanas; 37 empresas usuarias; 21 empresas de apoyo; transportadores de carga, y sobre todo, más de 4.200 personas que ingresan diariamente a laborar y prestar servicios a las empresas allí instaladas. Esto ha motivado la inversión pública local en el sector, dando como resultado la construcción del corredor portuario que, además de constituir en sí mismo una solución a la movilidad de vehículos livianos y pesados, representó una solución medioambiental y de salud pública para toda el área de influencia con la canalización del caño de la Ahuyama.

La importancia de la Zona Franca de Barranquilla en el crecimiento económico del país se puede evidenciar en la contribución del 8,37% en el PIB del Atlántico en 2023; así mismo, las cifras del movimiento de mercancías en el 2024 registran la movilización de más de 3 millones de toneladas con valor FOB superior a los 2.250 millones de dólares, de los cuales, más del 20% corresponde a salidas a terceros países, superando los 520 millones de dólares.

Conscientes de nuestra responsabilidad con la sostenibilidad, estamos vinculados al programa de ecoparques industriales, liderado por la ONUDI, siendo parte del GEIPP o Programa Global de Parques Eco Industriales, que busca mejorar el desempeño ambiental

de la Zona Franca de Barranquilla en armonía con el desarrollo económico y social, propendiendo por la eficiencia de los recursos y la producción más limpia.

Teniendo en cuenta lo expuesto, hemos abordado con absoluto convencimiento, el análisis de la normatividad vigente con miras a garantizar el cumplimiento de las normas medioambientales. Lo anterior, con el objetivo de dar estricto cumplimiento a lo previsto en el contrato de arrendamiento No. CTO-171-2025, suscrito entre Zona Franca de Barranquilla S.A. U.O.Z.F. y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (el "Contrato"), cláusula vigésima segunda, obligaciones especiales del arrendatario, numerales 9 y 10, en los cuales se establece: (i) el deber de dar cumplimiento a la protección de la Ronda Hídrica y de la Zona de Manejo y Preservación Ambiental (ZMPA), y, (ii) la responsabilidad de presentar un plan para garantizar el cumplimiento de la norma Urbana y Ambiental en la Ronda Hídrica y Zona de Manejo y Preservación Ambiental (ZMPA). Todo lo anterior, con el fin de alinear la ejecución del contrato con la regulación aplicable como el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables (Decreto Ley 2811/1974), el POT de Barranquilla (Decreto 0212 de 2014) y estándares ambientales contemporáneos, con miras a que la normal operación de la Zona Franca de Barranquilla se armonice con la protección de los recursos naturales, en los términos previstos por la ley.

Así las cosas, el presente documento incluye un estudio normativo que nos permita el entendimiento armónico de las normas vigentes, tanto las que regían al momento de la constitución de la Zona Franca de Barranquilla como las que regulan la situación en la actualidad, así como las alternativas que proponemos como Plan para Garantizar el Cumplimiento de la Norma Urbana y Ambiental en la Ronda Hídrica y Zona de Manejo y Preservación Ambiental.

2. MARCO LEGAL QUE SUSTENTA LA CONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO DE LA ZONA FRANCA DE BARRANQUILLA

Con el fin de dar cumplimiento a las obligaciones especiales, numerales 9 y 10 de la cláusula vigésima segunda del Contrato antes referidas, a continuación, haremos un análisis del desarrollo que se ha dado en la Zona Franca de Barranquilla desde su constitución, el marco jurídico aplicable y los desafíos actuales que se le presentan. En ese sentido, se hará especial énfasis en la articulación entre el cumplimiento de los cometidos que le son propios derivados de la prestación de servicios de comercio exterior en el régimen franco, su vocación industrial y portuaria, las regulaciones urbanísticas y ambientales vigentes.

A través de una revisión normativa, cartográfica y técnica, hemos logrado identificar aspectos territoriales, tales como la superposición de áreas operativas con zonas de protección ecológica, y se evalúan las implicaciones del nuevo contrato de arrendamiento y su sostenibilidad a largo plazo. Con este enfoque, se busca aportar insumos para la toma

de decisiones que equilibren el crecimiento económico, la legalidad urbana y la preservación ambiental en uno de los polos de desarrollo más importantes del Caribe colombiano.

2.1. Contexto histórico y marco legal fundacional. Período comprendido entre 1958 y 2013.

La Zona Franca Industrial y Comercial de Barranquilla fue formalmente establecida mediante el Decreto 2663 de 1959, expedido el 30 de septiembre del mismo año, por el entonces presidente de la República, Alberto Lleras Camargo, en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 30 de la Ley 105 de 1958.

Dicho Decreto constituye el acto administrativo fundacional que delimita jurídicamente la Zona Franca de Barranquilla, determinando su ubicación dentro del territorio distrital, con base en criterios de viabilidad técnica, económica y funcional, de conformidad con el informe rendido por el entonces delegado designado por el Ejecutivo Nacional.

En su artículo primero, el Decreto en mención establece que la zona objeto de delimitación se ubica *"por el sur y por el occidente con el llamado 'Canal de la Ahuyama', desde la entrada de las aguas del río Magdalena a este canal, hasta su cruce con la prolongación de la carrera 30, de la actual nomenclatura urbana de Barranquilla; por el norte, en parte con la Dársena Sur del Terminal Marítimo y en parte con la misma carrera 30; por el oriente en parte con la Dársena Sur y en parte con el río Magdalena hasta llegar al Canal de la Ahuyama"*, estableciendo así un perímetro que integra zonas hídricas, industriales y portuarias del Distrito.

Este acto administrativo, a pesar de su antigüedad, se encuentra vigente a la fecha y es el acto constitutivo de la Zona Franca de Barranquilla. Precisamente, teniendo en cuenta la definición del área contenida en el acto, el mismo sirve de título y base jurídica de los subsiguientes actos de planificación, adquisición predial y concesión operativa de la Zona Franca de Barranquilla.

Así, en los años subsiguientes se procedió a hacer el delineamiento de los lotes al interior del predio. En este sentido, el conjunto de edificaciones existentes en la Zona Franca de Barranquilla —bodegas, bloques, manzanas, tanques y demás instalaciones— fue desarrollado en el período posterior a 1962, de acuerdo con lo establecido en el artículo 80 del Decreto 2240 de 1962, reglamentado a su vez por la Resolución No. 2 de 1965, expedida por la Presidencia de la República en coordinación con el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Fomento, la cual autorizó la construcción de tales instalaciones. Siendo así, este es el marco legal el cual constituye la base legítima para la construcción, ocupación y uso de la infraestructura industrial al interior de la Zona Franca.

El artículo 80 del Decreto 2240 señala expresamente:

"Los arrendamientos de terrenos destinados a la construcción de muelles, almacenes, fábricas y cualesquiera otras clases de edificios construidos por particulares o empresas privadas, se harán en cada caso mediante los contratos respectivos (...) Aprobados los contratos por la Gerencia, previo concepto de la Dirección Técnica, se fijará un plazo para la presentación de planos y presupuestos definitivos, a los cuales deberán sujetarse las construcciones e instalaciones".

Así, un análisis detallado del inventario actual de la zona franca evidencia que más de veinte edificaciones fueron construidas dentro del perímetro de la Zona Franca bajo el régimen jurídico especial del Decreto 2240 de 1962 y su reglamentación de 1965, con funciones vinculadas al almacenamiento, la operación aduanera y el soporte logístico.

Las edificaciones, levantadas en este período fueron aprobadas por la Dirección Técnica de la propia Zona Franca, tal como lo habilitaba el decreto citado, incluyendo planos, presupuestos definitivos, construcciones e incluso inspecciones en obras. Es decir que, de acuerdo con esta normatividad, la Zona Franca ejercía funciones que hoy se atribuyen a las curadurías urbanas. Entre las principales construcciones ejecutadas durante este período se encuentran:

- Bodegas 1 a 9: destinadas al almacenamiento general y manejo de mercancías vinculadas al tránsito internacional.
- Bloques A, B y E: concebidos para albergar oficinas administrativas, áreas técnicas y espacios de gestión aduanera.
- Bodega U, Bodega W y Bodega 20: orientadas al almacenamiento especializado y apoyo a operaciones logísticas específicas.
- Base Antinarcóticos: infraestructura institucional destinada a funciones de control, seguridad y vigilancia dentro del recinto.
- Manzanas G, I, QP, 4 y 10: desarrolladas como módulos de ocupación para usos complementarios, con funciones operativas, técnicas o de apoyo logístico.

Todas estas edificaciones formaron parte del desarrollo físico y funcional inicial de la Zona Franca de Barranquilla y constituyen hoy el núcleo estructural de su operación. Su construcción obedeció a criterios normativos y técnicos propios del régimen vigente en su momento, sin que fueran exigibles licencias urbanísticas ni conceptos ambientales, los cuales fueron reglamentados y exigidos posteriormente en el ordenamiento jurídico colombiano. Para 1974 la Zona Franca se veía tal como se puede observar en la foto 1.



Foto 1. Fotografía aérea de la zona franca en 1974

En ese mismo año, 1974, se expidió el Decreto Ley 2811 o Código Nacional de Recursos Naturales Renovables, en el cual se incluyeron algunas de las primeras normativas ambientales del país que cambiaron la forma y requisitos para la construcción de edificaciones como las existentes en la Zona Franca de Barranquilla. Así las cosas, a partir de su vigencia, diciembre de 1974, todas las nuevas edificaciones y actividades debieron cumplir con las disposiciones del mismo.

Teniendo en cuenta la vigencia de esta norma (Decreto Ley 2811/74 artículo 340), así como la aplicación del principio de irretroactividad de la ley, es claro que todas las construcciones ejecutadas antes de su entrada en vigencia se consideran actos jurídicos válidos y consolidados, que configuran derechos urbanísticos adquiridos, no sujetos a revocatoria ni modificación por la entrada en vigor posterior de un régimen ambiental más restrictivo; dicho de otro modo, el cambio normativo no afectó el desarrollo de las inversiones realizadas hasta esa fecha.

Este decreto estableció por primera vez en Colombia un marco general para la gestión ambiental, la conservación de los recursos naturales y la regulación del uso del suelo con valor ecológico, y su aplicación fue de carácter obligatorio y general, disponiendo lo siguiente:

- Se declara de utilidad pública e interés social la protección de los recursos naturales (art. 5).
- Se impone el deber de realizar actividades productivas conforme al principio de uso racional del suelo y el agua (art. 9).
- Se habilita al Estado para restringir actividades en zonas sensibles, sin perjuicio de los derechos adquiridos.

En consecuencia, aunque las construcciones ejecutadas antes de 1974 no eran cuestionables desde el punto de vista legal, sí quedó condicionada la ejecución de nuevas construcciones en zonas de protección ambiental.

En los 20 años subsiguientes, las obras y edificaciones realizadas en la Zona Franca se realizaron siguiendo esta normativa. No obstante, los requerimientos fueron profundizados a partir de la expedición de la Ley 99 de 1993, la cual crea el Ministerio de Ambiente y organiza el Sistema Nacional Ambiental (SINA), constituyéndose como el inicio del régimen ambiental contemporáneo en Colombia. Su contenido es estructuralmente distinto de los decretos anteriores, y sus efectos son sustanciales, así:

- Se consagra el principio de prevalencia del interés ambiental sobre el uso económico del suelo (art. 1).
- Se introducen las licencias ambientales obligatorias para cualquier proyecto que genere impacto significativo (art. 49).
- Se crea el Sistema Nacional Ambiental (SINA), cuya cobertura incluye expresamente todo el territorio nacional, sin excepción para zonas francas o regímenes especiales.

Este cambio normativo marca un punto de inflexión, pues a partir de su promulgación, toda actividad portuaria y ciertas actividades industriales o de infraestructura —nueva, modificada o ampliada— requieren de autorización previa de la autoridad ambiental competente (ANLA o CRA, según el caso), mediante la realización de estudios de impacto ambiental y evaluación técnica.

De forma casi paralela y al margen de los cambios normativos del orden nacional que regularon las construcciones en zonas de influencia de cuerpos de agua y en las distintas zonas de protección que crearon requisitos adicionales, en el año 1994, tras la expedición del Decreto 2480 de 1993, cambió la estructura jurídica y se privatizó la operación de la Zona Franca de Barranquilla.

Así, mediante la Resolución 0978 de 1994 se declaró como Zona Franca Industrial de Bienes y de Servicios de Barranquilla el área geográfica que venía siendo operada por el establecimiento público *Zona Franca Industrial y Comercial de Barranquilla en Liquidación*. Este acto administrativo, junto con el Decreto 2480 de 1993, constituyó el fundamento

jurídico para la designación del usuario operador y la regularización del régimen de operación en dicha zona.

En desarrollo del marco normativo anterior, el Ministerio de Comercio Exterior (actualmente Ministerio de Comercio, Industria y Turismo) suscribió un contrato de arrendamiento el 24 de junio de 1994, luego de haber adelantado el correspondiente procedimiento de convocatoria pública. Dicho instrumento contractual fue celebrado con la entidad entonces denominada Sociedad Operadora de Zonas Francas S.A. (SODEZONA S.A.) —cuyo nombre cambió con posterioridad, designándose como Zona Franca Industrial de Bienes y de Servicios de Barranquilla S.A. Usuario Operador de Zona Franca—, concediéndole el uso y goce de los terrenos, construcciones e instalaciones necesarias para la operación de la Zona Franca.

El plazo inicial del contrato fue establecido en 15 años, con vigencia hasta el 30 de junio de 2009. No obstante, dicho plazo fue objeto de prórrogas, extendiendo la vigencia del acuerdo hasta el 30 de septiembre de 2024. Durante la ejecución del contrato y el régimen jurídico aplicable a los contratos estatales, el contrato se adaptó a las necesidades operativas de la Zona Franca, con el propósito de garantizar el desarrollo operativo, comercial e industrial de la zona franca.

En este contexto, en el año 2000 se expidió el Plan de Ordenamiento Territorial -POT- de Barranquilla mediante el Decreto 0154 del 2000, y compilado en el Acuerdo 003 de 2007, que se constituyó como el principal instrumento de planificación urbana del Distrito. Este POT organizó el territorio en función de su vocación ambiental, urbana, industrial y portuaria, e incorporó regulaciones específicas para la franja ribereña del río Magdalena, reconociendo su valor estratégico y ambiental.

Durante la vigencia de este Plan de Ordenamiento, el uso del suelo en la franja ribereña del río Magdalena estuvo regulado por un conjunto de disposiciones normativas que resultan pertinentes para efectos explicativos del tratamiento urbanístico e institucional que recibió el predio donde actualmente opera la Zona Franca de Barranquilla. Así, principalmente el artículo 304 del Decreto 0154 y su posterior modificación en el artículo 488 del Acuerdo 003 de 2007, confirmó su uso para la instalación de plantas industriales a gran escala y el desarrollo de actividades portuarias, expresándolo como se transcribe a continuación:

"Servicios Portuarios. Incluye el área de servicios portuarios del Puerto de Barranquilla, incluyendo las instalaciones de la Zona Franca y los sectores industriales adyacentes. El entorno portuario incluye aquellas actividades portuarias asociadas con plantas industriales de gran escala, que requieren transporte marítimo y fluvial."

En este caso, dentro del perímetro de la Zona Franca de Barranquilla se identifican varias construcciones que fueron ejecutadas por terceros durante el período de vigencia del POT de 2000, mediante licencias urbanísticas expedidas por la Curaduría Urbana No. 1 de Barranquilla entre los años 2008 y 2011. Entre ellas se encuentran:

- Manzana I: Resoluciones 297 y 314 de 2010.
- Manzana 4 y Manzana 10: Resoluciones de 2008 y 2011.

2.2. Desarrollos recientes bajo el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial que comprende el período 2014 - 2032

Con la expedición del Decreto 0212 de 2014, el Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla adoptó un nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (en adelante, el "POT Vigente") para el período 2012–2032, el cual reemplazó de manera integral el POT anterior que había sido adoptado en el año 2000.

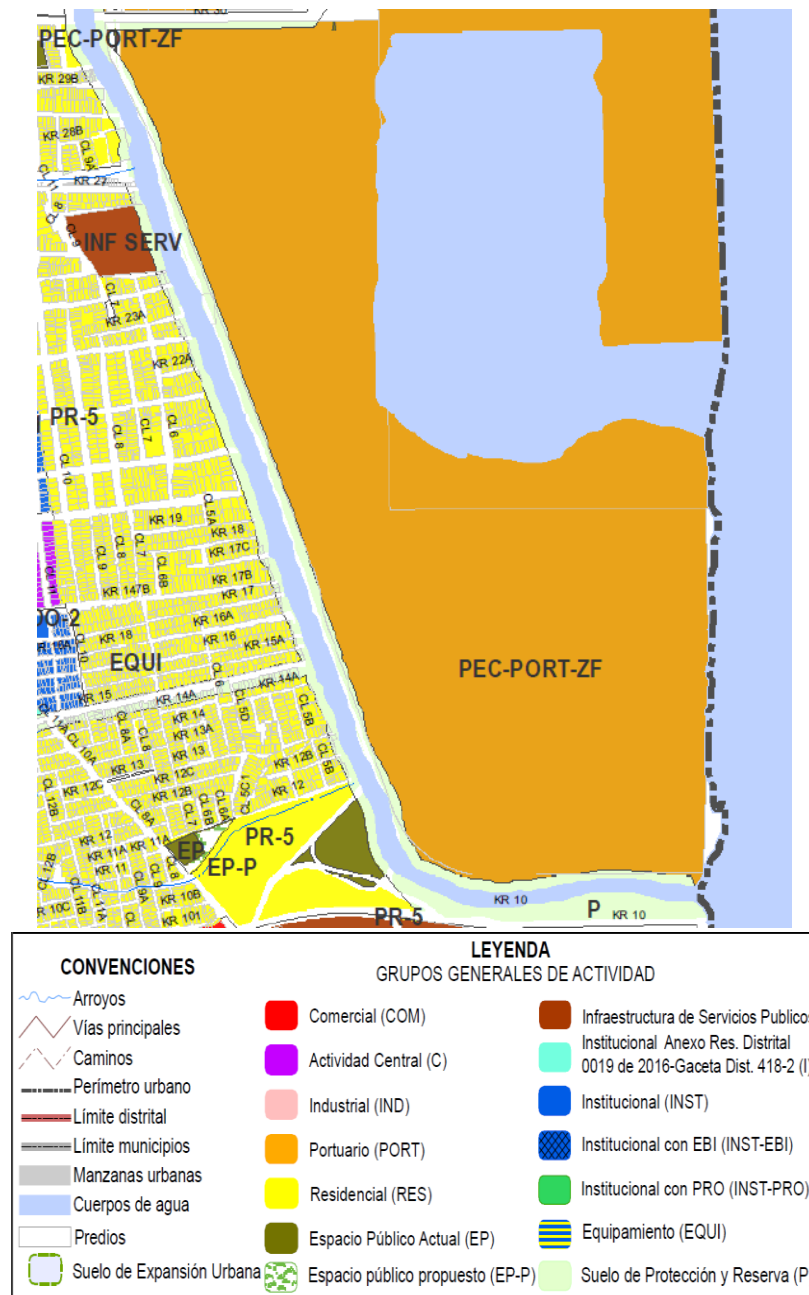
Este nuevo instrumento de planificación territorial introdujo una clasificación más detallada del suelo, incorporó un enfoque ambiental más estricto, y estableció criterios actualizados para la habilitación de usos del suelo, licenciamiento urbanístico y manejo de suelos en zonas de protección.

2.2.1. Clasificación del uso del suelo

El predio de la Zona Franca de Barranquilla fue clasificado como uso portuario, en coherencia con su localización sobre la ribera del río Magdalena y su integración funcional al sistema logístico fluvial del Distrito.

Esta categorización se encuentra representada en la cartografía oficial del POT Vigente, donde el polígono correspondiente aparece marcado bajo la categoría "Portuario (PORT)"; tal como se observa en el siguiente mapa, el uso portuario asignado al predio está delimitado dentro del polígono PEC-PORT-ZF, lo cual confirma la compatibilidad del uso actual con la zonificación adoptada en el marco del POT Vigente.

Mapa 1. Plano U15 – Polígonos normativos



Fuente: POT distrital de Barranquilla 2014-2032

El predio tiene, de acuerdo con el artículo 89 del POT Vigente, la clasificación de Polígonos Especializados de Competitividad (PEC) que son sectores de la ciudad definidos como áreas estratégicas para el desarrollo económico del Distrito, delimitados con el objetivo de consolidar sectores altamente especializados en torno a vocaciones funcionales definidas. La Zona Franca PEC-PORT-ZF se configura como un espacio reservado al desarrollo de actividades portuarias, logísticas, industriales y de servicios complementarios, en coherencia con la vocación estratégica de la ribera occidental del río Magdalena.

Como lo expresa el artículo 343, la actividad portuaria está constituida y relacionada con la utilización de la ribera occidental del río Magdalena hasta su desembocadura combinando actividades portuarias, recreativas, culturales y paisajísticas en articulación con la infraestructura de transporte, servicios públicos, zonas de conservación ambiental y áreas de expansión urbana. Bajo esta disposición, la Zona Franca y su entorno inmediato, forman parte de una estructura funcional que busca integrar el desarrollo económico con el aprovechamiento fluvial y la sostenibilidad ambiental.

En cuanto a su organización interna, el artículo 631 establece que los usos portuarios se desarrollan mediante zonas funcionales específicas que son:

- Zona con frente fluvial, destinada al barco y a los equipos complementarios
- Zona terrestre, conformada por muelles, patios, bodegas y servicios
- Zona de evacuación, que comprende accesos, vías internas de circulación y áreas de maniobra.

Estas áreas funcionales son visibles dentro del predio de la Zona Franca, donde se han consolidado instalaciones de almacenamiento, patios logísticos, zonas de carga y acceso vial, integrados al sistema portuario del Distrito. Finalmente, el artículo 106 del POT Vigente establece la obligación de formular un Plan Maestro Portuario, el cual tiene como propósito organizar y proyectar la expansión, modernización y gestión sostenible de las actividades portuarias y logísticas del Distrito.

Por otro lado, el POT Vigente en su artículo 632 reafirma que se respetan las concesiones portuarias vigentes, manteniendo las condiciones y derechos preexistentes, pero condiciona su ajuste o renovación al respeto de las nuevas normas urbanísticas. De forma explícita, establece una restricción:

"[N]o se permitirá el desarrollo de usos portuarios destinados al soporte de actividades industriales, únicamente aquellos complementarios a las actividades de turismo y transporte de pasajeros."

En la práctica, esta disposición no prohíbe los usos industriales logísticos ya existentes dentro del polígono PEC-PORT-ZF. **La Zona Franca, al operar bajo un régimen logístico consolidado y con antecedentes de uso, no está en contradicción con esta disposición, siempre que no amplíe su ocupación hacia áreas protegidas.**

2.2.2. Índice de Ocupación.

Para efectos de cumplir el compromiso contractual de construcción de bodegas, el POT de Barranquilla establece en su Artículo 99 OPERACIÓN ESTRATÉGICA RIBERA DEL MAGDALENA, parágrafo 1, que para el desarrollo de esto se va a permitir un índice de

ocupación de 0,40/m² de área de predio, donde los aislamientos serán resultantes de esta ocupación sin límite de altura. Sin embargo, se permite 0,50/m² para plataforma de usos comerciales y o parqueaderos de hasta 4 pisos, datos relevantes para las nuevas construcciones.

2.2.3. Normatividad Aplicable a la Zona Franca

La Zona Franca de Barranquilla ha estado sujeta a una evolución normativa que abarca desde su creación y delimitación inicial, pasando por la regulación de construcciones, la introducción de la normatividad ambiental nacional, la privatización y modernización de su operación, hasta la adopción de planes de ordenamiento territorial y la regulación específica de rondas hídricas y zonas de protección ambiental. Cada etapa ha implicado la adaptación a nuevas exigencias legales, garantizando la compatibilidad entre el desarrollo industrial-portuario y la protección ambiental.

Año	Norma / Acto Administrativo	Descripción y Alcance
1958	Ley 105 de 1958	Otorga facultades al Presidente para crear zonas francas.
1959	Decreto 2663 de 1959	Acto fundacional: delimita jurídicamente la Zona Franca de Barranquilla, integrando zonas hídricas, industriales y portuarias.
1962	Decreto 2240 de 1962	Regula arrendamientos y construcción de instalaciones dentro de la zona franca.
1965	Resolución No. 2 de 1965	Reglamenta aprobación de planos y presupuestos para edificaciones; la Zona Franca asume funciones similares a curadurías urbanas.
1974	Decreto Ley 2811 de 1974 (Código Nacional de Recursos Naturales Renovables)	Introduce primeras normas ambientales; declara de utilidad pública la protección de recursos naturales; aplica a nuevas construcciones.
1993	Ley 99 de 1993	Crea el Ministerio de Ambiente y el SINA; establece la prevalencia del interés ambiental y licencias ambientales obligatorias.
1993	Decreto 2480 de 1993	Permite la privatización de la operación de la Zona Franca.
1994	Resolución 0978 de 1994	Declara como Zona Franca Industrial de Bienes y Servicios el área operada por el establecimiento público en liquidación.

Año	Norma / Acto Administrativo	Descripción y Alcance
1994	Contrato de Arrendamiento (Min. Comercio Exterior - SODEZONA S.A.)	Formaliza la operación privada de la Zona Franca.
2000	Decreto 0154 de 2000 (POT de Barranquilla)	Primer POT: organiza el territorio según vocación ambiental, urbana, industrial y portuaria; reconoce valor estratégico de la ribera del Magdalena.
2007	Acuerdo 003 de 2007	Compila y modifica el POT, confirmando el uso industrial y portuario de la zona.
2011	Ley 1450 de 2011 (Plan Nacional de Desarrollo)	Asigna a autoridades ambientales la competencia para acotar fajas paralelas a cuerpos de agua naturales (rondas hídricas).
2014	Decreto 0212 de 2014 (Nuevo POT de Barranquilla)	Clasifica el predio como uso portuario (PEC-PORT-ZF); introduce criterios ambientales más estrictos y define ZMPA e índice de ocupación.
2015	Decreto 1076 de 2015	Define criterios técnicos para acotamiento de rondas de cauces naturales.
2017	Decreto 2245 de 2017	Complementa la reglamentación sobre acotamiento de rondas hídricas.
2018	Resolución 957 de 2018	Adopta la Guía Técnica para el Acotamiento de Rondas Hídricas; solo aplica a cuerpos de agua naturales.
2020	Circular MIN-8000-2-01322 de 2020	Aclara que los cauces artificiales (como la dársena) no son objeto de acotamiento de ronda hídrica.
2024	Resolución 1197 de 2024 (MinCIT)	Declara urgencia manifiesta y permite la suscripción de un contrato de arrendamiento transitorio.
2025	Contrato de Arrendamiento No. CTO-171-2025	Nuevo contrato a 30 años, alineado con la normatividad vigente y obligaciones ambientales y urbanísticas actuales.

3. RONDA HÍDRICA Y ZONA DE MANEJO Y PRESERVACIÓN AMBIENTAL EN EL ÁREA DE LA ZONA FRANCA DE BARRANQUILLA

A medida que Barranquilla fue estructurando su modelo territorial hacia el ordenamiento ambiental y la sostenibilidad, se introdujo una regulación precisa sobre las áreas del Distrito que debían ser preservadas o manejadas con especial atención ambiental, por lo que dentro de esta lógica surgieron dos figuras fundamentales: las zonas de protección ambiental y las Zonas de Manejo y Preservación Ambiental (ZMPA).

El suelo de protección ambiental, de acuerdo con el artículo 16 del POT Vigente, comprende aquellos sectores del territorio que, independientemente de su clasificación como suelo urbano, rural o de expansión, poseen valores estratégicos que exigen restringir su urbanización. Estos valores pueden derivar de su función ecológica, su aporte a la infraestructura verde, su ubicación en zonas de riesgo natural o su importancia para la garantía de servicios públicos. Así, la intención principal de esta categoría es salvaguardar los ecosistemas vitales, mitigar riesgos y ordenar el crecimiento de la ciudad de manera más segura y sostenible.

Por otro lado, dentro de los suelos de protección, el POT Vigente define con especial detalle las Zonas de Manejo y Preservación Ambiental (ZMPA); estas zonas, reguladas en el artículo 60, corresponden a franjas de terreno que bordean cuerpos de agua (ríos, caños, lagunas) y cuya función primordial es proteger y restaurar los ecosistemas acuáticos y sus entornos inmediatos. La norma dispone que las ZMPA:

"son franjas de terreno contiguas y paralelas a la ronda hidráulica de los cuerpos de agua, destinadas al mantenimiento, protección, preservación o restauración ecológica de los cuerpos de agua y ecosistemas aledaños"

Este marco de protección tiene un impacto directo sobre la Zona Franca de Barranquilla y su entorno inmediato, puesto que parte del predio colinda con el río Magdalena y con cuerpos de agua internos como el caño de La Ahuyama, resulta inevitable que fragmentos de su superficie se encuentren superpuestos sobre zonas clasificadas como ronda hidráulica o ZMPA bajo el esquema de protección ambiental del POT Vigente.

Para efectos de establecer en qué sectores de la Zona Franca de Barranquilla aplican los conceptos de Ronda Hídrica y ZMPA, a continuación, nos referiremos a cada una de las áreas que colindan con cuerpos de agua, los cuales hemos dividido en tres sectores, así: Dársena, río Magdalena y caño de La Ahuyama, a los cuales nos referiremos particularmente a continuación:

a. DÁRSENA

El Glosario Técnico Minero adoptado en el Artículo 1º del Decreto 2191 de 2003 consagra que la dársena es la *"Parte resguardada artificialmente, en aguas navegables, para surgidero o para la cómoda descarga de embarcaciones"*.

El Artículo 2.2.3.3.1.3 del Decreto 1076 de 2015 define los "Cauces Artificiales" como conductos descubiertos, contruidos por el ser humano para diversos fines, en los cuales discurre agua de forma permanente o intermitente.

En el caso específico de la Zona Franca de Barranquilla, de acuerdo con las Aerofotografías del IGAC de los años 1947 y 1965 y el "Plano Fotogramétrico de la Ciudad de Barranquilla" de 1967, evidencian la existencia de las "Dársena Norte" y "Dársena Sur", contruidas para el beneficio del Puerto Fluvial.

Aerofotografía del año 1947.



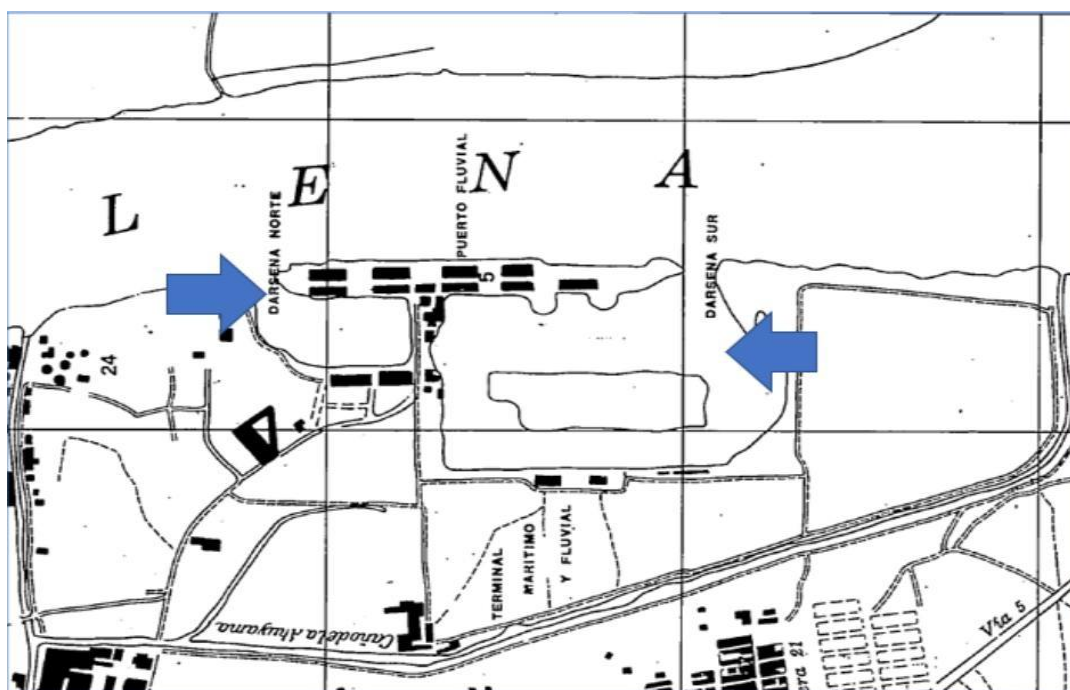
Fuente: Aerofotografías del Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC.

Aerofotografía del año 1965.



Fuente: Aerofotografías del Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC.

Plano Fotogramétrico de la Ciudad de Barranquilla del año 1967



Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC.

Las imágenes anteriormente ilustradas, evidencian que era, para el caso de la Dársena Norte, y es para el caso de la Dársena Sur, sendos cauces artificiales que fueron construidos para el beneficio de un puerto fluvial. Actualmente, únicamente existe la Dársena Sur.

Como soporte, mencionamos el siguiente recuento normativo relativo a la ronda hídrica:

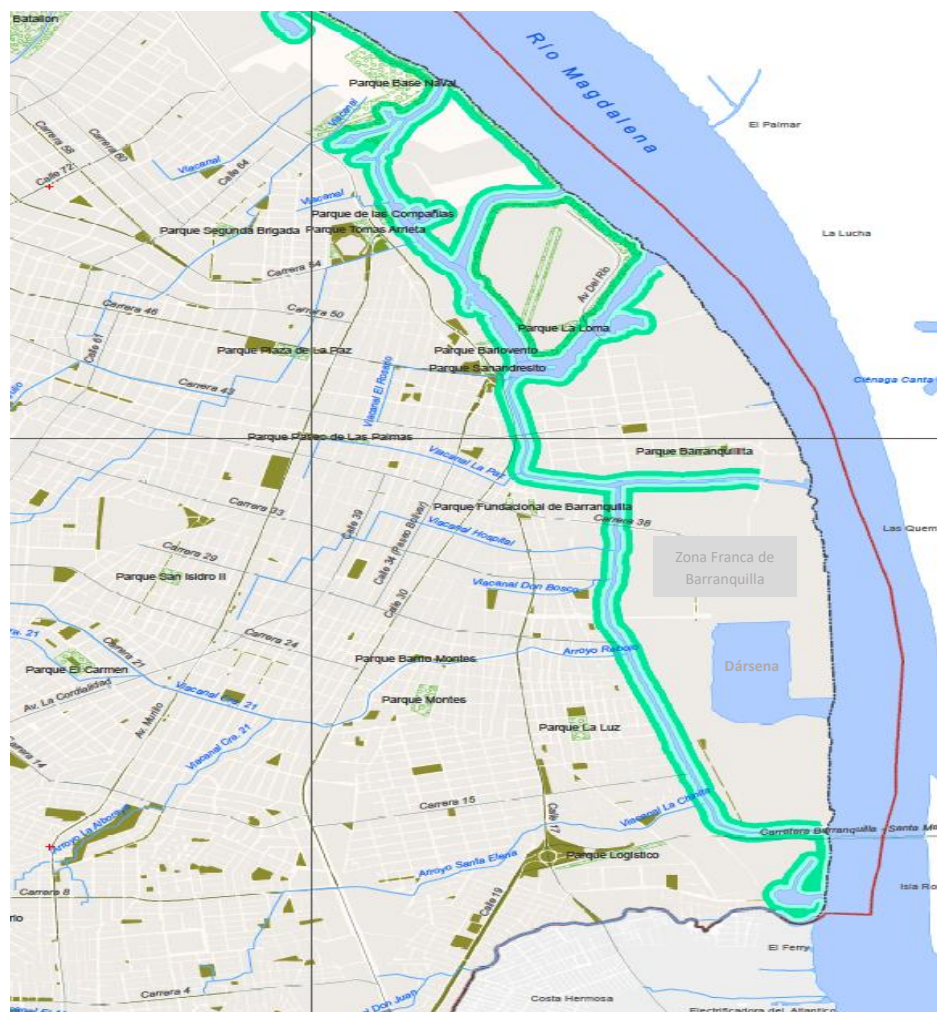
- **Ley 1450 de 2011 (Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014):** En su artículo 206 esta ley determinó que *"Corresponde a las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible, los Grandes Centros Urbanos y los Establecimientos Públicos Ambientales efectuar, en el área de su jurisdicción y en el marco de sus competencias, el acotamiento de la faja paralela a los cuerpos de agua a que se refiere el literal d) del artículo 83 del Decreto-ley 2811 de 1974 y el área de protección o conservación aferente, para lo cual deberán realizar los estudios correspondientes, conforme a los criterios que defina el Gobierno Nacional"*. Se recuerda que el literal d) del artículo 83 del Decreto ley 2811 de 1974 hace referencia a la faja paralela a la línea de mareas máximas o a la del cauce permanente de ríos y lagos. Esto *per se* indica que las rondas y áreas de protección son aplicables a cuerpos de agua naturales.
- **Decreto 1076 de 2015 (complementado por el Decreto 2245 de 2017).** El artículo 2.2.3.2.3A.3 del Decreto 1076 define los criterios técnicos para el acotamiento de las rondas de los cauces naturales (numeral 1.b del citado artículo).
- **La Resolución 957 de 2018 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo** por cual se adopta la *"Guía técnica de criterios para el acotamiento de las rondas hídricas en Colombia"*. Dicha guía indica que el acotamiento de la ronda hídrica solo aplica a cuerpos de agua naturales con corrientes de tipo permanente, o de tipo intermitente y dependerá de las particularidades del área de estudio. La autoridad ambiental, en el marco del desarrollo técnico define los cuerpos de agua naturales a los cuales les realizará el acotamiento de su ronda hídrica. Al respecto, la Guía es clara al señalar que *"La ronda hídrica es conocida a nivel internacional como zona riparia o ribereña, región de transición y de interacciones entre los medios terrestre y acuático, es decir, un ecotono. En tal sentido, son las franjas contiguas a los cuerpos de agua naturales continentales, estén en movimiento (ríos, quebradas, arroyos) o relativamente estancados (lagos, lagunas, pantanos, esteros), y el flujo sea continuo, periódico o eventual durante el año hidrológico"*.
- **La Circular MIN-8000-2-01322 de 02 de abril de 2020 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible,** señala la "Claridad con respecto al tratamiento del acotamiento de la Ronda Hídrica" y establece que, los cauces artificiales, entendidos como conductos descubiertos, construidos por el ser humano para diversos fines, en los cuales discurre agua de forma permanente o intermitente no son objeto de acotamiento de la ronda hídrica.

De la anterior normatividad se desprende que, la “Dársena Sur” de la Zona Franca de Barranquilla, al ser un cauce artificial no es objeto de acotamiento de ronda hídrica.

- **El Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla (Decreto Distrital 0212 de 2014)** en su artículo 19 establece los siguientes elementos de la Estructura Ecológica, conformados por los siguientes subsistemas, que se extracta a continuación: i) Subsistema de cauces y rondas de protección de los arroyos León, Grande y Granada y sus afluentes, y del sistema de caños del borde occidental del río Magdalena; ii) Subsistemas de bosque seco tropical; iii) Subsistema Ciénaga de Mallorquín, compuesto por el cuerpo de agua y el bosque de manglar que la bordea.

Para efectos de ilustrar el argumento aquí expresado, a continuación, mostramos un corte sobre el área de la Zona Franca de Barranquilla, del Plano No. G-6 “Estructura Ambiental” adoptado el Artículo 1 del POT Vigente, en el cual claramente se aprecia que no existe delimitación de Ronda Hídrica y ZMPA para las franjas paralelas a la Dársena Sur y al río Magdalena.

Plano No. G-6 Estructura Ambiental adoptado en el artículo 1 del POT de
Barranquilla



ESTRUCTURA DE SOPORTE AMBIENTAL

CONVENCIONES	LEYENDA	
Vías principales	ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL	SISTEMA ANTRÓPICO ESTRUCTURANTE
Perímetro urbano	Arroyos y caños	Espacio público total actual
Límite Distrital	Cuerpos hídricos	Espacio público propuesto
Límites municipales	Rondas de protección hídrica	Zona de Amortiguamiento Ambiental
Suelo urbano	Área de protección litoral	Laguna de oxidación y su área de influencia ambiental
Manzanas	Área de protección por amenaza	
Predios rurales	Zona de Ecosistemas Estratégicos (ZEE)	
	Zona de Recuperación Ambiental (ZRA)	

En cuanto al sustento normativo relativo a la aplicación de la ZMPA al área de la Dársena, encontramos que el artículo 60 del POT Vigente no establece expresamente para las dársenas la Zona de Manejo y Preservación Ambiental ZMPA, como tampoco en el Plano G-6 "Estructura ambiental" adoptado en el Artículo 1 del POT de Barranquilla, se evidencia la delimitación de dicha franja sobre el área de la "Dársena de Sur".

Teniendo en cuenta lo expuesto, no existe sustento técnico y jurídico para establecer que el área de terrenos de la Zona Franca de Barranquilla colindante con la Dársena Sur pueda estar afectado por las restricciones ambientales de Ronda Hídrica y ZMPA, dado que la dársena, siendo un cauce artificial, no responde a los supuestos de hecho y derecho para incluirlas en la clasificación de áreas ambientalmente protegidas.

b. RÍO MAGDALENA

Según el artículo 24 del Vigente, para cuerpos de agua naturales como el río Magdalena, se establece primero una ronda hídrica mínima de treinta (30) metros desde la cota de máxima creciente, y sobre esta base, se extiende una franja adicional de cuarenta (40) metros destinada a conformar la Zona de Manejo y Preservación Ambiental (ZMPA). La definición de la cota máxima resulta de un insumo técnico realizado por la autoridad ambiental competente y representa el nivel más alto alcanzado históricamente por las aguas en eventos de creciente, y sirve como base para trazar las rondas hidráulicas y las franjas de amortiguación que conforman las ZMPA, imponiendo un régimen de usos restrictivo tal como consta en el artículo 61 del POT Vigente.

No obstante lo expuesto, teniendo en cuenta que la protección a las áreas de ribera se deriva de la necesidad de prevención de los riesgos asociados a inundaciones y la salvaguarda del ecosistema que en ellas crezca, la vocación industrial y portuaria del Distrito de Barranquilla y la planeación territorial que de ella se deriva, coinciden en que los desarrollos en las riberas son acordes con dicha vocación y en consecuencia, aceptan que las construcciones para la estabilización de la orilla son la base que permite armonizar lo medioambiental con el progreso social.

Así lo demuestra la subclasificación que el propio POT Vigente hace cuando señala lo relativo a los usos de suelo y establece que el predio donde opera la Zona Franca de Barranquilla está catalogado como Polígono Especializado de Competitividad Portuaria Zona Franca (PEC-PORT-ZF). En la respuesta fechada el 9 de abril de 2024 al derecho de petición radicado por el Ministerio de Comercio Industria y Turismo ante la Alcaldía Distrital de Barranquilla, la Secretaría Distrital de Planeación especificó, en cuanto a los usos de suelo, que en el área denominada PEC-PORT-ZF está permitido el desarrollo industrial y portuario.

En síntesis, de acuerdo con el POT Vigente, de los elementos de la Estructura Ecológica Principal definidos en los artículos 19 y 58 y el plano No. G-6 Estructura Ambiental adoptado en el artículo 1 del POT Vigente ya citado y que a continuación se muestra en su totalidad, es claro que las áreas adyacentes al río Magdalena a la altura de la Zona Franca de Barranquilla, no cuentan con limitaciones o restricciones que impidan el desarrollo industrial y portuario.

Reafirmando lo anterior, el artículo 24 del POT Vigente establece limitaciones en la Ronda Hídrica sobre otras áreas adyacentes a la ribera del Magdalena, pero no en la colindancia con la Zona Franca de Barranquilla, tal como se muestra a continuación:

ORDEN O CATEGORÍA	TIPO DE ECOSISTEMA	RONDA COTA MÁXIMA DE INUNDACIÓN
Primer Orden	Ríos principales (Magdalena, Granada, León, Grande) y ciénaga de Mallorquín	30
Segundo Orden	Ríos y caños (afluentes principales de Granada, León y Grande, caños del río Magdalena)	30
Tercer Orden	Arroyuelos y caños menores (afluentes en suelo urbano, vías canal)	15
Humedales	Lagunas, embalses, esteros (en suelo rural y de expansión)	30

En consonancia con lo expuesto es importante destacar que bajo la vigencia del POT Vigente, se han autorizado nuevas construcciones dentro del perímetro de la Zona Franca de Barranquilla en áreas adyacentes a la ribera del Magdalena, en cumplimiento del régimen urbanístico actual, de las cuales se encuentran:

- Tanque 301, autorizado mediante la Resolución 732 de 2016, expedida por la Curaduría Urbana No. 1 de Barranquilla, en plena vigencia del POT Vigente.
- Tanque 302, cuya construcción fue autorizada por la Resolución 054 de 2020, también dentro del marco de aplicación del POT Vigente.
- Manzana QP, aprobada mediante la Resolución 08001-1-22-0368 de 2022, en aplicación de los criterios técnicos y normativos establecidos por el POT Vigente.

Estas licencias fueron otorgadas por autoridad competente, conforme a la normatividad urbanística en vigor para el Distrito.

C. CAÑO DE LA AHUYAMA

La situación en el caño de La Ahuyama es distinta a la planteada en los casos de la ribera de la Dársena Sur y del río Magdalena, puesto que el POT Vigente define una ronda de protección, Ronda Hídrica y ZMPA para dicha área.

Es así como, para entender la situación concreta de la porción del caño que colinda con Zona Franca de Barranquilla es necesario conocer los desarrollos que se han realizado

después de la promulgación del POT Vigente, en aras de cumplir el cometido de las áreas de protección, es decir, precaver y mitigar las inundaciones perimetrales.

A continuación, se detallan las principales obras de mejoramiento urbano, a saber:

- a. Corredor portuario: El corredor portuario de Barraquilla entró en funcionamiento en septiembre de 2014, con el fin de mejorar la eficiencia en el manejo de la carga que entra y sale de la zona industrial y portuaria de Barranquilla. Está clasificada en el POT Vigente como una vía tipo V3 que se determina por dos calzadas de 2 carriles cada uno y un separador en la mitad con un ancho mínimo de 26 metros, sin incluir la distancia entre el caño y el andén.

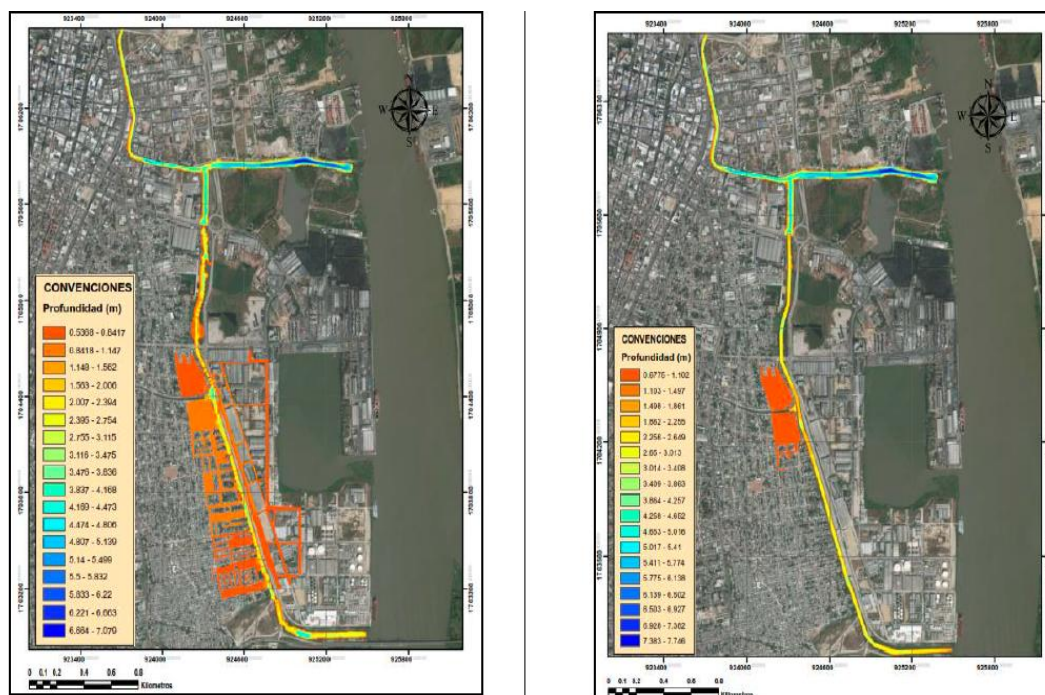
Para la construcción de esta arteria vial se realizaron estudios con miras a establecer la cota de inundación del caño, diseñar un trasado homogéneo instalando tablaestacas y, por supuesto, elevar la vía para evitar posibles inundaciones.

Así las cosas, esta vía no solo mejoró la conectividad para vehículos de carga y pasajeros, sino que también generó una barrera de protección, al distanciar el caño de la Ahuyama del predio de la Zona Franca Barranquilla.

- b. Recuperación integral del caño de La Ahuyama: Este proyecto logró mitigar y reducir los factores contaminantes de las aguas, disminuir los riesgos de inundación en los barrios y zonas que se encuentran ubicados a lo largo de caño y su área de influencia y lograr el embellecimiento paisajístico en el entorno.

Mejorar el flujo hidráulico y elaborar el plan de recuperación del caño, es una acción que permite optimizar el sistema de vasos comunicantes, la capacidad hidráulica del caño, su conservación, mantenimiento ambiental y de esta manera tener un mejor aprovechamiento como sistema de amortiguamiento y de recuperación urbana.

Los estudios realizados asociados al proyecto muestran una reducción del 70% de las manchas de inundación tal como se muestra en la imagen a continuación:



Fuente: EDUBAR

No obstante, a pesar de las múltiples intervenciones de infraestructura que transformaron significativamente la dinámica hídrica del caño y urbana del sector (por ejemplo, el corredor portuario y la recuperación integral del sistema de caños), la autoridad ambiental competente no ha hecho las modificaciones correspondientes en el trazado de las áreas de protección hídrica.

El parágrafo del artículo 60 del POT Vigente detalla la posibilidad de modificar la cartografía a fin de ampliar o sustraer las dimensiones establecidas en el POT Vigente, con aprobación de la autoridad ambiental competente, posterior a unos estudios de detalle que determinen una modificación. En este sentido el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, mediante circular expedida en abril de 2020 (Circular externa No. MIN-8000-2-01322 del 2 de abril de 2020), aclaró que el procedimiento de acotamiento de ronda hídrica solo aplica a cuerpos de agua naturales con corrientes de tipo permanente, y únicamente cuando la autoridad ambiental verifique las condiciones específicas definidas en los criterios geomorfológicos, hidrológicos y ecosistémicos establecidos por la normativa nacional.

Este procedimiento técnico, regulado en el marco del Decreto 1076 de 2015, el Decreto 2245 de 2017 y la Resolución 957 de 2018 que adopta la "Guía Técnica para el Acotamiento de Rondas Hídricas en Colombia", debe ser ejecutado por la autoridad ambiental competente, que en el caso del Distrito de Barranquilla es el Establecimiento Público Ambiental Barranquilla Verde, entidad que, como se mencionó arriba, otorga validez jurídica

a la definición de la ronda hídrica siempre y cuando realicen los estudios hidrológicos específicos (art. 24 del POT Vigente).

Para armonizar el contenido normativo con la realidad específica en circunstancias como la que nos ocupa, el POT Vigente establece herramientas orientadas a la corrección de la cartografía, tal como se prevé el artículo que se transcribe a continuación:

Artículo 692. CORRECCIÓN DE IMPRECISIONES CARTOGRÁFICAS EN LOS PLANOS OFICIALES ADOPTADOS POR EL PRESENTE PLAN DE ORDENAMIENTO. De conformidad con el artículo 190 del Decreto Nacional 019 de 2012, las imprecisiones cartográficas que surjan en los planos que se adoptan por medio del presente Plan, serán dilucidadas por la Secretaría de Planeación, mediante resolución y cartografía que será registrada en las planchas 1: 10.000, 1:5.000 y 1:2.000 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, según el caso, y deberán adoptarse por resolución motivada, de manera que se garantice:

- 1. La armonía de las soluciones cartográficas, con las disposiciones contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial.*
- 2. La continuidad de los perímetros y de las demás líneas limítrofes entre las distintas formas de zonificación y, en general, de los límites que se tratan de definir en el respectivo plano.*

Adicionalmente, el POT Vigente también incluye en su artículo 138 y que se desarrolla en los artículos 139, 140, 141 y 142, un mecanismo denominado plan de mejoramiento, con miras a que las edificaciones que, si bien se ubican en polígonos normativos autorizados, no cumplieron con varias condiciones de la normatividad puedan solicitar a planeación la suscripción del mismo.

Estos mecanismos legales, el plan de mejoramiento y la actualización cartográfica, permiten la normalización de las edificaciones en el marco de la legislación vigente, generando un equilibrio práctico que permita la convivencia armónica de las obras realizadas de buena fe en cada vigencia normativa.

d. SITUACIÓN ACTUAL CON ENFOQUE EN LOS RETOS CONTRACTUALES Y AMBIENTALES

El 30 de septiembre de 2024 terminó el contrato de arrendamiento de los terrenos e instalaciones donde funciona la Zona Franca de Barranquilla, suscrito con el entonces Ministerio de Comercio Exterior (hoy Ministerio de Comercio, Industria y Turismo) y cuyo plazo se extendió por 30 años y 3 meses.

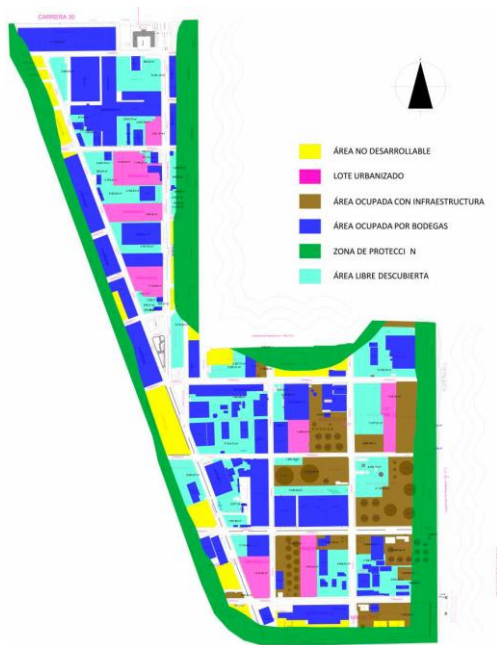
Posteriormente, tras la expedición de la Resolución 1197 de 2024 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, por medio de la cual se declaró la urgencia manifiesta, fue suscrito el contrato de arrendamiento No. CTO-326-2025 por un período adicional de 4 meses, es decir, desde octubre de 2024 hasta enero de 2025 inclusive.

Tras el vencimiento del contrato anterior y una vez agotado un proceso de selección pública, Selección Abreviada De Menor Cuantía SAMC 323-2024, ZONA FRANCA INDUSTRIAL DE BIENES Y DE SERVICIOS DE BARRANQUILLA S.A.- USUARIO OPERADOR DE ZONA FRANCA fue seleccionada como arrendataria del predio y las construcciones en las que opera la Zona Franca de Barranquilla. Resultado de la adjudicación fue suscrito el contrato de arrendamiento No. CTO-171-2025, con un plazo de 30 años, es decir, hasta 2055.

De forma paralela, tras el cumplimiento de los requisitos previstos en el Decreto 2147 de 2016, el arrendatario fue autorizado como usuario operador de la zona franca.

La celebración de los contratos, la declaratoria de prórroga y consecuentemente, la continuidad de la operación de la zona franca reafirma la importancia que tienen las zonas francas no solo en el ámbito local, sino también en el nacional, como instrumento de excepción para ser polos de desarrollo en las regiones en que se instalen, para promover la competitividad en las regiones, realizar procesos industriales, simplificar procedimientos del comercio de bienes y servicios, generar empleo, atraer nuevas inversiones de capital, para impulsar las exportaciones y posicionar los productos colombianos en los mercados del mundo.

Se destaca que, dentro de los documentos del proceso de la Selección Abreviada antes descrita, documento que hace parte integral del Contrato, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo publicó el siguiente plano como: "Ilustración 12: Área de Protección identificada en la Zona Franca. Fuente: Decreto 0212 de 2014.":



Sin embargo, y de acuerdo con el análisis expuesto en el presente documento, se observa que la delimitación de la zona de protección presentada en los documentos base de la Selección Abreviada incluye como restringidos por Ronda Hídrica y ZMPA espacios de la Zona Franca que no coinciden con lo establecido en los planos oficiales G6 y U15 del POT Vigente (Decreto 0212 de 2014), lo cual tiene relevancia para efectos del cumplimiento de las obligaciones especiales 9 y 10 de la cláusula vigésima segunda del CTO-171-2025.

De conformidad con las disposiciones del POT Vigente, su cartografía y tal como se analizó en los numerales anteriores del presente escrito, se establece que únicamente el margen del lote colindante con el caño de La Ahuyama se encuentra limitado por la Ronda Hídrica y ZMPA, excluyendo expresamente tanto la dársena como el espacio portuario adyacente al río Magdalena.

Por su parte, las consecuencias de la delimitación mencionada son especialmente relevantes, pues al incluir como Ronda Hídrica y ZMPA espacios que según el POT Vigente no tienen esta categorización (específicamente la dársena y la ribera con el río Magdalena), se trasladarían al propietario y consecuentemente, al arrendatario del inmueble, cargas urbanísticas y ambientales que carecen de sustento normativo, afectándolos con costos de desmonte de construcciones que legalmente no estarían sujetas a tal obligación, generando un perjuicio económico relevante, junto una afectación industrial y operativa que tendría un grave impacto para los usuarios y un riesgo para el cumplimiento de los cometidos que el Estado colombiano persigue a través del régimen franco.

Con base en lo anterior, para efectos de elaborar el Plan Para Garantizar el Cumplimiento de la Norma Urbana y Ambiental exigido en esta cláusula, se radicó una solicitud aclaratoria a la Secretaría Distrital de Planeación, a fin de conseguir un soporte definitivo que aclare y delimite las áreas protegidas conforme al POT Vigente.

Lo anterior, con el fin de lograr que las soluciones que se adopten en ejecución del mencionado Plan se enfoquen en el objetivo de cumplir la norma medioambiental, evitando simultáneamente costos innecesarios para el Estado y afectaciones operativas que obstruyan el desarrollo de esta Zona Franca, situación que impactaría al usuario operador y a los usuarios industriales y comerciales que operan actualmente en la zona franca.

La respuesta a dicho derecho de petición nos permite proponer un plan de acción orientado a satisfacer los requerimientos normativos para cada una de las áreas vinculadas al presente análisis, según se muestra en el siguiente acápite.

4. PLAN PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMA URBANA Y AMBIENTAL EN LA RONDA HÍDRICA Y ZONA DE MANEJO Y PRESERVACIÓN AMBIENTAL

Teniendo en cuenta lo mencionado en el diagnóstico, y la situación en la que nos encontramos, se vislumbra un plan de acción que contempla soluciones para cada caso concreto, según se expone a continuación:

a. PLAN DE ACCIÓN RESPECTO DE LA RIBERA DEL RÍO MAGDALENA Y LA DÁRSENA SUR

En relación con el borde occidental del predio de la Zona Franca que colinda con el río Magdalena, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo estableció una ronda al río Magdalena y dársena adyacentes, basándose en una interpretación de las disposiciones del POT Vigente. Sin embargo, tras una revisión jurídica y técnica del POT Vigente, se identificó que no existe una delimitación oficial de ronda de protección hídrica para ninguno de estos elementos en este sector específico del suelo urbano industrial. Esta delimitación, en todo caso, debe ser realizada por la autoridad ambiental competente, tal lo como lo establece el artículo 206 de la Ley 1450 de 2011.

Por otro lado, se reitera que la dársena no constituye un cuerpo de agua natural con corriente permanente, sino una estructura hidráulica artificial derivada de procesos de intervención antrópica. Por lo tanto, en aplicación de la regulación ambiental señalada en las secciones anteriores y según lo dispuesto en la Circular Externa No. MIN-8000-2-01322 del 2 de abril de 2020, emitida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, no es

procedente aplicar la delimitación de la ronda, puesto que dicho procedimiento de acotamiento de ronda hídrica únicamente aplica a cuerpos de agua naturales, excluyendo expresamente elementos construidos como la dársena en cuestión.

Esta interpretación se ve respaldada gráficamente en el Plano G6 del POT Vigente – Estructura de Soporte Ambiental, incluido en el presente escrito, donde se evidencia de forma clara que ni el río Magdalena, ni la dársena se encuentran incluidos dentro de las zonas señaladas como ronda de protección hídrica. En dicho plano, la franja verde que representa las rondas hídricas delimita el trazado de otros cuerpos de agua, pero no se proyecta ni se extiende sobre el cauce del río ni sobre el perímetro de la dársena ubicada dentro del predio de la Zona Franca. Esta omisión cartográfica ratifica que no hay una delimitación oficial adoptada para estos elementos, y refuerza la necesidad de obtener un pronunciamiento técnico definitivo por parte de la Secretaría de Planeación Distrital de Barranquilla.

Ante esta situación, según explicamos en capítulos precedentes y como actividades previas al cumplimiento de la obligación contractual a nuestro cargo, se envió una solicitud formal a la Secretaría Distrital de Planeación de Barranquilla para que emitiera un concepto técnico y normativo sobre la existencia real de ronda en estos cuerpos de agua. Dicha solicitud fue resuelta el día 12 de junio de 2024 bajo el radicado EXT-QUILLA-20250082987 (Anexo No. 1) donde nos reafirman todo lo anteriormente expuesto al manifestar que: “no se identifica expresamente una franja de protección paralela al río ni sobre la dársena”.

En consecuencia, teniendo en cuenta la respuesta emitida por la autoridad distrital al respecto, no corresponde iniciar actuación alguna respecto de estas áreas. Por lo tanto, las construcciones actualmente existentes en dichas áreas pueden conservarse sin que con ello se vulnere la normatividad ambiental y urbanística vigente, por cuanto no existe un sustento jurídico que justifique su desmonte.

b. RESPECTO DEL CAÑO DE LA AHUYAMA

En el caso del caño de La Ahuyama, que delimita parte del predio por el sur y el oriente, existe una ronda de protección reconocida oficialmente en el POT Vigente, conforme se explicó anteriormente. Esta delimitación fue confirmada en la misma solicitud dirigida a la Secretaría Distrital de Planeación mencionada en la sección anterior (EXT-QUILLA-20250082987).

Para efectos del análisis que nos ocupa, haremos una subdivisión del área del caño, así:

- i. Zona 1: el área que colinda con el corredor portuario; y

- ii. Zona 2: la comprendida entre las coordenadas Magna Sirgas Punto 1: **X: 1.703.060,8389 Y: 924.945,8896** y Punto 2: **X: 1.703.018,2060 Y: 925.516,9100**.

En sentido, se tiene que respecto de la:

- Zona 1. A pesar de las múltiples intervenciones de infraestructura que transformaron significativamente la dinámica hídrica del caño y urbana del sector (por ejemplo, el corredor portuario y la recuperación integral del sistema de caños), la Ronda Hídrica no ha sido delimitada todavía por la autoridad ambiental competente.

En el marco de las actuaciones preparatorias de este análisis, hemos adelantado reuniones preliminares con Barranquilla Verde, encontrando que en lo relativo al ajuste de la Ronda Hídrica, dado que el proyecto de la recuperación integral está recién terminado, la entidad apenas se encuentra adelantando las revisiones necesarias a fin de definir los estudios complementarios que se requieren para establecer la nueva ronda conforme a la guía establecida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Es importante recordar, además, que las intervenciones ejecutadas ya cuentan con algunos de estos estudios técnicos, lo que evitará la duplicación de análisis y permitirá mayor eficiencia tanto presupuestal como temporal.

Adicionalmente, al revisar algunos resultados de los estudios mencionados anteriormente en este mismo documento, se evidencia que los riesgos de inundación se han modificado favorablemente gracias a la intervención adelantada por las autoridades.

Considerando estos elementos, proponemos que, como parte del Plan Para Garantizar El Cumplimiento De La Norma Urbana Y Ambiental En La Ronda Hídrica y Zona De Manejo y Preservación Ambiental, **se presente una solicitud formal ante Barranquilla Verde, autoridad ambiental del Distrito de Barranquilla, para que se adelante el proceso de modificación o ajuste de la ronda existente**. Es importante que no se modifique ni avance con ninguna intervención en esa área del lote de Zona Franca hasta que la autoridad pertinente aclare la situación, toda vez que, planear o realizar un desmonte prematuro podría generar un detrimento patrimonial que no gozaría del sustento jurídico pertinente.

Este proceso se llevará a cabo bajo el marco normativo que regula el acotamiento de rondas hídricas, establecido en el Decreto 1076 de 2015, el Decreto 2245 de

2017 y la Resolución 957 de 2018, que adopta la *Guía Técnica para el Acotamiento de Rondas Hídricas en Colombia*.

Para el efecto es necesario dotar a la entidad ambiental distrital de todo el material técnico de soporte con el objetivo de sustentar técnicamente la viabilidad de una rezonificación que permita armonizar las obras públicas existentes (corredor portuario y recuperación integral del sistema de caños) con el régimen de uso del suelo de conformidad con la normativa del POT Vigente, sin comprometer los valores ecosistémicos del entorno.

Culminada esa gestión se procederá a solicitar, ante la Secretaría Distrital de Planeación, la correspondiente corrección cartográfica por imprecisión en los planos oficiales del POT Vigente, con base en lo establecido en el artículo 692 del mismo o la actualización cartográfica según prevé el artículo 693 ibidem, el cual señala que:

Artículo 693. ACTUALIZACIÓN DE LOS PLANOS OFICIALES DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL. La Secretaría de Planeación actualizará los planos oficiales adoptados por este decreto, con base en los actos administrativos que desarrollen el Plan, con el objeto de mantener actualizada la cartografía temática en cada uno de los niveles de información que la conforman. (...)

De esta manera, se busca armonizar la representación cartográfica con las realidades técnicas, ambientales y urbanísticas actuales, garantizando la coherencia normativa con el POT Vigente, la seguridad jurídica de las actuaciones sobre el inmueble y el cumplimiento efectivo de las obligaciones contractuales derivadas del régimen franco.

- Zona 2. Esta zona ha sido intervenida por la autoridad distrital mediante la realización de dragados que permiten mantener la hidráulica del cuerpo de agua permitiendo su estabilidad. De acuerdo con lo consignado en el punto 2 de la respuesta dada por la Secretaría Distrital de Planeación al derecho de petición presentado que está anexo al presente documento, respecto del área comprendida entre el límite del corredor portuario y la entrada del río Magdalena es posible acogerse a un Plan de Mejoramiento, para lo cual la entidad manifestó que:

"para establecer la procedencia de dicha figura será necesario que los interesados acrediten tanto la legalidad de las edificaciones objeto de interés (licencias urbanísticas, autorizaciones, etc.), como la identificación de los compromisos urbanísticos originalmente autorizados que no fueron

cumplidos y la verificación de que no existe conflicto con los usos permitidos en el polígono normativo vigente”.

Atendiendo lo expuesto, presentaremos ante dicha Secretaría Distrital una solicitud que **evidencie que las construcciones ubicadas en esa área fueron realizadas de conformidad con la normatividad vigente al momento de su edificación, a fin de proponer un Plan de Mitigación o de Mejoramiento en los términos previstos en los artículos 130 a 141 del POT Vigente**, a fin de definir las actuaciones amigables con el medio ambiente que deben implementarse con miras al cumplimiento de la normatividad en todo el perímetro de la Zona Franca de Barranquilla.

En ese sentido, dicho Plan de Mejoramiento, conforme al artículo 131 del POT Vigente, tiene por objeto minimizar los impactos urbanísticos negativos generados por actividades económicas consolidadas, implementando medidas que resuelvan posibles incompatibilidades con el entorno, y reorganizando la zona conforme a principios de sostenibilidad.

C. RESPECTO DEL ÍNDICE DE OCUPACIÓN

En el marco del Contrato, se abordó en múltiples ocasiones la limitación del índice de ocupación. En principio, el “DOCUMENTO TÉCNICO PREDIAL PREDIO BARRANQUILLA” establecía que el área libre descubierta correspondía a 148.462 m², lo cual se interpretaba como un área libre del 15,2%, derivando por descarte un área ocupada de 84,8%.

Sin embargo, tras una lectura minuciosa del Anexo No. 3 – Glosario de Términos del POT Vigente del Distrito de Barranquilla, el numeral 190 define el Índice de Ocupación como:

“El resultado de dividir el área construida en el primer piso por el área total del lote.”

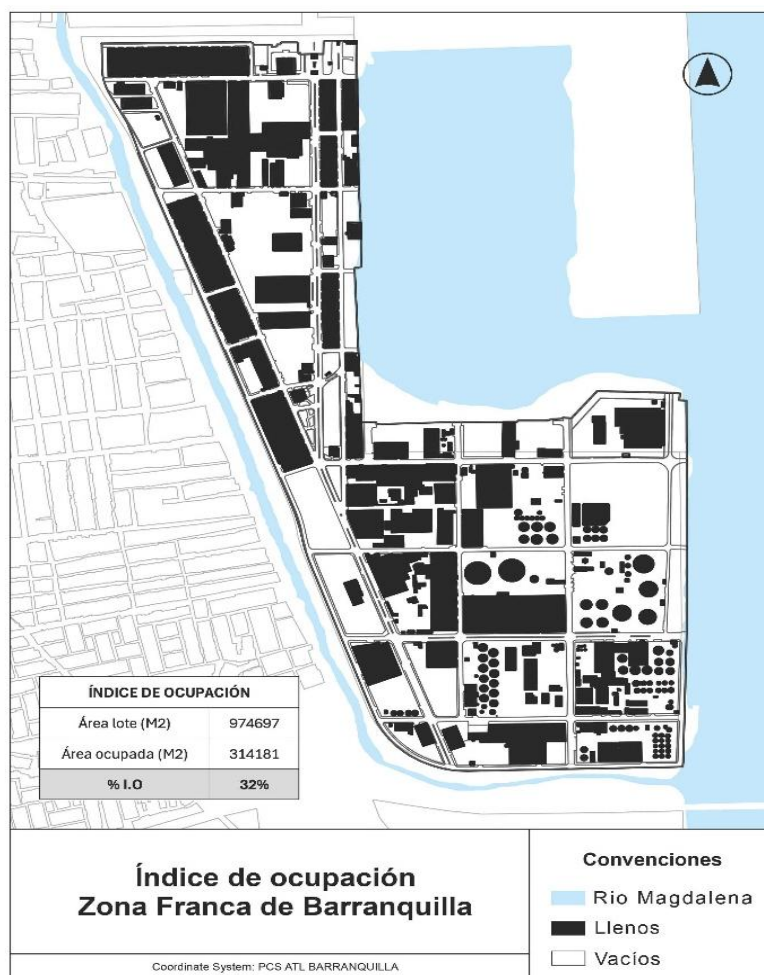
Complementariamente, el numeral 39 especifica que se entiende por área construida:

“Superficie total construida de una edificación, correspondiente a la suma de la superficie de los pisos, incluidos sótanos y altillos, excluyendo azoteas y áreas duras sin cubrir o techar.”

Así, con base en las definiciones normativas señaladas, el Índice de Ocupación debe medirse como el total de área construida con techo en primer piso dividido por el área total del lote. En consecuencia, el área libre corresponde a lotes sin techar, vías de circulación, espacios entre tanques y otros elementos similares.

Teniendo en cuenta la normativa mencionada, se realizó análisis SIG especializado que determinó que el área ocupada es de 314.181 m², lo que corresponde a un índice de ocupación del 32% y cuyo detalle se puede observar en el siguiente plano, así:

Plano del Índice de Ocupación – Interpretación



Fuente: elaboración propia

Esta representación cartográfica respalda técnicamente la interpretación adoptada y será incluida como anexo técnico en la documentación remitida a la Secretaría Distrital de Planeación, con el fin de sustentar la solicitud de confirmación metodológica en curso.

Es importante aclarar que, en la solicitud realizada a la Secretaría de Planeación Distrital, la entidad ratificó que “se trata de una condición urbanística que debe analizarse a nivel de la totalidad del lote y no de manera fragmentada”, confirmando así el enfoque adoptado en el análisis.

Así las cosas, la aplicación de los fundamentos jurídicos definidos en el análisis señalado en el presente documento permite concluir que la ocupación existente y las nuevas edificaciones que se realizarán en cumplimiento de las obligaciones de inversión previstas en el contrato No. CTO-171-2025, que están representadas en la construcción de bodegas en cantidad de 44.151 m², no se vulneran el índice de ocupación del 0.4, definido en el POT Vigente.

d. SÍNTESIS DEL PLAN PROPUESTO Y CRONOGRAMA

Área / Tema	Acción Principal	Responsable / Destinatario	Observaciones Clave
Ribera del Río Magdalena y Dársena Sur	No realizar desmonte ni adecuaciones; conservar construcciones existentes.	Usuario Operador / Secretaría Distrital de Planeación	No existe delimitación oficial de ronda hídrica ni ZMPA; no hay sustento jurídico para exigir remoción.
Caño de La Ahuyama – Zona 1 (corredor portuario)	- No intervenir hasta que la autoridad ambiental delimite la ronda hídrica. - Presentar solicitud formal para ajuste/modificación de la ronda hídrica, aportando estudios técnicos. - Solicitar corrección cartográfica tras concepto de la autoridad ambiental.	Usuario Operador / Barranquilla Verde / Secretaría Distrital de Planeación	Esperar definición oficial antes de cualquier actuación; armonizar obras existentes con el uso del suelo.
Caño de La Ahuyama – Zona 2 (no intervenida)	- Presentar solicitud que evidencie legalidad de construcciones existentes. - Proponer y tramitar Plan de Mejoramiento o Mitigación según POT vigente (arts. 130-141).	Usuario Operador / Secretaría Distrital de Planeación	Minimizar impactos urbanísticos y asegurar compatibilidad ambiental.
Índice de Ocupación	- Confirmar metodología de cálculo ante la Secretaría Distrital de Planeación. - Garantizar que nuevas edificaciones no superen el límite permitido (40%).	Usuario Operador / Secretaría Distrital de Planeación	Área ocupada actual (32%) está dentro del límite; sustentar técnicamente ante la autoridad.
Coordinación y Seguimiento	- Mantener comunicación permanente con autoridades ambientales y urbanísticas. - Documentar y sustentar todas las gestiones y solicitudes realizadas.	Usuario Operador / Barranquilla Verde / Secretaría Distrital de Planeación	Asegurar trazabilidad, respaldo jurídico y cumplimiento normativo en todas las actuaciones.

CRONOGRAMA DEL PLAN PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA PROTECCIÓN DE LA RONDA HÍDRICA Y DE LA ZONA DE MANEJO Y PRESERVACIÓN AMBIENTAL (ZMPA) EN EL ÁREA DE LA ZONA FRANCA										
AREA	ACTIVIDAD	TIPO DE ACTIVIDAD	FECHA DE INICIO	ENTIDAD ANTE LA QUE SE ADELANTA	INSUMOS	COSTOS	DURACIÓN APROXIMADA	FECHA DE RESPUESTA	RESPUESTA	ESTADO
Dársena Sur	Derecho de petición	Una sola vez	14/05/2025	Secretaría Distrital de Planeación de Barranquilla	POT	Ninguno	15 días hábiles	12/06/2025	"No se identifica expresamente una franja de protección paralela al río Magdalena ni sobre la dársena artificial ubicada dentro del predio"	Cumplido
Río Magdalena	Derecho de petición	Una sola vez	14/05/2025	Secretaría Distrital de Planeación de Barranquilla	POT	Ninguno	15 días hábiles	12/06/2025	"No se identifica expresamente una franja de protección paralela al río Magdalena ni sobre la dársena artificial ubicada dentro del predio"	Cumplido
Caño de la Ahuyama Zona 1	Mesas de trabajo	Periódica	3/06/2025	Barranquilla Verde	Estudios	Por determinar	6 meses			Iniciado
	Solicitud modificación cartográfica o Plan de Mejoramiento (Según respuesta de la autoridad competente)	Una sola vez		Secretaría Distrital de Planeación de Barranquilla		Por determinar				Pendiente
Caño de la Ahuyama Zona 2	Mesas de trabajo	Periódica	3/06/2025	Barranquilla Verde		Ninguno	6 meses			Iniciado
	Solicitud modificación cartográfica o Plan de Mejoramiento (Según respuesta de la autoridad competente)	Una sola vez		Secretaría Distrital de Planeación de Barranquilla		Por determinar				Pendiente
	Solicitud de aclaración índice de ocupación	Una sola vez	18/07/2025	Secretaría Distrital de Planeación de Barranquilla	POT y plano	Ninguno	15 días hábiles	11/08/2025		Pendiente

5. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

1. **Marco Legal Consolidado y Vigente:** La Zona Franca de Barranquilla cuenta con un marco jurídico robusto que se remonta a su acto fundacional en 1959 y ha evolucionado conforme a la normativa nacional y distrital, incluyendo el Decreto Ley 2811 de 1974, la Ley 99 de 1993 y el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente (Decreto 0212 de 2014). Este marco ha permitido la consolidación de derechos adquiridos sobre edificaciones y actividades previas a la entrada en vigor de nuevas regulaciones ambientales y urbanísticas.
2. **Compatibilidad de Usos y Vocación Portuaria:** El POT vigente clasifica el predio de la Zona Franca como Polígono Especializado de Competitividad Portuaria (PEC-PORT-ZF), permitiendo el desarrollo de actividades industriales, logísticas y portuarias, en coherencia con la vocación histórica y estratégica del área. Las actividades actuales y proyectadas son compatibles con la zonificación y los usos del suelo definidos por la normativa distrital.
3. **Delimitación de Áreas de Protección Ambiental:** El análisis técnico y normativo evidencia que únicamente el margen del lote colindante con el caño de La Ahuyama está sujeto a restricciones por Ronda Hídrica y Zona de Manejo y Preservación Ambiental (ZMPA), según el POT vigente. Ni la dársena (cauce artificial) ni la ribera del río Magdalena en el sector de la Zona Franca están afectados por estas restricciones, conforme a la cartografía oficial y los conceptos de la autoridad distrital.
4. **Seguridad Jurídica para las Construcciones Existentes:** Las edificaciones y obras existentes en la Zona Franca, tanto las anteriores a 1974 como las realizadas bajo licencias urbanísticas posteriores, cuentan con respaldo legal y no están sujetas a desmonte por cambios normativos posteriores. La interpretación y aplicación de la normativa vigente garantizan la seguridad jurídica de las inversiones y operaciones en la zona.
5. **Cumplimiento del Índice de Ocupación y Sostenibilidad Urbanística:** El análisis técnico realizado demuestra que la Zona Franca de Barranquilla cumple con el índice de ocupación establecido en el POT vigente, el cual permite un máximo del 40% de ocupación para el desarrollo de actividades industriales y portuarias. El índice actual, calculado sobre el área construida en primer piso respecto al área total del lote, se encuentra en un 32%, lo que garantiza un margen suficiente para futuras edificaciones y la ejecución de nuevas inversiones previstas en el contrato de arrendamiento No. CTO-171-2025. Esta situación no solo asegura la legalidad de las

construcciones existentes y proyectadas, sino que también contribuye a la sostenibilidad urbanística del predio, permitiendo un equilibrio entre el desarrollo económico, la funcionalidad logística y el respeto por los espacios libres y ambientales definidos por la normativa distrital.

6. **Procedimientos para la Actualización Cartográfica y Planes de Mejoramiento:** El POT vigente contempla mecanismos para la corrección de imprecisiones cartográficas y la actualización de planos oficiales, así como la posibilidad de implementar planes de mejoramiento o mitigación para edificaciones que requieran armonización con la normatividad actual. Esto permite adaptar la gestión territorial a la realidad técnica y ambiental, sin afectar la operatividad de la Zona Franca.
7. **Obligaciones Contractuales Claras y Viables:** El contrato de arrendamiento No. CTO-171-2025 establece obligaciones específicas para el arrendatario en materia de protección ambiental y cumplimiento normativo. El plan de acción propuesto en el estudio permite cumplir con estas obligaciones de manera efectiva, evitando cargas urbanísticas o ambientales injustificadas y asegurando la continuidad de la operación bajo parámetros de sostenibilidad.
8. **Importancia de la Coordinación Interinstitucional:** La adecuada articulación entre la Zona Franca, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la Secretaría Distrital de Planeación y la autoridad ambiental Barranquilla Verde es fundamental para la gestión eficiente de las áreas de protección, la actualización normativa y la resolución de eventuales controversias sobre delimitaciones o usos del suelo.
9. **Sostenibilidad y Desarrollo Económico:** La Zona Franca de Barranquilla se consolida como un polo de desarrollo económico regional y nacional, contribuyendo significativamente al PIB del Atlántico y al comercio exterior del país. Su vinculación a programas de ecoparques industriales y la adopción de buenas prácticas ambientales refuerzan su compromiso con la sostenibilidad y la producción más limpia.
10. **Recomendación de Acciones Específicas:** Se recomienda continuar con la gestión ante la autoridad ambiental para la delimitación definitiva de la ronda hídrica en el caño de La Ahuyama, así como la presentación de planes de mejoramiento o mitigación donde sea necesario. Igualmente, se sugiere mantener la vigilancia sobre la actualización cartográfica y la interpretación normativa para evitar afectaciones injustificadas a la operación de la Zona Franca.
11. **Garantía de Cumplimiento Normativo y Operativo:** El estudio concluye que, bajo el marco legal y técnico vigente, la Zona Franca de Barranquilla puede operar

y desarrollarse en armonía con la protección ambiental y el ordenamiento territorial, cumpliendo con las obligaciones contractuales y normativas, y asegurando la viabilidad de sus actividades industriales y portuarias a largo plazo.