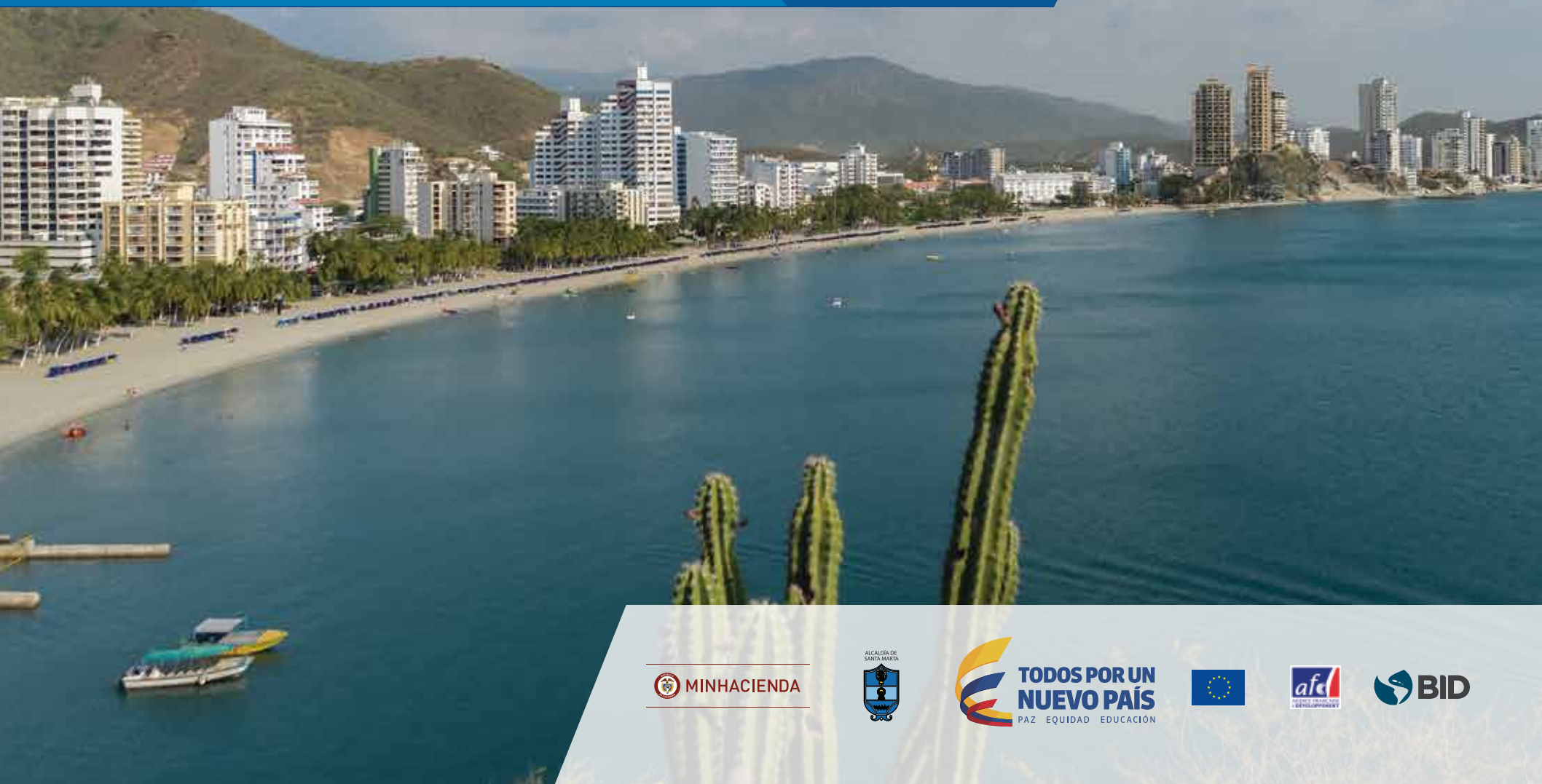
SANTA MARTA SOSTENIBLE

Findeter
Financiera del Desarrollo

JUNTOS **LO HACEMOS** POSIBLE



MINHACIENDA

ALCALDÍA DE SANTA MARTA

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

afd

BID

PLAN DE ACCIÓN SANTA MARTA

FOTO: Daniella Hernández Selman

CONTENIDO

1 Pág 36 a 43
INTRODUCCIÓN

2 Pág 44 a 47
¿POR QUÉ SANTA MARTA?

3 Pág 48 a 53
METODOLOGÍA

4 Pág 54 a 143
¿CÓMO ENCONTRAMOS A SANTA MARTA?

5 Pág 144 a 239
ESTUDIOS BÁSICOS

6 Pág 240 a 253
¿EN QUÉ TEMAS CONCENTRARNOS?

7 Pág 254 a 267
¿QUÉ TENEMOS QUE HACER? - PLAN DE ACCIÓN

8 Pág 268 a 365
LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PLAN DE ACCIÓN

9 Pág 366 a 381
APROXIMACIÓN AL COSTO

10 Pág 382 a 387
MONITOREO CIUDADANO SANTA MARTA

11 Pág 388 a 477
ANEXOS

12 Pág 478 a 484
BIBLIOGRAFÍA

"

Nuestro país es una maravillosa combinación
de culturas, de razas, de talentos, de riquezas
naturales, que nos hace únicos en el planeta.
Como un reconocimiento a esta diversidad cultural
y étnica, esta mañana acudí, con mi familia,
al gran templo ceremonial de Seiyua, en la Sierra
Nevada de Santa Marta.

Allí nos reunimos con líderes y representantes
de los pueblos Kogi, Arhuaco, Wiwa y Kankuamo,
herederos de la milenaria cultura Tayrona.
Ellos nos antecedieron en la posesión de estas tierras,
y aún hoy velan desde sus resguardos por el equilibrio
que debe regir nuestra nación y nuestra relación con
el universo.

En un acto simbólico, pero con trascendental
significado, los "mamos" me entregaron un bastón
de mando y un collar con cuatro piedras.

Una representa la tierra que debemos cuidar.
Otra representa el agua que es la fuente de la vida.
Otra representa la naturaleza con la que debemos
estar en armonía.

La cuarta representa el gobierno, que debe respetar
el orden de la naturaleza y la voluntad del Creador.

Tierra, agua, naturaleza y buen gobierno –esos
símbolos preciados – harán parte integral de la
administración que hoy comenzamos.

El mensaje de nuestros "hermanos mayores",
porque lo son, de los guardianes del equilibrio
universal, hoy lo transmito, emocionado, a los más
de 45 millones de compatriotas que venimos de esa
herencia indígena, del legado de España, del rico
aporte africano, y de tantas otras vertientes que
han construido lo que somos.

Es el mensaje de la vida, de la armonía,
y de la unidad dentro de la diversidad.
Es el mensaje de la Colombia pacífica
y sabia que queremos dejar a nuestros hijos.

"

Extracto del discurso de posesión
del presidente Juan Manuel Santos Calderón.
7 de agosto de 2014.

AGRADECIMIENTOS

Este Plan de Acción, y lo que llevó a él, no hubiera sido posible sin el concurso, la voluntad y los generosos aportes de numerosas personas del Gobierno Nacional de Colombia, el Gobierno Municipal de Santa Marta y los ciudadanos motivados por el amor a su tierra. Se reconoce especialmente a las siguientes personas y entidades:

GOBIERNO DISTRITAL DE SANTA MARTA

Rafael Alejandro Martínez,
Alcalde de Santa Marta
Jimena Abril De Angelis,
Secretaria Privada
Asesora Agenda Estratégica
Francisco García Rentería,
Secretario de Planeación
Julio Torres Castellar,
Secretario de Hacienda
Larry Laza Barrios,
Secretario de Salud
William Renan Rodríguez,
Secretario de Gobierno
Edimer Leonardo Latorre,
Secretario de Educación
Ingris Mirelda Padilla García,
Secretaria General
Aldo Hernández Pacheco,
Gerente de Turismo
Edgardo Charris Salcedo,
Gerente ESE

Sander Alfonso Rodríguez Peña,
Gerente en Proyectos de Infraestructura
Virna Lizi Johnson Salcedo,
Gerente Sistema Estratégico de Transporte
Ingrid Aguirre Juvinao,
Gerente ESPA
Ernesto Mario Castro Coronado,
Director de la Unidad de Tránsito y Transporte
Jaime Enrique Avendaño Camacho,
Director Distrital de Riesgos de Desastres
Jaime Enrique Avendaño Camacho,
Director Dadma (e)
Diana Viveros Páez,
Director de Cultura
Isis Margarita Navarro Cera,
Director UMATA
Fabián Alberto Bolaño Gutiérrez,
Asesor TIC
Priscila Zúñiga Jiménez,
Consejera de Convivencia y Seguridad

GOBERNACIÓN DEL MAGDALENA

Rosa Cotes,
Gobernadora
Eduardo Arteta,
Secretario de Planeación

OTRAS ENTIDADES

CÁMARA DE COMERCIO
César Riascos,
Presidente ejecutivo
Andrés Felipe Vives,
Director de Desarrollo Empresarial

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DEL MAGDALENA
José Berdugo Oviedo,
Director Ejecutivo

CAMACOL
Liane Saumeth,
Gerente Regional

SANTA MARTA CÓMO VAMOS
Verónica Trujillo,
Directora

PUERTO DE SANTA MARTA
Ernesto Forero,
Presidente (e)

ACADEMIA
Ruthber Escorcia Caballero,
Rector Universidad del Magdalena
Pablo Hernán Vera Salazar,
Vicerrector
Néstor Raúl Ramos Navas,
Universidad Jorge Tadeo Lozano
Herman Palacios,
Universidad Sergio Arboleda
Aceneth Hernández,
Universidad Autónoma del Caribe

FUNDACIONES
Rosa Lacouture,
Directora Ejecutiva Santa Marta Vital
Lucas Echeverri,
Director Ejecutivo
Fundación Pro Sierra Nevada de Santa Marta
Carlos Vives, Claudia Elena Vásquez,
Líderes "Tras la Perla de la América"

Finalmente, se extiende un agradecimiento muy especial a las personas que acudieron y apoyaron el proceso en numerosos talleres, reuniones y presentaciones. También se ofrecen las más sinceras disculpas por la posible omisión de cualquier persona que haya participado en el proceso y que no aparezca reconocida aquí, omisión que sería totalmente involuntaria.

CRÉDITOS

El presente documento del Plan de Acción resume los resultados del esfuerzo y valiosos aportes de numerosas personas dentro y al servicio del Banco Interamericano de Desarrollo y de la Financiera de Desarrollo Territorial que le dan vida a su Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles y a su Plataforma de Ciudades Emergentes, Sostenibles y Competitivas respectivamente. Son ellos:

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Ellis J.Juan,
Coordinador General ICES
Sergio DiazGranados Guida,
Director Ejecutivo BID por Colombia y Ecuador
Rafael de la Cruz,
Representante en Colombia
Ramiro López-Ghio,
Coordinador Programa ICES para Colombia y Especialista de Desarrollo Fiscal y Municipal
Oswaldo Aharón Porras Vallejo,
Consultor
María Margarita Amín,
Consultora

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

Mauricio Cárdenas Santamaría,
Ministro
Ana Lucía Villa,
Directora general de Apoyo Fiscal

FINANCIERA DE DESARROLLO S.A. FINDETER

Luis Fernando Arboleda González,
Presidente
Helmuth Barros Peña,
Secretario General
Alejandro Callejas,
Vicepresidente Técnico
Ana María Palau,
Gerente de Sostenibilidad y Nuevos Negocios
Carlos Salazar Echavarría,
Gerente de Sostenibilidad y Nuevos Negocios (2015-2016)
Gisela Labrador Araujo,
Directora de Ciudades
María del Rosario Hidalgo,
Directora de Ciudades (2015-2016)
Felipe Espinosa Camacho,
Director de Competitividad y Desarrollo Territorial
Juan Manuel Robledo Restrepo,
CIUDAT
Lina María Chedraui Torres,
Directora de Comunicaciones

DOCUMENTO DEL PLAN DE ACCIÓN

Juana Marcela Leal Simbaqueba,
Coordinación
Álvaro Randazzo Córdoba,
Asesoría y edición
Ana María Navia,
Apoyo transversal
Nicole Bornacelli Mestre

Textos de Base:
Equipo Especialistas Findeter

DIMENSIÓN AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

Robinsson Rodríguez Vásquez,
Especialista ambiental
Karina Muñoz Gómez,
Consultora
Luis Elkin Guzmán
Especialista ambiental

DIMENSIÓN URBANA

Luisa Bibiana Rubio Villamil,
Transporte
Ana Milena Gómez Guzmán,
Transporte
Juana Leal Simbaqueba,
Ordenamiento Territorial
Jessica Kisner Giraldo,
Ordenamiento Territorial

DIMENSIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL

Gisela Labrador Araujo,
Economía
Laura Castillo Bohórquez,
Economía
Daniella Hernández Selman,
Competitividad
Laura Solano Ramírez,
Industrias Creativas y Culturales
María Arnaiz,
Competitividad

DIMENSIÓN FISCAL Y GOBERNABILIDAD

Marcela Rodríguez Bayona,
Fiscal y Gobernabilidad
Rodrigo Yepes Sevilla,
Fiscal y Gobernabilidad
Julio Miguel Silva,
Consultor

FOTOGRAFÍAS

FONTUR
Daniella Hernández Selman
Aldo Dalmazzo
Rafael Zúñiga

ISBN 978-958-59389-7-7

SANTA MARTA

El que es de Santa Marta vive enamorado de ella y quien viene por primera vez se va con la promesa de revisitar su historia, su gente, calles, playas y cerros.

Como pasa en las ciudades del Caribe, aquí la vida es sencilla y alegre. La gente aún conserva su espíritu de vecindad y al amanecer mientras las comadres intercambian el café de la mañana, los que apenas despiertan disfrutan del fresco que por la noche parece hubiera bajado directo desde los nevados a cobijar la ciudad.

Al ritmo del sol picante la ciudad moviliza su actividad. Llegan los pescadores con su captura y con ellos llega el olor a sal y a pez fresco, las calles y mercados se llenan de color con el guineo, cocos, mangos y limones de la zona, mientras los turistas se preparan para disfrutar de las maravillosas playas Caribe que tanto anhelan disfrutar.

Pero lo inolvidable para quienes viven y visitan la Bahía de Santa Marta, es presenciar en el atardecer cómo el soberano Morro flota en el agua vestido de potentes tonos rosados, amarillos y naranjas mientras el sol enorme cae por infinita vez al mar y se esconde tras el horizonte.

Santa Marta habla del pasado, pues fue la primera ciudad fundada por los españoles sobre territorio americano hace 500 años y toma su nombre por Santa Marta de Betania, patrona de la hospitalidad. No en vano todo el que aquí llega se ve arropado por el sol y en igual medida por la calidez del samario, que con su sencillez Caribe sabe hacer sentir al foráneo como en casa.

No es casualidad que Santa Marta haya acogido como hijos pródigos a grandes personajes de nuestra historia como lo fueron Bolívar, Escalona y García Márquez, quienes inspirados por el paisaje local y su gente hicieron de su paso por la ciudad un hecho fundamental en su vida y obra.

Esta es una ciudad entre el Mar y la Sierra. Un territorio privilegiado por la naturaleza, que desde la maravilla de sus picos nevados se despliega en forma de páramos, fértiles bosques tropicales atravesados por nacimientos de agua y ríos que bajan hasta los bosques secos espinosos buscando llegar a las orillas del Mar Caribe, desde los 5.775 metros de altura hasta el nivel del mar en menos de 42 kilómetros.

Santa Marta es una ciudad de mar y esto ha definido su destino. A sus bahías llegaban cayucos indígenas que recorrían largas distancias explorando la cuenca del Caribe. Luego fueron las carabelas que venían desde tierras europeas y hoy son imponentes embarcaciones y cruceros que recorren todo el mundo para llegar a su puerto, que se destaca entre los del Caribe por su particular profundidad.

Pero definitivamente son los nativos, pescadores y turistas los que más están en contacto con las dinámicas económicas, sociales y con el conjunto de vida que en sus cerros costeros y playas habita, gran parte de ella protegida hoy bajo la denominación de reserva natural Parque Nacional Tayrona.

Es común ver el ritual ancestral que reúne a nativos y extranjeros alrededor de grandes atarrayas en las que aletean los peces que como gesto noble y generoso el pescador reparte entre quienes ayudaron a rescatar la red del mar.

FOTO: Daniella Hernández Selman

Santa Marta es una ciudad de Sierra y esto también ha definido su destino. La montaña nevada es el hogar de una gran diversidad de flora, fauna y cultura. Habitada y custodiada por los pueblos indígenas Kogi, Kankuamo, Arhuaco y Wiwa, representa un patrimonio natural de la humanidad, pues en ella habitan especies endémicas como colibríes, en sus suelos crecen desde flores exóticas hasta café y de sus entrañas brotan ríos que históricamente han alimentado de agua a la ciudad.

Es así como el mar y la montaña se presentan como hechos fundamentales para el desarrollo de Santa Marta, no solo en el marco de actividades económicas que potenciaron su crecimiento como ciudad Caribe, sino también como uno de los ejes de la cultura de la costa norte de Colombia.

Gracias a su conexión con el mar llegaron a Santa Marta los tambores africanos que definen nuestro folclor, así mismo llegaron a Pescaíto, los balones y personajes que jugaron los primeros partidos de fútbol sobre continente suramericano. Gracias a sus montañas, Santa Marta tiene un café de calidad de exportación y una ciudad no tan perdida que como recuerdo del pasado nos habla de la prolífica grandeza del pueblo Tayrona que la habitó.

Vemos pues, como desde esta gran ciudad Caribe han surgido hechos y personajes que hoy forman parte del imaginario nacional y que la identifican ante el mundo como una tierra de inmensa diversidad natural, cultural e histórica.

Esta idea de la gran ciudad Caribe que se proyecta hacia el futuro es la que inspiró el presente documento. En sus manos está un mapa de acciones para seguir desarrollando la gran Santa Marta, esa que inició con el sueño Tayrona, luego el de Bolívar y Gabo y la que hoy juntos seguimos construyendo.

Bienvenidos sean a la ciudad
entre el Mar y la Sierra,
bienvenidos seamos todos a
la Santa Marta del futuro.

FOTO: Daniella Hernández Selman

PRESENTACIÓN

Desde el inicio del Gobierno del Presidente Juan Manuel Santos, tuvimos clara la hoja de ruta para reducir las brechas de desigualdad que han afectado a nuestras generaciones desde hace décadas. Entendimos que con trabajo en equipo con las administraciones locales y la comunidad, podíamos llevar a las regiones programas que introdujeran al territorio **progreso, sostenibilidad, competitividad y calidad de vida.**

Desde el Ministerio de Hacienda, nuestra prioridad ha sido la inversión social y la formación de una clase media próspera y emprendedora. Desde el 2010 hasta la fecha, 4,6 millones de colombianos, el equivalente a la población del Valle del Cauca, han salido de la pobreza para integrar esta nueva clase media a lo largo y ancho del territorio nacional. Nuestro compromiso es proteger y mantener ese enorme logro para que los colombianos se conviertan en el motor de nuestra economía.

Es por ello que, a pesar de que debemos enfrentar una fuerte reducción de ingresos del Gobierno Nacional a causa del choque petrolero, hemos protegido la inversión social a través de los programas de reducción de la pobreza, cuidado a la primera infancia y atención al adulto mayor. Con el Presupuesto General de la Nación que hemos proyectado para el 2017, el Gobierno Nacional cumple tres años destinando el mayor rubro del presupuesto al sector Educación. Necesitamos invertir en la educación de nuevas generaciones preparadas para competir en la economía global.

El ajuste a la nueva realidad fiscal lo está haciendo el Gobierno Nacional reduciendo sus gastos de funcionamiento. Ahora, hacemos más con menos. Y seguiremos priorizando inversiones clave que crearán las bases de una Nueva Economía, más competitiva y con más oportunidades, hacia la que nos dirigimos.

Para alcanzar esos ambiciosos objetivos de desarrollo para todo el territorio nacional, se necesitan aliados que trabajen desde y para las ciudades. Así como la Financiera de Desarrollo Territorial -FINDETER - es el aliado estratégico para las regiones de Colombia, lo es también para el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda.

Desde el año 2011, FINDETER se transformó en un socio estratégico de las regiones, generando desarrollo y bienestar para la gente gracias a programas como "Ciudades Sostenibles y Competitivas", "Ciudades Emblemáticas" y "Diamante Caribe y Santanderes de Colombia".

El presente trabajo demuestra que entendimos que el territorio no es un pedazo de tierra, sino que por el contrario, es un lugar que tuvo un pasado, que tiene un presente y que lucha por un futuro mejor.

Mauricio Cárdenas Santamaría
Ministro de Hacienda y Crédito Público

Luis Fernando Arboleda G.
Presidente FINDETER

En esta ocasión quiero que estas palabras de introducción al Plan de Acción: Santa Marta hacia la sostenibilidad y competitividad, sirvan para convocar a los samarios, de nacimiento y sentimiento, a involucrarse y hacer parte del camino de la sostenibilidad.

Un camino en el que cada paso y cada acción, por pequeña e irrelevante que pueda parecer, resulta fundamental para construir el cimiento de otras más contundentes y visibles, un camino que requiere de diálogo y consenso entre los líderes de los sectores más representativos de la ciudad, pero en el que también hay espacio para que un grupo de vecinos decidan asumir el reto de transformar su realidad tomando el liderazgo desde el ámbito local.

Sobre todo, extiendo esta invitación porque Santa Marta lo merece, por la dignidad que le corresponde al ser la primera ciudad fundada por los españoles en suelo colombiano (1525), y de la cual partieron los conquistadores españoles a colonizar el resto de nuestro territorio, además de haber sido la ciudad puente entre España, Santo Domingo, hoy República Dominicana, y este Nuevo Mundo. Y por el hecho de conservar en el corazón de la Sierra Nevada, la montaña litoral más alta del mundo, uno de los ejemplos más notables de la forma en que una cultura prehispánica logró entender la complejidad de su entorno y adaptarlo para generar condiciones de habitabilidad y aprovechamiento. Lo mejor de todo, aunque quizá lo menos evidente, es que la cultura Tairona sigue viva, no solo en sus descendientes directos sino en cada uno de nosotros, cada vez que nos rendimos ante la belleza de sus playas, la exuberancia de su vegetación, la majestuosidad de la sierra y la fascinación étnica resultante de la mezcla de culturas.

Resulta paradójico que una ciudad de estas calidades e innumerables privilegios, rodeada de agua, dulce y salada, hoy tenga problemas de abastecimiento del recurso hídrico, pues además de poner en evidencia los problemas de planificación y gestión del territorio, denota una ruptura entre los samarios y su entorno, que no solo limita la calidad de vida del grueso de la ciudadanía, sino que además pone en riesgo el desarrollo de las diferentes vocaciones económicas de la ciudad y la posibilidad de competir en los mercados de la región Caribe.

La relevancia de abordar estos temas, se ve reflejada en lo expuesto por la Ley 1617 de 2013, mediante la cual se decreta el régimen para los distritos especiales y que para el caso específico de Santa Marta determinó la creación del Plan Maestro Quinto Centenario, así como los recursos necesarios para su implementación. De esta forma, el presente Plan de Acción retoma como punto de partida la visión y las estrategias planteadas por el Plan Quinto Centenario y busca convertirse en una herramienta para su implementación y financiación a corto y mediano plazo.

Adicional a esto, el Plan de Acción Santa Marta Sostenible y Competitiva integra como parte central de la estrategia el concepto de ecoterritorio, que se refiere a la capacidad de restaurar la relación de equilibrio entre las personas y su entorno, como clave de la sostenibilidad en un lugar con características ambientales y geográficas tan particulares como Santa Marta. A partir de esto se trazan siete líneas estratégicas que se relacionan y dan soporte entre sí.

La primera, Agua vida y progreso, se refiere a las acciones necesarias para restablecer la capacidad hídrica para satisfacer y racionalizar la demanda de los ciudadanos, y es el pre requisito para soportar el desarrollo urbano al que se refiere la segunda línea estratégica La ciudad entre el mar y la sierra. Las siguientes líneas buscan guiar las posibilidades de integración y complementariedad entre las diferentes vocaciones económicas, a partir de sus posibilidades en el gran Caribe y con las ciudades colombianas con las que conforma una red, por un lado Barranquilla y Cartagena del Eje Caribe, y Valledupar y Riohacha del Triángulo de la Sierra Nevada. Entonces, la capacidad logística y de infraestructura con la que cuenta la ciudad gracias a la actividad portuaria y ferroviaria determina las acciones de la línea Plataforma de Competitividad que sirve como base para el desarrollo de las otras dos líneas: Naturalmente turística y Nuestra ciudad también es el campo, que se refieren a las otras actividades económicas de mayor relevancia en la ciudad.

Finalmente, hemos querido hacer mayor énfasis en que el camino de la sostenibilidad depende en gran medida en la capacidad que los samarios identifiquen esos valores propios que harán posible la transformación, valores de barrio como los que descubrimos durante el estudio de caracterización sociocultural en Pescaíto y que inspiran proyectos en la línea Ser samario, gran ejemplo, y que serán fundamentales para el éxito de los proyectos y acciones formulados en la línea Distrito moderno, con los que se busca dar un salto significativo en la gestión pública, la transparencia y los procesos de planificación en Santa Marta Sostenible.

Todo el potencial que tiene Santa Marta, en recursos naturales y humanos, en ubicación geográfica, en su legado histórico, en su cultura, y que no han sido debidamente aprovechados, a partir del presente Plan de Acción: Santa Marta, hacia la sostenibilidad de la Perla de América, debe servir para que, sin egoísmos, ni protagonismos innecesarios, y recordando a un hijo de este Caribe, Gabriel García Márquez, tengamos una segunda oportunidad en esta tierra, y aprovechar que se han dado las circunstancias perfectas y felices de unir y poner a trabajar a tantas personas y entidades, públicas y privadas, con una visión clara, específica y concreta sobre esa Santa Marta que todos soñamos.

No me queda más que agradecer, con toda sinceridad, a todos aquellos ciudadanos, amantes de su ciudad, quienes con diferentes visiones ayudaron a hacer realidad este Plan de Acción e hicieron parte de este importante esfuerzo y que, a partir de su entrega, se comprometerán a mantenerlo vigente y hacerlo tangible. De manera especial, a toda la administración pública en cabeza del ex alcalde Carlos Caicedo y Alcalde Rafael Martínez, a la Cámara de Comercio de Santa Marta en cabeza de su presidente César Riascos, a Carlos Vives y Claudia Elena Vásquez quienes desde la fundación "Tras la Perla de la América" han logrado visibilizar y aunar esfuerzos en torno a Santa Marta Sostenible , y definitivamente al BID, especialmente al doctor Luis Alberto Moreno y Sergio Diazgranados nuestros principales socios en esta tarea.

Rafael Alejandro Martínez
Alcalde Distrital 2016-2019

Una de las convicciones que con mayor fuerza nos mueve en nuestra pretensión de transformar a Santa Marta como Ciudad del Buen Vivir, es que el desarrollo no ocurre de manera espontánea, sino que es producto del esfuerzo planificado de recursos escasos, de articular iniciativas público privadas orientadas hacia el bien común y la prosperidad colectiva, y por supuesto, de consolidar una sociedad local, definida por José Arocena como "sistema de acción sobre un territorio limitado, capaz de producir valores comunes y bienes localmente gestionados".

Desde este enfoque concebimos el Plan de Desarrollo 2016-2019 Unidos por el Cambio, Santa Marta Ciudad del Buen Vivir. Y desde él visionamos la confluencia de nuestro esfuerzo colectivo con las tendencias presentes en la Región Caribe y entre sus Distritos, quienes han elevado su protagonismo a partir de diversas iniciativas que conjugan un marco normativo favorable como la Ley de Distritos, nuevos liderazgos políticos que han impulsado procesos de planificación estratégica de la mano de proyectos de bancas de inversión que facilitan no sólo recursos, sino también, asistencia técnica para proyectos de alto impacto como el programa de Ciudades Sostenibles del BID o el proyecto Diamante Caribe de Findeter.

Desde el año 2012 con el inicio de la recuperación de la Institucionalidad, el pago de la deuda y la inversión social aunada a la visión impulsada por mi antecesor, el Dr. Carlos Eduardo Caicedo Omar, inspiró a toda una ciudad para redefinir una orientación estratégica de la urbe con el Plan Santa Marta 500 años. Ahora, mediante planes de acción de los vectores estratégicos de nuestro desarrollo buscamos de forma cooperada el aprovechamiento de oportunidades y potencialidades que incrementen la competitividad del Distrito y eliminen las barreras que frenan el crecimiento económico, la inversión y la sostenibilidad ambiental.

El Plan de Acción de Ciudades Sostenibles y Competitivas parte de las conquistas que en educación, finanzas sanas, infraestructura y seguridad nos ha permitido los dos periodos de gobierno continuo por el cambio, no solo basados en el modelo de gerencia de lo público, también, en las nuevas manera de conducir políticamente la ciudad a través de un diálogo franco y directo con sectores y comunidades, recuperando bienes estratégicos de provisión de servicios, quebrantando privilegios que usurpaban el dominio de lo público y rescatando el derecho de todas y todos a gozar del espacio y de los recursos que nos pertenecen como patrimonio colectivo.

A través de las dimensiones de Medio Ambiente Urbano, Desarrollo Urbano Integral, Infraestructura Urbana, Entorno Fiscal y Gestión Pública, el Plan de Acción nos enrutará hacia una ciudad que quiebre los efectos del postconflicto en materia de inseguridad urbana, informalidad económica, desorden en el espacio público en medio de nuestra tasa de crecimiento que según el DANE nos coloca en la actualidad con 491.000 habitantes, siendo una de las 7 ciudades del país que generan el 46% del Producto Interno Bruto nacional.

Según ONU-Hábitat Colombia, el sistema urbano en Colombia juega un papel fundamental en la construcción de una paz duradera, en tanto el urbanismo planificado permite el cierre de brechas urbano-rurales y propone la nueva agenda urbana como un instrumento para la lucha contra la pobreza y la exclusión, más aún, cuando se estima que en 2050 el ochenta por ciento de la población colombiana habitará en las ciudades pequeñas e intermedias que crecen exponencialmente.

En Santa Marta no ocultamos nuestros desafíos en materia de prosperidad urbana. Nos mantenemos dos puntos por debajo del promedio de las ciudades intermedias según el Índice de Prosperidad Urbana. (47,88 puntos, contra un promedio nacional de 49,92; puesto 9 entre 10 ciudades intermedias analizadas). El mayor reto lo presenta la productividad, con un crecimiento económico escaso, alta informalidad y una economía dispersa, que no aprovecha adecuadamente las aglomeraciones. Hemos mejorado levemente en la sostenibilidad ambiental (55,57 puntos) y equidad e inclusión social, aunque la concentración de los ingresos y desempleo juvenil siguen siendo batallas por ganar.

También debemos superar el bajo nivel de densidad por el modelo de crecimiento "monocéntrico", que nos determina el Centro como área funcional, económica y de servicios. Densificar y re-densificar otras áreas de la ciudad nos exige el soporte urbano adecuado y la conexión a las zonas de trabajo y empleo.

Pero quizás nuestro mayor desafío es la precaria cobertura y calidad de los servicios públicos, en particular en abastecimiento y tratamiento del agua y en la cobertura de alcantarillado, incompleto para el 75% del área urbana.

Por ello, esos enormes retos en vez de desmotivarnos nos han determinado a una vocación de servicio inquebrantable de amor por nuestra ciudad y de apego a las buenas prácticas para recuperar lo público tanto como bienes y espacio público, fortalecer la institucionalidad a través de una moderna arquitectura de gobierno y elevar la relevancia de la planeación del desarrollo como instrumento técnico que ordena estratégicamente la ciudad, pero también, como instrumento político que nos conlleva a que cada sector pierda lo propio para ganar en conjunto.

Reitero con lo anterior lo expresado en mi posesión: "El mejor gobierno, decía el escritor e historiador inglés del siglo XIX, Thomas Macaulay, es el que desea hacer feliz al pueblo y sabe cómo lograrlo".

En Santa Marta, unidos avanzamos hacia la felicidad que produce el Buen Vivir.

ACERCA DE ESTE PLAN

El presente documento sintetiza los principales aspectos de un ejercicio de análisis urbano-integral realizado en Santa Marta por FINDETER y su Programa Ciudades Sostenibles y Competitivas, con el auspicio del Banco Interamericano de Desarrollo y su Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles. La implementación de este programa constituyó tanto para FINDETER como para el BID, un proceso de aprendizaje y enriquecimiento simultáneo entre las diferentes fuerzas vivas de la ciudad, pues afortunadamente el interés e involucramiento en el proceso por parte de la Alcaldía del Distrito se dio también desde el sector privado y la sociedad civil. Esto sin duda, es un reflejo del deseo de todos los samarios por construir un mejor futuro y de la importancia de encontrar herramientas que logren hacer más amplios, tangibles y visibles los procesos de participación para la planificación.

Santa Marta Sostenible responde a la visión de un futuro en el que la convergencia de la agenda mundial en temas como el cambio climático y el desarrollo sostenible, representan para el territorio samario la oportunidad de tomar acciones contundentes para que en la conmemoración de sus 500 años de fundación logré reconectar la relación ancestral con su entorno, generar prosperidad y bienestar para sus habitantes y servir como ejemplo de sostenibilidad, competitividad e integración en la cuenca del Caribe.

Este Plan de Acción busca convertirse en un instrumento que le facilite a la ciudad seguir una ruta para la toma de decisiones que la acerquen de forma progresiva a la visión de ciudad y desarrollo que se ha construido a partir del debate y el consenso. Es un camino para que en los próximos quince años Santa Marta reafirme su potencial ambiental, cultural y turístico, se reinvente y logre integrar el potencial de su condición de ciudad portuaria y el rico contexto regional en el que se encuentra inmersa, para ser más competitiva, equitativa y cohesionada.

Para llegar a este punto, el primer insumo que aporta este documento es una radiografía actualizada de su situación en 24 temas, definiendo cuales constituyen fortalezas, retos y mayor urgencia en relación al esfuerzo necesario para dar un salto cualitativo hacia una situación de mayor sostenibilidad y equidad. Todo esto a partir de un conjunto de indicadores, que constituyen una línea base para implementar un sistema de seguimiento y evaluación del progreso municipal en dichos temas, así como de una serie de estudios complementarios que aportan información valiosa para fortalecer los criterios y la toma de decisiones en los procesos de planificación:

(i) Una serie actualizada y detallada de mapas de riesgo y vulnerabilidad de la ciudad frente a los distintos fenómenos naturales a los que está expuesta, junto con la evaluación de lo que la ocurrencia de cada uno de esos significaría en pérdidas humanas y económicas, (ii) un modelo de ocupación y uso general del suelo urbano que le permita maximizar el suelo ya servido con infraestructura a la vez que proteger el valioso territorio agrícola que la rodea, (iii) un estudio sobre competitividad y desarrollo económico local, construido con apoyo y participación de actores representativos de la ciudad, y (iv) una caracterización socio cultural del barrio Pescaíto, uno de los lugares más emblemáticos de la ciudad y en donde las personas, su historia, sus costumbres y forma de habitar, se constituyen como el principal insumo de desarrollo urbano.

Para FINDETER y el BID ha sido muy satisfactorio realizar este trabajo, primordialmente por la generosa apertura de la Administración Distrital, y especialmente del despacho del Señor Alcalde Rafael Martínez. Esto le permitió a estas instituciones y a sus especialistas documentar y conocer mucho mejor la situación y el territorio. Fue un proceso fructífero y productivo que el equipo de trabajo aprovechó para tener un contacto más directo con el territorio, su gente y su cultura. Fue una experiencia de conocimiento multidisciplinario, rico en ideas y en aportes de múltiples actores que enriquecieron y aportaron a la visión de ciudad deseada y a la construcción de la misma.

Se espera que el lector de este documento vea reflejados en el Plan de Acción los juiciosos análisis que se adelantaron en la fase de diagnóstico, la priorización de los problemas y los distintos proyectos que, a corto, mediano y largo plazo, buscan brindar soluciones a las problemáticas de Santa Marta.

RESUMEN EJECUTIVO

CONTEXTO

América Latina y el Caribe cuentan con el mayor grado de urbanización del planeta, tendencia que se mantendrá, pues más de la mitad del producto regional bruto es producido en los centros urbanos, en los que la reducción de distancias crea mejores condiciones para el desarrollo de servicios y bienes.

Las tasas de crecimiento de las mega-ciudades están en descenso y más del 50% del crecimiento urbano y de la población urbana mundial está en ciudades intermedias como Santa Marta. Sin embargo, en el caso de esta ciudad del Caribe se estima el 26% de la población urbana se encuentra en un hábitat precario.

La importancia del tema lo elevó a la categoría de Objetivo de Desarrollo del Milenio en 2000, es parte de los nuevos Objetivos de Desarrollo Sostenible 2015 y representa uno de los principales retos para aprovechar de forma sostenible las ventajas de la ciudad como su situación geográfica en el Caribe, la presencia de la Sierra Nevada y su diversidad económica, étnica y cultural.

La ciudad de Santa Marta se ubica en el departamento de Magdalena, a una altura de 2 metros sobre el nivel del mar y al mismo tiempo, en un terreno predominantemente montañoso correspondiente a la Sierra Nevada de Santa Marta, con elevaciones que alcanzan los 5.700 metros sobre el nivel del mar.

La conformación de las redes en las que Santa Marta es centro urbano principal está determinada por circunstancias tanto históricas como geográficas, que han condicionado la forma en que la ciudad ha crecido en un territorio con pocas posibilidades de expansión, limitada hacia Barranquilla por la Ciénaga grande, y hacia Riohacha y Valledupar por la presencia de las formaciones rocosas y escarpadas de la Sierra Nevada.

Como parte de la jurisdicción del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta se encuentra tanto el Parque Nacional Natural Tayrona, como la Sierra Nevada de Santa Marta, ambos parques que dotan al municipio de una particularidad ambiental y cultural.

Con una superficie de 383.000 HAS la Sierra Nevada de Santa Marta es la formación montañosa litoral más alta del mundo a orillas del mar. La Sierra cuenta con una variedad de climas que va desde climas cálido, templado, frío y nival, características particulares que hacen que en ella se encuentren diversidad de ecosistemas, como bosques húmedos tropicales, subandinos, andinos, altoandinos, subpáramos, páramos y zona nival.

La Sierra Nevada es el corazón mismo del territorio de los pueblos indígenas que lo han habitado desde cientos de años. Cuna de la civilización Tayrona, es el asentamiento de 30.000 indígenas, pertenecientes a las etnias Kogui (Koggabi), Arhuaco (Ijka), Kankuamo y Wiwa (Arsario).

PROGRAMA Y METODOLOGÍA BID

Para dar respuesta a retos como los que afronta Santa Marta, el BID creó en 2009 el Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles. En Colombia, la institución aliada del Banco para la implementación del programa es FINDETER desde 2012, para lo que se implementó el Programa Ciudades Sostenibles y Competitivas CSC.

Por geografía e historia, Colombia cuenta con al menos 24 ciudades con una población entre 200.000 y 800.000 habitantes, rango poblacional acorde al informe de UN-HABITAT que señala que actualmente más del 50% de la población urbana global está en ciudades pequeñas e intermedias.

Buscando ser un complemento de los instrumentos de planificación existentes, el esfuerzo de ICES y del programa CSC busca responder una pregunta para atender las múltiples problemáticas de Santa Marta:

¿Cuáles serían los temas que más le convendría acometer, para solucionar la problemática inherente a cada uno y para producir un efecto positivo en el medio ambiente, el desarrollo económico, la opinión pública y, sobre todo, en los temas importantes para la ciudad y la región?

En resumen, la metodología busca hacer un ejercicio de selección 'inteligente' de temas y acciones que representen el mayor potencial de transformación positiva de la ciudad.

DIAGNÓSTICO

Hace una evaluación rápida en los aspectos del quehacer urbano midiendo el desempeño en diversos indicadores de cuatro dimensiones de sostenibilidad:

1. **Ambiental y cambio climático.** Análisis de temas como el manejo y consumo de recursos naturales, las emisiones de carbono y otras.

2. **Urbana.** Estudia, entre otros, el crecimiento urbano y el transporte.

3. **Económica y social.** Aborda aspectos como la competitividad, el desarrollo humano y la salud.

4. **Fiscal y de gobernanza.** Estudia temas asociados a la aplicación de mecanismos de gobierno, generación de recursos y otros.

En Santa Marta el análisis de las cuatro dimensiones de sostenibilidad, dio como resultado la siguiente clasificación:

FORTALEZAS

RETOS

TEMAS URGENTES

El diagnóstico rápido cuenta con tres categorías: verde, amarilla, y roja.

La **categoría verde** se refiere a las fortalezas, temas donde el desempeño de la ciudad está en una buena situación. Para la ciudad de Santa Marta este apartado permitió establecer que tiene elementos positivos como calidad de aire y gestión pública participativa. El primer tema merece resaltarse de una manera especial pues el examinarlo en profundidad permitirá que este tema ambiental siga teniendo un buen comportamiento e incluso se convierta en experiencia para replicar en otras regiones.

La **categoría amarilla** indica los retos, temas donde la ciudad podría mejorar con algo de esfuerzo. El diagnóstico indicó que Santa Marta podría mejorar en temas como energía, ruido, vulnerabilidad ante desastres naturales, seguridad, gestión de residuos sólidos, movilidad/ transporte, gestión pública moderna, conectividad, transparencia y gestión del gasto. Estos resultados se convierten en grandes oportunidades para que la ciudad aumente sus fortalezas, pues al ser identificados, permiten crear acciones puntuales con mayor facilidad.

La **categoría roja** distingue temas frente a los cuales es urgente actuar porque reflejan una situación preocupante. Para el caso de Santa Marta, estos temas son agua, uso del suelo/ ordenamiento del territorio, mitigación del cambio climático, competitividad de la economía, empleo, saneamiento y drenaje, educación, impuestos y autonomía financiera, desigualdad urbana, salud, industrias creativas y culturales y deuda. El Plan de Acción se convierte en una pieza esencial para darle solución a cada de uno de estos temas, y de a poco, permitirle un rápido avance en desarrollo y sostenibilidad a la ciudad.

Como se explicó al inicio de este apartado, el primer ejercicio del programa CSC es establecer aquellos sectores y temas que resultan críticos para lograr un desempeño deseable de la ciudad en las cuatro dimensiones de sostenibilidad anteriormente nombradas, labor realizada por medio de levantamiento de indicadores, aproximaciones con grupos focales en temas ambientales y económicos y la aplicación de la encuesta de percepción.

Gracias a este ejercicio, que permitió contar con una visión cuantitativa y cualitativa, teniendo en cuenta diferentes dependencias de la administración municipal, academia, entidades, instituciones y actores privados que participaron en diferentes mesas de trabajo, se pudo contar con información suficiente y relevante para identificar los grandes valores con que cuenta la ciudad, retos a los que se enfrenta y temas urgentes que deben ser abordados de inmediato.

Dimensión ambiental y cambio climático

El diagnóstico aborda ocho temas específicos de la ciudad pues es evidente que el desarrollo y sostenibilidad de la ciudad están relacionados con su contexto ambiental y ecológico. Se hace necesario tener en cuenta las condiciones preexistentes de su entorno natural y su posible proyección con el fin de incorporar acciones de manera integral que conlleven a una planeación y ejecución de las mismas de forma práctica y efectiva.

Los temas son: agua, saneamiento y drenaje, residuos sólidos, energía, calidad del aire, mitigación al cambio climático, ruido y vulnerabilidad ante desastres naturales en el contexto del cambio climático.

Dimensión urbana

La razón de ser de la sostenibilidad territorial es medida por el nivel de habitabilidad que brindan las ciudades, al articular y armonizar los diferentes sistemas que la componen, por eso

se analizan temas de ciudad como usos del suelo, ordenamiento territorial, cobertura de la infraestructura de servicios públicos, vías, áreas verdes, espacio público, equipamientos, y calidad y cantidad de viviendas.

Esta sostenibilidad del territorio busca consolidar centros urbanos habitables, inclusivos, democráticos y accesibles que además sean dinámicos y con condiciones físicas y espaciales para el desarrollo de actividades económicas, sociales y culturales integradas al entorno regional, nacional e internacional.

Dimensión económica y social

La reducción de brechas en las condiciones de vida en las ciudades depende de la dinámica económica que permite crear mayores niveles de empleo de manera sostenible como una condición fundamental del bienestar. Depende también de políticas sociales que promuevan la equidad, en particular a través del fortalecimiento del capital humano en todas las etapas del ciclo de vida.

Por eso para la dimensión de sostenibilidad económica y social de Santa Marta, se analizan temas relacionados con las condiciones adecuadas que generen bienestar social como educación, salud, seguridad y empleo de calidad.

Dimensión fiscal y gobernabilidad

Buena parte de los ajustes que requiere la ciudad en materia fiscal y de gobernabilidad están en periodo de implementación por lo que la necesidad de hacer tránsito hacia un modelo de gobierno moderno, eficaz y con unas finanzas sostenibles cobra mayor vigencia para alcanzar las expectativas de desarrollo y prosperidad.

Por eso son necesarios ajustes desde el punto de vista fiscal y de gobernanza que promueven la transformación de la ciudad y la preparen para enfrentar retos de adaptación al cambio climático, crecimiento demográfico acelerado, alta demanda por servicios públicos de calidad, y necesidad de reordenación inteligente del territorio, entre otros.

ESTUDIOS BASE

Estudio de riesgo de desastres y vulnerabilidad ante el cambio climático

Está elaborado en el marco de los estudios base de ICES e identifica los principales peligros naturales que amenazan a Santa Marta además de estimar la combinación de la probabilidad de que se produzca un evento y sus consecuencias de impacto económico y humano.

Además permitirá a la ciudad priorizar sus inversiones para mejorar sus mecanismos de gestión de riesgo y los datos y mapas generados facilitan la revisión de instrumentos de Ordenamiento Territorial para guiar el crecimiento de la ciudad y evitar asentamientos en zonas de riesgos no mitigables.

El estudio, que en esta publicación se encuentra resumido y se centra en subrayar las conclusiones y resultados más importantes, prioriza las amenazas para Santa Marta mediante análisis de historia de desastres de origen natural y por medio de consulta pública.

Los resultados permitieron proponer el estudio en detalle de tres amenazas:

1. Inundación de la zona urbana por lluvias locales y desbordamiento de ríos.
2. Erosión costera en las playas.
3. Disminución del recurso hídrico y sequía urbana.

La inundación fluvial y la sequía urbana son analizadas estimando daños esperados por eventos de diferente probabilidad de ocurrencia, en términos de impactos económicos y humanos. En el caso de las inundaciones para el que se estudiaron los tres componentes del riesgo: peligrosidad, exposición y vulnerabilidad.

Para cada riesgo, el análisis final se centra en definir las alternativas para resolver hasta un nivel aceptable los problemas detectados y si hay varias opciones, compararlas y ordenarlas para facilitar la toma de decisiones.

Estudio de crecimiento urbano

El capítulo dedicado al estudio de crecimiento urbano cuenta con una síntesis del crecimiento histórico de la huella urbana de la ciudad, desde sus inicios en 1529, cuando al ser fundada se le dio un valor al territorio por sus componentes naturales como el enclave de la bahía de Santa Marta, pasando por desastres que la fueron transformando como el terremoto de 1834 o la crecida del río Manzanares en 1894 y detallando hechos como los vividos a principios de siglo XX con la migración que trajo la empresa bananera.

También enumera características de la huella urbana actual como por ejemplo sus claros vectores de crecimiento asociados a usos turísticos, extensiones de las principales vías de conexión y la presión del crecimiento informal especialmente en zonas ambientalmente sensibles. También detalla el perímetro urbano actual dividido por el núcleo urbano principal, núcleos urbanos secundarios de carácter turístico y desarrollos exteriores. Además de su entorno natural privilegiado, la Sierra Nevada de Santa Marta e incluso de accidentes como el Cerro Ziruma que deben considerarse como importantes condicionantes al crecimiento urbano.

A su vez, el estudio desarrolla temas decisivos para el futuro de la ciudad mediante el diseño de tres escenarios, en los que "se proyecta el desarrollo urbano de la ciudad, teniendo en cuenta los principales motores o condicionantes de crecimiento", pensando cómo es, puede ser y sería deseable que fuera Santa Marta. De esta forma se busca aportar elementos para tomar decisiones de cara a los retos de crecimiento urbano a mediano y largo plazo.

El primer escenario es el **escenario de crecimiento tendencial.** Por medio de los análisis del Diagnóstico y en el proceso del Estudio de Crecimiento Urbano, se generaron datos detallados de la ciudad de Santa Marta para predecir las características de las tendencias de crecimiento más probables en una prospectiva al año 2050.

El segundo escenario es el **escenario de crecimiento óptimo.** Uno de sus objetivos es generar una ciudad compacta con una densidad alta, bien conectada, con mayor cohesión social, mayor mezcla de usos y mayor equilibrio de equipamientos y espacios públicos.

El tercero, el **escenario Intermedio,** no es más que un punto medio, una unión de los puntos más relevantes y convenientes de los dos primeros.

Para finalizar, el estudio define cinco principales recomendaciones al Plan de Acción: ordenamiento urbano y mejoramiento integral de barrios, movilidad e infraestructura urbana, protección y puesta en valor de los recursos naturales, políticas de control urbano y propuestas integrales con operaciones multisectoriales.

DEFINICIÓN DE PRIORIDADES A PARTIR DE "FILTROS"

Al ingresar a una ciudad, el programa CSC busca contribuir a identificar los sectores y temas que más la afectan y definir las acciones que mejor contribuirían para llegar a una situación de mayor sostenibilidad.

Entendiendo las condiciones de restricción presupuestal que las ciudades enfrentan y los escasos recursos para resolver numerosos temas críticos se hace necesario priorizar e identificar aquellos que al ser tratados por medio de acciones concretas podrían tener un impacto mayor y de más largo alcance para solucionar también aquellas dificultades que acusan otros sectores.

El proceso ha sido denominado "filtros" pues los temas que fueron evaluados mediante indicadores en el diagnóstico se someten a cuatro diferentes análisis:

Filtro de opinión: Se analiza la percepción de los habitantes de la ciudad con una encuesta de opinión a una muestra representativa de habitantes, en la que se abordan los temas que más los afectan y los que más aprecian.

Filtro ambiental y cambio climático: valora los efectos del cambio climático en relación con cada uno de los temas de estudio, a través de un grupo focal compuesto por expertos vinculados a los sectores público, privado, académico y de la sociedad civil; de orden provincial, departamental y sectorial.

Filtro económico: por medio de un análisis del costo económico de no actuar frente a los diferentes temas analizados, este filtro busca cuantificar el costo que para la ciudad representa el 'status quo', es decir, que las cosas sigan iguales o que se haga nada para mejorar la situación. Actividad que se hace mediante un taller de análisis cualitativo con diversos actores involucrados en la economía (expertos de los sectores público, privado, académico y de la sociedad civil), y permite cuantificar los beneficios socioeconómicos que se obtendrían al resolver o no resolver estos temas.

Al efectuar estos análisis, los resultados son ponderados y validados por el equipo de especialistas de FINDETER, quienes verifican la interrelación de los temas priorizados, para llegar a una semaforización final que evidencia los temas críticos, los temas por mejorar y los positivos que deberán ser abordados desde el Plan de Acción.

VISIÓN Y ESTRATEGIA

Teniendo en cuenta las visiones construidas y consensuadas en los estudios y planes que anteceden este documento, en especial el Plan Santa Marta 500 años, este documento propone la siguiente visión como elemento estructural para la definición de las estrategias y proyectos que componen el Plan de Acción Santa Marta Sostenible.

En el año 2030 Santa Marta será ejemplo de liderazgo en la Cuenca Caribe, al implementar acciones contundentes para restablecer la relación sostenible de su entorno natural, su cultura y su diversidad poblacional como medio fundamental para conciliar sus múltiples vocaciones y posicionarse como ecoterritorio, ciudad ejemplo, ciudad de propios y visitantes.

Tabla 0.1.
Resultados de los filtros

Tema	Diagnóstico	Filtro de opinión	Filtro económico	Filtro ambiental	Resultado final ETAPA PRIORIZACIÓN
Agua	5	5	5	5	20
Uso del Suelo/Ordenamiento del Territorio	5	5	5	2	17
Mitigación del Cambio Climático	5	5	5	1	16
Energía	2	2	5	5	14
Competitividad de la Economía	5	5	2	2	14
Empleo	5	5	2	2	14
Saneamiento y Drenaje	5	1	2	5	13
Ruido	2	5	2	2	11
Vulnerabilidad ante Desastres Naturales	2	2	5	2	11
Educación	5	2	2	2	11
Seguridad	2	5	2	2	11
Impuestos y Autonomía Financiera	5	2	2	2	11
Desigualdad Urbana	5	2	2	2	11
Gestión de Residuos Sólidos	2	1	2	5	10
Calidad de Aire	1	2	5	2	10
Movilidad/ Transporte	2	2	5	1	10
Salud	5	2	2	1	10
Industrias Creativas y Culturales	5	2	2	1	10
Gestión Pública Moderna	2	5	2	1	10
Gestión Pública Participativa	1	5	2	1	9
Deuda	5		2	1	8
Conectividad	2	2	2	1	7
Transparencia	2	2	2	1	7
Gestión del Gasto	2	2	2	1	7

Este plan tiene como principios básicos:

- La **competitividad** para mejorar las condiciones de vida de las personas.
- Las **acciones de mitigación y adaptación** con un gran énfasis en la medición y el control de las emisiones que se producen, ligadas principalmente a la deforestación y la ganadería extensiva.
- Las **tecnologías** de la información como una oportunidad para disminuir las brechas de conectividad y mejorar las posibilidades de acceso al conocimiento y servicios de las poblaciones más vulnerables.
- Procesos de **planificación** alineados en los diferentes niveles gubernamentales para acercar las políticas públicas a los ciudadanos con acciones que se sostengan más allá de los periodos administrativos.
- La **consolidación de ciudades** construidas por los diferentes actores presentes en el territorio que constituyan ciudades incluyentes, funcionales y sostenibles.

Con esto en mente, el Plan de Acción se estructura a partir de siete líneas estratégicas interrelacionadas, que se desarrollan en programas y acciones incrementales en una ruta de 15 años, con dos hitos, el primero al año 2025 aprovechando la celebración de los 500 años de fundación, y el segundo al 2030 en torno a la conmemoración de los 200 años de la muerte de Simón Bolívar en la Quinta de San Pedro Alejandrino.

1. Agua, Vida y Progreso

se concentra en entender el problema de desabastecimiento d de forma integral; a partir del reconocimiento y la visión sistémica del ciclo del agua como elemento constitutivo y primordial para la existencia de la ciudad y sus oportunidades de progreso e innovación.Sus proyectos buscan establecer acciones de efecto inmediato con una perspectiva a largo plazo para alcanzar tres objetivos relacionados con la gestión integral del ciclo del agua, fortalecer la cultura anfibia y estimular la innovación para la búsqueda de soluciones que permitan la adaptación a los efectos del cambio climático.

2. La Ciudad entre el Mar y la Sierra

Parte de las condiciones físicas del territorio como criterios básicos para mediar entre su capacidad de carga y sus posibilidades de crecimiento, articular y fortalecer los núcleos urbanos y la necesidad de definir los bordes y su regulación como posibilidad para mejorar las condiciones de la ciudad.

Los cuatro objetivos de la línea tratan temas como el fortalecimiento de las centralidades y definición de sus bordes, el reconocimiento del paisaje como una oportunidad de conectar los diferentes núcleos urbanos, el fortalecimiento del control y la apropiación de la norma urbana y la promoción de la integración urbana entre el puerto y la ciudad.

3. Plataforma de Competitividad

Identifica que además de que la ciudad se ha especializado en el sistema logístico portuario, tiene oportunidades de crecimiento regional con otro tipo de actividades como el turismo y la agroindustria.

Para que esto suceda, es necesario seguir los lineamientos de dos objetivos relacionados con la mejora de la infraestructura de movilidad de Santa Marta hacia las otras ciudades la región Caribe y la articulación de las operaciones logísticas para consolidar una logística estructurada multimodal.

4. Nuestra Ciudad también es el Campo

Se refiere a la capacidad agroindustrial de la región del Magdalena y el área de influencia del triángulo de la Sierra Nevada de Santa Marta, que abre a la urbe la oportunidad de consolidarse como enlace y plataforma logística, científica y de innovación para aumentar la productividad y sostenibilidad dichas actividades.

Este eje se enfocará en dos objetivos relacionados con el fortalecimiento de la infraestructura y acceso a tecnología para consolidar la relación existente entre el campo y la ciudad, además del posicionamiento nacional e internacional del sector agrícola de la región desde Santa Marta.

5. Santa Marta es Naturalmente Turística

Gran parte de su potencial turístico gira en torno a los activos naturales que la convierten en un destino único. Su diversidad permite una oferta turística diversa que aumenta las oportunidades del mercado, si se integra a la formalidad y los lineamientos resultantes de los acuerdos entre los diferentes niveles gubernamentales y los inversionistas privados. Para esto se deberán unir esfuerzos para el cumplimiento de dos objetivos relacionados con la articulación de los sectores involucrados con el turismo, además de la generación de mecanismos de empoderamiento en la comunidad para autogestionar la competitividad.

6. Ser Samario, Un Gran Ejemplo

Se construye sobre la necesidad de fortalecer el conocimiento sobre el territorio samario, de forma que empiecen a identificar aquellos valores propios que impulsar pactos e iniciativas ciudadanas. Se han logrado identificar tres objetivos estructurales que pueden evolucionar en el tiempo y están relacionados con el fortalecimiento de una institucionalidad cultural, la generación de programas de actividades culturales que permitan recuperar la función del espacio público y el fortalecimiento de los lazos entre la educación básica y primaria con la cultura local.

Tabla 0.2.
Costo aproximado del Plan de Acción

Plan de Acción	Pre-inversión		Inversión	
	COP (millones)	USD (miles)	COP (millones)	USD (miles)
AGUA, VIDA Y PROGRESO	$ 17.990	$ 6.663	$ 386.610	$ 143.189
CIUDAD ENTRE EL MAR Y LA SIERRA	$ 13.100	$ 4.852	$ 26.978	$ 9.992
PLATAFORMA DE COMPETITIVIDAD	$ 15.300	$ 5.667	$ 126.000	$ 46.667
NUESTRA CIUDAD TAMBIÉN ES EL CAMPO	$ 1.750	$ 648	$ 10.000	$ 3.704
NATURALMENTE TURÍSTICA	$ 3.100	$ 1.148	$ 1.802.250	$ 667.500
SER SAMARIO, GRAN EJEMPLO	$ 5.530	$ 2.048	$ 18.945	$ 7.017
DISTRITO MODERNO	$ 3.595	$1.331	$ 19.260	$7.133
Subtotal	$ 60.365	$22.357	$ 2.390.043	$885.201
Total COP (aprox.)	$ 2.450.408			
Total USD (aprox.)	$907.558			

TRM= COP $2.743
Promedio anual TRM de 2015 Fuente: FINDETER-CSC, Banco de la República

7. Distrito Moderno

Se concentra en las posibilidades que ofrece la reorganización administrativa, para que la administración pública consolide los avances en la eficiencia de su gestión, mejore la captación de recursos para promover proyectos estratégicos para la región, por medio de un uso eficiente del dinero de los contribuyentes y la materialización de alianzas con organismos supramunicipales y privados.

RETOS Y OPORTUNIDADES DE SANTA MARTA

Por último, es importante resaltar que tras realizar este ejercicio se ha podido establecer una serie de reflexiones finales respecto a los retos y las oportunidades de la ciudad:

- En primera medida, las particulares condiciones de geografía y variación de ecosistemas que dan soporte físico y ambiental a la ciudad, constituyen el gran elemento diferenciador y multiplicador de las posibilidades humanas en el territorio. Esta situación representa una gran oportunidad para mejorar las condiciones de habitabilidad e integración del espacio público al interior de la ciudad, con proyectos como la recuperación de los ríos Manzanares, Gaira y la quebrada Tamacá, así como las rutas recreativas por los cerros Ziruma y la conección entre Taganga y Pescaíto.

  Sin embargo, esta misma condición de ciudad costera en la franja intertropical del planeta, contenida por la montaña de litoral más alta del mundo, pone de manifiesto la necesidad de planificar los usos del suelo, de forma que se logre dar soporte a actividades como el turismo y la agricultura, bajo la premisa del manejo apropiado de las condiciones del ecosistema, el respeto a las comunidades que allí viven y las personas que dependen de sus recursos.

- Su localización, en la Región del Gran Caribe así como en la aglomeración costera más importante del país, que conforma junto a Cartagena y Barranquilla le ha permitido ser una plataforma de conectividad, por su vocación portuaria, así como por la conexión con la región andina gracias al sistema ferroviario.

  A pesar de esto la visión regional se encuentra en un estado muy embrionario, se requiere voluntad política y conjunción de los sectores público y privado para fortalecer la capacidad de complementar la vocación económica y crear un frente económico del litoral colombiano, capaz de competir en la región. Para que esto pueda llegar a suceder, Santa Marta debe aprovechar que se encuentra en bono demográfico uno, implementando una estrategia de formación pertinente para sus jóvenes, apoyando el emprendimiento, y desarrollando políticas de equidad para que sus ciudadanos puedan acceder al mismo tipo de oportunidades.

- La Sierra Nevada de Santa Marta es el gran activo ecológico, cultural y simbólico, de una región que supera inclusive el territorio samario. Esta extensión que sobrepasa límites administrativos de municipios y departamentos, se traslapa con límites de territorios indígenas, zonas de explotación agrícola, nacimientos de agua, asentamientos campesinos, reservas naturales, patrimonio arqueológico y sitios sagrados, poniendo de manifiesto que la complejidad de su gestión representa un reto de gobernanza. En este punto, el liderazgo y la articulación de las ciudades que junto a Santa Marta conforman el triángulo de la Sierra, (Riohacha y Valledupar), será definitiva para que estos centros urbanos redefinan la relación con las zonas rurales, para proteger y aprovechar las potencialidades y los servicios que ofrece la Sierra. De esta forma será posible fortalecer la cultura, la biodiversidad, la conectividad, y lograr que las vocaciones del territorio se complementen en función del bienestar social y la sostenibilidad ambiental.

- La ciudad tiene la gran potencialidad de contar con tres vocaciones económicas con gran posibilidad de desarrollo: el sector logístico-portuario, la agroindustria y el turismo. El reto de la ciudad, del sector público, del sector privado y la academia consiste en generar espacios y acuerdos para promover proyectos conjuntos con participación de los tres sectores. En este momento, los tres sectores se encuentran llenos de buenos propósitos, ideas y expectativas de un futuro más brillante para la ciudad, pero la única forma de lograrlo será superando distancias y aunando esfuerzos en una misma dirección.

- La cultura samaria se encuentra viva en las calles de sus barrios, en los valores que subyacen en medio a las dificultades de unas condiciones económicas que no son favorables para un alto porcentaje de la población, que además, se encuentra compuesta por una gran proporción de personas víctimas del conflicto, que encontraron en la ciudad la posibilidad de rehacer sus vidas. Resiliencia, creatividad, tradición, alegría y sabor son palabras que definen a los samarios, y que deben convertirse en motor para impulsar los cambios positivos desde lo local. Por lo tanto, el reto consiste en exaltar estos valores en la ciudad, devolviendo al espacio público y a los espacios comunes la vocación natural de congregación y disfrute, como escenarios en los que la diversidad se hace evidente, se respeta y se convierte en una fuente de orgullo samario.

- Finalmente, no solo la ciudad y los demás niveles del gobierno, sino también actores privados y ONG han destinado recursos importantes en fortalecer los procesos de planificación y apoyar con asistencia técnica la toma de decisiones, por lo tanto el reto de la ciudad es poder articular toda esta información y traducirla en acciones concretas que logren trascender la actual administración, de forma que al 2025 se cumpla la visión trazada por el Plan Quinto Centenario.

Los recursos del Gobierno Nacional, canalizados a través de FINDETER, están asociados al **Programa de viviendas 100% subsidiada** con el que se ejecutaron **4.000 unidades** en el proyecto La Equidad por un valor de **COP$165.060 millones;** el **Programa Casa Ahorro (VIPA)** mediante el cual se ejecutaron 1.310 unidades en el proyecto Parques de Bolívar por un valor de **COP$56.487 millones;** Agua para la Prosperidad con el proyecto de cuatro pozos para el Acueducto por un valor de **COP$725 millones** y tres proyectos de consultoría para estudios y diseños de ingeniería del detalle para la solución a mediano y largo plazo del suministro de agua para la ciudad por un valor de **COP$7.313 millones;** y finalmente **COP$16.069 millones** en proyectos de infraestructura social que incluye el Colegio y C.D.I. de la urbanización ciudad equidad y tres parques recreo deportivos en la urbanización Santa Helena de Ciudad Equidad.

De igual forma, los desembolsos que ha realizado FINDETER dentro de los sectores financiables en los últimos seis años son:

Tabla 0.3.
Sectores financiados con recursos FINDETER - Período 2010-2016

SECTOR	COP (millones)
Agua potable y saneamiento básico	8.652
Infraestructura social	16.069
Vivienda	221.547
TOTAL GENERAL	246.268

Fuente: Gerencia de Planeación
FINDETER Corte a septiembre 30 de 2016

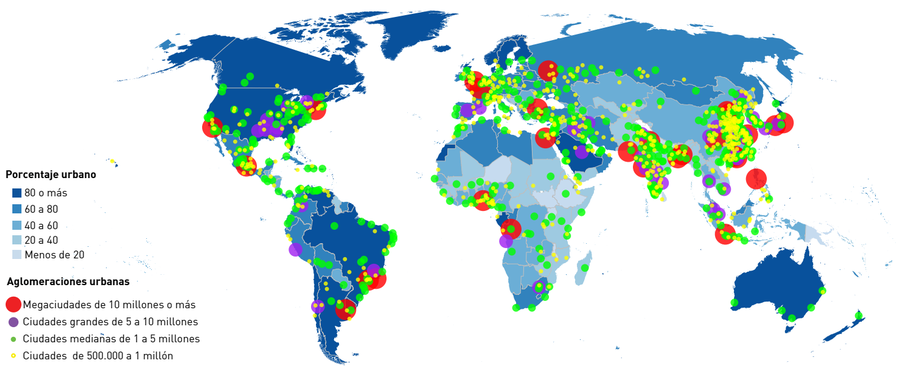
FOTO: Rafael Zúñiga

1
INTRODUCCIÓN

La urbanización en América Latina y el Caribe

América Latina y el Caribe constituyen la región en desarrollo con el mayor grado de urbanización del planeta. Su porcentaje de población urbana se duplicó en la segunda mitad del siglo XX, pasando de representar el 41% en 1950 a más del 81% en la actualidad. Se espera que para el 2050 el 89% de la población habite en las ciudades (World Bank and Collins, 2013). En Suramérica se espera que en 2020, países como Uruguay, Argentina y Venezuela presenten un porcentaje urbano cercano a 95%, mientras que en Colombia se espera que sea aproximadamente de un 89% (CEPAL, 2013).

Figura 1.1
Población urbana como porcentaje de la población total para 2011



Fuente: World Bank and Collins, 2013.

Esta tendencia hacia la urbanización en América Latina no parece presentar signos de reversión a corto plazo, y no tiene por qué hacerlo, pues ya el 60% del producto regional bruto es producido en los centros urbanos, el cual seguirá creciendo con cada nuevo poblador que llegue a las ciudades. Es en virtud de la reducción de distancias entre demandantes y oferentes de bienes, servicios y conocimiento que ofrecen las ciudades (la 'economía de aglomeración' como la definen los expertos), que se crean las mejores condiciones para el desarrollo y difusión de inventos, innovaciones, conocimiento y bienes que están en el corazón del deseo humano de superación.

De hecho, tal como dice Edward Glaeser, "existe una perfecta correlación entre la urbanización y la prosperidad a través de las naciones. En promedio, al crecer la porción urbana de la población de un país un 10%, el producto per cápita del país se incrementa un 30%. El ingreso per cápita es casi cuatro veces superior en aquellos países donde la mayoría de la población vive en ciudades que en aquellos países donde la mayoría de la población vive en áreas rurales" (Glaeser, 2011).

Por su parte, el Fondo de las Naciones Unidas para la Población, en un estudio del impacto de la urbanización en la reducción de la pobreza, demuestra cómo en Bolivia, por ejemplo, el 28% de la reducción en la pobreza del país de 1999 a 2005 vino de la mano de la urbanización, mientras que en Brasil lo hizo en un 17% en el período 1999 a 2004, y en China el porcentaje de pobres rurales viviendo en situación de extrema pobreza descendió de 36% a 5% en los últimos 30 años, lo que se debió a la explosión de la urbanización en ese mismo período (UNFPA, 2007).

Debido al papel que jugaron las grandes y mega urbes en los primeros 40 o 50 años del proceso de urbanización, muchas ciudades medianas o pequeñas pasaron desapercibidas. No obstante, hoy las tasas de crecimiento de las mega-ciudades están en descenso y, de hecho, más del 50% del crecimiento urbano está ocurriendo en ciudades intermedias como Santa Marta. Tanto que hoy albergan más del 50% de la población urbana mundial (UN-HABITAT, 2006).

En el caso de Santa Marta se estima que 90.000 habitantes se encuentran en frágiles hábitats de estratos 1 y 2, lo que se corresponde al 26% de la población urbana, de los cuales, unos 38 mil habitantes (11% de la población urbana) se ubican en asentamientos precarios; estas áreas se caracterizan por estar en la periferia, en ocasiones invadiendo áreas protegidas (IDOM, 2016). Este tema es tan importante que fue elevado incluso a la categoría de Objetivo de Desarrollo del Milenio en 2000, es parte de los nuevos Objetivos de Desarrollo Sostenible (2015) y representa uno de los principales retos para aprovechar de forma sostenible las ventajas de la ciudad por su situación geográfica en el Caribe, la presencia de la Sierra Nevada, la situación de bono demográfico y su diversidad tanto en vocación económica, como en conformación étnica y cultural de su población.

La alianza del BID y Findeter para impulsar el desarrollo de ciudades sostenibles

FINDETER con el apoyo del BID, se encuentra impulsando el programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC), basado en la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) que el BID viene implementado hace cinco años en 70 ciudades de América Latina, con el objeto de impulsar el desarrollo sostenible de las ciudades mediante la promoción de un enfoque integral basado en una visión de desarrollo urbano estratégico y propio de cada ciudad, que apunta a mejorar el medio construido en balance con el medio natural, y que al mismo tiempo, incentiva el desarrollo económico y la inclusión social en el marco de una visión de largo plazo.

Dieciseis ciudades intermedias en Colombia tienen hoy la oportunidad de proyectar su desarrollo de manera ordenada y planificada. La iniciativa inició su implementación en 2012 en Barranquilla, Bucaramanga, Manizales y Pereira, ampliándose en 2013 a Montería y Pasto, en 2014 a Cartagena y Valledupar, en 2015 a Villavicencio, Cartagena y Santa Marta y en 2016 Ibagué, Neiva, Riohacha, Popayán y Sincelejo-Corozal.

La Iniciativa es la respuesta del BID a los desafíos del rápido crecimiento urbano y al impacto de cambio climático en las ciudades. Latinoamérica y el Caribe han vivido un proceso intenso de urbanización en las últimas décadas. Sin embargo, el proceso de planificación ha carecido de un modelo urbano que pueda generar alta calidad de vida para sus ciudadanos y al mismo tiempo preservar los recursos ambientales para las generaciones futuras.

ICES constituye una propuesta innovadora de planificación multisectorial, de mirada integral y estratégica a partir de la priorización de acciones críticas e integrales. Los planes de acción propuestos para cada una de las ciudades plantean una estrategia a corto y mediano plazo hacia un crecimiento más sostenible, incluyente y competitivo. Esta estrategia se define a partir de un trabajo colaborativo y coordinado de un amplio grupo interdisciplinario del municipio y de los especialistas locales del BID, y en el caso colombiano, de FINDETER.

Con el apoyo de FINDETER, se está mejorando la sostenibilidad y calidad de vida de ciudades donde se está ejecutando el Plan de Acción de la Iniciativa. Esto ha permitido demostrar los beneficios adicionales y la gran flexibilidad que tiene la herramienta del programa ICES al ser adaptada a distintos contextos.

Para el caso de las ciudades colombianas que hacen parte de la iniciativa en fase de formulación del Plan de Acción, han sido apoyadas con la financiación de 43 proyectos de preinversión en las áreas de mejoramiento de espacio público, movilidad y transporte, saneamiento básico, renovación urbana, mejoramiento integral de barrios, gestión integral de riesgo ante desastres, innovación tecnológica, educación y desarrollo sostenible. A la fecha se han movilizado recursos por valor de US$ 9.600 millones provenientes del BID, FINDETER, el Gobierno Británico a través del Prosperity Fund y del Gobierno Suizo a través de SECO, de la Unión Europea a través de la Agencia Francesa de Desarrollo – fondo LAIF y del Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC).

Una de las lecciones importantes aprendidas en estos cinco años, es la vinculación entre la calidad de vida de una ciudad y su sostenibilidad con la competitividad de la misma, así como la capacidad de generar empleos dignos y formales. La metodología ICES ha generado un nuevo módulo para tratar el tema de competitividad. Para esto, se adicionaron 36 nuevos indicadores que permitirán contar con un diagnóstico rápido de la situación de cada ciudad con relación a la generación y oferta de empleo. Lo que se busca es plasmar en el Plan de Acción de cada ciudad una sección sobre estrategias de desarrollo económico local y generación de empleo.

Otra lección importante es que el programa ha logrado incluir el vector de cambio climático dentro del proceso de planificación urbana a través de los tres estudios base que forman parte de la metodología (inventario de gases de efecto invernadero, crecimiento de la huella urbana, y análisis de vulnerabilidad). 28 ciudades cuentan en la actualidad con estos estudios realizados que han actuado como filtro climático para priorizar las intervenciones en cada una de ellas y servido de base para la revisión y ajuste de los instrumentos de planificación y gestión urbana de éstas. En Colombia dichos estudios se realizaron para Montería, Pasto, Valledupar y Villavicencio, y se encuentran en desarrollo para las ciudades de Ibagué y Neiva. Aunque se necesitan aun muchos esfuerzos y recursos para lograr ciudades más resilientes con mejor capacidad de adaptación al cambio climático, estas ciudades ya han iniciado ese camino.

Es importante resaltar que el programa ICES intenta dirigir la agenda de la planificación urbana para centrarla en el ciudadano como epicentro y ente motor del desarrollo de estrategias para construir ciudades más amables y seguras. En este sentido y por su importancia estratégica, la iniciativa ha incorporado la planificación de la provisión de servicios públicos de primer orden. La planificación en sectores como la movilidad, el agua y saneamiento, los residuos sólidos, los espacios públicos, el ahorro energético, la preservación de los activos ambientales y muchos otros tienen necesariamente que girar en torno al ciudadano y a un proyecto de ciudad.

Del trabajo de estos primeros 5 años, ha quedado muy claro la importancia estratégica de tener una ciudad con unas sanas finanzas públicas, buenos índices de gobernabilidad, alta participación ciudadana y con la capacidad de –en tiempos relativamente cortos- aprovechar las nuevas tecnologías y poder emigrar a una gestión de ciudad más inteligente. Sin embargo el poder adquirir o mantener la sostenibilidad fiscal y la gobernanza de nuestras ciudades continua siendo uno de los retos importantes para el programa. Es preciso invertir más tiempo y recursos en mejorar su situación fiscal como condición "sine qua non" de una mejor sostenibilidad y mejor calidad de vida en el futuro. El sector privado, llamado a tener un rol primordial en la sostenibilidad de ciudades, tendrá una limitada capacidad de actuación en municipios con debilidades fiscales y escasa gobernabilidad.

En la actualidad, las 35 ciudades que ya cuentan con un Plan de Acción, demandan de inversiones para las intervenciones priorizadas por montos estimados a US$ 17.000 millones con gastos de pre-inversión de US$ 500 millones. A pesar de ello, el programa ha logrado movilizar en compromisos de financiamiento de largo plazo del propio Banco y de nuestros socios estratégicos casi US$ 4.000 millones en infraestructura urbana.

Las siete ciudades colombianas que ya cuentan con Plan de Acción formulado[1], contemplan proyectos por más de US$ 2.600 millones, muchos de los cuales ya están en desarrollo, se encuentran en la fase de pre inversión y contaron para ello con el apoyo financiero y técnico de FINDETER y del BID.

1. Barranquilla, Bucaramanga, Manizales, Montería, Pasto, Pereira y Valledupar.

En particular, el BID está desarrollando una operación de crédito para apoyar las intervenciones priorizadas en las anteriores ciudades, a través de la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP, por sus siglas en inglés) por US$ 100 millones para Barranquilla, el cual se encuentra en ejecución y US$ 150 millones para las otras cinco ciudades. El objetivo general del CCLIP es contribuir a la provisión de infraestructura urbana y de servicios públicos, a la seguridad ciudadana, a la preservación del medio ambiente y atención al cambio climático y la mejora de la sostenibilidad fiscal. FINDETER por su parte, ha canalizado recursos de financiamiento a largo plazo para los proyectos priorizados en los planes de acción por cerca de US$ 500 millones.

Es importante recordar que la sostenibilidad de las ciudades ha quedado reflejada en la reciente discusión en el seno de la Naciones Unidas en Nueva York (septiembre de 2015) sobre los objetivos de Desarrollo Sostenible del 2030 (próximos 15 años). Entre estos se destaca el Objetivo 11, que consiste en "Desarrollar ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles". Este objetivo vendrá a ser complementado por las próximas discusiones en octubre de 2016, en la ciudad de Quito, Ecuador en el Tercer Foro de UN Hábitat, "Desarrollando una Nueva Agenda Urbana".

Por otra parte, el esquema de monitoreo juega un papel crucial en la iniciativa y es el instrumento mediante el cual la sociedad civil se apropia del Plan de Acción planteado, permitiéndole hacer seguimiento a la gestión de la ciudad en la implementación de las acciones propuestas y en el logro de las metas planteadas.

FINDETER firmó un convenio de cooperación con la Fundación Corona, entidad creadora de la iniciativa Ciudades Cómo Vamos y de la Red Ciudades Cómo Vamos, con el objetivo de fortalecer a través de esta iniciativa, un sistema de monitoreo y seguimiento de la calidad de vida de nueve ciudades colombianas (entre ellas, Barranquilla, Bucaramanga, Manizales, Pereira, Cartagena y Santa Marta) y al cumplimiento de sus planes de desarrollo, convirtiéndose en un aliado estratégico de la ICES en Colombia.

Dadas las coincidencias significativas de los indicadores de Cómo Vamos con los indicadores contemplados en ICES, en 2013 se realizaron las encuestas de percepción ciudadana definidas para la etapa de priorización de la iniciativa (Filtro de opinión); y se ha venido realizando un seguimiento anual al desarrollo de las distintas acciones planteadas en los planes de acción. En la actualidad FINDETER, la Fundación Corona y socios estratégicos de la ciudad han logrado poner en marcha el programa de monitoreo Santa Marta Cómo Vamos.

En su primer quinquenio la experiencia de ICES-CSC ha permitido conocer que, en un mundo que se viene urbanizando a pasos agigantados, las ciudades se han convertido en las principales unidades económicas, donde construir una visión compartida de la misma es gran parte de la batalla para poder mejorar la inclusión, la equidad social y la disminución de la pobreza.

FOTO: Daniella Hernández Selman

2

¿POR QUÉ SANTA MARTA?

Durante la primera mitad del siglo XVI, Santa Marta fue el punto de partida para las exploraciones que realizaron los conquistadores españoles dentro del continente, las que permitieron la fundación de las ciudades del interior de Colombia. Además en 2025, será la primera ciudad colombiana en conmemorar los 500 años de su fundación, situación que denota su importancia en la configuración histórica de la nación colombiana.

Histórica y geográficamente, la ciudad ha sido el punto articulador en el que se encuentran, tanto el mar Caribe como la Sierra Nevada, la cultura prehispánica y la occidental, la costa Caribe y el interior, Colombia y el mundo. Esta condición de confluencia, ha conformado un patrimonio ambiental, social y cultural intangible y una ventaja estratégica desde el punto de vista económico que ha convertido a la ciudad puerto en la puerta de entrada al país de algunos importantes hitos de la historia nacional; por Santa Marta entró el fútbol a Colombia, por Santa Marta entró Jiménez de Quesada para fundar Bogotá, por Santa Marta entro la modernidad a través del "tren inglés que a la región embrujaba"[2] y que conectó el mundo con el interior del país.

Ad portas de esta celebración, y a pesar de las ventajas mencionadas, la ciudad tiene dificultades estructurales que afectan la calidad de vida de sus habitantes y sus oportunidades de desarrollo en armonía con el territorio. La acumulación de factores como una baja capacidad institucional, la falta de consenso y gobernabilidad, la carencia de políticas de planificación, y el uso irracional de los recursos naturales, especialmente del agua, han puesto a la ciudad en una situación de insostenibilidad que pone en vilo las posibilidades de desarrollar vocaciones económicas como el turismo y la agroindustria, y así abrir mercados para competir en el Gran Caribe, pero sobre todo amenaza los esfuerzos hechos en la búsqueda de una ciudad más equitativa.

La carga simbólica de la proximidad del quinto centenario ha servido como razón para revisar la evolución de la ciudad durante este periodo de su historia y para establecer cuál es el sentir samario en la actualidad, con el fin de proyectar la ciudad sostenible y competitiva del 2030. Esta iniciativa no se ha concentrado de forma exclusiva en el sector público sino que ha respondido a la existencia de una ciudadanía activa que se ha congregado para nutrir la discusión en torno a las problemáticas que actualmente afectan la ciudad, así como las visiones a largo plazo conducentes a tomar decisiones y encaminar acciones estratégicas que permitan alcanzar los objetivos planteados.

Es así que la sociedad civil a través de diversas fundaciones ha logrado convocar a diferentes actores interesados en redescubrir Santa Marta para impulsar acciones concretas que buscan restablecer su función como canal de comunicación con el corazón del país, y así poder compartir y aumentar su riqueza económica, social, ambiental y cultural.

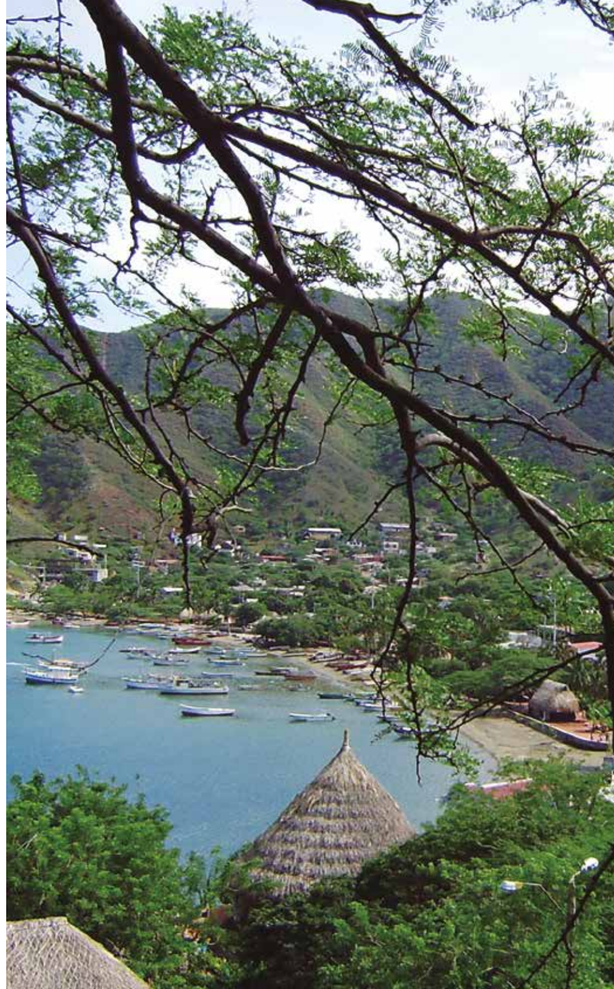
Es en este contexto que dos bancas de desarrollo como el BID y Findeter coinciden dentro de su misión, para acompañar y apoyar iniciativas que buscan escenarios de interlocución y herramientas que permitan avanzar en consensos para formular acciones concretas y transformaciones reales.

Este momento no sólo es crítico para que Santa Marta logre avanzar hacia la meta de convertirse en una ciudad sostenible, inteligente y competitiva de cara a sus 500 años, sino que se trata de una coyuntura particular, donde se han alineado diferentes factores como la expedición de un nuevo Plan de Desarrollo, el proceso de revisión del Plan de Ordenamiento Territorial en el marco del programa de POTS Modernos del DNP, el Plan Maestro Quinto Centenario, la elección de la ciudad como sede de los Juegos Bolivarianos de 2017, entre otros.

Esta situación no es aleatoria, pues responde a los lineamientos de las políticas nacionales como el Plan Nacional de Desarrollo y la Misión del Sistema de Ciudades, que definen a la Región Caribe como territorio fundamental para fortalecer un modelo de desarrollo económico y social que le permita a la nación participar en las ventajas de la globalización. En ese sentido, el hecho de que Santa Marta conforme uno de los nodos de la región estratégica que define el Diamante Caribe y los Santanderes, le permite hacer parte de una visión más amplia y de largo plazo, que puede aportar herramientas para que la ciudad sea capaz de crear sinergias y relaciones de complementariedad con los demás nodos de la red.

Articular la complejidad que implica este gran reto, requiere esfuerzos de largo aliento, por lo que urge aprovechar la disposición que ha expresado el gobierno local, el sector privado, el gobierno nacional y la comunidad samaria, así como los recursos fiscales saneados con los que ya cuenta la ciudad. Es por todo esto que la entrada de Santa Marta a la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) se da bajo un ambiente propicio que augura mejores posibilidades para lograr consensos, así como la disponibilidad de numerosas herramientas que permitirán aumentar la efectividad de la metodología y la construcción de un Plan de Acción más acertado y pertinente.

2. Fragmento de la letra de la canción 'Los buenos tiempos' de Carlos Vives, cantautor samario.



3
METODOLOGÍA

FOTO: Daniella Hernández Selman

Para contribuir a la construcción de una ciudad más sostenible, el programa CSC aplica la metodología de diagnóstico rápido establecida por la ICES orientada a la identificación de temas prioritarios donde la actuación pública y privada permita un salto cualitativo en pro de la sostenibilidad. Una vez identificados, se estudian y analizan posibles acciones que sería conveniente implementar y se realiza un ejercicio de identificación de fuentes de financiación, incluyendo recursos de FINDETER.

Figura 3.1
Metodología aplicada en el Programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas en Santa Marta – Colombia

Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo (BID) – Metodología del Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (CES)

Como se aprecia en la Figura 3.1, y al igual que en otras ciudades que participan en el programa CSC, el trabajo inicia con una etapa de preparación donde se lleva a cabo un proceso de recolección de información, conformación de equipos de trabajo, identificación de actores relevantes y contratación de insumos técnicos para luego adelantar las cinco fases que se describen a continuación:

1 **Identificación del desempeño de la ciudad** en 24 temas y 69 subtemas relacionados con el medio ambiente, el cambio climático, el desarrollo urbano, el desarrollo socioeconómico y el gobierno y finanzas públicas. Esto se efectúa a partir de la medición de 144 indicadores (cuantitativos y cualitativos) que son reconocidos internacionalmente respecto de su capacidad de reflejar el estado de las cosas. Una vez levantado el dato correspondiente a un indicador, el programa CSC, en conjunto con expertos locales, lo analiza a la luz de lo que se denomina ´valores de referencia´.

Esto se refiere a valores que se han desarrollado a partir de la experiencia de más de 50 años del BID y sus especialistas, y que son ampliamente reconocidos como parámetros para establecer si, en el tema en cuestión, la ciudad se encuentra en buenas condiciones, en condiciones en las que podría mejorar con algún esfuerzo o en condiciones en las que es urgente actuar porque representan una amenaza real para su sostenibilidad. Dependiendo de la medición, los temas son clasificados en tres categorías que se conocen como 'semáforos':

- **Categoría verde:** se refiere a temas donde el desempeño de la ciudad está en una buena situación.
- **Categoría amarilla:** indica temas donde la ciudad podría mejorar con algo de esfuerzo.
- **Categoría roja:** distingue temas frente a los cuales es urgente actuar porque reflejan una situación preocupante.

2 **Determinación de los sectores y temas prioritarios para la sostenibilidad de la ciudad,** a juzgar no solo por la problemática de cada uno sino también a la luz de tres importantes factores:

- Por lo que estos temas representan para la ciudadanía, lo cual se deriva de la aplicación de una encuesta elaborada especialmente para el efecto y técnicamente muy robusta.
- Por la relevancia que los distintos temas tienen frente a las amenazas naturales, la vulnerabilidad y los efectos que sobre estos pueda tener el cambio climático.
- Por el costo económico que para la ciudad representaría no actuar en el tema.

3 **Profundización del análisis de los temas priorizados** en la fase anterior e identificación de soluciones técnicas concretas que deberían implementarse en el corto, mediano y largo plazo. Esto incluye la identificación de valores estimados de preinversión, inversión y fuentes de financiamiento, entre las que pueden estar la banca multilateral, fuentes locales, privadas, organismos multilaterales, agencias de cooperación y por supuesto FINDETER. Este es el plan de acción propiamente dicho.

4 **Realización de las tareas de pre-inversión derivadas del plan de acción** para lo cual se realiza financiamiento de estudios y diseños en los sectores priorizados. Para este efecto, FINDETER constituyó un Fondo de Preinversión en 2012 y gestiona recursos de cooperación con entidades multilaterales y del Gobierno Nacional.

5 **Diseño y puesta en marcha de un mecanismo de monitoreo y seguimiento** que juega un papel crucial en la iniciativa puesto que se convierte en el instrumento mediante el cual la sociedad civil se apropia del Plan de Acción y adelanta el seguimiento a los temas identificados como prioritarios. De esta forma, se fortalece la cultura de participación ciudadana, se incentiva la transparencia y la rendición de cuentas y se logra que los recursos públicos se orienten hacia los sectores y proyectos identificados como prioritarios. En Colombia, dadas las coincidencias del programa CSC con la labor que venía avanzando la organización ¿Cómo Vamos?, se creó una alianza con ésta para que adelantara las labores de monitoreo. ¿Cómo Vamos? es una iniciativa privada que se viene desarrollando desde hace 15 años en Colombia y en la actualidad tiene presencia en 11 ciudades del país con miras a ampliar la cobertura a nuevas ciudades entre las que se incluye Santa Marta.

A partir de este punto, el proceso avanza hacia la etapa de inversión en donde se ejecuta el Plan de Acción a través de diferentes mecanismos de financiación, los cuales a su vez son monitoreados en su ejecución para evaluar el impacto en las metas del programa CSC.

Es importante señalar que el propósito de este ejercicio no es suplantar los análisis ya realizados sobre Santa Marta en el ámbito de otros procesos de planeación como los de cambio climático, ordenamiento territorial, transporte y movilidad, y demás. Estos análisis son muy importantes y su implementación continúa siendo crítica para la sostenibilidad de la ciudad.

Lo que el programa CSC busca es analizar la situación como un agente externo que cuenta con el apoyo conceptual del BID, con el único propósito de proponer una óptica que quizá podría contribuir a que Santa Marta fuese más sostenible. Más concretamente, el programa CSC aspira a contribuir en el análisis y la determinación de prioridades a juzgar no solo por la problemática inherente a cada uno de los sectores y temas que se analizan, sino también a la luz de las lentes de la de opinión pública, la vulnerabilidad frente a desastres y el costo de no actuar.

Para finalizar, es muy importante para FINDETER destacar la amplia participación del equipo de la administración local y de expertos en los distintos sectores, la cual permitió realizar la priorización de los problemas. De otra parte, una firma encuestadora de amplio reconocimiento nacional aplicó la encuesta de percepción a 600 jefes de hogar ubicados en distintas zonas y pertenecientes a los distintos estratos socioeconómicos. De igual forma, un grupo focal compuesto por expertos ambientales y especialistas de los sectores público, privado y de la academia, permitió mejorar el diag-nóstico y prever las propuestas para superar los problemas y definir su priorización.

En el siguiente capítulo se presentan los principales resultados de la aplicación de esta metodología en Santa Marta.

FOTO: Daniella Hernández Selman

4

¿CÓMO ENCONTRAMOS A SANTA MARTA?

Diagnóstico a partir de los indicadores y las vivencias en Santa Marta

Como se explicó en el capítulo anterior, el primer ejercicio del programa CSC es establecer aquellos sectores y temas que resultan críticos para lograr un desempeño deseable de la ciudad en las diferentes dimensiones (ambiental y cambio climático; urbana; económica y social; fiscal y gobernabilidad) a partir del levantamiento de los indicadores y las aproximaciones con los grupos focales en temas ambientales y económicos y la aplicación de la encuesta de percepción.

Gracias a este ejercicio de visión cuantitativa y cualitativa, teniendo en cuenta diferentes dependencias de la administración municipal, academia, entidades, instituciones y actores privados que participaron en diferentes mesas de trabajo, se pudo contar con información suficiente y relevante para identificar los grandes valores y retos de la ciudad.

Para complementar este ejercicio y analizar efectivamente cómo se encuentra Santa Marta respecto a otras ciudades de la ICES, y para las cuales ya existe un Plan de Acción, se escogieron las ciudades colombianas de Barranquilla y Valledupar y, adicionalmente, la ciudad venezolana de Cumaná. Sin embargo, para los indicadores del tema de industrias creativas y culturales, no hay datos para Barranquilla y Cumaná ya que esta batería es de reciente aplicación y Colombia ha sido la pionera en su inclusión dentro de la metodología.

RESEÑA GENERAL

Ubicada en el departamento de Magdalena, la cabecera distrital de Santa Marta está localizada aproximadamente a los 11°14'40" de latitud norte y 74°11'53" de longitud oeste, a una altura sobre el nivel del mar de 2 m. El área distrital consta de 2.369 km² y limita al Norte y al Oeste con el mar Caribe, al Este con Dibulla (La Guajira) y al Sur con Aracataca y Ciénaga (Magdalena).

La ciudad se sitúa en un terreno predominantemente montañoso correspondiente a la Sierra Nevada de Santa Marta, con elevaciones que alcanzan los 5.700 metros sobre el nivel del mar. Recorren el territorio numerosas corrientes, entre ellas los ríos Buritaca, Chiquito, Don Diego, Gaira, Guachaca, Manzanares, Mendiguaca, Palomino y Piedras; en el litoral son importantes las bahías de Santa Marta, Concha, Gaira y Taganga; las puntas Betín, Brava, Gloria, Castillete, El Diamante y Gaira, y los cabos de La Aguja, San Agustín y San Juan de Guía.

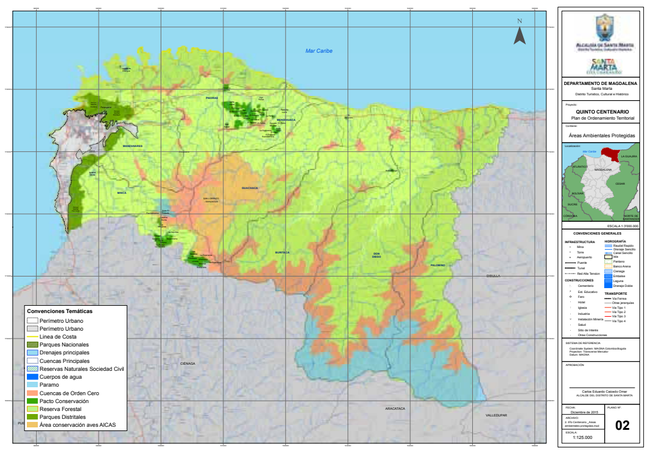
Las tierras municipales se distribuyen entre los climas cálido, templado y frío, la humedad relativa promedio anual es de 76% y la temperatura promedio anual es de 28,2°C, siendo mayo el mes de mayor temperatura y enero el de menor. La precipitación media anual es de 453 mm, asociada a la Zona de Convergencia Intertropical (ZCIT)[3] y se distribuye en un régimen de precipitación monomodal[4] que se extiende entre los meses de mayo a noviembre, siendo octubre el mes más lluvioso.

Al igual que la mayoría de las ciudades sobre el Caribe colombiano el régimen de vientos sobre la ciudad de Santa Marta está determinado por las oscilaciones del sistema de alta presión de las Azores y las fluctuaciones de la Zona de Convergencia Intertropical; área sometida a la influencia de los vientos alisios del nordeste que soplan con mayor intensidad en los meses de enero a abril, siendo marzo el más intenso con 4,1 km/seg.

Como parte de la jurisdicción del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta se encuentra tanto el Parque Nacional Natural Tayrona, como la Sierra Nevada de Santa Marta, ambos parques dotan al municipio de una particularidad ambiental y cultural.

El parque Nacional Natural Tayrona comprende una superficie de 15.000 ha (12.000 terrestres y 3.000 marinas), su altura oscila entre los 0 y los 900 metros sobre el nivel del mar. Cuenta con climas cálido y templado, con temperaturas medias anuales entre 30° y 25°C. El área del parque está representada por bahías y ensenadas, en las que sobresalen las de Chengue, Gayraca, Cinto, Neguanje, Concha y Guachaquita. Los ecosistemas terrestres que lo componen son el matorral espinoso y los bosques seco, húmedo y nublado; y los marino-costeros las formaciones coralinas, praderas de pastos marinos, playas, fondos arenosos, litoral rocoso, manglares, lagunas y madreviejas.

Figura 4.1
Áreas ambientales protegidas



Fuente: Plan Santa Marta 500 años. Alcaldía de Santa Marta.

3. La ZCIT es una franja de bajas presiones en la zona Ecuatorial, la cual se forma debido a la confluencia de corrientes de aire que entran en los trópicos procedentes del hemisferio norte y sur. Esta zona inicia su recorrido de sur a norte entre enero y febrero, y de norte a sur entre los meses julio y agosto, produciendo las temporadas lluviosas en gran parte de país. La ZCIT no es uniforme ni continua, se puede interrumpir en zonas marítimas y continentales, y al mismo tiempo puede variar su grosor de un sitio a otro.

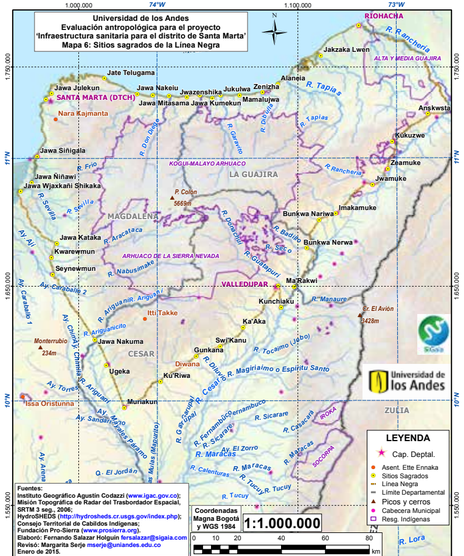
4. Régimen que consta sólo de un máximo bien definido en el año.

Declarado como Parque Nacional Natural según la Unidad Administrativa Especial del Sistema de Parques Nacionales Naturales (UAESPNN), el Parque Tayrona fue creado en 1969. La declaratoria de este territorio como Parque Natural busca conservar los mosaicos ecosistémicos terrestre y marino y sus especies presentes en el área; y conservar los ecosistemas asociados a los puntos de "Línea Negra[5]" (Ver figura 4.2) dentro del área como parte constitutiva del territorio indígena del complejo de la Sierra Nevada de Santa Marta y los vestigios arqueológicos como "Chairama o Pueblito", considerados monumento y patrimonio nacional.

Al interior del parque corren numerosas corrientes que drenan sus aguas al mar, entre las que se destacan las quebradas de Bonito Gordo, Concha, Gayraca, Cinto, El Cabo, La Boquita, San Lucas y Santa Rosa. Existe una gran diversidad de especies de los ecosistemas de matorral, bosque seco, húmedo y nublado. La fauna está representada por más de 100 especies de mamíferos, entre los que sobresalen el tigrillo y el venado y aves tan escasas como el cóndor, el águila solitaria y el águila blanca; cientos de especies de invertebrados pueblan las aguas del área protegida, donde también abundan los peces y hacen presencia mamíferos marinos, como el delfín.

Por su parte, el Parque Nacional Natural de la Sierra Nevada de Santa Marta ésta localizado al norte del país en jurisdicción de los municipios de Ciénaga, Santa Marta, Fundación y Aracataca (Magdalena), Dibulla, Riohacha y San Juan del Cesar (La Guajira) y Pueblo Bello y Valledupar (Cesar). Con una superficie de 383.000 has la Sierra Nevada de Santa Marta se define como la formación montañosa litoral más alta del mundo a orillas del mar. Formación que constituye un sistema aislado de la gran cordillera de los Andes, sobre las costas del mar Caribe de Colombia, ubicada a 42 Km de ésta. A partir de la cual se eleva abruptamente hasta alcanzar una altura de 5.775 mts en sus picos nevados. La sierra cuenta con una variedad de climas que va desde climas cálido, templado, frío y nival, con temperaturas medias anuales entre 27° y 0°C.

Figura 4.2
Sitios Sagrados de la Línea negra



Fuente: Universidad de los Andes. Evaluación antropológica para el proyecto "Infraestructura sanitaria para el distrito de Santa Marta"

Estas características particulares de la Sierra hacen que en ella se encuentren diversidad de ecosistemas, tales como los bosques húmedos tropicales, subandinos, andinos, altoandinos, subpáramos, páramos y zona nival.

La sierra es la más importante estrella fluvial del norte de Colombia, compuesta por 35 ríos, de los cuales 16 nacen en el parque, como el Cesar, Ranchería y Ariguaní. La flora del área protegida es muy variada y existen especies endémicas como el frailejón arbóreo, dos especies de palmas, el manzano, una especie de bejuco y el tachuelo. La fauna del parque está conformada por especies como la danta, el venado de páramo, la ardilla, la nutria y aves como el cóndor, el paujil y la gallineta de monte, de igual forma se han registrado 44 de las 340 especies endémicas de Colombia y 44 especies amenazadas de las 3.057 para la sierra.

Desde el punto de vista ambiental y partiendo de la base del cumplimiento de sus objetivos de conservación, el Parque se convierte en garantía del mantenimiento a perpetuidad de una muestra considerable de la biodiversidad terrestre de la costa Atlántica y de una oferta considerable de servicios ambientales como la regulación hídrica, vital para el desarrollo económico y social de la región. Establece una clara relación de conectividad hídrica con la Ciénaga Grande de Santa Marta y en las lagunas costeras de la Guajira, entre otros. (Parques Nacionales Naturales de Colombia , 2014)

La Sierra Nevada es el corazón mismo del territorio de los pueblos indígenas que lo han habitado desde cientos de años. Cuna de la civilización Tayrona, es el asentamiento de 30.000 indígenas, pertenecientes a las etnias Kogui (Koggabi), Arhuaco (Ijka), Kankuamo y Wiwa (Arsario).

El Parque Nacional Natural fue creado en 1977 y declarado reserva de la biosfera, del hombre y de la humanidad, por la UNESCO y la Unidad Administrativa Especial del Sistema de Parques Nacionales Naturales (UAESPNN) en 1979. Ésta declaratoria tiene como objetivo principal conservar y facilitar la recuperación natural del área representada en el zonobioma húmedo ecuatorial y el orobioma selva subandina; y preservar los Ezwamas y otros sitios sagrados representados por los 4 pueblos indígenas que habitan en la sierra como patrimonio cultural y natural de estas comunidades.

Actualmente estos territorios afrontan la persistencia o incremento de presiones que ponen en riesgo los valores objetos de conservación de las áreas protegidas. Los planes de manejo ambiental y el análisis de efectividad del Sistema de Parques Nacionales Naturales (2010) identifican los principales conflictos de uso de los parques, entre los que se encuentra: la expansión de la frontera agropecuaria (agricultura y ganadería), sobreexplotación y aprovechamiento de recursos (tala, leñateo, cacería, pesca, minería, entre otros), ocupación de tierras, la formulación de megaproyectos y proyectos de infraestructura, el turismo no regulado, quemas e incendios, asentamientos humanos inapropiados, vertimientos, introducción de especies, amenazas de origen geológico o hidrometeorológico. (Parques Nacionales Naturales de Colombia , 2014)

5. Corresponde a "la delimitación que los pueblos de la Sierra Nevada de Santa Marta hacen de su territorio mediante una serie de líneas virtuales, radiales llamadas "negras" o de "Origen" que unen al cerro Gonawindua (Pico Bolívar) con lugares geográficos o hitos considerados sagrados, de tal manera que sus 'pagamentos' en estos hitos garantizan el flujo de fuerzas espirituales entre ellos y el centro de la Sierra". (UNIANDES, 2014).

La conformación de las redes en las que Santa Marta es centro urbano principal está determinada por circunstancias tanto históricas como geográficas, que han condicionado la forma en que la ciudad ha crecido en un territorio con pocas posibilidades de expansión, limitada hacia Barranquilla por la Ciénaga grande, y hacia Riohacha y Valledupar por la presencia de las formaciones rocosas y escarpadas de la Sierra Nevada.

DEMOGRAFÍA Y CRECIMIENTO URBANO

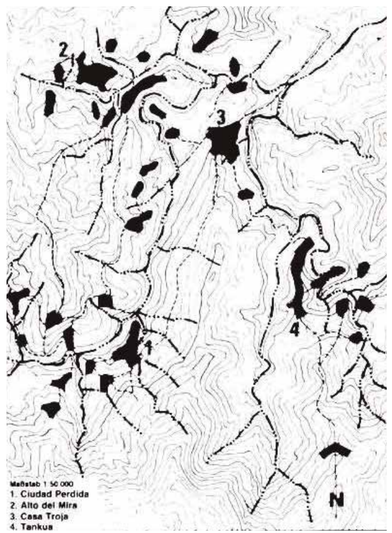
La conformación del territorio samario se encuentra estrechamente ligada a la forma en que los diversos grupos humanos que lo han ocupado han entendido y modificado las características físicas propias del lugar para generar condiciones de habitabilidad. Estas diferentes modificaciones permiten definir momentos históricos, determinados a su vez por las variaciones en la composición étnica de la población, cantidad y distribución (Ver figuras 4.3 y 4.4).

Se estima que para 1498 Santa Marta contaba con una población de 250.000 habitantes asentados en más de 250 poblados diseminados en un área comprendida entre la bahía sobre el mar Caribe hasta los 2.700 metros sobre las vertiente norte y sur occidental de la Sierra (ICANH, 2009). A pesar de esta magnitud, durante el periodo de colonización la población indígena se vio drásticamente reducida, debido a las nuevas enfermedades traídas al continente, así como por las campañas de "pacificación". La guerra de los conquistadores españoles contra los taironas y otros grupos indígenas se prolongó por cerca de un siglo, entre 1501 y 1600.

Figura 4.3
Planta de asentamiento Tairona en la Sierra Nevada (izq)

Fuente: Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico.
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Gobierno de España.

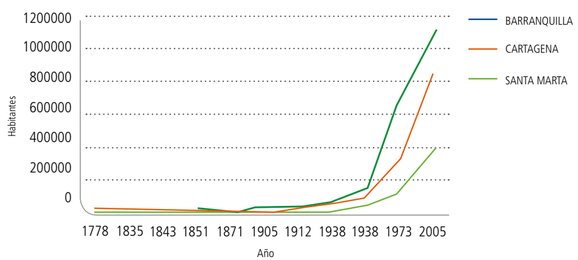
Figura 4.4
Plano histórico de Santa Marta – 1792 (der)



Fuente: Serje, La invención de la Sierra Nevada, 2008

Santa Marta contó con varios factores que determinaron las tendencias de crecimiento de su población; en un principio los procesos de colonización y "pacificación" representaron no sólo la disminución casi hasta el exterminio de las poblaciones indígenas, sino también una condición bélica para la ciudad, la cual dificultó su crecimiento como urbe durante tres siglos (Ver Figura 4.5).

Figura 4.5.
Población de los puertos del Caribe Colombiano entre 1778 y 2005.



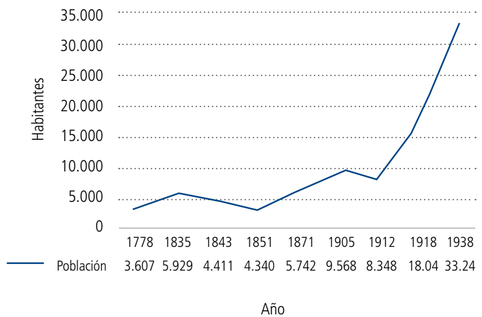
Fuente: Viloria de la Hoz, 2008

Los constantes ataques perpetrados por grupos indígenas (especialmente de la etnia Chimila), así como los numerosos saqueos e invasiones de piratas[6] significaron para la ciudad una disminución de su población como una limitación para su progreso, al afectar la seguridad y estabilidad de las dinámicas económica, por lo que Santa Marta veía cómo las flotas de galeones se alejaban de su puerto. Adicional a esto, la creciente importancia de Cartagena para el tráfico de navíos españoles y posteriormente como punto de intercambio debido a la conexión con el Magdalena por el canal del Dique, restó importancia política y económica a Santa Marta, lo que a su vez afectó la inversión en obras de infraestructura para defensa y desarrollo. Para las décadas finales del período colonial, Santa Marta tenía escasos 400.000 habitantes, mientras Cartagena superaba los 1.600.000. (Ospino Valiente, 2002)

El bajo crecimiento poblacional se mantuvo como una constante, inclusive en el periodo posterior a la independencia de la corona española (Ver Figura 4.6). En 1835, Santa Marta era una pequeña ciudad de escasos 600.000 habitantes, población que disminuyó en las décadas siguientes, de acuerdo con los censos de 1843 y 1851 (Ospino Valiente, 2002)

Para mediados del siglo XIX ante la creciente inmigración de europeos a territorio americano se contempla la posibilidad de poblar la Sierra Nevada con ayuda de una migración masiva de colonos europeos (1850). No obstante los aspectos favorables que ofrecían el territorio, climas templados, proximidad al mar y beneficios económicos del desarrollo de ciertos cultivos, la inmigración europea no se logró materializar como en otros países de la región, ante las desventajas que significaba las enfermedades tropicales, los ataques de los grupos indígenas y las dificultades políticas y económicas del país expresadas en el territorio de Santa Marta.

Figura 4.6.
Población de Santa Marta entre los años 1778 – 1938



Fuente: Ospino Valiente, 2002

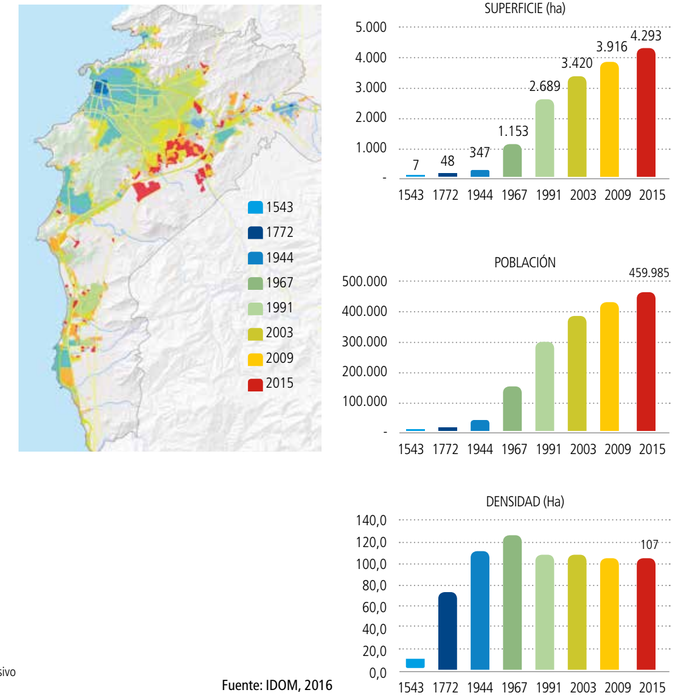
Durante varias décadas del siglo XIX, Santa Marta fue el principal puerto de la Nueva Granada, por donde se movilizaba gran parte del comercio exterior del país y sus recaudos de aduana superaban ampliamente a los de Cartagena, Sabanilla y Barranquilla. Durante el período 1840 – 1872 Santa Marta se convirtió en el principal puerto importador de la Nueva Granada y durante algunos años también fue el mayor exportador.

Es paradójico que mientras el movimiento de comercio exterior se incrementaba, la población de Santa Marta disminuía. Esto último pudo estar asociado con diferentes fenómenos naturales y epidemias, así como con las frecuentes revoluciones partidistas y el desarrollo de Barranquilla, factores que terminaron en el éxodo de samarios en este período. Sin embargo hacia 1881 (Ospino Valiente, 2002) la construcción del primer tramo del tren de Santa Marta hacia el costado sur de la ciudad, llega a contrarrestar las pérdidas esta vez causadas. Esta nueva condición fue fundamental para la consolidación de la industria bananera en este sector del país, y el desarrollo del municipio de Ciénaga, que durante este periodo de tiempo atrajo un gran número de población, superando a la misma ciudad de Santa Marta.

La producción agropecuaria de la última década del siglo XIX - específicamente de banano - transformó la economía de la zona Santa Marta-Ciénaga-Aracataca, pues a pesar que ya existía iniciativa empresarial local en los cultivos y exportación de bananos, la inversión de capital a gran escala sólo se presentó cuando llegaron las empresas extranjeras, lo que a su vez impulsó una ola migratoria hacia esta región, desde diferentes departamentos e inclusive del exterior del país. Para 1912 Ciénaga contaba con 15.000 habitantes, frente a 8.000 de Santa Marta (capital departamental), y seis años después (1918) su población aumentó a 24.700 habitantes, mientras Santa Marta apenas llegaba a 18.000. (Viloria de la Hoz, 2008).

A mediados del siglo XX, ante la pérdida de competitividad de la actividad bananera, se optó por estimular el desarrollo de la actividad turística en la ciudad. Con la construcción de los Hoteles Tamacá y Tairona, y la vía para conectar con el Rodadero[7] se da inicio a una de las transformaciones urbanas más radicales en la estructura de la ciudad (Ver figura 4.7), la cual significó el despegue de la actividad hotelera en la ciudad

Figura 4.7.
Crecimiento de la huella urbana



Fuente: IDOM, 2016

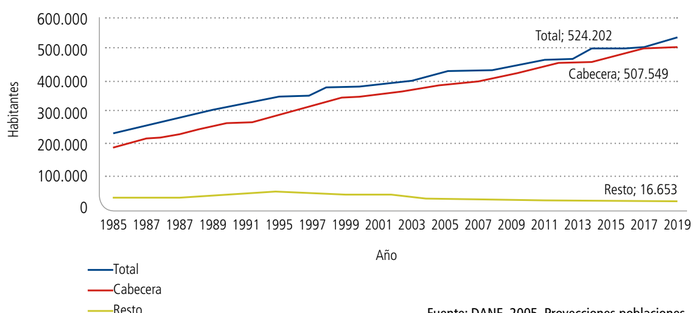
6. Entre los años 1536 y 1692 se cuentan aproximadamente 37 saqueos y ataques por parte de piratas franceses, ingleses y holandeses. (Ospino Valiente, 2002)

7. Durante el gobierno del general Rojas Pinilla en 1954 se nombra al general Rafael Hernández Pardo Gobernador del Magdalena, quien es decisivo para el impulso del desarrollo turístico del balneario del Rodadero.

(Viloria de la Hoz, 2008). Santa Marta se posiciona entonces como uno de los principales destinos turísticos del país, al consolidar una serie de atractivos para toda clase de turistas, que impulsaron el turismo como principal actividad económica y motor del desarrollo inmobiliario, entre ellos: un centro histórico declarado como Monumento Nacional (1959), El Rodadero, Taganga, las diferentes ensenadas del Parque Tayrona, sitios arqueológicos como Pueblito, Ciudad Perdida[8] y los petroglifos de Donama, el Morro, la Sierra Nevada de Santa Marta[9] entre otros.

A mediados de los años setenta (ver figura 4.7) el crecimiento demográfico en la ciudad se aceleró ante la confluencia de dinámicas de urbanización y dinámicas locales como la producción y el tráfico de marihuana, los conflictos generados a partir de las dinámicas de ilegalidad, la incursión de grupos armados ilegales en zonas rurales, el desplazamiento interno y la aparición de asentamientos informales en la ciudad. (Viloria de la Hoz, 2008) De acuerdo con las proyecciones del DANE, entre 1985 y 2014 la población rural disminuyó a la mitad mientras que la urbana se duplicó; en 2014 la población urbana representa el 96% de la población total del distrito (ver Figura 4.8).

Figura 4.8.
Crecimiento demográfico de la ciudad de Santa Marta (1985-2020)

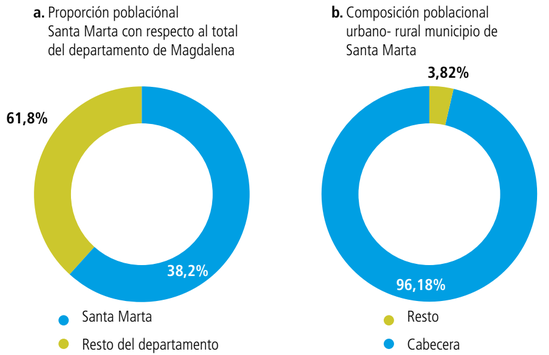


Fuente: DANE, 2005. Proyecciones poblaciones.

8. "Descubierta" en 1976
9. La Sierra Nevada de Santa Marta es declarada como reserva de la biósfera por la Unesco en 1979.

Para el año 2014 la población del Distrito de Santa Marta alcanzó los 476.835 habitantes (DANE, 2005), que corresponden al 38,2% de la población del departamento de Magdalena, y, a su vez, representa el 1,0% del total nacional. De la totalidad de sus habitantes, el 48,7% son hombres y el 51,3% mujeres. Asimismo, el 96,18% de las personas viven en la cabecera municipal, mientras que el 3,82% restante se ubica en el área rural (DANE, 2005), ubicados en los corregimientos de Bonda, Gaira, Taganga y Minca, localizados principalmente en la Sierra Nevada. Ver Figura 5.4

Figura 4.9.
Composición poblacional. 2014

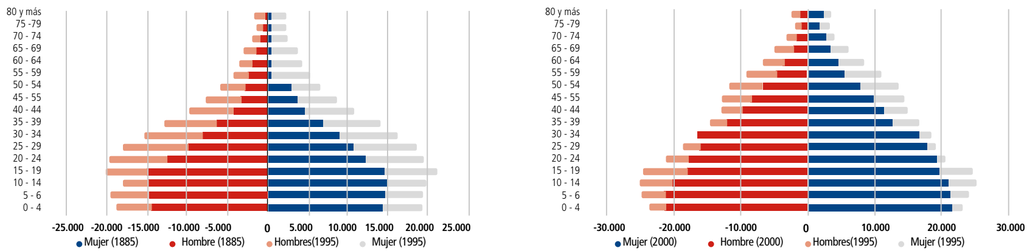


Fuente: DANE, 2005. Proyecciones poblaciones.

Lo anterior demuestra la importancia que tiene la cabecera municipal de la capital departamental dentro de las dinámicas de la región, al evidenciar el alto porcentaje de población presente en el casco urbano tanto en relación con otros municipios, como con respecto a su zona rural. Dinámica que no sorprende frente al proceso de urbanización que se vive en el país.

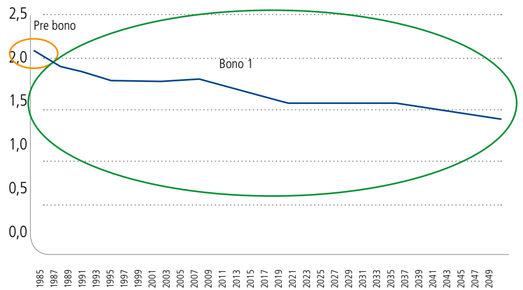
Si se analiza la distribución poblacional por grupos de edad y género tanto para el año 1985 como para 1995 (Ver Figura 4.10) se observa como para el año 1985 la población total de Santa Marta era de 233.267 habitantes, conformados en su mayoría por niños y niñas de 0 a 17 años, es decir, la pirámide poblacional era progresiva, correspondiente a una población joven con altas tasas tanto de nacimientos como de defunciones. Hacia el año 1995, la población experimentó tasas de crecimiento altas tanto a nivel urbano como rural, concentrando este crecimiento en la población joven, es decir, niños de 0 a 17 años y adultos jóvenes de 25 a 29 años. De este modo, para 1995 se aprecia en la ciudad de Santa Marta la alta proporción de población joven y una creciente tasa de nacimientos, lo que se traduce en una considerable proporción de población potencialmente activa. Esto puede evidenciarse en la estructura de la pirámide poblacional expuesta en la Figura 4.10 a. la cual evidencia la condición progresiva.

Figura 4.10.
Pirámide Poblacional de Santa Marta



Fuente. Cálculos propios a partir de Proyecciones de Población del DANE.

Figura 4.11.
Bono demográfico Santa Marta



Fuente. Cálculos propios a partir de Proyecciones de Población del DANE

Hacia el año 2000, la forma de la pirámide experimentó cambios en su estructura, tal como se puede apreciar en la Figura 4.10 b. Aunque la composición de Santa Marta respondía, si bien, a una población joven, la concentración de adultos era mucho mayor que en 1995, y estos a su vez, representaban una mayor proporción con respecto al año 2000 si se le compara con la estructura poblacional para el año 2015.

Así, se debe tener en cuenta que la ciudad está actualmente en la fase uno de bono demográfico[10], derivado de una reducción en las tasas de fertilidad y un aumento en la esperanza de vida de la población, este muestra que la población en edad activa crece sostenidamente respecto a la población en edad inactiva. Tal como se puede ver en la Figura 4.11, Santa Marta entra a situación de bono demográfico en el año 1987.

Esta condición representa un panorama positivo a nivel económico como social. Como resultado de esta condición se disminuye la demanda de servicios educativos y de salud, lo que permite gestionar el gasto con el fin de asegurar calidad e inclusión en estos servicios. Esto tiene impacto directo en el direccionamiento de atención social a un 45% de la población que se clasifican como dependientes, de acuerdo a las proyecciones del DANE para el año 2014, de sus 476.835 habitantes el 11,7% corresponde a la primera infancia, el 25,1% a niñez y adolescencia, y el 8,71% de la población es mayor de 60 años.

Otro factor de gran importancia para entender las dinámicas demográficas de la ciudad tiene que ver con que el aumento de la población no corresponde únicamente al crecimiento vegetativo, puesto que las dinámicas de migración interna por factores como la violencia han influenciado notoriamente el tamaño de la población. De acuerdo al Plan Santa Marta 500 años, en un periodo de 20 años la ciudad recibió 112.382 personas en condición de desplazamiento. Situación que a su vez, ha estimulado la aparición de asentamientos informales en zonas de riesgo o no urbanizables, así como una sobrecarga fiscal para la ciudad debido al aumento de servicios sociales, públicos y subsidios.

Además de las implicaciones en términos económicos y sociales de los cambios en la estructura demográfica, es importante señalar que las ciudades deberán gestionar las relaciones económico-espaciales con el fin de satisfacer las necesidades tanto presentes como a futuro de este grueso de población, y facilitar así el acceso a las ventajas propias de

10. El bono demográfico se define como aquél periodo en el que por cada tres personas en edad productiva, existen menos de dos personas en edad dependiente. Una proporción menor a (2:3) expresa que, en la ciudad, la población en edad productiva soporta favorablemente la carga de aquella población que no puede producir sus propios recursos.

una aglomeración urbana. Para que esto se dé, la ciudad debe planificar su desarrollo urbano, el soporte de infraestructura física y social desde una perspectiva poblacional.

Interrelacionado con el estudio de Bono demográfico en el país, el Sistema de Ciudades del DNP junto con la CEPAL aportan la clasificación de ciudades[11] en (Mayores, Maduras, Adultas, Jóvenes y grande, Adolescentes y embrionarias), a partir de la edad promedio de sus habitantes y la demanda diferenciada de servicios de educación, salud, protección social y cuidado de personas dependientes. Esta herramienta reconoce en primera medida, las particularidades entre ciudades en dimensiones, variables y políticas, como factores relevantes de las diferencias y brechas entre ciudades en los logros en derechos sociales, ingresos y desigualdades. Consecuentemente, ésta clasificación permite focalizar las inversiones en cada ciudad teniendo en cuenta la edad de sus habitantes y aplicar políticas públicas que respondan a la demanda de servicios de educación, salud y protección social, de forma que se logre mejorar la calidad de vida de sus habitantes presentes y futuros. (CEPAL, 2014)

Específicamente Santa Marta es clasificada como una ciudad Adolescente, la cual ha iniciado el periodo de bono demográfico. Todavía presenta altas tasas de dependencia de menores. Cuenta con logros en algunas metas mínimas, pero aún presenta intensos problemas de pobreza ciudadana y económica, déficit de vivienda y servicios públicos, así como problemas de mercado de trabajo. Bajo estas condiciones se identifica la necesidad de acelerar cumplimiento de logros mínimos en servicios y capacidades sociales, propendiendo por la universalidad. Al tiempo que se anticipa al aprovechamiento de bono por medio de atención al menor, educación y mejoramiento del empleo.

Otro factor de gran importancia para entender las dinámicas demográficas de la ciudad tiene que ver con que el aumento de la población no corresponde únicamente al crecimiento vegetativo, puesto que las dinámicas de migración interna por factores como la violencia han influenciado notoriamente el tamaño de la población. De acuerdo al Plan Santa Marta 500 años, en un periodo de 20 años la ciudad recibió 112.382 personas en condición de desplazamiento. Situación que a su vez, ha estimulado la aparición de asentamientos informales en zonas de riesgo o no urbanizables, así como una sobrecarga fiscal para la ciudad debido al aumento de servicios sociales, públicos y subsidios.

Finalmente, la composición étnica de la ciudad es otra variable de gran importancia para comprender la dinámica demográfica de la ciudad. El Censo de 2005 cambió la manera de contar la población étnica y no sólo usó la denominación de rasgos físicos, sino también el auto reconocimiento cultural (costumbre y tradiciones) para incluir a grupos étnicos que antes habían sido excluidos como los Rom, Palenqueros, y Raizales. A diferencia del censo anterior (1993), la población étnica aumentó en un 10.93%. Pasó de 3.13% a 14.06%.

Según el Censo, la población indígena colombiana es de 3.43%, los afrocolombianos o negros es de 10.52% (aumentando desde el censo de 1993 un 9%), Palenquero de San Basilio 0.02%, Raizales 0.08% y los Rom de 0.01%. El 85.94% de la población no pertenece a ninguna etnia. En Santa Marta las proyecciones del DANE (2005) para el año 2015, definen que de los 483.865 habitantes 4.036 personas equivalen al 0,8% de la población que se autonomina indígena. Dentro de este grupo predomina la población de la etnia Kogui, Kankuama, Wiwa (Sánha), Ika (Arhuacos) y Chimila (única etnia mencionada que no habita en la Sierra Nevada de Santa Marta) y 32,095 personas (9.89%) se autodefinen como afrocolombianos, mulatos, negros o afro descendientes.

11. La nueva clasificación de tipo de ciudades surge a partir de un estudio y análisis concentrado en las 23 principales ciudades de Colombia y sus respectivas áreas metropolitanas en los casos en los que existe conurbación. Para el análisis multidimensional de las ciudades se toman siete dimensiones: estructura demográfica, situación del mercado laboral, educación, salud, pobreza monetaria, pobreza multidimensional y desempeño institucional.

EL PAISAJE SAMARIO, UNA CONSTRUCCIÓN SOCIAL

Para entender el paisaje samario es necesario comprender que esta definición no hace referencia únicamente a la voluptuosidad y exuberancia de su vegetación y biodiversidad, sino que comprende la forma en que los procesos de apropiación han determinado el desarrollo cultural asociado al territorio y su historia.

Por esta razón, la ciudad Teyuna (Ciudad Perdida) constituye el principal antecedente de paisaje samario, por la notable capacidad de la cultura Tairona de aprovechar las condiciones ambientales de las estribaciones de la Sierra Nevada, mediante una estrategia de adaptación topográfica que permitía la modificación orgánica y progresiva del terreno (Ver Figura 4.3).

Este modelo favorecía la ocupación eficiente del suelo destinando las superficies planas al uso agrícola, mientras que aprovechaban los terrenos escarpados para construir terrazas sobre las que ubicaban los asentamientos humanos[12], aprovechando así recursos del lugar tales como la piedra, que servía para el manejo del agua (acueductos, desagües, piscinas), así como para conectar el complejo sistema de caminos que permitía la circulación de los diferentes conglomerados "urbanos" entre el mar y los páramos (Serje, 2008).

12. Por lo general las terrazas se construían en los filos de las montañas para aprovechar la asoleación y la visual, dejando espacio al interior para zonas verdes, en lo que algunos autores relacionan con la utopía de la ciudad jardín.

La llegada de nuevas culturas al territorio americano representa una superposición de nuevas formas de entender y habitar el territorio, así como de definir el paisaje. Hoy en día, esto se traduce en una serie de límites intangibles a partir de la conformación de diferentes instituciones sociales de la región; de carácter político-administrativo, simbólicos, así como de una situación de identidad cultural. Es importante recalcar que estas fronteras no han sido estáticas y al igual que el paisaje geográfico han cambiado y se han transformado (Newman, 2003).

Así entonces, el paisaje de Santa Marta se entiende como una construcción social de diversas maneras de entender y vivir un mismo territorio, donde convergen los resguardos y sus lugares sagrados (definidos por la línea negra), las áreas de protección natural, el campo productivo, las zonas urbanas, las zonas turísticas, las localidades, los límites departamentales, así como los territorios apropiados por agentes del conflicto armado del país en los últimos años. Se trata de un sistema complejo político-social y ecológico de espacios que se juntan, sobreponen y crean una red de conexiones importantes.

Si bien estas diferentes fronteras ponen de manifiesto la forma en que el encuentro de las diversas culturas han sido caldo de cultivo para la aparición de ricas y diversas expresiones en música, leyendas, gastronomía, también define una condición adicional de complejidad a la hora de gobernar el territorio, que como se verá en el diagnóstico sirve de trasfondo para entender gran parte de los conflictos que parten de la dificultad para conciliar las diferentes visiones que existen sobre Santa Marta, la Sierra Nevada, su desarrollo y conservación.

Por esta razón vale la pena volver la mirada a la ciudad Teyuna, para entender que la clave de la sostenibilidad en el territorio se encuentra en recuperar esa relación básica entre el hombre y su entorno, en la capacidad de los samarios de definir y decidir sobre su paisaje.

SANTA MARTA EN EL CARIBE

Reconocida por su vasto legado histórico y cultural, la Región Caribe es considerada una de las más significativas y ricas de Colombia. La región cuenta con una extensión de 132.270,5 km^2 que equivale al 11,6% del territorio nacional, abarca ocho (8) departamentos, una totalidad de 197 municipios, y una población estimada de 10.301.982 habitantes. En ella se localizan tres ciudades capitales (el Distrito turístico y Cultural de Cartagena de Indias, el Distrito de Barranquilla y el Distrito de Santa Marta) que conforman el denominado Eje Caribe. En conjunto, las tres cuya población estimada alcanza los 3.100.000 de habitantes[13], han constituido un bloque estratégico de decisión para la estabilidad y el desarrollo de la región y del país como quiera que de ellas se concentra un alto desempeño industrial, portuario, de comercio y de servicios.

La Región Caribe representa el 14,92% del PIB nacional, el 20,29% del total de ocupados del país y sus tres ciudades capitales generan en promedio un PIB de aproximadamente COP $13.000 mil millones. Asimismo, las capitales del Eje se encuentran hoy en etapa de bono demográfico factor relevante para la generación de valor agregado e incremento de productividad dentro de su estrategia e integración. Y es que la idea de entender el Eje Caribe dentro de una visión conjunta ha sido recurrente a lo largo de las últimas décadas. Y a pesar de que son varias las iniciativas para generar un sistema de integración, deben reconocerse las debilidades que a nivel político limitan alcanzar el modelo de desarrollo deseado.

Frente a otras zonas del país, la región Caribe se encuentra rezagada en términos de la velocidad de reducción sostenida de pobreza, y la brecha en materia de desigualdad continua en aumento. En promedio, entre un 4,3% y un 26,3% de los habitantes de las ciudades capitales del Eje Caribe viven en condiciones de pobreza extrema, es decir que, a pesar de los innumerables esfuerzos que se han llevado a cabo, estos no han sido suficientes.

Antecedentes de las Políticas de Integración

Los esfuerzos que se han llevado a cabo por entender el territorio de la Costa Caribe como un gran activo para el desarrollo son varios, vale la pena señalar la conformación del Sistema Integrado de Planificación Urbano Regional (SIPUR) en el año 1974, cuyo propósito fue el de integrar las áreas urbanas y rurales de la región. Más adelante, los Consejos Regionales de Planificación Económica y Social (CORPES) que entraron en vigencia con la expedición de la Ley 76 de 1985, dentro del proceso de descentralización y cuya función era la de promover y desarrollar proyectos de interés regional a partir de la agrupación de varios departamentos. En el año 2000 los CORPES fueron liquidados.

Sumado a esto, la formulación del Plan de desarrollo de la Costa "Un viaje hacia el futuro" coordinado por la Corporación Regional Eléctrica (CORELCA), la creación de la Corporación para la Planificación de la Costa (CORPOCOSTA) y la Corporación para la Planificación del Caribe (CORPOCARIBE) abrieron la discusión en torno a la organización y administración del territorio, luego materializados con la Región Administrativa y de Planificación (RAP). Dichas iniciativas constituyeron una pieza fundamental en la aproximación de encuadre territorial hacia la administración y planificación de la región, sin embargo, la complejidad en la implementación de cada una de estas superó las expectativas iniciales. Finalmente, durante elecciones legislativas de marzo de 2010 se destaca la manifestación de apoyo a la propuesta pedagógica de regionalizar el país, mediante la iniciativa Voto Caribe, la cual obtuvo 2,5 millones de votos, y logró presionar la expedición de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT) (Guerra, 2011).

Hoy, la discusión por generar una visión de la región continúa vigente, y más aún la convocatoria para que tanto Gobierno nacional, como el regional y local, en asocio con los gremios, la sociedad civil, la academia y centros de investigación como el Observatorio del Caribe, se unan a este propósito.

Desafíos regionales: conectividad, turismo y cambio climático

Recientemente el Gobierno Nacional definió algunas de las estrategias para enfrentar los desafíos de la región. El Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 le apuesta a un "Caribe próspero y sin pobreza extrema", que aspira garantizar el establecimiento de las prioridades para la gestión territorial y promover el desarrollo. Asimismo, existe la necesidad de una adecuada articulación entre gobierno central y los entes territoriales para identificar las posibles amenazas y sectores críticos. Dentro de la región, hay contrastes marcados entre una robusta conexión entre capitales costeras y hacia el interior del país, a través de la Ruta del Sol y la Troncal de Occidente, y un desbalance significativo en la "integración intrarregional entre las franjas de la región, especialmente

13. Esta población se encuentra distribuida así: Cartagena 900.000, Barranquilla 1.200.000 y Santa Marta 415.000.

entre la zona costera de los departamentos especialmente entre Bolívar, Atlántico y Magdalena". (DNP, PND 2014-2018).

Por otro lado, de cara al valor de los recursos culturales, ambientales y de competitividad de la región, el turismo surge como una de las principales apuestas productivas a priorizar. La estrategia de integración del Caribe a través del Corredor Verde Turístico, propende por el fomento de generación de ingresos y empleos entre Cartagena y Santa Marta (39% de los habitantes de la región Caribe y el 9% de la nación) con acciones integrales en materia de ordenamiento territorial, infraestructura y conectividad e integración de encadenamientos para la articulación del sector turístico. A la fecha se ha priorizado un circuito que comprende: Cartagena, Santa Catalina, Luruaco, Piojo, Usiacurí, Juan de Acosta, Turbara, Barranquilla, Ciénaga y Santa Marta, con un área de influencia de 808.157 ha destinadas así: 50,5% para áreas de conservación y protección ambiental, 23% producción agropecuaria y Reserva Natural, y 9,2% para la protección acuático.

Por último, la agenda del cambio climático es más que urgente dado que el 25,4% de la superficie es susceptible a inundaciones y según cálculos del BID y DNP entre 2010 - 2100 se estima que la producción ganadera se reduzca en promedio 2,6%, las toneladas pesqueras desembarcadas se reduzcan en promedio 12,16%, y que el sector forestal aumente su producción potencial en 22,3% en Magdalena y Bolívar (núcleos forestales comerciales) (DNP-BID, 2014). De esta manera, iniciativas de integración y la formulación de herramientas de ordenamiento integral del territorio se hacen cruciales en la medida en que posibiliten una valoración de la biodiversidad para la conservación y la producción sostenible, y la restauración de ecosistemas terrestres y marinos, entre otros.

PROCESOS E INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

Aunque los Planes de Ordenamiento Territorial pueden ser entendidos como el *instrumento por excelencia para "promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes"*[14], los procesos de revisión con miras a la construcción de la segunda generación de POT ha permitido hacer una mirada en retrospectiva respecto a los aciertos y desaciertos tanto en su planteamiento como en su implementación.

Una de las constantes en este proceso tiene que ver con la necesidad de contemplar en los procesos de planificación las dinámicas del territorio que superan los límites urbanos y municipales, y Santa Marta ha sido objeto o se ha visto inmersa en una serie de esfuerzos desde diferentes ámbitos del orden gubernamental, que se han concentrado en entender el rol de la ciudad en una red mucho más amplia, así como identificar su vocación dentro de una visión a largo plazo. Por esta razón, se presenta a continuación una selección de los principales procesos e instrumentos de planificación, que si bien varían en su naturaleza, alcance y capacidad vinculante, han sido tenidos en cuenta para la construcción del Plan de Acción con el objetivo de definir estrategias pertinentes a las necesidades locales y las posibilidades regionales de la ciudad:

14. Objetivos y principios generales de la Ley 388 de 1997.

Misión Sistema de Ciudades

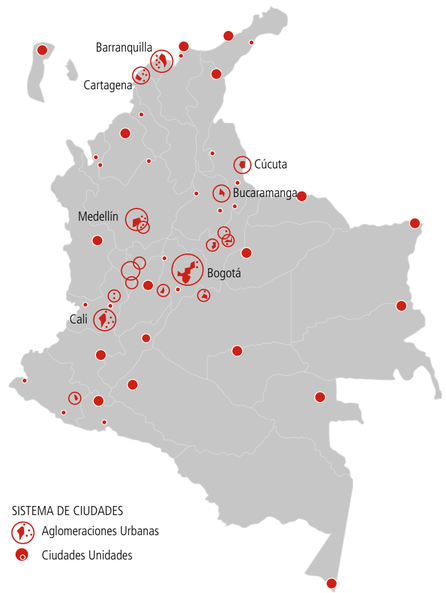
La Misión Sistema de Ciudades es una iniciativa del Departamento Nacional de Planeación (DNP), que parte del reconocimiento de la importancia de las ciudades en la actualidad y en el contexto nacional. Este proyecto busca, principalmente, acelerar el crecimiento económico de las ciudades y reducir las brechas de oportunidades para la población. Para lograr esto, promueve la competitividad regional y nacional por medio de las aglomeraciones subregionales entre municipios que tengan una relación económica y geográfica que permita el relacionamiento productivo entre estas (DNP, 2012).

Según la Misión del Sistema de Ciudades del DNP el Eje Caribe se encuentra compuesto por dos aglomeraciones urbanas (Cartagena y Barranquilla) y dos ciudades uninodales (Santa Marta y Ciénaga), con un total de 25 municipios y una población urbana estimada de 3.925.677 de habitantes. Dicha misión permite estudiar las características propias de urbanización como lo son las: i) economías de aglomeración (tanto en la esfera productiva como administrativa), ii) costos de congestión, iii) las economías de escala en la prestación de servicios y la producción de bienes, iv) las relaciones y jerarquías entre las ciudades (Ver Figura 4.12).

Diamante Caribe y Santanderes

El programa Diamante Caribe y los Santanderes es una iniciativa de FINDETER, en alianza con Microsoft y la Fundación Metrópoli, que tiene como objetivo hacer que las ciudades que componen esta parte del territorio nacional sean más innovadoras, sostenibles y competitivas. Para alcanzar este

Figura 4.12.
Sistema de Ciudades: ciudades funcionales y uninodales



Fuente: Misión del Sistema de Ciudades (2012-2014)
En documento CONPES 3819

objetivo, propone la articulación entre la tecnología digital y el territorio, como insumo principal para el fortalecimiento del capital humano y el fomento del talento y la creatividad en las ciudades de la región (FINDETER, 2015). El programa de Diamante Caribe y los Santanderes busca desarrollar la vocación competitiva de cada una de las ciudades involucradas a su máximo potencial con una dinámica de complementariedad en lugar de una de competencia entre ellas. Santa Marta forma parte de esta iniciativa nacional y se posiciona dentro de ella como una ciudad con vocación portuaria, logística y turística.

Figura 4.13.
Triángulo de la Sierra Nevada

Fuente:
FINDETER, 2014

Una de las características más interesantes que define este estudio es la condición de Santa Marta como articulador entre dos redes principales del diamante: i) el Eje Caribe que se encuentra recostado sobre el occidente y es definido por los tres nodos económicos principales (Cartagena, Barranquilla y Santa Marta), y ii) el Triángulo Oriental que lo conforman Santa Marta, Valledupar y Riohacha (Ver Figura 4.13).

Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta

En el marco de los artículos 110 y 111 de la Ley 1617 de Distritos Especiales de febrero 5 del 2013, se declara a Santa Marta como patrimonio cultural de la Nación y establece la celebración del quinto centenario de la fundación de la ciudad como un proyecto estratégico de interés nacional. Con base en esto, se adopta mediante decreto el Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta, documento que define una visión de ciudad, así como los escenarios futuros que permitan trabajar a nivel interinstitucional buscando el cumplimiento de metas y objetivos propuestos.

Como parte de la ley antes referenciada, se estipuló la concertación de las autoridades nacionales relacionadas con la materia, con las autoridades distritales, con los diferentes estamentos y poderes públicos, gremios y asociaciones sociales y culturales la adopción mediante decreto del Plan Maestro Quinto Centenario de Santa Marta, así como los recursos que garanticen su ejecución. Lo anterior otorga entonces responsabilidad por parte del Ministerio del Interior y en general del Estado para su cumplimiento.

El Plan 500 años establece cuatro ejes que abordan aspectos distintos de la ciudad y establecen objetivos específicos a cumplir. Los cuatro ejes son: 1. Destino turístico y ecoturístico sostenible, diverso y de excelencia para el mercado nacional e internacional; 2. Equilibrio territorial, integración urbano-rural y regional e infraestructura resiliente; 3. Ciudad del conocimiento y la innovación; y 4. Ciudad cohesionada socialmente y competitiva. Además existe un eje transversal que trata el tema de gobernanza y fortalecimiento democrático. Como resultado propone 25 proyectos estratégicos mediante los cuales busca cumplir con los objetivos específicos para cada eje estratégico.

POT "Jate Matuna"

Actualmente el POT "Jate Matuna" expedido en el año 2000 se mantiene como el instrumento normativo en vigencia, completando cuatro periodos sucesivos de diferentes gobiernos locales, aunque durante el periodo de construcción de este documento se encuentra avanzado el proceso de revisión.

Este POT se estructuró bajo la idea lograr un equilibrio físico espacial, capaz de reducir la sobrecarga funcional del centro histórico con la creación de nuevas centralidades en el Distrito, y el control a la expansión mediante la consolidación de las cabeceras, la adecuación de la estructura de equipamientos y servicios para reducir los conflictos de usos del suelo.

A pesar de lo enunciado, la implementación del POT ha tenido poco éxito en la ejecución de acciones concretas para lograr el objetivo, es por esto que en las diferentes consultorías y estudios de revisión del instrumento se ha propuesto orientar el crecimiento futuro de la ciudad en torno a dos estrategias distintas y que se complementan entre sí. Por un lado, potencializar las centralidades que ya existen y, por el otro, plantear nuevas centralidades por medio de la construcción de proyectos estratégicos y tratamientos urbanísticos. En la medida en que se plantean nuevas centralidades, se propone también generar vivienda en estas nuevas zonas de expansión. Para esto, la ciudad ha contemplado como zonas de oportunidad, Bonda y Bureche. En la última, ya se encuentra en proceso un proyecto estratégico de usos mixtos llamado Plan Bureche.

En términos de integración regional, este POT aboga por la creación de un área metropolitana, resultado de la conurbación de los municipios de Santa Marta, Ciénaga, Pueblo Viejo y Zona Bananera, sin embargo en la actualidad no se ha logrado ningún avance en este propósito y sobre todo en el estudio del Sistema de Ciudades no se identificó una fuerte relación funcional ni complementaria entre estos núcleos urbanos.

Estudios para la revisión del POT "Jate Matuna"

Cómo se mencionó anteriormente la ciudad se encuentra en medio de proceso de revisión de su POT, por esta razón el Distrito en alianza con Ecopetrol y ONU Habitat, contrató a la consultora AECOM para que realizara los estudios de revisión del documento vigente, definiera escenarios y realizará la nueva versión sobre una visión de ciudad. Como resultado de esta consultoría se plantearon tres alternativas distintas que tienen como objetivo común mejorar el desempeño actual de la ciudad y hacer de Santa Marta una ciudad más sostenible. Las alternativas propuestas están compuestas por diferentes componentes que sumados, buscan mejorar el funcionamiento global de la ciudad.

En primer lugar, el estudio define la capacidad y densidad poblacional para la cual la ciudad estaría preparada en un escenario futuro. Luego pasa a los sistemas de soporte entre los cuales analiza y plantea estrategias para la dimensión ambiental, de movilidad, de cobertura de servicios públicos y equipamientos. Por último, propone una batería de proyectos estratégicos, tratamientos urbanísticos y usos del suelo.

DIMENSIÓN AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

Tanto el desarrollo de una ciudad como la sostenibilidad de la misma, deben estar estrechamente relacionados con su contexto ambiental y ecológico, pues es necesario tener en cuenta las condiciones preexistentes de su entorno natural y su posible proyección, incorporando la evaluación de elementos como la disponibilidad de recursos, el estado del manejo del saneamiento y del drenaje pluvial en la ciudad, las condiciones de vulnerabilidad que se pueden presentar en el ámbito natural y antropogénico, y las condiciones de disponibilidad de servicios con la que cuenta su población (acceso a la red de acueducto, recolección de residuos sólidos, disponibilidad de energía). Lo anterior con el fin de incorporar acciones de manera integral que conlleven a una planeación y ejecución de las mismas de forma práctica y efectiva.

El siguiente diagnóstico aborda 8 temas por medio de 45 indicadores, partiendo de la identificación y análisis de las condiciones de la ciudad en torno al agua, saneamiento y drenaje, residuos sólidos, energía, calidad del aire, mitigación al cambio climático, ruido y vulnerabilidad ante desastres naturales en el contexto del cambio climático.

FORTALEZAS

Aire: calidad en las mediciones, mala percepción ciudadana

La Corporación Autónoma Regional del Magdalena – CORPAMAG, cuenta con el Sistema de Vigilancia de la Calidad del Aire del departamento del Magdalena, herramienta que inició su operación en el año de 1999. Este sistema cubre el área de influencia de los puertos exportadores de carbón ubicados en la zona costera entre el distrito de Santa Marta y el municipio de Ciénaga. Los monitores están ubicados en predios de Invemar, Centro Ejecutivo, Cajamag, Club Santa Marta, Batallón, Molinos Santa Marta, Hotel Zuana, Aeropuerto Simón Bolivar, C.I. Prodeco, Don Jaca, Conjunto Residencial Los Alcatraces, Finca Papare y Costa Verde en Ciénaga (Figura 4.14).

Figura 4.14
Sistema de Vigilancia de la Calidad del Aire de CORPAMAG

Fuente: CORPAMAG, Junio 2015

Dentro del distrito de Santa Marta, la entidad cuenta con 11 estaciones que de acuerdo con la necesidad establecida por la entidad y conforme a la normatividad vigente en el tema, se monitorean los parámetros de Partículas Suspendidas Totales – TSP y material particulado menor a diez micras – PM_{10}. Adicionalmente el DADMA[15] y CORPAMAG actualmente adelantan un convenio con la Universidad del Magdalena para la implementación de una estación de medición de calidad del aire para los parámetros de PM_{10} y $PM_{2.5}$ la cual será donada e instalada por la Agencia de Cooperación Internacional de Corea – COICA. Se espera que dicha estación entre en funcionamiento a partir del mes de septiembre de 2016.

Dentro del periodo 2012 – 2015, se ha venido realizando el monitoreo en las diferentes estaciones mencionadas, en donde se ha registrado un aumento progresivo en la concentración de dichas partículas aunque con resultados siempre por debajo de lo establecido por la norma nacional. Para el parámetro de PM_{10}, la mayor concentración se presentó para el año 2015 con un valor de 46.83 µg/m³ (microgramos por metro cúbico), aumentando un 31,58% con respecto al año 2012.

El distrito de Santa Marta se encuentra clasificado dentro de un nivel bueno con un índice de calidad del aire (AQI)[16] de 43, el cual indica que no se presenta afectación a la salud de la población de la ciudad.

En términos de percepción ciudadana, el 78% de la población estima que la calidad del aire es buena pero sólo el 39% considera que el gobierno local está comprometido con este tema. Los encuestados no relacionan la buena calidad del aire con los programas de control impulsados por el gobierno local, razón por la cual se debe hacer énfasis en divulgar y visibilizar la información que se genera en este tema par que la población genere mayor conciencia frente a este activo ambiental.

15. Departamento Administrativo Distrital del Medio Ambiente
16. AQI: Air Quality Index o índice de Calidad del Aire

RETOS

Residuos sólidos: mejorar gestión para el aprovechamiento y alargar la vida útil del relleno

La Empresa de Servicios Públicos de Aseo del Distrito de Santa Marta-ESPA es la encargada de la coordinación y seguimiento de las concesiones de estos servicios en sus distintas fases, en el marco del cumplimiento de las acciones establecidas en el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos (PGIRS) de la ciudad. La empresa prestadora del servicio de aseo en la ciudad es INTERASEO S.A. E.S.P. empresa concesionaria, encargada de las fases operativas de recolección, transporte y disposición final en la gestión de desechos.

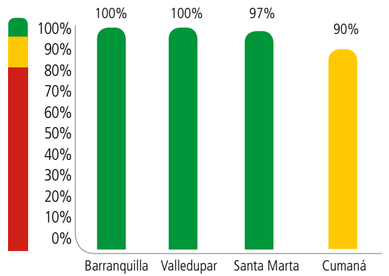
Uno de los importantes retos de la ciudad actualmente en lo relacionado con la gestión de los residuos sólidos, es prolongar la vida útil del relleno sanitario, ya que actualmente éste cuenta con una proyección de tan solo cuatro años, aspecto que según la metodología ICES se considera como una vida corta y por lo tanto requiere de especial atención por parte de la empresa encargada y la administración local. Por otra parte, el volumen de residuos que son separados y clasificados se considera bajo, dado que mensualmente en promedio se reporta una separación y clasificación del 9,2% de los residuos generados, por lo que se vislumbra la necesidad de incrementar dicho porcentaje, lo cual contribuiría a prolongar la vida útil del relleno. Adicionalmente, a los gases generados por los residuos sólidos del relleno sanitario de la ciudad no se les realiza ningún tipo de aprovechamiento como fuente de energía alternativa, ni tampoco se evita que se emitan directamente mediante su incineración.

No obstante, aunque la ciudad logró ampliar a 59 las rutas de recolección de residuos, lo que permitió aumentar la frecuencia de dos a tres veces por semana, y que recientemente el prestador del servicio implementó la recolección por medio de contenedores (hoy día instalados 85 y se planea llegar a 200 en los siguientes 4 años), el cubrimiento de recolección reportado a la fecha es del 97% en el área urbana (Equivalente a 104.140 usuarios), ejecución que se encuentra a la altura de ciudades como Barranquilla y Valledupar, y por encima de Cumaná en Venezuela la cual presenta una ejecución del 90%. (Figura 4.15)

En complemento a lo anterior se ha identificado la necesidad de adelantar una modernización de los equipos y hacer mantenimiento a los existentes para aumentar la eficiencia del servicio. Por otra parte, una gran porción del área rural carece de servicio de recolección, promoviendo así la generación de puntos críticos y métodos no adecuados de disposición final por parte de los habitantes (PGIRS, 2015). En respuesta a lo anterior la recolección se realiza en algunos sectores mediante contenedores instalados en algunas veredas y zonas rurales. La frecuencia varía entre 1 y 3 veces por semanas según el sector (v.gr. Guachaca se atiende 1 vez por semana, mientras que Taganga y Bonda se atienden con 3 frecuencias semanales). Sumado a lo anterior se ha identificado una potencial dificultad que debe ser atendida, respecto a la construcción de bases de datos referentes a la recolección en las áreas rurales, dado que no existen reportes oficiales exactos y no se conocen con precisión los valores en estas zonas.

Aunque evidentemente existen puntos a fortalecer en el sistema de manejo de residuos, la encuesta de percepción muestra que 81% de la población considera que el servicio es bueno y un 78% se encuentra satisfecho con la frecuencia de recolección de los residuos, por el contrario, la percepción de cobertura de este servicio no es tan buena pues según los encuestados solo llegaría al 68% de los habitantes de la ciudad (Ipsos Napoleón Franco, 2015).

Figura 4.15.
Cobertura del servicio de recolección de residuos sólidos vs otras ciudades



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Urban Dashboard BID, 2016

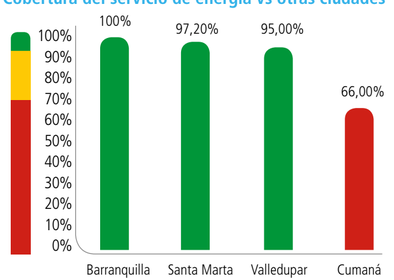
En cuanto a la disposición, la empresa encargada del servicio INTERASEO S.A. ESP reporta que el 100% de los residuos urbanos van al relleno sanitario. No obstante, el reto que ha venido afrontando la administración es el control de los botaderos satélites de escombros principalmente en la vía alterna al terminal portuario de Santa Marta, para lo que ha definido una serie de acciones sancionatorias así como un sistema para hacer eficiente la disposición de este tipo de residuos.

Energía: la baja calidad en la prestación del servicio no ha sido suficiente para estimular el desarrollo de las energías alternativas

El operador de red en Santa Marta es ELECTRICARIBE S.A. E.S.P., que junto a sus filiales (Energía Social de la Costa y Energía Empresarial de la Costa) representan el 95% de la energía comercializada en el Distrito. Sin embargo existen otros comercializadores de energía en la ciudad.

Como aspecto positivo se resalta que en Santa Marta el porcentaje de cobertura de este servicio se encuentra en un 97%, de los que el 93% corresponde a usuarios residenciales. Al compararla con ciudades como Barranquilla, Valledupar y Cumaná, se evidencia que las tres ciudades colombianas muestran indicadores de un alto nivel de acceso al servicio de energía eléctrica (por encima del 95%), en comparación con

Figura 4.16.
Cobertura del servicio de energía vs otras ciudades



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Urban Dashboard BID, 2016

17. Indicadores SAIDI y SAIFI.

la ciudad venezolana donde el 66% de la población cuenta con acceso a dicho servicio (ver Figura 4.16).

En contraste con lo anterior, según un estudio publicado en 2015 por la CREG (Comisión de Regulación de Energía y Gas -CREG, 2015), la región atendida por Electricaribe posee algunos de los indicadores más bajos de calidad del servicio a nivel nacional. Esto está representado en el gran número de cortes y la duración más prolongada de los mismos en comparación con otras regiones. Lo anterior se hace evidente en Santa Marta, ya que se presentan aproximadamente 32 interrupciones del servicio por cliente/año, con una duración total de 26 horas a lo largo del año[17], afectando, entre otros, la competitividad de la ciudad y sus actividades económicas. Lo anteriormente expuesto es confirmado por los resultados arrojados por la encuesta de percepción adelantada a los habitantes del Distrito, en donde un 84% manifiesta contar con servicio de energía, de los cuales el 72% lo califica entre malo y regular y el 28% restante como bueno. Por otra parte, un 84% de la población menciona que desarrolla prácticas de ahorro en el hogar o en el trabajo y el 51% considera que existe un compromiso del gobierno local frente al desarrollo y promoción de programas de ahorro de la energía.

En el capítulo de anexos se presenta un análisis más profundo, que busca dar aportes para aumentar la eficiencia en la gestión de la energía, para lo cual define una línea base de consumo energético y un perfil de demanda sectorial. Con base en la disponibilidad de información, este análisis se delimita al uso de energía eléctrica en los sectores público, residencial y comercio/industria.

Ruido: un problema de cultura ciudadana

De acuerdo con el Plan Maestro Santa Marta 500 años, las conductas sociales en los barrios asociadas con altos niveles de ruido por música, son generalizadas tanto en locales comerciales como en casas de familia. Esto, sumado a actividades de transporte público en los barrios son factores importantes que contribuyen a la contaminación por ruido en el Distrito.

Los resultados obtenidos en la encuesta de percepción que contrató Findeter (Ipsos Napoleón Franco, 2015), muestran que el 84% de la población afirma que en Santa Marta no se toman medidas para controlar los niveles de ruido, el 34% de la población encuestada califica el nivel de ruido como alto, mientras que el 41% considera que no es ni alto ni bajo; asimismo un 48% manifiesta que los eventos con mayor generación de ruido son las fiestas, peleas, etc., factores que se convierten en un reto a superar con el fin de mejorar estas condiciones.

Lo anterior permite identificar la necesidad prioritaria de que en Santa Marta se efectúe el levantamiento de mapas de ruido de la ciudad (metodología y procedimientos de medición para ruido ambiental incluidos en el anexo 3 de la Resolución 627 de 2006 del MADS), que serían un material fundamental para conocer la situación de este problema y de esta manera estructurar y ejecutar programas y proyectos preventivos, correctivos y de seguimiento para zonas críticas identificadas, generando así una mejor calidad de vida de los ciudadanos.

Vulnerabilidad ante desastres naturales en el contexto del cambio climático: superar el rezago en información y articulación con los instrumentos de planificación del territorio

Actualmente la ciudad no cuenta con un Plan de Gestión del Riesgo, sin embargo en el Plan de Gestión del departamento del Magdalena se incluye información aunque sin suficiente nivel de detalle. Las necesidades de mayor profundización de la información relacionada con la vulnerabilidad ante desastres es evidente en la ausencia de mapas de detalle de las principales amenazas a escala de al menos 1:10.000. Tampoco se cuenta con mapas completos y actualizados de riesgos y de vulnerabilidad al cambio climático, convirtiéndose esta carencia en el principal reto a este respecto.

Confirmado lo anteriormente expuesto, en la encuesta de percepción el 69% de los habitantes del Distrito considera que no se toman medidas para minimizar los efectos de los desastres naturales (Ipsos Napoleón Franco, 2015). Cabe resaltar que todos los esfuerzos que puedan realizar las administraciones respecto al fortalecimiento de la información cartográfica, la implementación de sistemas de alerta temprana y la identificación de infraestructuras críticas, redundarán en lograr mayor capacidad de resiliencia de la ciudad frente a la ocurrencia de desastres naturales, además de aumentar los niveles de competitividad de la misma, dada la optimización del uso de los recursos disponibles.

Al elaborar este diagnóstico, se están incorporando a la revisión del POT los resultados obtenidos dentro de los estudios llevados a cabo por la empresa AECOM, en donde se realizó una identificación de las zonas de alto riesgo de acuerdo con lo establecido en la Ley 1523 de 2012 expedida por el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial. Este es un aspecto relevante para el ordenamiento territorial y para el manejo de las áreas ambientalmente sensibles. Asimismo, en el capítulo 5 se incluye el resumen ejecutivo de los estudios de vulnerabilidad y riesgo frente al cambio climático hechos como parte del presente estudio y que profundiza en los tres tipos identificados para la ciudad:

1. Inundación de la zona urbana por lluvias locales y desbordamiento de ríos
2. Erosión costera en las playas
3. Disminución del recurso hídrico y sequía urbana

18. Pozos a cargo de Metroagua

TEMAS URGENTES

Agua: el desabastecimiento es un problema inminente que requiere articulación interinstitucional y compromiso ciudadano

La ciudad de Santa Marta abastece sus necesidades de agua de dos fuentes distintas, la primera corresponde a la captación de agua de fuentes superficiales como el río Gaira y el río Manzanares, las cuales atraviesan la ciudad de oriente a occidente, así como el río Piedras; la segunda es por medio de aguas subterráneas que se captan a través de aproximadamente 40 pozos[18] que presentan profundidades entre los 50 y 60 mts permitiendo así aprovechar las reservas de los acuíferos, los cuales son recargados por el río Gaira, río Manzanares y la quebrada Tamacá, y logran abastecer casi un 50% de la población principalmente en verano.

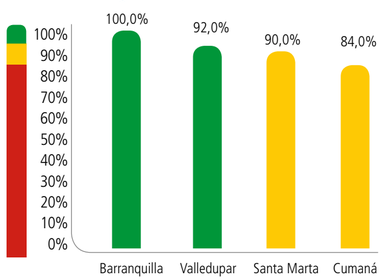
Adicionalmente, existe un número indeterminado de pozos fuera de servicio o que son operados por terceros que no cuentan con un control por parte de la autoridad competente (UNIANDES, 2015). Esta situación genera problemas de diferente envergadura, pues la impermeabilización de suelo por la expansión de la costra urbana dificulta la percolación de aguas lluvias necesaria para la recarga de acuíferos, por otro lado, la carencia de sistemas de alcantarillado – especialmente en asentamientos informales – representa vertimientos directos de aguas servidas, tanto a las fuentes hídricas como al subsuelo, situación que determina un alto riesgo de contaminación a las aguas subterráneas que alimentan los acuíferos.

De acuerdo al estudio para el fortalecimiento de la infraestructura sanitaria de Santa Marta (UNIANDES, 2015), otro de los temas urgentes tiene que ver con los requerimientos de la

infraestructura propia del sistema de acueducto y de captación de agua. En la actualidad, la ciudad tiene dificultades para satisfacer la demanda de agua de sus residentes, que se estima, es de 110 litros per cápita diario, eso sin considerar las temporadas altas de turismo. A menos que se emprendan acciones inmediatas el Distrito no podría garantizar la calidad de vida y crecimiento económico a mediano plazo y es que de acuerdo a estimaciones hechas en el 2014, la ciudad tendría un balance de agua positivo de tan solo 7 años, es decir hasta el 2021.

Para resaltar, METROAGUA S.A. E.S.P., la empresa operadora del acueducto desde 1989 reporta un total de 98.600 suscriptores, lo que representa un 90% de hogares del Distrito con conexiones domiciliarias de agua por red. Al comparar a Santa Marta en términos de cobertura con las ciudades seleccionadas, la ciudad muestra un indicador desfavorable frente a ciudades de Colombia como Barranquilla (100%) y Valledupar (99.8%) pero se encuentra en mejores condiciones que la ciudad venezolana de Cumaná (84%), tal como se puede ver en la Figura 4.17.

Figura 4.17.
Cobertura de agua vs otras ciudades



Fuente: Urban Dashboard BID, 2016

El sistema de acueducto cuenta con dos plantas de tratamiento de agua potable (PTAP) para abastecer a la ciudad. Mamatoco y El Roble, las cuales producen 500 l/s y 300 l/s respectivamente. Aun cuando la PTAP Mamatoco abastece el 45% de la ciudad, en el año 2014 funcionaba al 20% de su capacidad, debido a la reducción del caudal de los cuerpos de agua que la alimentan en temporadas de sequía. Asimismo, la calidad del agua reporta un Índice de Riesgo de Calidad del Agua (IRCA) de 7.89, ubicándola como "agua de riesgo medio", aspecto que requiere de una pronta intervención de la administración. Sobre el tema hay una buena percepción del rol de la Alcaldía pues el 79% de los encuestados manifestó conocer los programas desarrollados por la administración local para evitar la contaminación de fuentes hídricas; de estos el 41% considera que el gobierno del Distrito está comprometido en la promoción y desarrollo de programas de ahorro.

Por su parte, los resultados arrojados por la encuesta de percepción difieren de la información encontrada, dado que el 72% de la población piensa que sólo unas pocas o algunas personas en la ciudad cuentan con el servicio de acueducto; asimismo un 69% de la población encuestada afirma que el agua que utiliza en su hogar presenta sedimentos, un 66% afirma que el recurso presenta mal olor y un 58% mal sabor.

A pesar de esto Metroagua ESP indica que la continuidad del servicio de suministro de agua potable es de 23 horas al día en promedio, pese a suspensiones por mantenimiento a la red del acueducto o por eventuales contingencias. Sin embargo, un 45% de los encuestados (Ipsos Napoleón Franco, 2015) reporta un valor de continuidad del servicio de 24 horas al día principalmente gracias a los tanques de reserva con los que cuentan la mayoría de las viviendas de la ciudad, los cuales suplen el recurso mientras persiste la contingencia o los cortes del servicio. A su vez, el 36% manifestó que cuentan con servicio de acueducto los siete días de la semana, mientras que al 64% restante le llega el servicio 3 días a la semana.

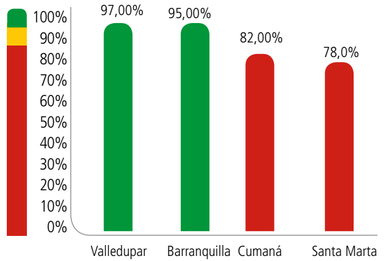
Otro aspecto a mejorar es el índice de agua no contabilizada, que asciende al 41,4% según los reportes de Metroagua ESP, principalmente al gran número de conexiones fraudulentas, situación que se presenta en todos los estratos socioeconómicos. Incluso se han presentado casos en donde se violentan las redes principales para sacar puntos de captura mediante mangueras o conexiones clandestinas con la posterior reventa informal del líquido en pimpinas plásticas. Asimismo, se han detectado conexiones ilegales en fincas aledañas y asentamientos localizados en el recorrido entre el punto de captación realizado en el río Manzanares y la PTAP de Mamatoco, lo que impide la facturación de por lo menos 200 l/s.

Teniendo en cuenta la importancia de este tema, así como las diferentes variables que determinan su aprovechamiento sostenible, los factores de riesgo y vulnerabilidad, en el capítulo de anexos se profundiza en los factores técnicos de los diferentes subtemas, mientras que en el capítulo 5 se aborda el tema de abastecimiento e inundaciones.

Saneamiento y drenaje: atraso técnico y de inversión

El servicio de alcantarillado también es prestado por Metroagua ESP, con una cobertura de servicio de 78% que corresponde a 84.198 usuarios. De acuerdo con el informe de rendición de cuentas 2012 – 2015 de la Alcaldía de Santa Marta, el servicio de alcantarillado para la ciudad ha mejorado, pasando en 2012 de un cubrimiento de 72.91% a 76% en 2014. Sin embargo, aunque actualmente Santa Marta reporta un 78% de cubrimiento del servicio, este valor la mantiene por debajo de los niveles aceptables a diferencia de ciudades colombianas como Barranquilla y Valledupar con coberturas por encima del 90% o Cumaná en Venezuela que cuenta con un cubrimiento del 82%, tal como se puede observar en la Figura 4.18.

Figura 4.18.
Cobertura del servicio de alcantarillado vs otras ciudades



Fuente: Urban Dashboard BID, 2016

El servicio de alcantarillado de la ciudad se divide en tres zonas: Rodadero Sur, Gaira y Salguero y Santa Marta. El sistema de alcantarillado está conformado por colectores principales y secundarios. Asimismo, las aguas servidas de la ciudad son recogidas de oriente a occidente y posteriormente confluyen en la Estación Norte. Desde este punto se transportan aproximadamente 650 l/s de aguas servidas correspondiente al 100% de las aguas residuales de la ciudad, para finalmente ser diluidas mar adentro por medio de un Emisario Submarino. Para el año 2050 se tiene proyectado un caudal de 2.500 l/s que pasarán por el emisario.

El emisario en cuestión funciona desde el año 2000 (Ver Figura 4.19) y es el primer emisario construido en el país; cuenta con una profundidad de 56 metros y está ubicado en la zona conocida como La Playa. Metroagua ESP es la encargada de monitorear el funcionamiento del emisario, la calidad del agua en los alrededores y realizar los reportes

correspondientes, cuyos resultados hasta la fecha han presentado niveles dentro de lo exigido por la normatividad vigente.

Figura 4.19.
Emisario submarino de Santa Marta

"El Boquerón" consta de tres componentes principales: la tubería de polietileno de alta densidad con una longitud mar adentro de 428 m y diámetro de 1 m, por donde se conduce el agua hacia la parte profunda del mar, los lastres de concreto que dan estabilidad a la tubería ante las corrientes marinas que se presentan en la zona y los difusores que son los orificios por donde sale el agua y se realiza el tratamiento por dilución, permitiendo generar concentraciones dentro de los parámetros de norma y lograr que la carga orgánica se convierta en nutrientes para las especies marinas.

De acuerdo con el diagnóstico ambiental establecido en el documento Santa Marta – Plan Maestro 500 años, publicado en 2013, el sistema de alcantarillado presentaba algunas falencias en pozos y avería en las tuberías, causando rebosamiento de las aguas residuales en las vías urbanas. Las posibles causas que se identifican en este documento son la antigüedad de las tuberías, colmatación de sedimentos o la sobrecarga en época de lluvias, con la sucesiva generación de olores ofensivos, interrupción en el servicio y riesgos en la salud de la población.

Para la atención de esta situación, la administración planea la reposición total o parcial de algunos tramos de la tubería que conforma la red de alcantarillado y la construcción de colectores secundarios dónde la infraestructura ha mejorado un 30% (Alcaldía de Santa Marta, 2013), lo que además solucionaría el actual problema de inundación por escorrentía superficial en la ciudad. Contrastando la anterior información con los resultados arrojados por la encuesta de percepción (Ipsos Napoleón Franco, 2015) el 46% de la población califica el servicio de alcantarillado como regular, seguido de un 30% que lo califica como bueno. De otra parte el 36% informa que son poco frecuentes los episodios de rebosamiento de aguas negras de alcantarillas y en las calles de sus barrios, mientras que un 19% afirma que nunca se ha presentado uno de estos episodios.

Mitigación del cambio climático: los efectos se hacen evidentes con mayor velocidad que las acciones para contrarrestar el impacto

El Distrito de Santa Marta, así como toda la zona costera del Caribe Colombiano ha sido objeto de diversos estudios sobre fenómenos relacionados con el cambio climático, dadas las consecuencias que puedan presentarse en las dinámicas costeras, entre las que deben considerarse las relacionadas con el bienestar de los ciudadanos y la economía de las ciudades. Los factores más relevantes a tener en cuenta en este aspecto son el nivel medio del mar, temperatura superficial del mar, salinidad, oleaje, marea astronómica, anomalía de la temperatura del aire, viento, entre otros.

Se consideran importantes los efectos y la probabilidad de las inundaciones del litoral ocasionadas por el aumento del nivel del mar y los eventos extremos, la erosión de las playas por cambios en el oleaje y en el nivel del mar, las nuevas condiciones a que se verán sometidos los puertos de la región afectando sus operaciones y el nivel de seguridad de sus obras de protección, así como el posible impacto de blanqueo de los corales por un aumento de la temperatura superficial del mar (CEPAL, 2012).

El estudio "Caribe colombiano: un sistema de alto valor trófico", elaborado por La Universidad Jorge Tadeo Lozano (Universidad Jorge Tadeo Lozano, 2008), menciona cómo durante 2008 las aguas superficiales en la zona costera del departamento del Magdalena, presentaron alteraciones en las condiciones fisicoquímicas, típicas de aguas de afloramiento, las cuales presentan bajas temperaturas (21-24°C), altas salinidades (36,5-37,2) y valores de subsaturación de oxígeno (<90%).

No obstante, aun cuando se presentan algunos estudios de entes privados o de entidades públicas como el INVEMAR, el Distrito de Santa Marta no cuenta con un inventario de Gases de Efecto Invernadero (GEI) que involucre la realidad de la ciudad que facilite la estructuración y ejecución de acciones específicas y priorizadas para la mitigación de este tipo de emisiones, así como de los efectos que se pueden derivar por el cambio climático dentro del área urbana.

Confirmando este hecho y porque se hace evidente la necesidad de establecer un plan maestro de cambio climático del Distrito, se observa que el 61% de los ciudadanos perciben que eventos extremos como inundaciones, olas de frío o calor se presentan con mayor frecuencia que antes, contra un 24% que considera lo contrario; adicionalmente el 76% de los encuestados, consideran que el cambio climático afecta mucho a sus familias o a ellos mismos (Ipsos Napoleón Franco, 2015).

Teniendo en cuenta la relevancia del tema para la ciudad, en el capítulo 5 se abordará desde la perspectiva de vulnerabilidad y riesgo frente al cambio climático, de igual forma en los anexos se profundizará en los aspectos técnicos.

DIMENSIÓN URBANA

La sostenibilidad del territorio busca consolidar centros urbanos dinámicos con condiciones físicas y espaciales para el desarrollo de actividades económicas, sociales y culturales integradas al entorno regional, nacional e internacional, como resultado del ordenamiento y la planificación de su crecimiento. También busca garantizar la articulación y funcionalidad entre los distintos sistemas ambientales, usos del suelo, y de movilidad y transporte, con el fin de generar territorios y lugares habitables, inclusivos, democráticos y accesibles.

Así, la razón de ser de la sostenibilidad territorial se mide por el nivel de habitabilidad que brindan las ciudades al articular y armonizar los diferentes sistemas que la componen. Es por esto que el siguiente capítulo de la metodología de Ciudades Sostenibles y Competitivas analiza por medio de 27 indicadores los Usos del suelo / Ordenamiento territorial y la Movilidad de la ciudad, en relación con la cobertura de la infraestructura de servicios públicos, vías, áreas verdes, espacio público, equipamientos, y calidad y cantidad de viviendas.

FORTALEZAS

Huella urbana y densidad: una ciudad densa, poli nucleada y no compacta

La división administrativa del Distrito de Santa Marta tiene una extensión total del suelo de 239.335 ha, que incluye el suelo de características urbanas conformado alrededor del núcleo fundacional del año 1525, así como aquellos núcleos urbanos que aceleraron su crecimiento durante la segunda mitad del siglo XX.

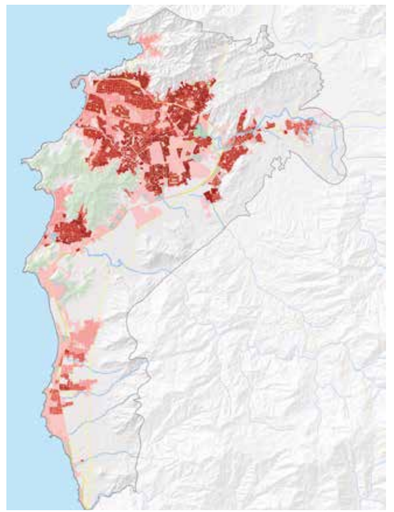
Para entender si este crecimiento ha sido sostenible, se calcula la huella urbana de Santa Marta (Ver figura 4.22) tomando como referencia las 4.516 ha habitadas con corte a 2015 respecto al registro del año 2003; este cálculo indica que el suelo urbano aumentó 0,843 ha en un periodo de 12 años, con una tasa de crecimiento anual del 1,31%. Esta cifra resulta coherente con los resultados de densidad bruta

(12.059 hab/km^2) y densidad neta (18.159 hab/km^2)[19] que en ambos casos ubican a la ciudad dentro de los rangos de buen desempeño de acuerdo con la metodología ICES.

No obstante, un análisis más detallado permite observar que la densidad no es homogénea en el territorio y que dentro de un mismo núcleo se pueden encontrar altas y bajas densidades. En algunos casos existe una relación inversamente proporcional con la estratificación socioeconómica, es decir, entre menor sea el estrato mayor es la densidad y viceversa (Ver figuras 4.20 y 4.21), e inclusive existen grandes variaciones impulsadas por el fenómeno de la segunda vivienda como en el caso del Rodadero, donde la densidad construida es alta mientras la densidad habitacional es baja.

Esta situación se relaciona de forma directa con las condiciones geográficas que han condicionado el desarrollo de la ciudad a una serie de núcleos urbanos que crecen sobre el litoral de manera discontinua. En este sentido se puede afirmar que **aunque Santa Marta es una ciudad densa (en promedio), no es una ciudad compacta.** Esta característica representa un reto para el ordenamiento del territorio puesto que el límite urbano es difuso, lo que facilita la ocupación indebida de las zonas ambientalmente sensibles, especialmente aquellas que conforman la transición hacia las zonas rurales, así como problemas de accesibilidad y movilidad relacionadas a la sobrecarga y dependencia al centro funcional.

Figura 4.20.
Densidad poblacional

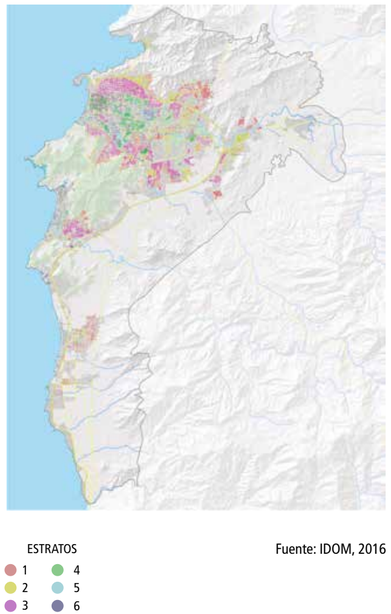


Fuente: IDOM, 2016

19. La densidad neta se refiere al número de habitantes por hectárea en el área urbana residencial. La densidad bruta se calcula sobre el área urbana total sin diferenciar si es o no residencial.

También denota variaciones en la estructura física como en los usos del suelo entre los diferentes núcleos urbanos. Es así que los estudios de huella urbana identifican un área urbana principal conformada por el núcleo funcional-histórico de Santa Marta, los núcleos secundarios de vocación turística de Taganga y el Rodadero, y un área de desarrollos exteriores que incluye a los núcleos de Pozos Colorados, Aeropuerto y el núcleo rural de Bonda (ver figura 4.23).

Figura 4.21.
Estratificación socio-económica



Fuente: IDOM, 2016

Figura 4.22.
Huella urbana

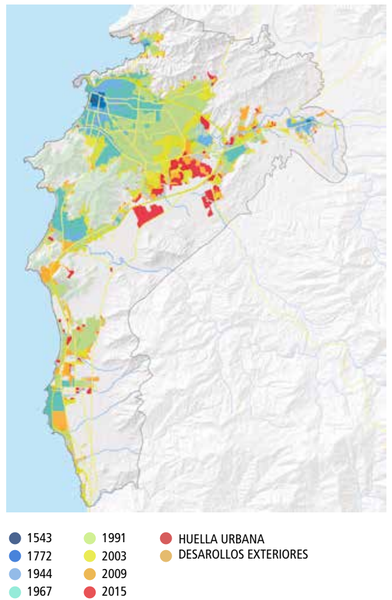
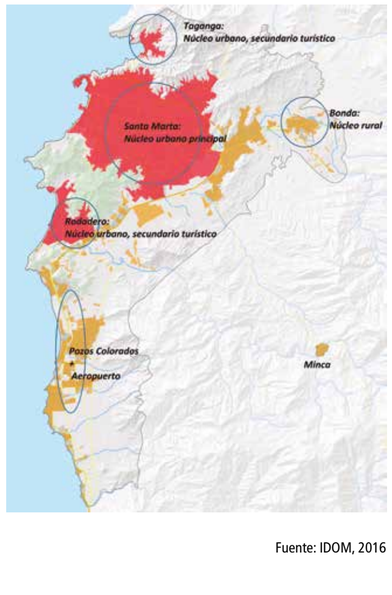


Figura 4.23.
Núcleos urbanos de Santa Marta



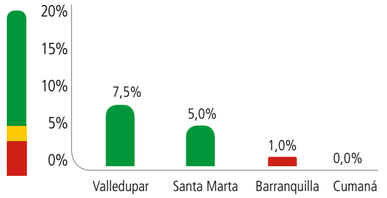
Fuente: IDOM, 2016

Transporte sostenible: Santa Marta promueve el uso de la bicicleta aunque podría mejorar la inversión en infraestructura

De los 760.000 viajes que se realizan diariamente en Santa Marta, el 27% se ejecutan mediante un modo no motorizado (bicicleta y a pie) y el 39% se realizan en transporte público colectivo(BONUS, Estructuración Técnica, Legal y Financiera del SETP de Santa Marta, 2016). Es decir, en términos generales, el 57% de los viajes se ejecutan mediante un modo de transporte sostenible (a pie, bicicleta y transporte público). En relación a la encuesta de percepción ciudadana, el porcentaje de personas que utilizan modos de transporte sostenible asciende al 70%, aunque la distribución varía, pues el 63% corresponde a transporte público y el restante 7% a un modo no motorizado.

Aunque no se tiene conocimiento específico de qué factores hacen que la gente en Santa Marta prefiera la bicicleta sobre otros medios, la distribución de actividades en el casco urbano conducen a recorridos en promedio inferiores a los 4 Km (para una longitud de área urbana consolidada de la ciudad de 7 Km), acordes a la distancia recomendada para desplazamientos en bicicleta según el Bicycle Account[20]. Este factor, sumado a las acciones culturales y sociales alrededor de la bicicleta existentes en Santa Marta, hacen que sobresalga respecto a otras como Barranquilla (Ver figura 4.24), donde las mayores distancias de viaje promedio juegan un importante rol (área urbana consolidada de 15 Km), considerando además las condiciones de altas temperaturas que desincentivan el uso de la bici.

Figura 4.24.
Comparación de la partición modal de Santa Marta en bicicleta



Fuente: Urban Dashboard (BID, 2013)

La ciudad deberá seguir promoviendo la accesibilidad y uso de estos modos en la red de transporte de la ciudad y buscar alternativas para brindar, a través de sus herramientas de gestión y planificación, las condiciones adecuadas para su promoción.

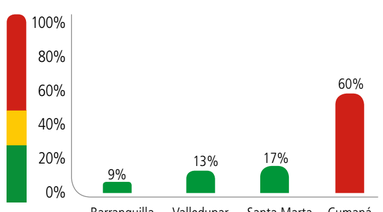
Actualmente bajo el marco de cooperación 2576/OC-CO del BID "Sistemas Estratégicos de Transporte Público" en Santa Marta existe un financiamiento en infraestructura de modos no motorizados, como puentes peatonales, elementos de espacio público, ciclorutas, andenes y alamedas.

20. La distancia promedio de viaje para una ciudad como Bogotá puede llegar a ser hasta de 6 km.

Crecimiento automotor y viajes privados: la ciudad mantiene el crecimiento del parque automotor vehicular y la proporción de los viajes en transporte privado (sin incluir la moto)

La cantidad de vehículos inscritos en Santa Marta aún representa un indicador apropiado respecto a los criterios de sostenibilidad y a las ciudades con las que se compara. De acuerdo con la metodología ICES, una proporción del 17% de los viajes de una ciudad se considera aceptable, para una ciudad de esta escala pues se encuentra por debajo del 30%, permitiendo que el transporte público y los modos no motorizados prosperen, las emisiones por fuentes móviles no generen grandes impactos, la congestión sea potencialmente controlable y la accidentalidad presente incrementos mínimos.

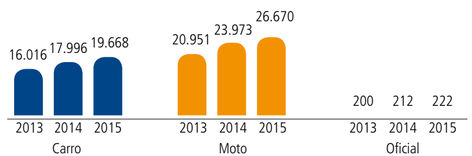
Figura 4.25.
Comparación de la partición modal de Santa Marta en auto privado



Fuente: Urban Dashboard BID, 2013

La flota vehicular de carácter privado registrada para Santa Marta en el año 2015 alcanzó una cifra total de 46.560, con una proporción de 42% vehículos (autos, camionetas y camperos), 57% motos y 1 % oficiales (para uso exclusivo) (Transporte U. d., 2012-2015).

Figura 4.26
Cantidad de automóviles per cápita 2015

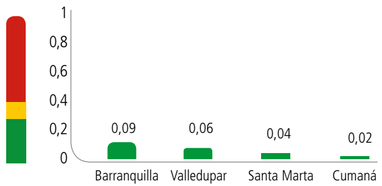


Fuente: Transporte U. d., 2012-2015

En los tres años (Ver figura 4.26) se evidencia el crecimiento del parque automotor de vehículos con una cifra de un 11% anual, inferior al crecimiento del parque de motos (13% anual). Sin embargo, aun cuando el crecimiento de motos es menor al del parque automotor de vehículos es problema potencial que puede desencadenar informalidad, accidentalidad y problemas de movilidad y contaminación en la ciudad.

Al comparar estas cifras con la cantidad de automóviles per cápita de Barranquilla y Valledupar, se evidencia que Santa Marta tiene el potencial de controlar el crecimiento de su parque automotor para evitar la congestión de la red vial, interviniendo la prestación del servicio de los modos sostenibles y enseñando a los usuarios de este transporte las alternativas diferentes al transporte privado, para así mantener esta fortaleza en el tiempo.

Figura 4.27.
Cantidad de automóviles per cápita 2015



Fuente: BID, 2013

Planificación del uso del suelo: fortalecimiento de los procesos de planificación y los mecanismos de control urbano

A partir de la entrada en vigencia de la ley 388 de 1997 que establece los parámetros para mejorar los procesos de planificación mediante la implementación de los Planes de Ordenamiento Territorial, los gobiernos locales se han encontrado con grandes obstáculos para lograr mayor aprovechamiento de esta herramienta.

Tras 16 años de la expedición del acuerdo 5 de 2000 mediante el cual se adopta el POT "Jate Matuna" Santa Marta no es la excepción, y esta situación la ubica en el rango de bajo desempeño de acuerdo a los marcos de referencia que establece la metodología ICES. Sin embargo, en medio del proceso de actualización enfrenta retos ligados a las condiciones particulares de su ubicación geoestratégica y su capacidad administrativa:

- Incorporar los resultados de estudios para fortalecer los procesos de planificación de la ciudad y así mejorar las herramientas de planificación, en especial el POT. La ciudad ha contado con el apoyo de varios entes gubernamentales y no gubernamentales que han destinado recursos financieros y administrativos a dichos procesos (ONU-Hábitat, Ecopetrol, Fundación Prosierra Nevada, AECOM, PNUD, Findeter, BID, entre otros)
- Fortalecer el control y acatamiento de la norma urbana en coordinación con las curadurías urbanas y el gremio de la construcción. Este aspecto será de vital importancia para la generación espacio urbano de calidad y la implementación de mecanismos de captura de valor
- Incorporar los resultados de los estudios de vulnerabilidad y la identificación de las zonas de riesgo como criterios para definir usos del suelo y tratamientos para los asentamientos que ya se encuentran sobre estas zonas
- Mantener procesos de participación con las comunidades, de forma que se pueda facilitar el desarrollo de proyectos locales. En este sentido la creación de un POT indígena[21] representa una buena experiencia que puede abrir el camino hacia la construcción de consensos en temas de gran importancia para la ciudad como la gobernanza del agua, la generación de vivienda y la protección de los recursos naturales
- Definir en el POT los mecanismos para la generación de suelo destinado a superar el déficit de vivienda
- Aprovechar la clasificación del suelo para dirigir el desarrollo en los diferentes núcleos urbanos: huella urbana principal (Núcleo principal, Taganga y Rodadero) y los de-

21. En el 2015 las autoridades y los líderes de las etnias Kogui, Wiwa y Arhuacas del Resguardo Kogui-Malayo-Arhuaco y con la ayuda cooperativa de ACDI/VOCA se reunieron para crear un POT indígena con el objetivo de exponer su visión del territorio ancestral.

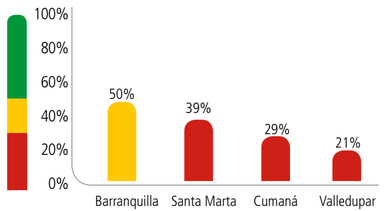
sarrollos exteriores (Pozos Colorados – Aeropuerto, Bonda, Minca y Guachaca)

- Establecer una regulación que permita definir las cargas y los beneficios a los desarrollos de segunda vivienda
- Articular y actualizar instrumentos vigentes como el Plan Especial de Protección del Centro Histórico (PEP) y el Plan Parcial de Bureche, y diseñar nuevos instrumentos como el Plan Maestro de Turismo y el Plan de Movilidad y Espacio Público en concordancia con lo establecido en la revisión del POT
- Aprovechar el momento de coyuntura para integrarse en la iniciativa "POTs Modernos" del Departamento Nacional de Planeación

Transporte público: existen oportunidades de optimizar su operación mediante el Sistema Estratégico de Transporte Público SETP

La partición modal de viajes hechos en transporte público en Santa Marta corresponde a un 40% y aunque el crecimiento del parque automotor es aun estable, las tasas de motorización en América Latina se proyectan incrementalmente, haciendo que los gobiernos busquen compensar este aumento con construcción de nueva infraestructura, en vez de una gestión eficiente del tráfico y de la promoción del transporte público y demás modos sostenibles.

Figura 4.28.
Partición modal de transporte público



Fuente: BID, 2013 y BONUS, Informe 4 , 2015

Respecto a Barranquilla, Valledupar y Cumaná, Santa Marta se encuentra en un punto de inflexión (Ver figura 4.28) pues si se aplican las políticas adecuadas, el uso del transporte público como modo de preferencia podría aumentar. Si las políticas se orientan a fortalecer la infraestructura de transporte público, en especial su estado, permeabilidad y optimización de la operación, su uso aumentaría tal y como es el caso de Barranquilla, que cuenta con una mayor proporción de viajes en transporte público (50%) gracias a la implementación del sistema de Transporte Masivo Transmetro.

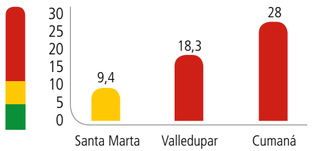
En la actualidad, el sistema de transporte público de Santa Marta necesita resolver deficiencias como la superposición de aproximadamente el 65% de los trazados de ida o vuelta de las rutas, en su mayoría en el centro histórico (Sostenible M., 2011); el esquema de operación, pues cada empresa transportadora cuenta con flota operando en las mismas rutas; las largas distancias de recorrido que en promedio son de 39 kilómetros por ruta, porcentaje alto cuando se compara con el promedio nacional de 23 kilómetros(DNP, 2009); el bajo nivel de ocupación por recorrido, que es de unos 50 pasajeros, cuando lo óptimo es de 400 pasajeros por recorrido según CONPES 3548; la sobreoferta de buses que alcanza el 60%; la inexistencia de infraestructura o equipamientos como paraderos y sistemas de información al usuario; y el estado de la infraestructura, pues el 45% de las vías por donde circula el transporte público de la ciudad se encuentran en mal o regular estado(DNP, 2009).

Es de resaltar la ineficiencia de los trazados, inducen a mayores tiempos de recorrido y costos en productividad perdida por los tiempos invertidos en transportarse (el 40% de los viajes tardan más de 30 minutos, en una ciudad con recorridos que en promedio no superan los 6 Km).

Un reto adicional es el de mantener o mejorar la edad promedio del parque automotor de la flota, que gracias a la gestión del periodo de gobierno anterior pasó de ser 13,4 años en 2011 a 9,4 años en 2015 (Ver figura 4.29). La edad promedio de su flota es un indicador de las estrategias que se ejecutan previas a la implementación de un Sistema de Transporte, que en los casos de Cumaná o Valledupar, hasta la fecha no han sido previstos para el mediano plazo . En Santa Marta, deben continuar los programas de chatarrización implementados hasta la fecha, más si se prevé que con la entrada del SETP, la flota de buses por operadores zonales disminuya de 800 vehículos a casi 300.

Los anteriores factores han hecho que el transporte público de pasajeros en el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta sea: i) ineficiente, debido a que genera un alto costo social por el consumo innecesario de recursos y una tarifa elevada en relación con la calidad de servicio ofrecido; ii) inseguro, debido a que genera altos índices de accidentalidad; iii) informal, porque no cumple con la normatividad y regulación establecida; iv) no confiable, ya que el sistema no ofrece cumplimiento, calidad e información en la movilización de pasajeros y v) ambientalmente no viable, por el volumen de emisiones de gases contaminantes y elevados niveles de ruido que genera su operación(DNP, 2009). Esto se evidencia en que solo el 26% de la población samaria percibe el transporte público como un modo aceptable para realizar sus viajes, con base en criterios de nivel de servicio prestado por el sistema.

Figura 4.29.
Edad promedio de la flota de transporte público, comparación entre ciudades



Fuente: BID, 2013 y BONUS, Informe 4 , 2015

Figura 4.30.
Porcentaje de encuestados que se sienten satisfechos con diferentes aspectos del transporte público colectivo

Fuente: Encuestas de opinión pública, Ipsos 2016

Mediante el documento CONPES 3167, el Gobierno Nacional estructura la política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros, con la aplicación de herramientas técnicas y financieras que consoliden las ciudades dentro de un marco de la sostenibilidad. Bajo este proyecto se estructuró el CONPES 3548 para el Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta, respondiendo a la necesidad de desarrollar un sistema de transporte que permita la movilidad óptima de los ciudadanos.

La operación 2575/OC-CO y 2576/OC-CO del BID brinda apoyo al Ministerio de Transporte en el apoyo que este brinda a 12 ciudades de Colombia, entre ellas Santa Marta, para mejorar sus sistemas de transporte público. Actualmente el SETP se encuentra en etapa de ejecución de la Estructuración Técnica Legal y Financiera con el objetivo de determinar los lineamientos de implementación del sistema. Adicionalmente, se encuentra en fase de ejecución la Estructuración Técnica Legal y Financiera (ETLF) del SETP con el fin de establecer los lineamientos para la implementación efectiva del Sistema dentro de un contexto amplio de la movilidad de la ciudad.

El SETP deberá buscar solucionar a estas ineficiencias con acciones operacionales que propongan esquemas de rutas jerárquicas acordes con la demanda. Asimismo, deberá emplear tipologías de vehículos limpios con dispositivos de comunicación, control de gestión e ingreso y sistemas de recaudo interno, en compañía de un programa de chatarrización del parque automotor de transporte público. La infraestructura jugará un papel crucial, implementando mejoras en los corredores por donde pasarán las nuevas rutas, corredores segregados, terminales, paraderos y demás componentes para la accesibilidad al sistema. Finalmente, la institucionalidad deberá buscar propender por generar un vínculo en armonía entre el sector privado y el público.

Transporte público: la informalidad por falta de cobertura repercute en el costo de vida de los hogares samarios

Actualmente los hogares usuarios del transporte público en el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta destinan en promedio cerca del 20% de su ingreso al gasto en transporte. Asimismo, la tarifa ha crecido a una tasa promedio de 12% anual los últimos años (Sostenible M. , 2011). Esto indica que el costo de transporte en la ciudad compite con la satisfacción de otras necesidades del hogar, lo cual limita el acceso de las personas a las oportunidades y servicios básicos de los ciudadanos. Según la encuesta de opinión de 2015, el modo con mayor gasto promedio en un día típico es el transporte informal que alcanza los COP $9.258, seguido del transporte privado y público, con un gasto de COP $9.017 y COP $7.039 respectivamente; el transporte no motorizado genera un gasto promedio de COP $6.447 en un día típico.

En modos como el transporte público, en la actualidad la tarifa es de COP $1.500 manteniéndose baja respecto a otras ciudades como Montería, que para comienzos de 2016 estableció una cifra de COP $2.000 pesos. Sin embargo, los modos informales imponen una fuerte competencia, pues sirven como servicios de alimentación para las zonas donde el servicio de transporte público no tiene cobertura y donde los nuevos asentamientos urbanos no han sido integrados en términos de accesibilidad. La tarifa para estos modos oscila entre COP $1.000 pesos a COP $7.000 para ir a lugares como Minca, a casi 20 kilómetros del centro de la ciudad.

Como resultado de esta situación, hay una baja cobertura del transporte público, conduciendo a que los recorridos se ejecuten en modos alternos como los informales, o incluso, en casos en que la población no tenga capacidad de financiar estos otros modos, induce a condiciones de viaje de caminata en distancias que superan el recorrido promedio adecuado.

Transporte de carga: acceso ferroviario al puerto de Santa Marta

La red férrea del Atlántico tiene una longitud de 500 kilómetros de vías férreas de los cuales sólo 245 kilómetros concentran la actividad ferroviaria. Este tramo corresponde al sector comprendido entre Chiriguaná y Santa Marta que moviliza cerca de 40 millones de toneladas de carbón al año. Sin embargo, Ferrocarriles del Norte de Colombia – FENOCO, no ha logrado finalizar la segunda vía de este tramo por restricciones socio ambientales, lo que limita su productividad debido a la demanda de la red. La puesta en plena de las acciones dirigidas a la revitalización del modo férreo requiere que se complete la segunda línea de FENOCO y la posible construcción en Santa Marta de una variante de 18 kilómetros que permita el acceso a la zona portuaria.

El reto de la ciudad implica el evaluar los parámetros de seguridad y la mitigación de los impactos ambientales de la segunda línea, las restricciones de circulación de trenes en horas nocturnas y el análisis beneficio/costo de alternativas que permitan el desarrollo férreo del transporte de carga en la región sin afectar la calidad de vida de los ciudadanos.

Informalidad: Santa Marta puede gestionar el mototaxismo, en línea con las políticas nacionales de transporte informal y desempleo

En general para el país, las motos se han convertido en una alternativa de transporte por la facilidad de adquisición de los vehículos y porque mayor flexibilidad de transporte a los usuarios. Así mismo, la moto está siendo utilizada como medio de trabajo, incluido el transporte de personas (mototaxismo). Los usuarios que utilizan mototaxi para iniciar o completar el viaje expresaron que lo hacen porque: (i) No hay ruta para donde van (52%); (ii) El transporte público les queda lejos (33%); y (iii) Por rapidez (15%) (Sostenible F. M., 2011). Este fenómeno se ha convertido en un problema de difícil control para las autoridades, siendo una tendencia que va más allá de la capital del departamento.

Tabla 4.1.
Motos registradas en Santa Marta y clasificación según su actividad

Clasificación según actividad de los conductores			
Actividad	Cantidad	Porcentaje	Total
Mototaxismo	8510	38,72%	21978
Trabajo	2223	10,12%	21978
Medio de transporte	11245	51,16%	21978

Fuente: Transporte U. d., 2012-2015

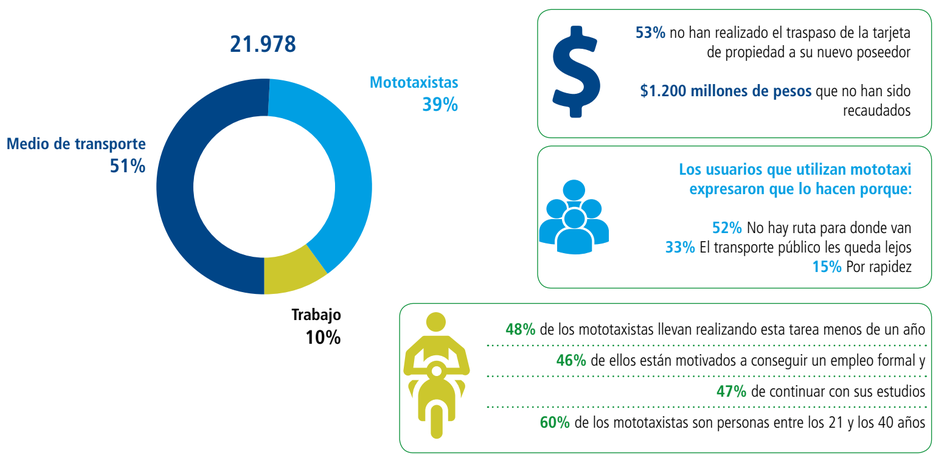
Del total de motos registradas, la tabla 4.1 indica que el 40% se usa para transporte informal de pasajeros o mototaxismo. Esta situación resulta preocupante pues de los 8.510 casos registrados, los propietarios aseguran que existe una preferencia por cambiar de oficio, el 46% de ellos están motivados a conseguir un empleo formal y el 47% de continuar con sus estudios. En adición, el 48% de los mototaxistas en Santa Marta llevan realizando esta tarea menos de un año, justificando el crecimiento del parque automotor de motos y además generando una marcada tendencia laboral para los jóvenes entre los 21 y 40 años (60% de los mototaxistas se encuentran en este rango etario). También debe recordarse que la tasa de desempleo para la región Caribe en el año 2012 alcanzó el 10.4% según el DANE, convirtiendo al mototaxismo en una opción de empleo para muchas personas (Transporte U. d., 2012-2015).

Aunque representa impactos para la movilidad, la seguridad vial y la operación eficiente del transporte público, el reto de la ciudad, , tiene sus raíces en la gestión del desempleo y en el gasto en transporte respecto al ingreso per cápita. Por lo tanto, la ciudad deberá buscar estrategias de generación de empleo para la población involucrada y de accesibilidad al transporte público, alineadas con las futuras políticas de transporte informal que estructura el Gobierno Nacional.

Accidentalidad vial: el reto de reducir la accidentalidad vial como complemento a la promoción de los modos no motorizados

Para 2015 la accidentalidad en Santa Marta tuvo una tendencia al alza. Se registraron 1.087 accidentes de tránsito, mientras que en los años predecesores, la cifra había venido disminuyendo de 973 a 861 y a 925 en 2012, 2013 y 2014 respectivamente. Esto dio como resultado un aumento del 31% en este tipo de hechos.

Figura 4.31.
Tasa de casos fatales por cada 100.000 habitantes, comparación entre ciudades

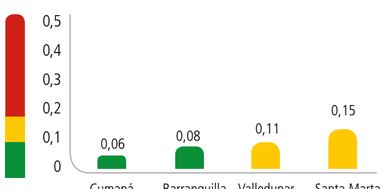


A corte de noviembre 2015, los accidentes de tránsito fatales, alcanzaron los 51 casos, aumentando aquellos accidentes en la población dentro del rango de edad de 20 a 30 años, al igual que los hechos fatales en mujeres. Los vehículos que estuvieron mayoritariamente involucrados en los hechos fueron automóviles y motocicletas.

Al comparar la siniestralidad vial de las ciudades en contraste (Ver figura 4.32), Santa Marta tiene la tasa más alta, situación que requiere la atención del gobierno local y la ciudadanía para evitar que empeore pues se encuentra a 0,5 de entrar en el rango rojo o el rango verde.

Para aminorar los impactos de la accidentalidad, se debe incentivar una conciencia colectiva sobre la vulnerabilidad de los modos no motorizados como el peatón y la bicicleta, y sobre las buenas prácticas al volante, que a su vez incentiven a la población a usar estos modos alternativos.

Figura 4.32.
Tasa de casos fatales por cada 100.000 habitantes, comparación entre ciudades



Fuente: BID, 2013 y Forensis 20

Población flotante: la ciudad debe buscar suplir la demanda de transporte y los servicios en temporadas de alta demanda para el turismo

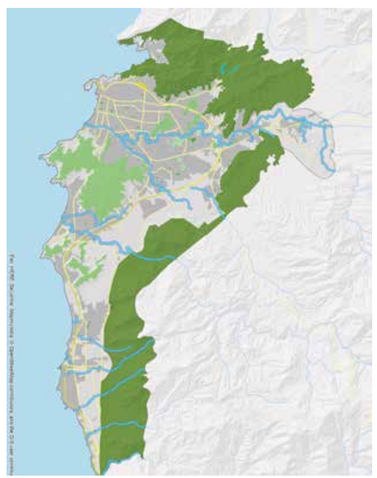
Santa Marta es una de las ciudades turísticas por excelencia del Caribe Colombiano y cuenta con un flujo significativo de población flotante en las diferentes temporadas del año. Según el estudio de IDOM, el promedio mensual de población flotante que llega a la ciudad es de aproximadamente 60.000 viajeros (cruceristas, residentes de segunda vivienda y huéspedes de hoteles), cifra que pasa a ser un promedio diario en épocas de temporada alta, incrementando la demanda de servicios en la ciudad. En temporada alta algunos servicios como el de transporte público colectivo no son suficientes.

Esto hace considerar el manejo especial que debe hacerse de las estrategias de planeación y gestión en términos del aprovechamiento y la optimización del espacio público existente y de los sistemas de transporte.

TEMAS URGENTES

Espacio público: Santa Marta tiene el potencial de crear y rescatar espacios públicos que conecten la ciudad con su ecosistema y núcleos urbanos

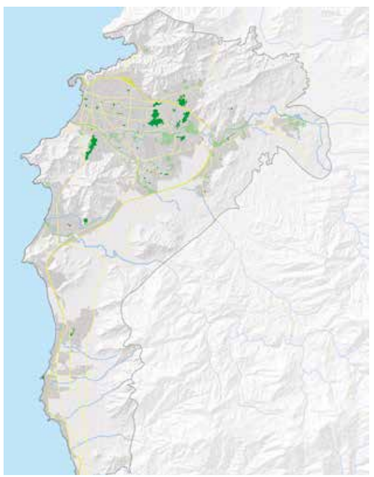
Figura 4.33
Estructura ecológica Principal



- HUELLA URBANA
- PARQUES DISTRITALES
- CERROS DISTRITALES
- RESERVA NATURAL DE LA SOCIEDAD CIVIL
- RÍOS Y QUEBRADAS
- HUMEDADES Y LAGUNAS
- PROTECCIÓN DE ZONAS COSTERAS
- ÁREAS VERDES CUALIFICADAS
- ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS
- ÁREAS NATURALES

Fuente: IDOM, 2016

Figura 4.34
Zonas verdes en el perímetro de la huella urbana



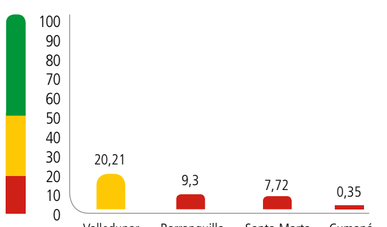
La estructura ecológica sobre la que se soporta el área urbana de Santa Marta (Ver figura 4.32) incluye los parques y cerros distritales, cuencas,rondas de ríos y quebradas así como las zonas de protección de la zona costera. Esta condición representa para la ciudad un gran reto de ordenamiento territorial en cuanto estos "parches verdes" han sido determinantes para definir la conformación de la estructura física de la ciudad, pues con el crecimiento desorganizado y el aumento de la cota de construcción, enfrentan procesos de deterioro ambiental como la desertificación y la deforestación. Para una ciudad como Santa Marta, que dentro de su área urbana cuenta con relictos de bosque seco tropical, estos procesos de deterioro generan amenazas a la prestación de servicios ecosistémicos como la regulación hídrica y la regulación de la temperatura.

Para entender la situación de las zonas verdes de la ciudad, el análisis de los indicadores se hizo de acuerdo al límite que establece la huella urbana (Centro funcional, Taganga y Rodadero), con una población de 379.626 personas (DANE, 2015). Es así como Santa Marta cuenta con 293,10 ha de áreas verdes que equivalen a 7,72 ha por cada 100.000 habitantes (0,772 m^2/persona); esta situación que ya ubica a la ciudad por debajo de los parámetros de buen desempeño resulta más crítica cuándo se consideran las áreas verdes cualificadas, pues el indicador se reduce a 0,46 ha por cada 100.000 habitantes (0,045 m^2/persona). Adicional a los reducidos espacios verdes, las posibilidades de acceder a ellos se limita a que sólo un 16% de la población se encuentra a una distancia menor de 10 minutos caminando (influencia en un radio de 500 m).

En cuanto a espacios públicos de recreación el área de estudio (núcleo funcional Santa Marta, Taganga y Rodadero) cuenta con una extensión de 78,65 ha que contempla las superficies de equipamientos deportivos y áreas verdes cualificadas. Esto resulta en un indicador de 2,07 ha por cada 100.000 habitantes (0,2 m^2/persona), lo que posiciona a la ciudad por debajo de los estándares de buen desempeño. Este resultado coincide con la percepción ciudadana, pues acorde a la encuesta realizada como parte de este estudio, el 77% de los consultados consideraron que la disponibilidad de parques y zonas verdes en la ciudad es insuficiente.

La condición costera de Santa Marta le otorga el beneficio de contar con un estimado de 31,70 ha de playas; aunque estos espacios no se incluyen dentro del indicador de espacio público, en términos prácticos son para la ciudad el espacio de inclusión y encuentro por excelencia. Más que incluirlos para aumentar el indicador, el desafío consiste en buscar formas de regular lo que pasa en estos espacios para que mantengan su carácter social, función biológica, ecosistémica y de soporte a la biodiversidad. En este sentido, cabe recordar que este factor afecta a las ciudades a nivel nacional e internacional (Ver Figura 4.34) por lo que es recomendable entender que han hecho ciudades como Bucaramanga para encontrarse próximas a los rangos deseables en términos de sostenibilidad.

Figura 4.35.
Áreas verdes por cada 100.000 habitantes

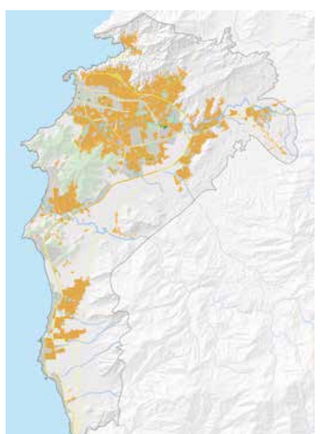


Fuente: IDOM, 2016 y Urban Dashboard BID

Vivienda: se necesita generar suelo para desarrollar proyectos inmobiliarios que satisfagan la necesidad de vivienda y servicios de la diversa población urbana de la ciudad

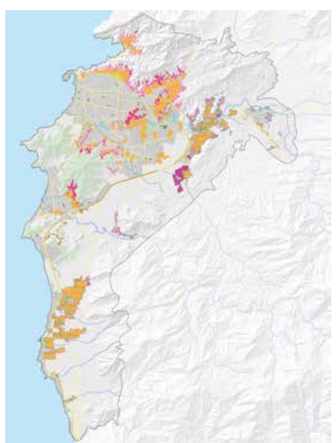
Según los estudios de IDOM (2016), el 57% de la huella urbana corresponde al uso residencial (Ver figura 4.36) y más específicamente, el 35% de la huella urbana corresponde a uso residencial de clase baja, que concentra el 51,2% de la población urbana (Ver figura 4.37). Este porcentaje representa un reto frente a la compleja situación de la vivienda en Santa Marta, que se origina con factores que han aumentado la demanda de vivienda como el incremento poblacional a partir de la población desplazada y la demanda de segunda vivienda por la vocación turística de la ciudad, superando la capacidad de gestión del suelo de la administración pública y generando un ambiente favorable para la especulación, los desarrollos irregulares y fuera de la norma, tanto para los estratos bajos como para los estratos altos.

Figura 4.36.
Uso residencia



- BARRIOS UNIFAMILIARES ORDENADOS. ESTRATO 1 Y 2
- SUBNORMALES, INFORMALES O IRREGULARES. ESTRATO 1
- INVASIONES DE ZONAS PROTEGIDAS. ESTRATO 1
- BARRIOS EXTERIORES CLASE BAJA 1 Y 2

Figura 4.37.
Residencial clase baja



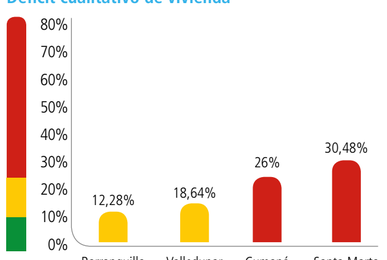
- DESARROLLOS EXTERIORES PROGRAMA VIVIENDA INTERÉS PRIORITARIO
- DESARROLLOS ASOCIADOS A EJES DE TRANSPORTE. ESTRATOS 1 Y 2
- CRECIMIENTO PERIFÉRICO DIFUSO
- INVASIONES DE ZONAS PROTEGIDAS EN EXTERIOR. ESTRATO 1

Fuente: IDOM,2016.

Según las proyecciones del DANE (2005), Santa Marta cuenta con 85.084 unidades de vivienda en la cabecera municipal y un promedio de 4,3 personas por hogar de, sutilmente por debajo del promedio departamental de 4,5 (DANE, Boletín Santa Marta, 2010); el espacio habitable por persona tiene un tamaño promedio de 14 m² según el estudio de AECOM 2015.

El déficit cuantitativo de vivienda es del 13,42%, ubicando a la ciudad sobre la media nacional de 12,37% (DANE, 2005), y a ciudades como Valledupar (8.10%) y Cumaná (5.8%), aunque por debajo de Barranquilla (15,16%). Para mitigar la situación, el Gobierno Distrital ha aprovechado iniciativas gubernamentales como 100.000 Viviendas Gratis, Vivienda para Ahorradores - Casa Ahorra (VIPA), enfrentando obstáculos relacionados con la ubicación de dichos proyectos en la periferia de la ciudad y la dificultad de acceder a los servicios y equipamientos que en Santa Marta se concentran en el núcleo funcional – histórico. A pesar de estos esfuerzos, la encuesta de opinión pública arroja que el 46% de los encuestados no conocen programas o entidades que faciliten la compra de vivienda y el 56% considera que en Santa Marta no hay suficientes viviendas para la compra.

Figura 4.38.
Déficit cualitativo de vivienda



Fuente: DANE, 2005 y Urban Dashboard BID

Esta situación resulta más crítica si se relaciona con las 29.138 unidades de vivienda en déficit cualitativo que corresponden al 30,48% (DANE, 2005) y ubican a Santa Marta por encima del promedio nacional (23,84%) y los promedios de Barranquilla y Valledupar (Ver figura 4.36). A pesar de los esfuerzos por mejorar la situación, información reportada por la Secretaria de Gobierno de Santa Marta (2016) indica que existen más de 18 mil asentamientos y viviendas en situación precaria, sin servicios públicos básicos y ubicados en zona de riesgo. Actualmente, el 10% del total de la población vive en viviendas que presentan altas condiciones de precariedad (IDOM, 2016). Alrededor del 7% de la población de Santa Marta (25.000 hab.) vive en zonas de alto riesgo no mitigable (AECOM, 2015).

Adicional a esto, la condición turística de la ciudad ha estimulado la paulatina conformación de núcleos de segunda vivienda; para el 2015 se estima que en Santa Marta había 24.724 viviendas secundarias (Universidad de los Andes en: IDOM, 2016) concentradas en los núcleos Pozos colorados-Aeropuerto y Rodadero sur. Estos núcleos mantienen unas dinámicas urbanas relacionadas con las temporadas de alta afluencia turística, que en sus picos más altos generan una recarga en los sistemas de soporte de la ciudad: vías, saneamiento, acueducto y energía y espacio público, así como una conformación física que debido a sus características físicas (altura y cerramientos) aumenta la percepción de clusters privados y segregación socio espacial.

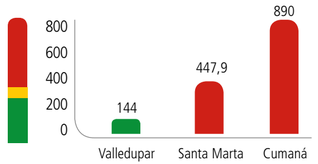
Si bien la necesidad de generar vivienda para la población con menores ingresos se convierte en el tema urgente para la ciudad en generación de suelo para el desarrollo de vivienda prioritaria y el reasentamiento de viviendas en zonas de riesgo, la regulación de la segunda vivienda no puede pasar inadvertida, sobre todo teniendo en cuenta las dinámicas económicas que generan el sector de la construcción y el de turismo. Santa Marta enfrenta entonces el reto de generar una

estrategia para maximizar el efecto de sus inversiones, disminuyendo la brecha de acceso a servicios relacionados a la vivienda, tanto para residentes como para personas que vean en la ciudad una posibilidad de inversión.

Infraestructura vial: la infraestructura vial se construye a favor de las actividades industriales, portuarias y turísticas dejando en segundo plano la accesibilidad ciudadana

A nivel urbano, Santa Marta cuenta con una red de infraestructura vial de aproximadamente 708 Km, aglomerada alrededor de las grandes centralidades o nodos de desarrollo urbano(AECOM, Sistema de Indicadores para Santa Marta, 2015). Estos 708 Km se traducen en 2.267 Km/carril, es decir 448 Km/carril por cada 100.000 habitantes, haciendo que la ciudad cuente con una importante extensión de la red vial, que además de inducir a un desequilibrio entre el uso de los modos de transporte sostenibles y no sostenibles, propicia la segregación en algunas zonas.

Figura 4.39
Kilómetros por carril construidos por cada 100.000 habitantes, comparación entre ciudades



Fuente: DANE 2005 y Urban Dashboard

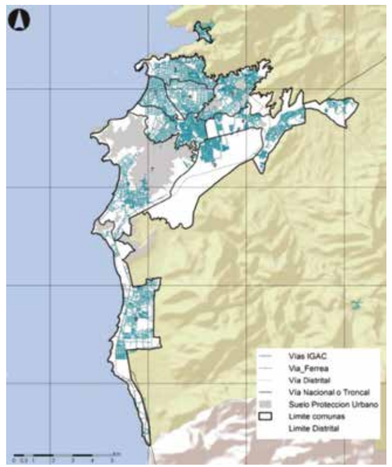
Santa Marta busca posicionarse como ciudad con vocación competitiva portuaria y turística. Sin embargo, se debe analizar el crecimiento de la infraestructura vial, pues privilegia las dinámicas económicas, a costa de la accesibilidad de la población.

Como ejemplo, en el análisis sistémico de la ciudad, la zona con mayor densidad vial es la que integra la vía Alterna (corredor de carga), la Av. El Libertador y la Av. del Ferrocarril que se interconectan a través de la Calle 30, vías cuya intervención ya está siendo efectiva por parte del SETP Santa Marta. La imagen evidencia como el ingreso por la Troncal del Caribe, en el sentido Sur Norte, en las inmediaciones del aeropuerto, ha generado desarrollos urbanos por la competitividad que generada y por los puertos que allí se encuentran.

Dentro de las comunas con importantes aglomeraciones de infraestructura se encuentran la Comuna 2, correspondiente a la zona centro y la unión entre las Comunas 1, 6 y 9, lugares donde se localizan las zonas francas de la ciudad, siendo un claro indicador del desarrollo de infraestructura logística y de accesibilidad de la carga que potencia la productividad. En estas zonas, dónde el tema logístico es prioritario, se necesita generar políticas de gestión del tráfico para evitar la saturación de la red, así como de rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura existente, orientando esfuerzos a la infraestructura dedicada a los modos sostenibles, más que en la construcción de infraestructura nueva.

Por otra parte, el nivel de servicio de las vías, la velocidad promedio del tráfico y los flujos y demoras son algunos de los indicadores que miden qué tan bien una ciudad enfrenta el desarrollo reflejado en el crecimiento de sus actividades, los viajes diarios en los diferentes modos de transporte, la motorización, el desarrollo de nuevos proyectos de infraestructura y por ende la interacción entre los elementos en la red de transporte.

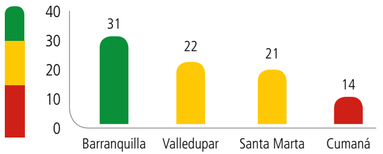
Figura 4.40.
Densidad Vial



Fuente: AECOM, Modelación del ordenamiento territorial actual basado en herramientas tecnológicas especializadas, 2015

En Santa Marta la velocidad promedio a flujo libre del tráfico es de 21 Km, y con tendencia a la baja si se considera que la infraestructura está creciendo. La priorización para el transporte productivo de la ciudad y las dinámicas turísticas (con potencial a copar su capacidad), sumadas al crecimiento de su parque automotor y la atracción de tráfico generado, conducirán a velocidades más bajas con el paso de los años, tal y como en el caso de Cumaná, ciudad que no cuenta con

Figura 4.41.
Velocidad a flujo libre promedio en la red vial, comparación entre ciudades



Fuente: BID, 2013 y BONUS, Informe 4 , 2015

alternativas de transporte público masivo dedicado a los viajes sostenibles y en cambio se encuentra enfocada en el transporte competitivo y la infraestructura (Ver figura 4.39).

Para cambiar la realidad de Santa Marta es necesario que definir acciones para la gestión del tráfico en las vías con la infraestructura existente, mejorar la operación del transporte público y cambiar la visión del transporte privado como única alternativa.

Movilidad sostenible: no existe una priorización de los modos de transporte sostenible en el uso de la infraestructura construida

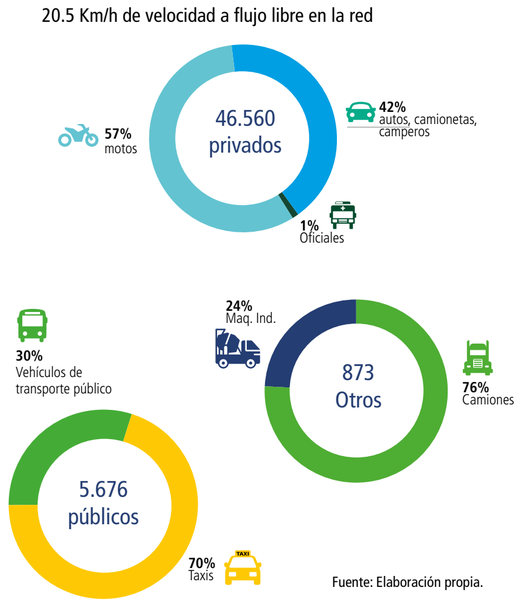
La ciudad ha previsto el crecimiento de su infraestructura en función de la competitividad y el turismo y no ha gestionado su disposición para el uso de modos sostenibles, el fenómeno de expansión urbana lineal sobre el litoral y la dependencia funcional y saturación en el centro histórico. Para estos fines, el Gobierno nacional y los gobiernos locales con la expedición del documento CONPES 3548 (DNP, 2009) en 2008, dieron inicio a una de las principales transformaciones de la ciudad con la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).

En cuanto a la infraestructura exclusiva de transporte público, a comparación de Barranquilla, Santa Marta al igual que Valledupar y Cumaná no cuentan aún con carriles exclusivos. Sin embargo se proyecta que con la estructuración del SETP se construyan alrededor de 60 kilómetros de vías preferenciales en la ciudad (Ver figura 4.40). Además la ciudad no cuenta con sendas para bicicletas, a pesar de que aproximadamente el 5% de los viajes en la ciudad se realizan en este modo (CONPES 3548). El SETP contempla una propuesta para la integración de ciclo-rutas dentro de las redes del sistema que a su vez se articularía con un circuito de ciclo-rutas del centro histórico, con un total 11,2 Km. De forma paralela el Plan Maestro Quinto Centenario plantea una serie de senderos peatonales y para bicicletas que se denominan el "Sendero del Mar a la Sierra", la "Ciudad Equidad hacia la Costa" y el de la "Ciudad Equidad hasta Bonda".

En términos de infraestructura para peatones, Santa Marta cuenta con 448 Km de andenes por cada 100.000 habitantes, dos veces menos la longitud de vías que existen en ella. Para este fin en planes futuros, el POT 2015 reporta la construcción de 800 senderos peatonales, que deberán buscar la continuidad de una red de transporte para peatones y la accesibilidad a equipamientos y actividades básicas. Al comparar a Santa Marta con las otras tres ciudades, se encuentra que está en el fondo de la clasificación, pues hasta la fecha peatones y ciclistas no cuentan con espacios amigables para su desplazamiento.

Si bien el SETP en Santa Marta es un avance para organizar el transporte de pasajeros, es necesario proyectar una adecuada gestión de la infraestructura que complemente el sistema y permita consolidar la estrategia de centralidades en la ciudad, otorgándole en la visión a largo plazo la característica de ciudad policéntrica, condición con la que pocas ciudades cuentan o buscan en su enfoque de planificación y crecimiento.

Figura 4.40.
Infraestructura y parque automotor



Fuente: Elaboración propia.

Transporte público: la inaccesibilidad al transporte público conduce a condiciones inequitativas en la movilidad peatonal

La proporción de Santa Marta en viajes a pie es de 22%, índice que supera el 15%, proporción apropiada de acuerdo con la metodología ICES, lo que indica una potencial inequidad e inaccesibilidad al transporte público colectivo u otras alternativas de modos motorizados. Esta información se corroborará con indicadores de distancia y tiempo promedio recorrido en los viajes en este modo que resulten de la matriz origen destino en proceso de construcción. Sin embargo es de resaltar que proporciones como esta suelen encontrarse en municipios o ciudades pequeños donde los recorridos a pie son coherentes con las distancias dentro de la huella urbana consolidada.

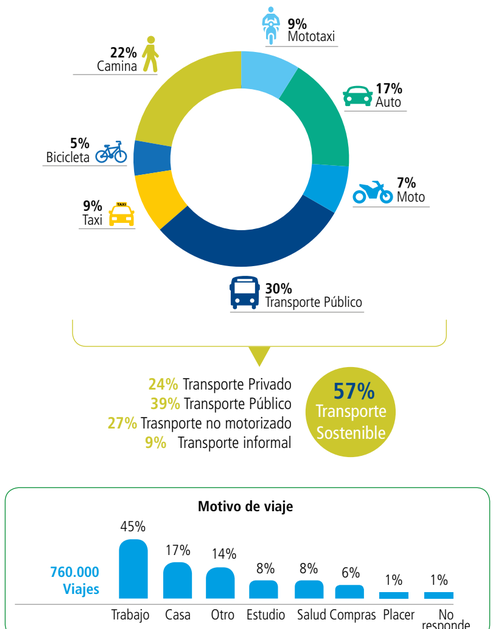
La ciudad requiere estrategias que reduzcan las brechas de acceso al transporte público y otros modos, o brindar condiciones adecuadas de caminata y bicicleta a los usuarios que prefieren estos modos.

Tabla 4.2.
Kilómetros de pavimento y vía peatonal cada 100.000 habitantes

	Santa Marta	Barranquilla	Valledupar	Cumaná
Más de cuatro veces la longitud de la red de carreteras				
Entre dos y cuatro veces la longitud de la red de carreteras			●	●
Menos de dos veces la longitud de la red de carreteras	●	●		

Fuente: BID, 2013

Figura 4.42.
Distribución modal



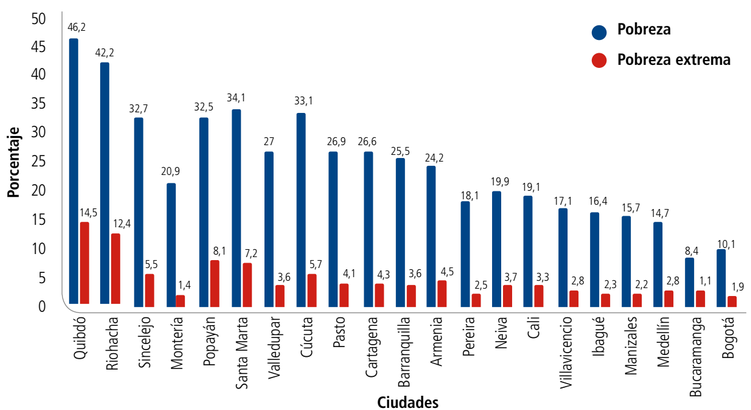
Fuente: BID, 2013 y BONUS, Informe 4, 2015

Desigualdad urbana

Dentro de las diferentes dificultades de la ciudad, es importante mencionar el indicador de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) que para la ciudad equivale al 29%, inferior al 47,68% para el departamento; aún así, superior al promedio nacional que se encuentra en 27,28%.

De acuerdo con los índices de pobreza calculados por el DANE (Ver figura 4.43), en el Distrito de Santa Marta el porcentaje asciende al 34,1%, mientras que el de pobreza extrema alcanza el 7,2%; ambos indicadores se encuentran por encima del margen crítico establecido para las ciudades ICES (>25%) y en unos promedios más altos en relación con Cartagena (26,6%), Barranquilla (25,5%) y Montería (20,9%). Santa Marta presenta muy altos niveles de pobreza y pobreza extrema, siendo la tercera ciudad del país con mayores niveles de pobreza extrema, por debajo de Quibdó y Riohacha. Esta situación es similar a la del departamento de Magdalena que presenta una pobreza del 38.3% para el mismo año). De acuerdo con los datos obtenidos por medio del filtro de opinión pública realizado por IPSOS en septiembre de 2013, el 63% de los encuestados consideran que el total de los ingresos recibidos no cubren los gastos mínimos del hogar.

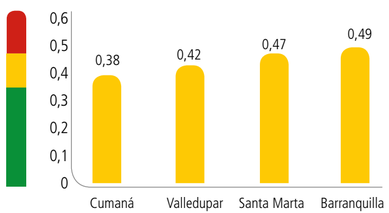
Figura 4.43
Pobreza y pobreza extrema en Colombia 2014



Fuente: Incidencias de Pobreza Monetaria, Pobreza Monetaria Extrema y Coeficiente de GINI DANE 2014.

Por otra parte, la ciudad presenta una brecha considerable en términos de desigualdad de ingresos, la cual se evidencia en el comportamiento del coeficiente GINI que presentó un aumento entre 2013 y 2014 cerrando en 0,470. Esta situación está por debajo de para las ciudades de Valledupar con un 0,424 y Cumaná con 0,38 (Ver Figura 5.17). Lo anterior denota un bajo desempeño de las políticas de equidad social y que la ubican muy cerca al promedio nacional de 0,53 (DANE, 2013).

Figura 4.44.
Coeficiente de Gini 2014



Fuente: Incidencias de Pobreza Monetaria, Pobreza Monetaria Extrema y Coeficiente de Gini DANE 2014 y Urban Dashboard BID, 2016.

Es importante mencionar que uno de los fenómenos sociales que tiene incidencia directa sobre la posibilidad de garantizar un alto nivel de calidad de vida de la población es la creciente migración de grupos poblacionales en situación de desplazamiento (PSD) por la violencia; este tema ha traído una fuerte afectación en la dinámica de la ciudad desde 1996. En 2008 se estimaba que el número de desplazados en la ciudad correspondía aproximadamente a 65.805 habitantes, correspondiente al 15,8% de la población de la ciudad.

De acuerdo con el Plan de Desarrollo 2012-2015, en 2011 esta participación ya alcanzaba el 25% de la población samaria; los registros arrojan 57.932 personas expulsadas y 114.995 recibidas declaradas antes del año 1997. En este sentido, la población en situación de desplazamiento recibida en Santa Marta equivale al 2,96% del total nacional, ubicándola como la tercer ciudad con mayor número de desplazados en el país.

El último informe de Gestión de Víctimas realizado por la Secretaría de Gobierno de Santa Marta reveló que en 2012 la ciudad contaba con una población estimada de 469.066 habitantes de los cuales 197.248 son población víctima[22], lo cual corresponde al 42% del total de la población.

22. Datos RED nacional de información (informe de personas víctimas del conflicto por municipios).

DIMENSIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL

La reducción de brechas en las condiciones de vida de la población de las ciudades depende fundamentalmente de la dinámica económica y del grado en el que esta crea mayores niveles de empleo de manera sostenible como una condición fundamental del bienestar. Depende igualmente del grado en que las políticas sociales están orientadas hacia la promoción de la equidad, en particular con el fortalecimiento del capital humano en todas las etapas del ciclo de vida.

En ese sentido, la sostenibilidad económica y social de las ciudades se encuentra impulsada a través de la existencia de condiciones adecuadas de educación, salud y seguridad que, acompañadas de altos niveles de productividad y empleo de calidad, generen bienestar social. Es así como el presente capítulo aporta al diagnóstico de la ciudad con el análisis de la desigualdad urbana, competitividad, empleo, educación, salud, conectividad, seguridad ciudadana y se finaliza con el estado de las industrias creativas y culturales de la entidad territorial.

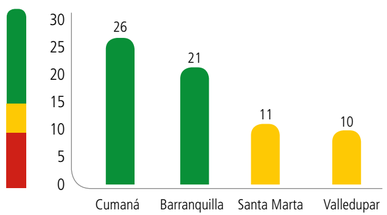
RETOS

Conectividad digital: mejorar la cobertura de conectividad y acceso a la información en la ciudad

El acceso a internet en Santa Marta presenta un nivel intermedio de conectividad según la metodología ICES, pues el número mínimo óptimo de suscripciones de acceso fijo a internet de banda ancha por cada 100 habitantes debe alcanzar los 15 suscriptores y en la ciudad fue de 11 suscripciones en el primer trimestre del 2015, posicionando al Distrito en un estado amarillo en la semaforización.

Adicionalmente, el total de suscriptores a internet durante el primer trimestre del 2015 fue de 54.605, un crecimiento del 7% comparado con el primer trimestre de 2014. Este indicador se encuentra por debajo de Barranquilla (21) y Cumaná (26) y por encima de Valledupar (10). En cuanto al nivel de conectividad de la ciudad venezolana, que presenta niveles notablemente superiores al de las ciudades colombianas, está causado por las acciones llevadas a cabo en el país desde el año 2000 con la creación de info-centros, educación tecnológica y con el acercamiento de infraestructura a los ciudadanos (Ver figura 4.45). Dentro de la encuesta de opinión pública, el 50% de los encuestados afirma contar con internet de banda ancha fija, banda ancha móvil o inalámbrica, de este porcentaje el 35% calificó como rápida la velocidad de conexión.

Figura 4.45.
Suscriptores a internet de banda ancha. 2015



Fuente: Santa Marta, Valledupar, Barranquilla: MinTIC- SIUST Información trimestral suscriptores a internet banda ancha por municipio 2015. Cumaná: Urban Dashboard BID, 2011

De acuerdo con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones - MINTIC, el Índice de Digitalización ubica a Santa Marta en el puesto 18 dentro del grupo de ciudades capitales con un indicador de 0,52 sobre 1, encontrándose por debajo del promedio nacional correspondiente a 0,55 (MINTIC, 2013). Con respecto al uso de computador, su índice es bajo en Santa Marta pues según datos del 2011, sólo el 45% de la población mayor de 5 años usó el computador aunque este indicador presenta un aumento de 4 puntos porcentuales entre el 2010 - 2011. Con respecto al uso de las TIC en el ámbito empresarial, se encuentra que el 90% de las empresas de la ciudad usan internet, especialmente para herramientas como correo electrónico, investigación de productos y contacto con proveedores.

En cuanto al acceso a televisión, para el año 2014 la Asociación Nacional de Televisión reportó 10 suscripciones a TV cable o satelital por cada 100 habitantes, lo cual es muestra de que muy pocas personas o familias tienen la oportunidad de contar con este servicio.

La ciudad presenta el reto de mejorar la cobertura de conectividad y acceso a la información, fomentar el adecuado aprovechamiento del potencial de estas herramientas, además de incentivar el uso de las TIC en los sectores como turismo, logístico-portuarios y de comercio así como en nuevos campos como el teletrabajo, la telemedicina, teleducación, entre otros, con miras a incrementar la productividad de la ciudad con la conectividad digital.

Hasta ahora se han implementado varios programas para el desarrollo de la conectividad en el país y fomentar el uso de las TIC, entre los cuales se pueden mencionar la exclusión de los impuestos sobre las computadoras, el Plan Vive Digital Colombia 2010-2014 y el programa Computadores para Educar.

Santa Marta cuenta con 3 Puntos Vive Digital en articulación con entidades territoriales y operadores, en donde el MINTIC aporta la infraestructura tecnológica y equipos, y paga la operación; el operador suministra la conectividad, el mantenimiento de equipos y personal administrativo; y la Alcaldía pone la infraestructura y su adecuación, provee los servicios públicos y vigilancia (MINTIC 2015). En cuanto a los Kioscos Vive Digital, la ciudad cuenta con 37, generando un impacto positivo, ya que desde el 2010 hasta el 2014 ha aumentado la penetración a internet un 3,4% y el número de suscriptores a internet un 18,7%, pasando de 44.037 a 52.300 suscriptores.

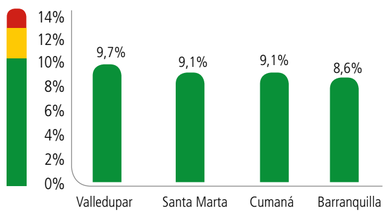
Finalmente, Santa Marta presentó un avance considerable en el acceso de estudiantes a computadores ya que en 2012 contaba con una media de 47 por equipo de cómputo, indicador que para 2014 pasó a ser de 12 (BID, 2014). Esta mejora estuvo soportada en la entrega de 5.583 computadores portátiles a los estudiantes durante el periodo 2012-2014.

Empleo: necesario para interrumpir el ciclo de pobreza y desigualdad

Un alto nivel de desempleo se puede ver traducido en altos niveles de pobreza y desigualdad en la ciudad, frenando el desarrollo económico y social del territorio. En los últimos 5 años Santa Marta ha tenido un gran avance en la reducción de la tasa de desempleo: para el 2015 ya había reducido en 1,2 puntos porcentuales con respecto al 2011, y en comparación al promedio de Colombia, Santa Marta se posicionó con un 9,1% por debajo del promedio nacional.

Dentro de las ciudades a resaltar con dinámicas y condiciones similares a Santa Marta se evidencian tasas inferiores para el 2015 en Barranquilla y Valledupar, con una tasas de desempleo anual de 8,6% y 9,7% respectivamente, y para el caso de Cumana (Venezuela) un 9,1% anual (Ver Figura 4.46). En cuanto al filtro de opinión pública, el 45% de los encuestados manifiesta que el nivel de desempleo en la ciudad es muy bajo, así como el 52% de los encuestados considera que los empleos ofrecidos en la ciudad no son ni de buena ni de mala calidad.

Figura 4.46.
Tasa de Desempleo 2015



Fuente: Datos del DANE Santa Marta, Barranquilla, y Valledupar 2015; Urban Dashboard- BID Cumaná 2013

Con respecto a la tasa de ocupación (TO), para el 2015 Santa Marta tuvo ocupada el 56,2% de la población en edad de trabajar, aumentando 1,6 puntos porcentuales con respecto al 2010 (54,6%). Durante el último trimestre del 2015 la distribución porcentual de la población ocupada según amas de actividad económica fue: comercio, restaurantes y hoteles 35,9% (con una variación de 8,4% - 2014), servicios comunales, sociales y personales 23,2% (con una variación de 7,9% - 2014), y transporte, almacenamiento y comunicaciones 12,7% (con una variación negativa de -3,7% - 2014). Con esto se evidencia el potencial de la fuerza laboral de Santa Marta capaz de fortalecer su vocación económica turística y logística, y con el reto de lograr la diversificación y

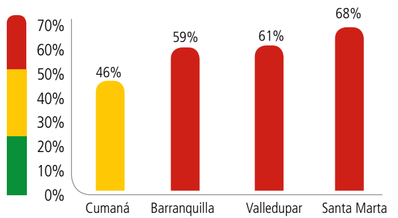
aumentar el 8,1% de los ocupados en el sector de la industria manufacturera que con respecto al año anterior mostró la mayor variación positiva de 10.3%.

La Tasa Global de Participación (TGP) refleja la oferta laboral y la fuerza de trabajo, que para el Distrito muestra un aumento con respecto a los años anteriores (2010:60,3% - 2015: 61,9%), y si bien representa una oportunidad, al compararlo con la tasa de informalidad laboral de Santa Marta muestra el reto de trabajar en programas de formalización y generación de empleo que ofrezca las condiciones requeridas.

Respecto a la informalidad, la ciudad presenta en el 2015 una tasa de 64,24%, siendo una de las más altas de la Costa Atlántica y ubicándose por encima del rango medio sugerido por la metodología (>55%) junto a Riohacha y Sincelejo. La cifra para el año 2014 fue de 65.4%. En la ciudad, la mayor parte de la economía informal se ubica en el comercio de alimentos (Alcaldía de Santa Marta, 2012, pág. 23) y en el sector turístico. Este indicador ha crecido como respuesta a la falta de oportunidades laborales formales y de buena calidad que perjudican a los samarios, es por eso, que actividades como el "rebusque" y el mototaxismo se han fortalecido en un ambiente que propicia la informalidad y que no brinda oportunidades reales a los samarios (Pérez & Castañeda, 2011, pág. 69). Dentro de las ciudades a considerar encontramos a Barranquilla con el 59%, por otro lado, se encuentra Valledupar con una tasa de 60,7% y Cumaná con una tasa de 45,6%. (Ver Figura 4.47). La informalidad surge producto de la dificultad de emplear a toda la población, quienes muchas veces no cuentan con una formación ideal para acceder a las posibilidades laborales del mercado, así como la poca inversión que puede existir en las ciudades.

Teniendo en cuenta la importancia que tiene Santa Marta como destino turístico, ecológico y portuario de Colombia, el gobierno nacional viene adelantando una serie de programas para impactar el empleo y la dinámica laboral.

Figura 4.47.
Tasa de Desempleo Informal



Fuente: Urban Dashboard BID, 2016

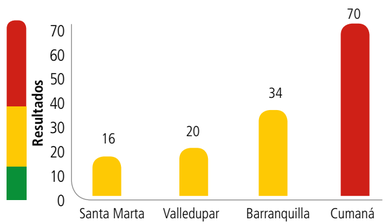
En este sentido, se ha creado el Plan de Empleo para el departamento del Magdalena, con énfasis en su capital, que busca solucionar principalmente los "desequilibrios regionales y subregionales de oferta y demanda laboral, la capacidad de absorción de la población joven a las dinámicas de la demanda en el mercado laboral, la calidad del empleo, especialmente, la informalidad y los ingresos insuficientes" (Fundación Panamericana para el Desarrollo, 2014, pág. 7). Otra iniciativa muy importante que se encuentra desarrollándose y que beneficiara a Barranquilla, Cartagena y Santa Marta es el Plan Maestro de Turismo Regional que servirá como apoyo e impulso de este sector en el Caribe Colombiano.

Seguridad ciudadana: se puede reducir el indicador prestando mayor atención al hurto violento y la violencia contra la mujer

En el año 2015 se presentaron en Santa Marta 16 homicidios por cada 100.000 habitantes, cifra que muestra el descenso desde el 2013 y 2014,con 41 y 20 respectivamente. Esto ubica

al distrito en un rango aceptable (10-35) de acuerdo con la metodología ICES. No obstante, es importante resaltar que tal y como puede observarse en la Figura 4.48 , la ciudad se encuentra por debajo Valledupar, Barranquilla y Cumaná.

Figura 4.48.
Tasa de Homicidios por cada 100.000 habitantes

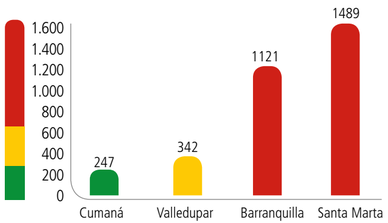


Fuente: Observatorio del Delito de la Policía Nacional 2015. Cumana: Urban Dashboard BID.

Según estadísticas del Observatorio del Delito de la Policía Nacional, puede afirmarse que la mayoría de los homicidios de los últimos tres años ocurrieron en el área urbana y fueron ocasionados con arma de fuego principalmente en vías públicas y fincas. De igual forma, la mayoría de las víctimas fueron hombres que se movilizaban en motocicleta o a pie. En el caso de los victimarios prevaleció el uso de la moto, en condición de pasajero así como peatones.

En cuanto al delito de hurtos, Santa Marta presentó 704 casos por cada 100.000 habitantes en el año 2014; cifra que muestra el descenso de este delito desde el 2013, año con 827 casos por cada 100.000 habitantes. Sin embargo, de

Figura 4.49.
Robo con Violencia por cada 100.000 habitantes



Fuente: Observatorio del Delito de la Policía Nacional 2015. Cumana: Urban Dashboard BID.

acuerdo con los valores de referencia del programa, la ciudad excede los límites aceptables de manera considerable y por lo tanto se encuentra en una situación crítica (Ver Figura 4.49).

De acuerdo con información del Observatorio del Delito de la Policía Nacional, en 2014 prevaleció el hurto a celulares (36,4%) seguido del de personas (35,6%), comercio (13,2%) y residencias (9,6%). Respecto a la modalidad, predominó el atraco, el raponazo y la violación de cerraduras (en el caso de comercio y residencias).

Sobre el tema de violencia intrafamiliar es importante anotar que es una de las problemáticas con mayores consecuencias en el ámbito económico, político, social y de salud pública. De acuerdo con la Encuesta Nacional de Demografía y Salud, en el departamento de Magdalena el 29,7% de las mujeres que han vivido en pareja alguna vez en su vida (912 mujeres) experimentó violencia física por parte de su esposo o compañero sentimental (Profamilia, 2010).

Santa Marta se encuentra clasificada como la ciudad con el mayor número de mujeres maltratadas (en total 612 mujeres)[23]. Por otro lado, respecto a la violencia contra menores de edad, el departamento de Magdalena tuvo 215 casos de maltrato, la mayoría en Santa Marta (107). Finalmente, es importante revisar los resultados de la última Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana (DANE, 2015) para la ciudad de Santa Marta con el objetivo de evaluar factores subjetivos como la sensación de seguridad que evalúa a los individuos en escenarios en los cuales desarrolla su vida cotidiana (espacio público, transporte, barrio) y profundiza en la caracterización de las modalidades delictivas y el nivel de afectación en la población.

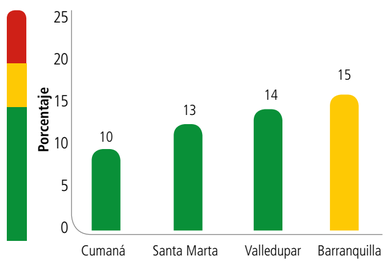
Para el año 2014, el 52,3% de la población de 15 años y más manifestó sentirse segura en su ciudad, evidenciando un aumento de 5,2 puntos porcentuales frente a lo reportado en 2013 (47,1%). De acuerdo a los valores de referencia del programa, esta cifra ubica a la ciudad en un nivel aceptable (30%-60%). En efecto, Santa Marta se encuentra en mejor posición que Barranquilla y Cartagena, las cuales presentaron para el mismo año valores de 38,1% y 37,7%, respectivamente. De acuerdo a lo obtenido en el filtro de opinión publica realizado por IPSOS en el mes de septiembre del año 2015, el 24% se siente inseguro en la ciudad, el 30% de los habitantes han sido víctimas de algún delito dentro de la ciudad, el 43% confía poco en la policía y el 32% considera que en los últimos doce meses la seguridad ha mejorado.

Salud: los problemas del servicio se hacen evidentes en el ciclo del embarazo y la atención a primera infancia.

En el Magdalena, durante el periodo 1985 al 2015, la esperanza de vida al nacer fue de 75 años, que de acuerdo con los valores de referencia del programa, ubica al departamento en un rango crítico (<90%), presentando retos en temas de cobertura en salud y planes de apoyo para sus habitantes.

La tasa de mortalidad en menores de 5 años para Santa Marta presentó 17 muertes por cada mil nacidos vivos durante el 2014, cifra que disminuyó respecto al número de muertes presentadas en el 2013 (22). Este valor ubica a la ciudad por encima de lo ocurrido en el departamento del Magdalena y en Colombia que para el mismo año fue de 14 y 13, respectivamente, y en una situación menos favorable al compararse con Barranquilla y Cumaná (Ver figura 4.50).

Figura 4.50.
Muertes de niños menores de 5 años de edad por 1.000 nacidos vivos. 2015



Fuente: Urban Dashboard BID para Cumana y Estadísticas Vitales DANE 2013 - 2014.

La mortalidad materna es otra de las graves dificultades de salud pública que tiene un gran impacto familiar, económico y social. En Santa Marta, la tasa de mortalidad materna para el año 2014 es de 49 por cada cien mil nacidos vivos, cifra que ubica en una mejor posición a la ciudad si se compara con lo ocurrido a nivel departamental (54) y nacional (53).

23. PNUD 2012

Por otra parte, el embarazo en la adolescencia es considerado actualmente un problema de salud pública, pues representa un mayor riesgo de mortalidad y morbilidad tanto para la madre como para el hijo. Para el año 2014, Santa Marta presentó una tasa de 39 nacidos por mil mujeres entre 15 y 19 años de edad, tasa que disminuyó respecto al año 2013 (42). Esta cifra se encuentra por debajo del promedio nacional (67) así como del valor encontrado en Magdalena (43).

Finalmente, en el tema de infraestructura y gestión del servicio de salud, Santa Marta cuenta con cinco instituciones públicas:ESE Alejandro Próspero Reverendo del , Hospital Universitario Fernando Troconis y Clínica Odontológica Universidad del Magdalena de orden departamental, Caprecom Inpec Santa Marta de orden nacional e IPS Indígena Gonawindua Ette Ennaka) y 432 instituciones privadas. La ciudad afronta un problema relacionado a la prestación de servicios y la baja capacidad resolutiva de la red de mediana y alta complejidad.

En cuanto a temas relacionados con infraestructura hospitalaria encontramos que las 432 instituciones privadas prestadoras del servicio de salud en la ciudad cuentan con 1.226 camas, 26 ambulancias (17 de transporte asistencial básico y 9 de transporte asistencial medicalizado) y 92 salas. Santa Marta cuenta con 329 camas por cada 100.000 habitantes, cifra que de acuerdo con los valores de la metodología (>45) ubica al municipio en una situación óptima, y por encima de lo encontrado a nivel departamental (206).

De acuerdo con la información obtenida en el filtro de opinión publica realizado por IPSOS en el mes de septiembre del año 2015, encontramos que el 62% de la muestra considera que cualquier persona puede acceder a servicios de salud en la ciudad. Por otro lado el 42% considera que la calidad del servicio es mala, sumado al 42% de los encuestados que consideran que la calidad del servicio no es ni buena ni mala.

TEMAS URGENTES

Competitividad: oportunidad para superar la pobreza aprovechando los activos y la diversidad de vocación económica

De acuerdo con el Índice Departamental de Competitividad 2014 , el departamento de Magdalena ocupa la posición 22 de 24 departamentos; presentando una debilidad marcada en el factor de condiciones básicas, especialmente en los pilares de instituciones, educación básica y media e infraestructura, mientras que el factor en el que mejor desempeño tuvo fue en el de sofisticación e innovación.

A nivel municipal y de acuerdo con el Índice Global de Competitividad del Observatorio del Caribe, para el 2010, Santa Marta ocupó el puesto 14 de 22 ciudades evaluadas, encontrándose en un nivel medio de competitividad, por encima de ciudades como Valledupar pero por debajo de Cartagena y Barranquilla.

Según el estudio, las principales fortalezas de la ciudad se encuentran en su desempeño en el factor de finanzas públicas y en el de internacionalización de la economía, gracias al puerto de Santa Marta. Por otra parte, los factores en los que la ciudad tuvo una baja calificación fueron capital humano e infraestructura; este último ha tenido como consecuencia una desarticulación territorial que ha limitado el acceso a zonas de interés turístico y por tanto ha restringido el desarrollo económico de la ciudad.

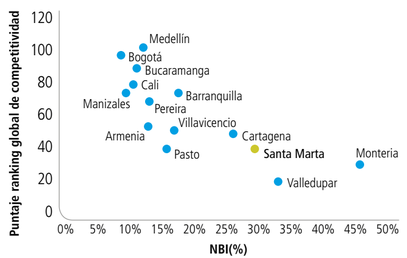
Por otro lado, en cuanto a la productividad laboral del departamento, entendida como el alto valor agregado generado por persona ocupada y la cual se convierte en un mecanismo para alcanzar una mayor competitividad, se encuentra un indicador de COP $90.196 para el 2014. Por lo tanto, los indicadores de la metodología CSC muestran que Santa Marta no sólo presenta un bajo nivel de competitividad sino que también existe una baja productividad por persona ocupada en el departamento, dejando en evidencia la necesidad de fortalecer su capital humano y el aprovechamiento de los sectores potenciales del territorio. Se considera como importante la prestación de un servicio educativo pertinente, que ayude a fortalecer la oferta de programas educativos de acuerdo a los sectores estratégicos para la competitividad.

Otro de los factores que incentivan el fortalecimiento del talento humano son los grupos de investigación. Adicional al deficiente desempeño de la ciudad en cuanto al ranking de capital humano, en el departamento de Magdalena se encuentra un bajo número de grupos de investigación (5 por cada 100 mil habitantes para 2012). Esta situación también se da por el bajo número de programas ofrecidos así como la falta de programas educativos pertinentes para niveles de especialización, maestría o doctorado en el departamento.

El nivel de profesionales que acceden a una educación superior es bajo ya que su población joven no tiene el interés en desarrollar conocimientos de posgrado. Para 2010, la formación de especialización se ofreció en quince instituciones territoriales, la de maestría en cinco y para doctorado, cero (Cámara de Comercio de Santa Marta, 2012). Por lo tanto, se ha encontrado que factores como el bajo número de grupos de investigación, de matrículas de PhD y la inexistencia de doctorados por cada millón de habitantes impiden la generación de un ecosistema de innovación en la región, la apropiación de las nuevas facetas de la ciencia, la tecnología y el conocimiento en general por parte de la población, restándole competitividad a la ciudad.

Para finalizar, la Figura 4.51 muestra la relación existente entre la productividad, expresada en términos de competitividad, y la calidad de vida de las personas, donde a mayor porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), menor competitividad en la ciudad. Para el caso de Santa Marta, el índice de NBI fue del 29% y el puntaje obtenido en el escalafón de competitividad del 2010 fue de 39,71/100, encontrándose dentro de las ciudades menos competitivas de la región.

Figura 4.51.
Indicador Global de Competitividad Vs Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas, 2010



Fuente: Observatorio del Caribe y Cámara de Comercio Cartagena (2010) y DANE

Colombia presentó un PIB en el 2013 de COP $710.257 miles de millones. Durante el mismo periodo el departamento del Magdalena tuvo un índice de Importancia Económica Municipal (IEM)[24] de COP $8.777 miles de millones

24. DANE, Metodología para calcular el Indicador de Importancia Económica Municipal Cuentas Departamentales: El alcance del Indicador de Importancia Económica Municipal es la obtención del valor agregado por rama de actividad económica por municipios, "se entiende por importancia económica el peso relativo que representa el Producto Interno Bruto de cada uno de los municipios dentro de su departamento" y, teniendo en cuenta que a nivel municipal no es posible la medición de un PIB.

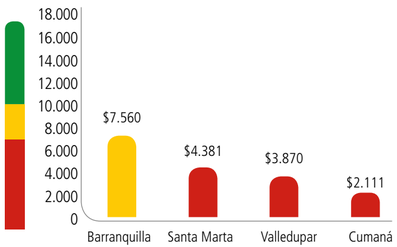
(USD $4.696 millones) representando un 1,3% a nivel nacional, y Santa Marta de COP $3.840 miles de millones (USD $2.055 millones) aportando el 54,1% a nivel departamental. Del 2012 al 2013 la economía de Santa Marta tuvo un crecimiento del 11%, superando el crecimiento de 7% del año anterior y que refleja una mejora en la productividad y el bienestar de la sociedad.

El PIB per cápita (IEM per cápita) de Santa Marta para el 2013 fue de USD $4.381, posicionándose por debajo del PIB nacional y del de ciudades del caribe colombiano como Cartagena; de acuerdo con la metodología de semaforización Santa Marta se ubica en la zona roja al contar con un PIB per cápita inferior a los USD $7.500. En comparación con otras ciudades, Santa Marta se ubica en una mejor posición con respecto a Cumaná (Venezuela) la cual presenta un PIB per cápita de UDS $2.111 durante el mismo periodo, y de Valledupar UDS $ 3.870 per cápita; sin embargo, se encuentra en una condición menos favorable con respecto a Barranquilla la cual se destaca en este grupo de ciudades con USC $7.560 por habitante (Ver figura 4.52). De acuerdo a lo obtenido en el filtro de opinión publica realizado por IPSOS en septiembre de 2015, el 58% siente que en Santa Marta no se dan oportunidades para salir de la pobreza.

Santa Marta cuenta con una distribución del IEM similar a la del departamento del Magdalena para el 2013, donde sus tres principales actividades generadoras de valor son: actividades de servicios sociales y comunales (28%); comercio, restaurantes, hoteles y reparación (16%); y agricultura, ganadería y pesca (14%). Para el caso de la capital, la tercera actividad de más participación varía siendo la prestación de servicios financieros, inmobiliarios y empresariales (15%) Figura 4.53.

Cabe resaltar que iniciativas de la Cámara de Comercio de Santa Marta, la Alcaldía y otras entidades de la ciudad buscan fortalecer y potencializar los sectores de turismo, lo-

Figura 4.52.
PIB Per Cápita Municipal (USD). 2013



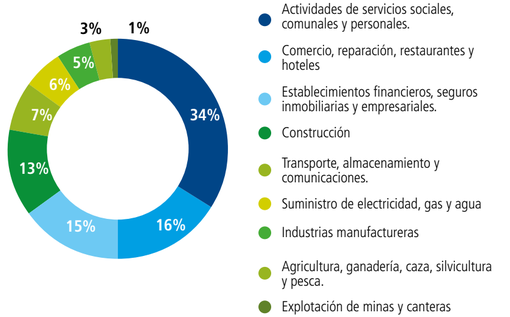
Fuente: Valledupar, Santa Marta y Barranquilla- DANE Valor Agregado Índice de Importancia Económica Municipal 2013; Cumaná- Urban Dashboard BID, 2016.

gística y agroindustria donde se observa un potencial de desarrollo pues dentro del IEM los dos primeros sectores tienen una participación del 16% y 7% respectivamente, y para la agroindustria el sector agrícola representa un 3% y el sector industrial un 5%.

Sector Turístico

Gracias a los recursos naturales de Santa Marta y su ubicación entre el mar y las montañas, la ciudad se posiciona como uno de los principales destinos turísticos del caribe colombiano. Este turismo se localiza en diferentes zonas de la ciudad siendo el Centro Histórico, las playas de El Rodadero y Bello Horizonte, y el Parque Tayrona los principales focos. El sector

Figura 4.53.
Participación sectorial al valor agregado en Santa Marta. 2013



Fuente: DANE – Valor Agregado Índice de Importancia Económica Municipal 2013

de hotelería y restaurantes agregó el 7% de valor al IEM, generando cerca de 66.000 empleos durante el 2013 (Banco de la República, 2014).

Para el 2015, Santa Marta tuvo una ocupación hotelera de 56,3%, una tarifa promedio anual de COP $221.229, y un ingreso por habitación disponible de COP $209.488. Estos indicadores para Santa Marta sobrepasan la media nacional y la posicionan como la tercera ciudad, después de San Andrés y Cartagena, más atractiva para turistas e inversionistas en el caribe de Colombia, teniendo como origen turístico a visitantes nacionales quienes ocuparon el 94% de las habitaciones disponibles (COTELCO, 2015).

Con respecto a la infraestructura de transporte aéreo turístico, Santa Marta cuenta con el Aeropuerto Internacional Simón Bolívar que para noviembre de 2015 movilizó 1,3 millones de pasajeros en el año, representando el 2,2% del tráfico de pasajeros nacional (Aeronáutica Civil, 2015). El aeropuerto cuenta con una denominación internacional, sin embargo sus origines y destinos son nacionales entre los que se destacan las rutas operadas por las aerolíneas de Avianca, LAN, y Viva Colombia a destinos como Medellín, Bogotá y Bucaramanga.

Sector Portuario - Logístico

La infraestructura portuaria de Magdalena se encuentra dividida en dos zonas portuarias: la primera está localizada en el centro de la ciudad de Santa Marta y la otra en el municipio de Ciénaga. Cada una cuenta con características distintas: (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014):

- **Zona Portuaria de Santa Marta:** conformada por cuatro concesiones portuarias liderada por la Sociedad Portuaria de Santa Marta y la participación internacional de SSA International. Cuenta con un terminal multipropósito de uso público en que se han invertido USD $90 millones en renovación tecnológica y obras civiles en los últimos años. Para el 2014 se movilizaron más de 7,9 millones de toneladas representando el 4,3% de la carga nacional, distribuidas de la siguiente manera: i) granel líquido (57%), ii) granel sólido diferente al carbón (18%), iii) carbón a granel (13%), iv) contenedores (7%), y v) carga General (5%).

- **Zona Portuaria de Ciénaga:** conformada por dos terminales especializadas en cargue directo y encapsulado de carbón de uso privado de las empresas Drummond (American Port Company S.P.) y Prodeco (Puerto Nuevo S.A.). Estos puertos han generado una inversión privada

FOTO: Daniella Hernández Selman

de más de US $900 millones durante los últimos años, movilizando en el 2014, 41 millones de toneladas, que representan para Colombia el 22,6% del total de toneladas movilizadas, el 32% de las exportaciones totales y el 52% del carbón a granel exportado (El Tiempo, 2014).

Existen además dos iniciativas del sector portuario que tendrán un impacto en la economía de la ciudad y el departamento. La primera iniciativa es el Plan Parcial de la Sociedad Portuaria de Santa Marta que generará 9.200 empleos directos y 27.578 indirectos mejorando la competitividad del sector logístico y el turístico (cruceros) con una inversión total de COP$ 595,8 miles de millones.

Dentro de este gran proyecto, también se dotará el puerto con un sistema de escáneres para inspección de carga y una central de infraestructura especializada en productos refrigerados que no interrumpa la cadena de frío durante los procesos de inspección y distribución. Esta nueva línea de negocio de carga refrigerada, abre un nuevo horizonte para el desarrollo del comercio exterior de alimentos y bebidas que requieran de dicho sistema para su exportación e importación, como la pesca, temade gran importancia para la región.

La segunda iniciativa, es la muestra de la consolidación de una cadena de valor del sector palmero con el proyecto de la construcción de un puerto especializado en granel líquido del Grupo Daabon y su empresa de servicios logísticos Terlica (Terminal de Gráneles Líquidos del Caribe), con la capacidad de movilizar y exportar 250.000 toneladas al año de su producción de aceite de palma.

Sector Agrícola

Magdalena representó el 2,21% de la producción agrícola del país en 2013, concentrando la producción nacional de ají (53,04%), banano de exportación (25,48%), palma de aceite (10,77%) y ahuyama (10,7%). Cabe resaltar que durante el 2014, también participó con el 2% (USD$505,555,154.04) de las exportaciones totales del país excluyendo el petróleo y sus derivados, correspondientes al sector agrícola y agroindustrial donde el aceite de palma y el banano concentraron el 45,1% y 44,8%, respectivamente (ProColombia, 2014).

En 2013 Santa Marta se posicionó como el cuarto municipio del Magdalena con mayor aporte a la producción (toneladas) con un 8%, después de Zona Bananera (35%), El Retén (9%), y Ciénaga (9%); representada en el banano de exportación, yuca, plátano y mango, entre otros. Sin embargo, en términos de hectáreas sembradas, los cultivos de café, maíz tradicional, cacao, yuca y plátano cubren el 83% del territorio sembrado en el municipio (Ministerio de Agricultura, 2013).

Dentro del programa Diamante Caribe y los Santanderes de Findeter, Santa Marta se posiciona como la ciudad líder del proyecto de la Agrópolis de Ciénaga que abarca todo el departamento del Magdalena y donde los municipios de Zona Bananera, El Reten, Ciénaga, Santa Marta y Pivijay son los principales jalonadores del sector agrícola del departamento acumulando el 65% de la producción del departamento. Los proyectos de Agrópolis tienen como objetivo principal fortalecer la relación y articulación entre el campo y la ciudad para impulsar el desarrollo económico y social, e incluyen iniciativas de encadenamientos productivos, asociatividad en el campo, internacionalización, y transformación productiva.

Educación: complementar la inversión en infraestructura con inversión en la calidad y cantidad de docentes

A pesar de los recientes esfuerzos de la ciudad para brindar una educación de calidad, aún existen grandes brechas de inequidad y desigualdad, especialmente entre la población más pobre y vulnerable.

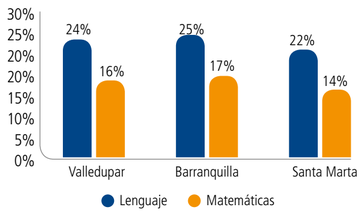
Esta situación se refleja al analizar los indicadores de cobertura, calidad y eficiencia educativa. Si bien se cuenta con una tasa de alfabetismo del 98%, un nivel óptimo de acuerdo con la metodología ICES lo que cierra brechas de pobreza y educación en la población samaria y genera impactos económicos y sociales positivos, la ciudad se enfrenta a numerosos retos en educación. En primer lugar, la cobertura en educación primaria y secundaria es inferior al promedio nacional. Tal como se puede ver en la Tabla 4.3, los niveles de primaria y secundaria se ubican por debajo del promedio nacional, y para primaria, la cobertura disminuyó considerablemente en 2014.

Tabla 4.3.
Tasa de cobertura neta de educación

Nivel	2013		2014	
	Santa Marta	Colombia	Santa Marta	Colombia
Trancisión	57,52	58,94	59	55,96
Primaria	83,5	85,39	75	84,14
Secundaria	73,26	72,14	70	71,87
Media	40,78	41,29	53	40,52
Total	87,92	87,55		

Fuente: Ministerio de Educación Nacional, 2014.

Figura 4.54.
Pruebas estandarizadas en lectura y matemáticas. Grado Quinto 2014



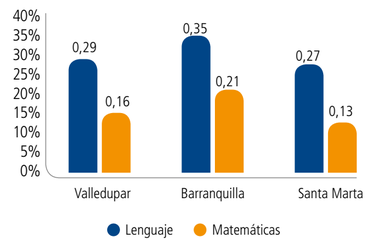
Fuente: Pruebas Saber año 2014

Los resultados de las Pruebas SABER para el año 2014 (aplicadas a estudiantes de grados tercero, quinto y noveno de los planteles educativos del país) muestran, tal como se puede ver en la Figura 4.54 que la ciudad presenta serios problemas de calidad: sólo el 22% de los estudiantes de grado quinto obtuvieron un resultado satisfactorio en las pruebas de lenguaje, y el 14% en las pruebas de matemáticas. Por otro lado, el desempeño insuficiente fue mayor para las pruebas de lectura con un 27% y de 49% en el caso de las pruebas de matemáticas. Esta situación es inferior a las evidenciadas en Valledupar y Barranquilla.

Para grado noveno en las pruebas SABER los resultados fueron satisfactorios en las pruebas de lectura con un 27%, a diferencia de los resultados en matemáticas, con un 13% de desempeño satisfactorio (Ver figura 4.55). Se puede afirmar entonces que la gran mayoría de los estudiantes no superaron las preguntas de menor dificultad.

En términos generales, los estudiantes de grado noveno tuvieron un bajo desempeño en las pruebas: el 13% alcanzó nivel satisfactorio, 45% obtuvo desempeño mínimo y 40% un nivel insuficiente. Santa Marta presenta así, grandes retos en en educación, especialmente en matemáticas. La calidad de la educación es una de las principales fuentes de desigualdad en Colombia, pues la acumulación de capital humano se ve fuertemente afectada por esto y conlleva a la perpetuación de ciclos de pobreza.

Figura 4.55.
Pruebas estandarizadas en lectura y matemáticas. Grado Noveno 2014



Fuente: Pruebas Saber año 2014

Santa Marta cuenta con 257 establecimientos educativos: 73 oficiales y 184 privados. La tasa de deserción en 2014 fue del 2,76% presentando una disminución frente al 2013 (4,17%). Asimismo, la tasa de repitencia en 2013 fue de 1,23%, cifra bastante inferior a la media nacional de 2,09%. A través del Programa de Alimentación Escolar la Alcaldía de Santa Marta provee a los niños y niñas de estrato 1, 2, y 3 suplemento alimenticio diario, para generar condiciones óptimas de aprendizaje y se desarrollen libre y eficazmente.

Durante la administración 2012-2015 se realizaron esfuerzos por cerrar brechas de pobreza e inequidad en la población, representados en: programas de alimentación escolar, acceso y permanencia de niños y niñas de los niveles de transición y básica primaria en los establecimientos educativos distritales oficiales de la ciudad, partiendo de una atención en el año 2011 de 29.134 niños hasta llegar a la meta anual de 42.122 niños y niñas beneficiados en cada año del cuatrienio (Alcaldía de Santa Marta, 2014).

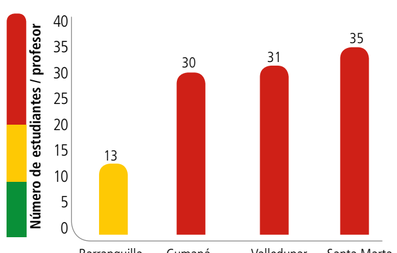
Por su parte, la tasa de cobertura bruta es del 77,12%, lo que indica que la ciudad aún presenta retos para atender la población en edad de ingresar a la educación superior y que es necesario lograr mayor pertinencia y calidad educativa, orientando la oferta de programas hacia la vocación productiva de la ciudad. De acuerdo con los resultados obtenidos por medio del filtro de opinión pública, el 63% de los encuestados manifiestan estar satisfechos con la educación que reciben los niños y los jóvenes. Por otro lado el 63% considera que la educación superior es de buena calidad.

En la búsqueda constante del conocimiento y de un capital humano más capacitado, los llamados ecosistemas de innovación han indagado acerca de la creación de clústeres que permitan integrar la industria, los centros de conocimiento y las universidades. Por esto se cuenta con el Observatorio del Caribe, institución encargada de identificar las debilidades y fortalezas con el objetivo de apoyar el desarrollo de la región así como la construcción de políticas públicas que garanticen un mejor futuro social y económico. Dentro del observatorio se encuentran ciudades como Barranquilla, Montería, Sincelejo, Riohacha, Cartagena entre otras. El ranking del factor capital humano realizado por el Observatorio del Caribe evalúa anualmente los indicadores de mortalidad infantil, Tasa Global de Participación (TGP), cobertura bruta en primaria, secundaria y media, la calidad de los colegios y la población de la ciudad. En este, Santa Marta ocupó la posición 20 de

22 ciudades, mostrando los retos importantes en temas de calidad y cobertura educativa. Sin embargo, es importante resaltar un buen desempeño de la ciudad en el factor de ciencia y tecnología, en el que ocupó el puesto 10, siendo la segunda ciudad mejor posicionada de la región.

Otra variable bastante incidente en la calidad de la educación es la proporción de estudiantes por maestro; en la ciudad de Santa Marta se tiene que por cada maestro en el aula hay 35 estudiantes afectando el tiempo que el profesor le puede dedicar a cada estudiante y deja el indicador en punto crítico (>20:1). Ciudades como Barranquilla han trabajo para tener cifras cada vez más reducidas y un número óptimo de estudiantes por cada profesor (Ver figura 4.56).

Figura 4.56.
Ratio estudiantes/docentes



Fuente: Urban Dashboard BID, 2016

En cuanto al equipamiento universitario, la ciudad cuenta con una institución de carácter público departamental (Universidad de Magdalena) y cuatro universidades privadas (la Universidad Sergio Arboleda, la Universidad Jorge Tadeo Lozano, la Universidad Cooperativa de Colombia y la Corporación Unificada Nacional).

Industrias culturales y creativas: una diversidad que permanece invisible y desaprovechada

La riqueza cultural de Santa Marta se respira en su herencia indígena, afrocolombiana y española ,como se evidencia en el artículo 111 de la Ley 1617 de 2013 "Por la cual se expide el régimen para los distritos especiales", que declara a la ciudad patrimonio cultural de la nación por ser la ciudad más antigua fundada por el Reino de España en América del Sur y por su diversidad cultural debido a la presencia de pueblos indígenas y de población afrocolombiana (Congreso de Colombia, 2013). La ciudad cobra mucha importancia en los planes estratégicos nacionales debido a que se cumplen 500 años de su fundación en el 2025 y el bicentenario de la muerte de Simón Bolívar en el año 2030. Asimismo, su condición natural ubicada a orillas del Mar Caribe y en las faldas de la Sierra Nevada de Santa Marta, hacen de esta una ciudad con gran riqueza ambiental haciendo de la cultura y el turismo motores muy relevantes para el desarrollo estratégico del municipio cuyo principal objetivo es potenciar su liderazgo como eje articulador turístico y cultural, protagonista fundamental de la región Caribe (Alcaldía de Santa Marta, 2015).

El centro de Santa Marta es considerado el vestigio más antiguo e importante del proceso de poblamiento en el territorio colombiano, pues su fundación data de 1525; en consecuencia, muchas acciones y proyectos se encaminando a su renovación, dada su importancia histórica el interés nacional e internacional en razón de las celebraciones que están por venir y los cambios que se quieren implementar para el desarrollo sostenible del distrito. Por lo tanto, se busca rehabilitar y restaurar varios de los sitios emblemáticos de la ciudad que se encuentran en detrimento por el paso del tiempo, la falta de mantenimiento, las ventas ambulantes y el crecimiento desordenado de establecimientos de comercio, además del alto impacto de ciertas dinámicas urbanas que se desarrollan en relación a la proximidad del puerto.

Se prevé así el cuidado de estos espacios en el Plan Especial del Centro Histórico contenido en la Resolución 137 de 2015 "Por la cual se modifica la Resolución número 1800 del 16 de diciembre de 2005 mediante la cual se estableció el Plan Especial de Manejo y Protección del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta y su correspondiente Acta de Concertación", promovida por el Ministerio de Cultura y la Alcaldía de Santa Marta. También se menciona la restauración de estas propiedades en el Plan Nacional de Recuperación de Centros Históricos (PNRCH), que se fundamenta en la Ley 397 de 1997 y la 1185 de 2008 "Por medio de la cual se salvaguardan y preservan los bienes de interés cultural mueble e inmueble" (Congreso de Colombia, 2008).

Hay tres espacios de vital importancia para la ciudad en proceso de restauración: la casa Madame Augustine, joya colonial de 1745, el Liceo Celedón, declarado monumento nacional en 1993 e institución académica de tradición en la ciudad y el Teatro Santa Marta, joya arquitectónica declarada bien de interés cultural del ámbito nacional en el año 2006 que está en proceso de restauración bajo la gerencia del Fondo Nacional de Desarrollo – Fonade. Se espera que a finales del 2016 se finalicen las obras en la que se aportaron COP $20.000 millones por el Ministerio de Comercio y el Ministerio de Cultura (Fonade, 2015).

Es importante mencionar que aunque la restauración o remodelación de estos lugares históricos va más allá de su apariencia física, todavía no se encuentra información su papel en la reversión de la obsolescencia física, pero sobre todo funcional, con la estimulación de espacios y actividades accesibles para un público extranjero y local.

Es preciso generar nuevos espacios de integración y cohesión social y económica que permitan darle un respiro al Centro Histórico para consolidar una sociedad más inclusiva y apropiada de su historia e identidad. Para esto, se están construyendo nuevos proyectos, entre espacios culturales y deportivos, en la localidad Cultural Tairona – San Pedro Alejandrino, en áreas aledañas a las instalaciones de la Quinta, monumento nacional histórico declarado como santuario de la Patria. Además del Museo Bolivariano de Arte Contemporáneo, actual administrador de la Quinta de San Pedro Alejandrino, y del Jardín Botánico, en la actualidad están en proceso de construcción un centro de convenciones y una mega biblioteca, la cual se prevé será entregada en su totalidad a finales del 2016, representando así uno de los íconos más grandes de la Costa Caribe Colombiana.

Del mismo modo, se espera que se cierren convenios y tratados internacionales en el transcurso de 2016 para mantener el patrimonio histórico y cultural de los países hispanoamericanos, mediante la creación de un centro de estudios internacionales para la región Caribe que sería soportado por la articulación de estas antiguas y nuevas instituciones en proceso de construcción, donde se reforzará el papel de Santa Marta como núcleo de la sociedad Bolivariana, lo cual cobra relevancia con el bicentenario de la muerte de Simón Bolívar en el año 2030 y la realización de los Juegos Bolivarianos en el año 2017, para lo cual también hay varios proyectos en infraestructura deportiva (Alcaldía de Santa Marta , 2015) (Congreso de Colombia, 2013).

La ciudad claramente también ha sido influenciada por la cultura Tairona. Ésta se encuentra representada en cuatro pueblos indígenas que viven en la Sierra Nevada de Santa Marta: Kogui, Aruhacos o Wintukua, Wiwa o Arsarios y Kankuamo. Estos grupos indígenas hablan distintas lenguas y tienen diferentes formas de vestir, pero los une una misma visión de la creación y de la Ley de Origen. Sin embargo, desde la década de los 70, los habitantes de la Sierra han sufrido un fuerte impacto social, ecológico y económico por el saqueo de sitios arqueológicos, los cultivos de marihuana y la producción de cocaína; todos estos apetecidos por guaqueros, contrabandistas y grupos al margen de la ley, entre otros (Banco de la República , 2015).

Para la ciudad es importante mantener y fortalecer la identidad de estos grupos indígenas que guardan saberes ancestrales,objeto de interés científico a nivel mundial. Para el Distrito como para las comunidades indígenas que habitan en la Sierra y a sus alrededores, es de vital importancia recuperar y cuidar los sitios sagrados, como las desembocaduras de los ríos Gaira, Buritaca, Palomino, así como la piedra Donama en Bonda, Taganga, Minca, el Pueblito, entre otros de gran relevancia en la vida de estas comunidades, donde la identidad cultural depende de sus territorios que a su vez hacen parte de un mismo cuerpo interconectado.

Por esto, en colegios del distrito se ha implementado la cátedra sobre el patrimonio cultural y las prácticas medioambientales de las comunidades indígenas de la Sierra Nevada de Santa Marta, aunque no se ha encontrado información de seguimiento de esta actividad. Adicionalmente, a esta iniciativa prevista en el Plan de los 500 años, se suma una iniciativa por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH):la construcción de un programa de turismo cultural sostenible mediante la creación de un "Itinerario Cultural Sierra Nevada de Santa Marta"; este propósito ha sido declarado por la UNESCO, y tendría una inversión de COP $1.278 millones.

Reconociendo este panorama cultural, la ciudad busca dar valor al complejo tejido de conocimientos ancestrales mediante la creación de una corporación público–privada encargada de la promoción y gestión de la identidad y las tradiciones samarias, la colaboración internacional en sectores productivos universitarios y el turismo diversificado que aporte a un renovado sector turístico. Esto presenta un reto a superar para el municipio, donde la diversidad cultural y la dinámica poblacional, así como las altas tasas de desplazamiento interno obligan a los habitantes a asumir otras referencias de identidad, convirtiéndose en desafíos que profundizan las brechas existentes y la desigualdad de sus habitantes. Se busca entonces fortalecer la identidad cultural samaria, multiétnica y ancestral que precisará de una institución autónoma de cultura que vele por los intereses de las habitantes y permita la acción de colectivos independientes.

De acuerdo con lo obtenido en el filtro de opinión publica realizado por IPSOS en el mes de septiembre del año 2015, el 59% considera que no existen programas en la ciudad que ayuden a mejorar la disponibilidad y acceso a eventos culturales y artísticos. Por otro lado el 49% considera que la calidad de la oferta cultural no es ni buena ni mala.

DIMENSIÓN FISCAL Y GOBERNABILIDAD

Las características de Santa Marta y su momento histórico demandan la realización de ajustes fiscales y de gobernanza encaminados a lograr que la visión de desarrollo de la ciudadanía encuentre el soporte institucional necesario para su ejecución efectiva. Algunos de estos factores son las iniciativas ciudadanas que convocan y promueven la transformación de la ciudad, retos de adaptación al cambio climático, crecimiento demográfico acelerado, alta demanda por servicios públicos de calidad y necesidad de reordenación inteligente del territorio para generar simultáneamente competitividad y calidad de vida,.

Entre 2012 – 2015, se presentaron avances importantes de fortalecimiento de la institucionalidad pública y de aumento de la inversión. Caben destacar los resultados en el indicador de desempeño integral[25], que pasó de 56,9 en 2011 a 67,7 en 2014(Departamento Nacional de Planeación, 2015). Santa Marta presenta perspectivas positivas de crecimiento económico y fiscal basado en la dinámica de la ciudad y los procesos de fortalecimiento institucional que ha comenzado a implementar. Para su consolidación será decisivo atender varios y persistentes factores de riesgo para las finanzas públicas.

Buena parte de los ajustes fiscales y de gobernabilidad aún no se realizan o están en periodo de implementación y, por consiguiente, la necesidad de hacer tránsito hacia un modelo de gobierno moderno, eficaz y con unas finanzas sostenibles cobra mayor vigencia si se pretende alcanzar las expectativas de desarrollo y prosperidad.

25. La metodología evalúa cuatro componentes de la gestión pública: eficacia (cumplimiento del plan de desarrollo); eficiencia (comparación de productos obtenidos con insumos utilizados); cumplimiento de requisitos legales (Gestión y ejecución de recursos asignados por SGP); y gestión (capacidad administrativa y desempeño fiscal).

FORTALEZAS

Gestión pública participativa: Los avances de en este aspecto serán importantes para consolidar el esquema de localidades.

Santa Marta registra avances importantes en materia de planeación y presupuestación participativa y así lo demuestra la adopción del acuerdo 09 de 2013establece lineamientos de política pública para el diseño e implementación de planeación local y el sistema de presupuestos participativos,. También, entre 2014 y 2015, se realizaron algunos ejercicios de presupuestación participativa a escala de barrio que pueden ser vistos como el comienzo de una ruta hacia la adecuación de estos mecanismos a las necesidades locales.

Con los avances obtenidos surge la oportunidad de lograr la implementación plena del Acuerdo comentado en concordancia con el Acuerdo número 025 de diciembre 12 de 2014, que establece la estructura de Distrito, y sin perder de vista los indicadores de gastos de funcionamiento. Surge también la oportunidad de lograr que la ciudadanía conozca y se apropie de los mecanismos de planeación, participación y rendición de cuentas, pues que a la luz de la encuesta de opinión, no son suficientemente conocidas o utilizadas por la población. De acuerdo a la encuesta de opinión pública aplicada para este estudio solo el 81% de los encuestados manifestaron que a la hora de tomar decisiones la administración no tiene en cuenta sus opiniones, el 73% desconoce la existencia de mecanismos de participación y solo el 16% considera que con los informes de rendición de cuentas conoce la gestión del distrito (Ipsos Napoleón Franco, 2015).

El Índice de Gobierno Abierto (IGA), calculado por la Procuraduría General de la Nación, y diseñado para medir el nivel de cumplimiento de normas estratégicas anticorrupción, inspirado en las medidas preventivas de las convenciones Interamericana y de Naciones Unidas contra la corrupción, incluye un indicador particular sobre "Rendición de cuentas". Para el caso de Santa Marta, mientras el informe general de Gobierno Abierto 2014 – 2015 arrojó un resultado ponderado de 68,89 que lo ubicó en el lugar 465 entre 1.102 municipios evaluados, en "Rendición de cuentas" obtuvo un puntaje de 74,2, que evidencia una mayor fortaleza en este aspecto y coincide con la información publicada en la página web institucional. No obstante, los resultados del periodo 2014-2015 son menores que los obtenidos para el periodo 2013-2014, en el que el resultado general alcanzó 75,0 y el componente de rendición de cuentas 85,2, que ubicaban al Distrito en el lugar 358 entre los municipios del país (Procuraduría Genral de la Nación, 2015).

Avanzar en gestión pública participativa puede ser una herramienta de efectos transversales, ya que los mecanismos de participación ciudadana, rendición de cuentas y la percepción de transparencia tienen vocación de afectar positivamente aspectos como sentido de pertenencia, cultura ciudadana y propensión a la tributación. La Tabla 4.4 presenta los resultados de las ciudades colombianas de Santa Marta, Barranquilla, Valledupar y por la ciudad de venezolana de Cumaná en relación con los indicadores de gestión pública participativa.

Tabla 4.4.
Indicadores de gestión pública participativa, cuatro ciudades ICES

Ciudad Indicador	Planificación participativa	Presupuesto participativo	Rendición de cuentas
Santa Marta	Sí	Si, menor a 10%	Sí
Barranquilla	Si	No	Si
Valledupar	Si	No	Si
Cumaná	Si	Si	Si

Fuente: BID, Urban Dashboard 2016

RETOS

Gestión pública moderna: la reforma administrativa es una oportunidad de modernización

Uno de los aspectos más relevantes en la dinámica de transformación que enfrenta la ciudad es la nueva organización administrativa que implementa para Santa Marta la estructura de Distrito, adoptada mediante Acuerdo número 025 de diciembre 12 de 2014. La nueva estructura determina la división del Distrito en tres localidades: 1. Cultural Tayrona San Pedro Alejandrino; 2. Histórica Rodrigo de Bastidas; y, 3. Turística Perla del Caribe. Para que sea percibida como exitosa por la ciudadanía, la reforma debe traducirse en resultados perceptibles por la comunidad en aspectos como transparencia y participación en decisiones públicas, sin perder de vista el control de los gastos de funcionamiento.

A pesar de los avances, la cobertura institucional es insuficiente en sistemas electrónicos de seguimiento a la gestión pues no incluye las entidades municipales descentralizadas y los módulos vigentes no están integrados en su totalidad. En este contexto, surge la oportunidad de optimizar el sistema de administración financiera, ampliando su cobertura a todas las dependencias y secretarías de la Alcaldía y a las entidades descentralizadas del Distrito, para hacer más eficientes los procesos de gestión y mejorar la calidad y oportunidad de la información, incluyendo el seguimiento físico de proyectos a cargo de la Alcaldía.

Para la publicación de los procesos de contratación y en cumplimiento de la ley 1150 de 2007, la Alcaldía de Santa Marta usa el Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP), al que ciudadanos y empresas pueden ingresar en el sitio web de la Alcaldía. Este permite conocer e interactuar con los procesos de selección y contratación de proveedores, procedimiento evaluado por la Procuraduría General de la Nación, que verifica que los procesos de contratación estén sujetos a los principios legales a través del indicador de publicación del IGA. En el informe 2014 – 2015, Santa Marta obtuvo resultados positivos al obtener una calificación de 94,4, frente a la calificación de 81.4 obtenida en el periodo 2013-2014, y al promedio nacional de 69,8 (Procuraduría Genral de la Nación, 2015).

Este mismo aspecto tiene relevancia desde la perspectiva de percepción ciudadana, pues solo el 55% de los encuestados respondió tener algún tipo de conocimiento sobre la existencia de sistemas de información para consultar las metas de la ciudad (Ipsos Napoleón Franco, 2015), . Así pue, se debe insistir en los procesos de divulgación de las plataformas para acceso ciudadano a la información en aspectos como seguimiento a la gestión y procesos de adquisiciones.

Sobre la estructura organizacional, si se tienen en cuenta los retos de implementación de nuevas políticas públicas, nuevo esquema de organización político administrativa y la visión de desarrollo de la ciudad a mediano y largo plazo, se pone de relieve la conveniencia de optimizar la estructura funcional de la Administración central del Distrito, incluyendo sus procesos y procedimientos, estructura de cargos y funciones, y la modernización de sus plataformas tecnológicas (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015). Esto ha sido la conclusión de procesos de análisis técnicos previos a la implementación de las localidades, elaborados por la Administración Distrital con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD, 2015).

Transparencia

En el reporte final de resultados del Índice de Transparencia Municipal 2013 – 2014, la calificación general otorgada a Santa Marta fue de 47,7 puntos, "nivel de riesgo de corrupción Alto", que la ubica en el lugar 30 entre las 41 ciudades colombianas analizadas. En el mismo sentido, la encuesta de percepción de la ciudadanía señala que este es un aspecto con espacio de mejora importante.

En transparencia, la opinión pública marca que el 46% señaló conocer que se pueden efectuar consultas y trámites en las entidades públicas vía internet, dejando claro que los trámites en línea son un mecanismo con reconocimiento significativo.. En cuanto al resultado general de la gestión, la opinión muestra resultados divididos sobre la gestión de la Administración: el 32% la considera transparente , el 32% ni mucho ni poco; y el 36% "poco transparente" (Ipsos Napoleón Franco, 2015).

De otra parte, los resultados del Índice de Gobierno Abierto (IGA) 2014 – 2015 aluden a cuatro componentes básicos: Control Interno, Almacenamiento de la Información, Exposición de la Información y Diálogo sobre la Información. El resultado ponderado para Santa Marta fue de 68,8, que la ubica por encima del promedio nacional (65,2), y la sitúan en el lugar 465 entre los 1.102 municipios del país. Los resultados de Exposición de la Información y Diálogo de la Información pasaron de 86,3 y 80,3 en 2013 a 83,6 y 63,4 en 2014, respectivamente y evidencian que este es un aspecto en el que se requieren acciones de mejora continua (Procuraduría Genral de la Nación, 2015).

El Distrito adelanta acciones que incrementen la publicidad y exposición de la información pública; sin embargo, el impacto y los resultados deben mejorar considerablemente, para lo que por medio de estrategias de Gobierno Abierto y Gobierno en línea, hay que contar con sistemas de información y herramientas tecnológicas que permitan a la ciudadanía, mayores alternativas de control social que redunden en mayor percepción de confianza a la gestión pública.

La Tabla 4.5 presenta los resultados de indicadores de transparencia de las ciudades colombianas de Santa Marta, Barranquilla, Valledupar y de la ciudad venezolana de Cumaná.

Tabla 4.5.
Indicadores de transparencia

Ciudad Indicador	Indicador Indice de Transparencia	Porcentaje de cuentas auditadas	Porcentaje de cuentas auditadas por terceros
Santa Marta	47,4	100%	100%
Barranquilla	77,5	100%	0%
Valledupar	46,8	100%	100%
Cumaná	N/D	57%	51%

Fuente: BID, Urban Dashboard 2016

Gestión del gasto: oportunidades de mejora en materia de planeación y en capacidad de ejecución de proyectos de inversión

Al cierre de la vigencia 2015 Santa Marta comprometió COP $537,271 millones en gasto de inversión, , 34% más que en 2014 (COP $397.469 millones) y mostró una recuperación frente al resultado verificado entre 2013 y 2014, en el que se registró una reducción del 7%.

Aunque el incremento de gastos de inversión en formación bruta de capital muestra avances en materia de calidad

del gasto, el total de gastos con el total de ingresos también evidencia dificultades en ejecución que se traducen en un alto costo de oportunidad frente a las inversiones que requiere la ciudad.

Los recursos del balance sin ejecutar de años anteriores por COP $175.771 representan 13,9% de incremento frente a los COP $154.271 millones incorporados en 2014, y un 30% más frente a los COP $118.528 millones en 2013. Esto manifiesta un elevado rezago presupuestal con tendencia a crecer y evidencia oportunidades de mejora en planeación y capacidad de ejecución de proyectos de inversión.

Al analizar la percepción ciudadana sobre calidad del gasto público (Ipsos Napoleón Franco, 2015), el 42% está conforme con la manera que la Alcaldía invierte los recursos, el 30% neutral y el 28% insatisfecho. Frente a preguntas más específicas los neutrales asumen opiniones mayormente desfavorables: el 56% considera que las obras de inversión no se ejecutan de manera adecuada y el 53% considera que sus impuestos no se ven reflejado en las obras y programas que se adelantan.

Por último, aunque el Distrito genera y proyecta generar ahorros operacionales para inversión, también existen inflexibilidades en las fuentes que financiarían el gasto de inversión de los próximos años, derivados de acuerdos que aprobaron compromisos de vigencias futuras y de contratos de concesión que se financian con la destinación específica total o parcial de varias rentas municipales según se presenta en la Tabla 4.6 El Distrito señaló los siguientes:

- **Concesión de alumbrado público:** en ejecución desde 1997 a un plazo de 20 años. Se financia con el 100% del impuesto de alumbrado público
- **Concesión de mantenimiento de malla vial:** en ejecución desde el año 2000 a un plazo de 20 años. Se financia con el 100% de la sobretasa a la gasolina
- **Concesión de amueblamiento urbano:** en ejecución desde el año 2000 a un plazo de 20 años. Se financia con el 10% del ICA y el 100% de avisos y tableros
- **Concesión sistema de tránsito:** en ejecución desde 2003 a un plazo de 20 años. Se financia con el recaudo de multas y servicios de tránsito
- **Concesión por parte del Distrito de 3 Infraestructuras Educativas (Megacolegios)** para que los Concesionarios organicen, operen y presten en ellas el Servicio Público de Educación Formal: entre 2011 a 2022. Se financia con cargo al SGP Prestación de servicios educativos
- **Compromiso de vigencias futuras para infraestructura educativa:** se financia con regalías del gas y el monto comprometido es hasta completar COP $6.000 millones
- **Compromiso de vigencias futuras para el Sistema Estratégico de Transporte Público:** entre 2010 y 2022. Se financia con cargo a ICLD y SGP de propósito general
- **SERVICIDO DE LA DEUDA:** crédito contratado en 2014 por 70.000 millones para el desarrollo de infraestructura educativa, cultural y de recreación y deporte. Se pignoró SGP de Propósito General, SGP de Deporte, SGP de Cultura e ICLD

Tabla 4.6.
Concesiones y vigencias futuras
Cifras en millones de pesos

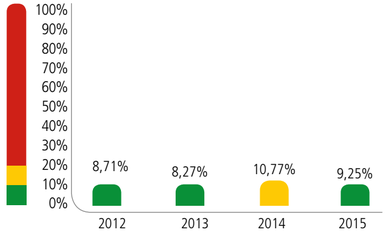
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
SECTOR EDUCACIÓN	5.389	5.389	5.389	5.389	5.389	5.389	5.389	-
Megacolegios	5.389	5.389	5.389	5.389	5.389	5.389	5.389	-
SECTOR AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO	-	-	-	-	-	-	-	-
Vigencias Futuras	-	-	-	-	-	-	-	-
SECTOR TRANSPORTE	19.756	21.643	23.317	25.010	26.724	15.644	16.952	4.628
Vigencias Futuras	5.551	6.819	7.956	9.092	10.229	11.366	12.502	-
Concesión Malla Vial	10.584	11.167	11.557	11.962	12.381	-	-	-
Concesión SIETT	3.621	3.657	3.804	3.956	4.114	4.279	4.450	4.628
SECTOR SERVICIOS PÚBLICOS	13.759	14.515	-	-	-	-	-	-
Alumbrado Público	13.759	14.515	-	-	-	-	-	-
SECTOR EQUIPAMIENTO MUNICIPAL	9.338	9.683	10.022	10.373	10.736	-	-	-
Concesión Amoblamiento Urbano	9.338	9.683	10.022	10.373	10.736	-	-	-
SERVICIO DE DEUDA	4.848	13.880	15.972	15.090	14.208	13.326	12.444	2.917
Educación	3.463	9.914	11.409	10.778	10.148	9.518	8.888	2.084
Deporte	1.385	3.966	4.563	4.311	4.059	3.807	3.555	833
TOTAL COMPROMISOS	53.090	65.111	54.700	55.862	57.057	34.359	34.785	7.545

Fuente: Secretaría de Hacienda de Santa Marta. MFMP 2016 - 2025.

Se invita a una revisión integral de las concesiones que permita una planificación que prepare al Distrito para tomar las decisiones más eficientes para la ejecución de sus recursos. Algunas están próximas a cumplir su plazo de ejecución, lo que plantea una interesante oportunidad de planear la gestión de los recursos de los siguientes años con un criterio sistémico.

En el periodo 2012-2015 los gastos totales crecieron en promedio el 17%. En términos de crecimiento promedio, la inversión registró una variación del 12%, y los gastos de funcionamiento fueron los de mayor expansión con 19% promedio real. Su participación promedio en el total de gastos pasó de 6% en 2012 a 9% en 2015 lo que evidencia una tendencia creciente de este tipo de gastos tal como se presenta en la figura 4.57.

Figura 4.57.
Gasto corriente como porcentaje del gasto total, 2012-2015.

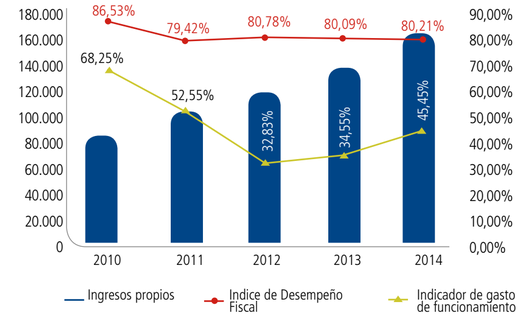


Fuente: Elaboración propia con base en información del CHIP-FUT

Al analizar el periodo 2010 – 2015 se evidencia la mayor incidencia de gastos de funcionamiento en 2014 y 2015 frente a los años anteriores que acerca al Distrito a los límites establecidos por la propia Ley 617 y que demanda planear y controlar su evolución de cara a los próximos años, sobre todo, teniendo cercala implementación de reformas administrativas que podrían incidir en este componente, además de procesos judiciales que pueden presionar los gastos por concepto de sentencias y conciliaciones.

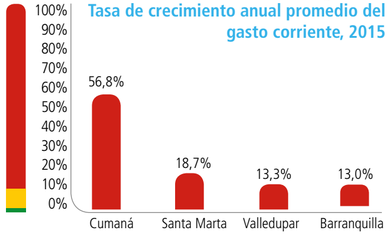
En el tema de gestión del gasto, Santa Marta deberá realizar actuaciones enfocadas hacia la disminución o control racional del crecimiento del gasto corriente. Mientras que en los últimos años Barranquilla y Valledupar han mantenido el crecimiento del gasto corriente a un promedio del 13%, que las ubica en color rojo según los parámetros de la metodología ICES, Santa Marta registra un promedio de crecimiento del 18,7%, que resulta preocupante con la perspectiva de los ajustes administrativos que se prevén en el corto plazo y el comportamiento de los ingresos propios con los que deberán atenderse. Figura 4.59.

Figura 4.58.
Indicadores fiscales de Santa Marta



Fuente: FUT ingresos, Índice de Desempeño Fiscal (DNP) e Indicador de Gastos de Funcionamiento (Contraloría General de la República)

Figura 4.59.
Tasa de crecimiento anual promedio del gasto corriente, 2015



Fuente: BID Urban Dashboard, 2016

Tabla 4.7.
Relación gastos de funcionamiento administración central/ Ingresos corrientes de libre destinación (Indicador Ley 617)

Concepto	A 2010	A 2011	A 2012	A 2013	A 2014	A 2015
a. Ingresos Corrientes de Libre Destinación	47.097	57.509	66.307	78.879	74.598	90.749
b. Gastos de la Administración Central	32.144	30.221	21.769	27.253	33.906	52.408
Indicador Ley 617 (b / a)	68,25%	52,55%	32,83%	34,55%	45,45%	57.75%

Fuente: Elaboración propia con base en certificación de Ley 617 de 2000. Controlaría General de la República

TEMAS URGENTES

Impuestos y autonomía financiera

Las finanzas públicas de Santa Marta desde el año 2010 se han caracterizado por presentar resultados favorables en aumentos de los ingresos tributarios, sostenibilidad del gasto de funcionamiento, capacidad de generación de ahorros para el pago de las acreencias y crecimiento de la inversión pública (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015). Todo ello se ha traducido en un mejoramiento sostenido en su desempeño fiscalque pasó de alcanzar 56,15 puntos (de máximo 100 posibles) en 2007 a 80,21 puntos en 2014 (Departamento Nacional de Planeación, 2015).

La Tabla 4.8 presenta los ingresos de 2010 a2015 discriminados en ingresos propios, transferencias y recursos de capital. Los ingresos totales en promedio crecieron un 9%.

Desde el punto de vista institucional, uno de los avances más importantes en el último tiempo fue la terminación en 2015 de la concesión para la gestión tributaria que venía operando la Firma "Recaudos y Tributos", cuya labor de cobro fue "poco eficiente"., según informó el Distrito.Una vez terminada la concesión, el reto más importante será retomar la administración de los tributos, para lo que será necesario fortalecer la estructura administrativa, tecnológica y de personal de manera que soporte una gestión tributaria robusta y efectiva en procesos como fiscalización y cobro coactivo de las rentas distritales (BID, 2015).

Al analizar la participación de los ingresos propios frente a los totales, enlos últimos 5 años han oscilado entre el 21% y el 25%. Estas cifras muestran aun alta dependencia a las transferencias de recursos de la Nación y participación creciente de los recursos de capital, en particular de los recursos de balance.

La Tabla 4.9 presenta el comportamiento histórico de los ingresos propios discriminados en ingresos tributarios y no tributarios, éste último no incluye transferencias.

Tabla 4.8.
Ingresos totales, período 2010-2015

Concepto	Valores a precios constantes 2015						Variación 2015 / 2014	Variación Promedio 2010 - 2015	Participación 2015	Promedio de Participación 2010 - 2015
	A 2010	A 2011	A 2012	A 2013	A 2014	A 2015				
Ingresos Totales (1+2+3)	485.739	492.920	543.286	673.927	697.940	745.417	6,8%	9%	100%	100%
1. Ingresos Propios	102.334	120.732	133.145	152.528	174.807	175.512	0,4%	12%	23,5%	24%
2. Transferencias	322.195	307.515	338.917	393.440	359.709	379.904	5,6%	4%	51%	59%
3. Recursos de Capital	61.210	64.674	71.224	127.959	163.424	190.001	16,3%	28%	25.5%	18%

Fuente: Construcción propia con base en la información reportada en el CHIP. Categoría: FUT_INGRESOS.
Formulario: REPORTE_INFORMACION. Periodo: OCT A DIC – 2010 a 2015, cuyos valores están a precios corrientes.

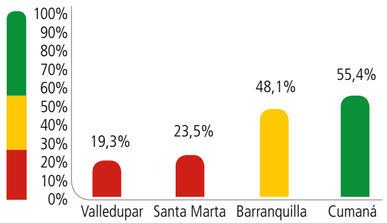
Tabla 4.9.
Ingresos propios - periodo 2010 - 2015

Concepto	Valores a precios constantes 2015						Variación 2015 / 2014	Variación Promedio 2010 - 2015	Participación 2015	Promedio de Participación 2010 - 2015
	A 2010	A 2011	A 2012	A 2013	A 2014	A 2015				
Total Ingresos Propios (1 + 2)	102.334	120.732	133.145	150.089	174.807	175.512	0,4%	12%	100%	100%
1. Ingresos tributarios (a+b+c+d)	80.564	96.280	111.410	123.457	142.493	156.089	9,5%	14%	89%	82%
a. Predial	22.705	26.123	32.201	41.676	49.296	44.369	-10,0%	15%	25%	25%
b. Industria y comercio	29.113	34.457	38.994	38.453	43.452	46.472	7,0%	10%	26%	27%
c. Sobretasa a la gasolina	6.169	8.512	9.610	-	10.111	11.018	9,0%	16%	6%	5%
d. Otros ingresos tributarios	22.576	27.189	30.606	43.328	39.634	54.230	36,8%	21%	31%	25%
2. Ingresos no tributarios	21.770	24.452	21.735	26.633	32.314	19.423	-39,9%	1%	11%	18%

Valores: Millones de pesos a precios constantes 2015.
Fuente: Construcción propia con base en la información reportada en el CHIP. Categoría: FUT_INGRESOS.
Formulario: REPORTE_INFORMACION. Periodo: OCT A DIC – 2010 a 2015, cuyos valores están a precios corrientes.

La Figura 4.60 presenta el comparativo del resultado de las cuatro ciudades en relación con el indicador de ingresos propios como porcentaje de los ingresos totales.

Figura 4.60.
Ingresos propios como porcentaje de los ingresos totales, cuatro ciudades ICES



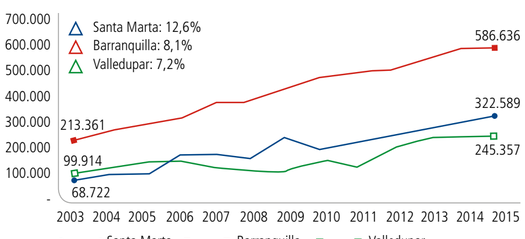
Fuente: BID Urban Dashboard, 2016

Entre 2010 y 2015, los ingresos propios crecieron a una tasa promedio del 12%, que obedece en general a mejores resultados en materia de ingresos tributarios. Sin embargo, entre 2014 y 2015 la variación de los recursos propios fue apenas del 0,4%, lo que constituye una señal de alerta para la toma de decisiones de política fiscal, máxime cuando este resultado se analiza en contraste con el crecimiento sostenido del gasto corriente y sus perspectivas en el corto plazo, como se estableció de manera precedente. La caída en el recaudo de impuesto predial y la desaceleración del crecimiento del recaudo en Industria y Comercio en el último año, así lo confirman.

Los mejores resultados en materia de recaudo de impuestos se pueden evidenciar en la Figura 4.61, esta presenta el recaudo tributario total per cápita entre 2003 y 2015 de las tres ciudades colombiana. En términos absolutos, Santa Marta aumentó su recaudo tributario per cápita a una tasa anual de 12,6% superior a la de Barranquilla y Valledupar, en el mismo periodo.

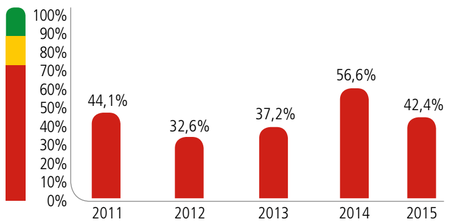
En especial, según la información presupuestal registrada en el Formato Único Territorial FUT, se observa que entre 2014 y 2015 el recaudo de impuesto predial se redujo en un 10%, al pasar de COP $49.296 millones a COP $44.369 millones, con una eficiencia en el recaudo de apenas 42%. En la Figura 4.62 se observa el comportamiento historio del indicador eficiencia en el recaudo.

Figura 4.61.
Recaudo tributario per cápita, tres ciudades. 2003-2015



Valores: pesos a precios constantes 2015.
Fuente: Construcción propia con base en la información reportada en el CHIP. Categoría: FUT_INGRESOS. Formulario: REPORTE_INFORMACION. Periodo: OCT A DIC – 2003 a 2015.

Figura 4.62.
Eficiencia en el recaudo, período 2011 - 2015

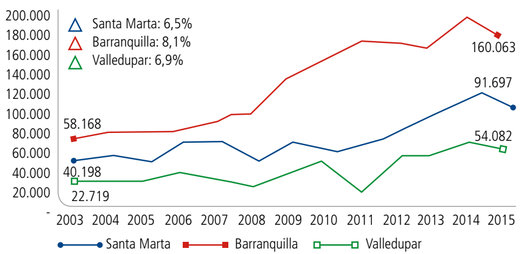


Fuente: FUT ingresos y CHIP información contable.

En términos per cápita, la ciudad incrementó su recaudo predial a una tasa promedio anual de 6,5%, tasa menor si se compara con Barranquilla y Valledupar, quienes lo hicieron a una tasa del 8,1% y 6,9%, respectivamente, según la Figura 4.63. Para 2015, Santa Marta recaudó COP $91.697, cifra mayor a los COP $ 54.082 de Valledupar, pero inferior a los COP $ 160.063 de Barranquilla. Este aspecto, junto a la eficiencia en el recaudo, es uno de los de mayor relevancia para el Distrito y demandará acciones prioritarias para salvaguardar una de las fuentes de recursos más importantes para la ciudad.

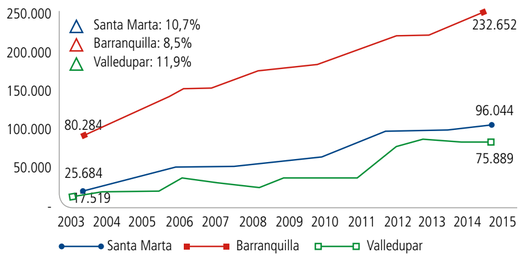
Por su parte, en la Figura 4.64 se observa que el impuesto de industria y comercio registra un incremento del 7% que, si bien es positivo, muestra un menor ritmo frente al promedio de 10%, crecimiento verificado entre 2010 y 2015. El comportamiento del recaudo promedio por habitante, a cierre de la vigencia 2015, Santa Marta recaudó COP $96.044, cifra significativamente menor a los COP $232.652 de Barranquilla.

Figura 4.63.
Recaudo per cápita impuesto predial en tres ciudades - período 2003 - 2015



Valores: pesos a precios constantes 2015.
Fuente: Construcción propia con base en la información reportada en el CHIP. Categoría: FUT_INGRESOS. Formulario: REPORTE_INFORMACION. Periodo: OCT A DIC – 2003 a 2015.

Figura 4.64
Recaudo per cápita impuesto de industria y comercio en tres ciudades - Período 2003 - 2015

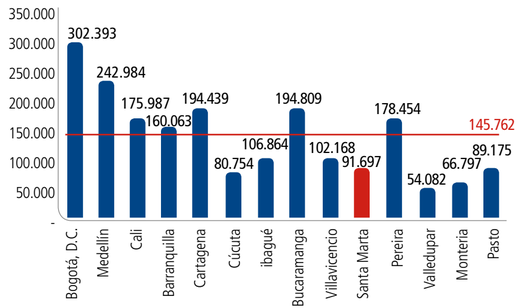


Valores: pesos a precios constantes 2015.
Fuente: Información reportada en el CHIP. Categoría: FUT_INGRESOS.
Formulario: REPORTE_INFORMACION. Periodo: OCT A DIC – 2003 a 2015.

La comparación relativa a la eficiencia en el recaudo evidencia que como se señaló antes, Santa Marta tiene entre sus retos prioritarios el fortalecimiento de la gestión de cobro del impuesto predial. Mientras que la eficiencia en el recaudo de Barranquilla está por encima del 85%, en Santa Marta el indicador no supera el 43%, y presenta un deterioro frente a los resultados registrados en 2014 (56,6% de lo facturado).

Al comparar el comportamiento del recaudo predial per cápita de Santa Marta con las 14 principales ciudades del país, los COP $ 91.697 de Santa Marta están por debajo de los COP $ 145.762, promedio per cápita en las ciudades con población mayor a 400.000 habitantes Figura 4.65.

Figura 4.65.
Recaudo per cápita del impuesto predial en 14 ciudades con promedio. Año 2015



Valores: pesos a precios constantes 2015.
Fuente: Información reportada en el CHIP. Categoría: FUT_INGRESOS.
Formulario: REPORTE_INFORMACION. Periodo: OCT A DIC – 2015.

En síntesis, aunque el recaudo de ingresos propios se incrementó en el periodo 2010 – 2015, el comportamiento entre 2014 y 2015 es un llamado a analizar las políticas fiscales y administrativas, para mejorar la participación de los ingresos propios en la base de ingresos del Distrito. En este propósito, un aspecto definitivo sería adelantar las actuaciones necesarias para la conservación y actualización del catastro, analizar la estructura tarifaria contenida en el estatuto Tributario Distrital, fortalecer la capacidad institucional para la gestión de fiscalización y cobro y promover de manera incisiva la cultura de pago entre los contribuyentes.

En el mismo sentido, debe avanzarse en una gestión eficaz de fiscalización de industria y comercio y efectuar una revisión de los resultados de recaudo de otros recursos tributarios, en especial en algunos que no suelen concentrar la mayor atención pero pueden constituirse en fuentes considerables de recursos, como la contribución de seguridad ciudadana, estampillas pro adulto mayor y procultura, impuesto de delineación urbana, compensaciones de espacio público, plusvalía, valorización, entre otros.

Sobre las entidades distritales del sector descentralizado – EDS -, con cierre de 2014, la Empresa de Servicio Público de Aseo del Distrito de Santa Marta y el Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta S.A.S. registraron superávit y dominan la sumatoria de los Resultados Fiscales de las EDS que, en el agregado, corresponde a un superávit de COP $8.983 millones, y a primera vista resultaría positivo frente a los resultados agregados deficitarios por montos de -6.361 millones en 2012 y -3.044 millones en 2013. Estas cifras ameritan ser tratadas con prudencia, con énfasis en la situación de la Empresa Social del Estado Alejandro Próspero Reverand (ESE), que en los últimos dos años ha triplicado su déficit. En la Tabla 4.10 se presentan los resultados fiscales de las entidades descentralizadas del Distrito.

Tabla 4.10.
Resultados Fiscales de entidades descentralizadas - EDS - 2014

Nombre de la entidad	2012	2013	2014	Ingresos Totales EDS/ Ingresos Corrientes Administración Central
ESE ALEJANDRO PROSPERO REVERAND	-4.221	-7.236	-12.381	7.07%
EMPRESA DE SERVICIO PÚBLICO DE ASEO DEL DISTRITO DE SANTA MARTA	1.434	2.634	3.115	1.50%
SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE SANTA MARTA S.A.S.	-3.574	1.558	18.248	4.99%
TOTAL	**-6.361**	**-3.044**	**8.983**	**13.56%**

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Informe de Viabilidad Fiscal 2014.

Deuda

El tema de deuda se aborda desde la doble perspectiva de pasivos no financieros y pasivos financieros. En cuanto a los primeros, a la fecha el Distrito ha identificado pasivos ciertos, expresos y exigibles por COP $84.787 millones, y cuenta con fuentes de pago por COP $53.816 millones, lo que arroja pasivos sin financiar del orden de COP $30.970 millones Tabla 4.11. En cuanto a pasivos contingentes, el Distrito tiene registrados 225 procesos en contra de la Administración, cuya valoración de pretensiones asciende a COP $93.286 millones. (Distrito de Santa Marta, 2015)

Tabla 4.11.
Pasivo sin fuente de financiación

Sector	Valor Pasivos	Fuentes Sector	Saldo a Financiar
Educación	24.039,77	24.039,77	-
Salud	46.579,63	29.777.00	16.802,63
Sentencias	14.167,85	-	14.167,85
Total	84.787,25	53.816,77	30.970,48

Fuente: Secretaría de Hacienda. MFMP 2016 - 2025
Cifras en millones de pesos

Bajo el escenario descrito, en 2015 el Distrito planteó la necesidad de establecer un programa de saneamiento fiscal y financiero a partir de 2016, con base en la Ley 617 de 2000, que consistiría básicamente en i) lograr un plan de pago de cuatro años con los acreedores de los pasivos exigibles, y ii) crear un fondo con el 10% de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación con el que se cubran los fallos judiciales y demás pasivos contingentes en los diez años próximos.

Este 10% de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación es adicional a los recursos destinados al cubrimiento de pasivos exigibles. Al ejecutarse, cuando correspondan a fallos judiciales tendrán que considerarse como gastos de funcionamiento que tendrán vocación de afectar los indicadores de Ley 617. Cabe añadir que el Distrito señala como condición necesaria para la ejecución del programa de saneamiento fiscal la generación de ahorro operacional con recursos de ICLD, lo que se plantea bajo el escenario de que se mantenga una relación fija entre los Gastos de Funcionamiento y los ICLD. Este escenario entraña un riesgo frente al comportamiento mostrado por los gastos de funcionamiento en los últimos años y la perspectiva de mayor presión hacia el incremento originada en las reformas administrativas que el Distrito emprende en la actualidad.

Los pasivos exigibles y contingentes constituyen una seria alerta para el Distrito. Si se tiene en cuenta que Santa Marta ejecutó un acuerdo de reestructuración de pasivos entre 2004 y 2013, el hecho de que a dos años de su culminación se encuentre la situación descrita de riesgo latente da cuenta de causas estructurales que requieren una atención prioritaria. El plan de saneamiento de pasivos que ha comenzado a desarrollar el Distrito será un factor decisivo en el plan financiero y la disponibilidad de recursos para inversión y financiación.

Sobre la deuda financiera y en particular la capacidad de endeudamiento del Distrito, la Dirección de Apoyo Fiscal estima que con corte a 2014 el indicador de solvencia (intereses/ahorro operacional) es de 0% y el de sostenibilidad (saldo de la deuda/ingresos corrientes) es de 20%, lo que es una instancia autónoma de endeudamiento. No obstante al incluir en el cálculo los pasivos no financieros de vigencias anteriores con vencimiento superior a un año, el informe señala que "Una estimación más realista de la capacidad de pago ubica a la entidad en instancia crítica de endeudamiento, con indicadores de solvencia y sostenibilidad de 0% y 117%, respectivamente" (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2015).

De conformidad con los requerimientos de la Ley 819 de 2003 Santa Marta obtuvo en enero de 2016 la calificación de capacidad de pago, en la que se le asignó BBB+ en la escala nacional (FitchRatings, 2016)y se advierte que, bajo el escenario de desembolsar los COP 70.000 millones contratados en 2014, la vigencia 2018 será en la que el servicio de la deuda será más significativo, pero se proyecta que el Distrito cubrirá su servicio 5.06 veces con el disponible proyectado para atender deuda y cumplirá los indicadores de solvencia y sostenibilidad exigidos por la Ley 358 de 1997.

En cuanto al crecimiento del servicio de la deuda, si bien a diciembre de 2015 Santa Marta no registraba servicio de deuda a su cargo, a partir de 2016 tiene el reto de cuidar sus márgenes de endeudamiento en virtud de los planes de inversión de la ciudad, de modo que se procure evitar niveles de crecimiento de deuda acelerados como los registrados por Valledupar. De las ciudades comparadas, Santa Marta registra un indicador más saludable al presentar decrecimiento en servicio de la deuda entre 2010 y 2015, consecuencia de las restricciones impuestas por el acuerdo de reestructuración de pasivos. En el futuro inmediato deberá controlar adecuadamente las proyecciones de servicio de deuda de las operaciones de crédito realizadas en el último año y las que proyecte para financiar el Plan de Desarrollo 2016 -2020.

5

ESTUDIOS BÁSICOS

FOTO: Daniella Hernández Selman

ESTUDIO DE COMPETITIVIDAD Y DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL - IDENCITY

El Diagnóstico de Competitividad y Desarrollo Económico Local realizado por la firma consultora IDENCITY contiene la ordenación y planificación de las actuaciones en las que se plantea una estrategia firme para fortalecer dichos aspectos en la Santa Marta. Su diseño y formulación es el resultado de un proceso de documentación, investigación y análisis de la realidad territorial del municipio, fijando como objetivo la determinación de una serie de intervenciones para dichos ámbitos en consonancia con las necesidades, retos y desafíos a los que éste se enfrenta hasta llegar al propósito final de concretar la estrategia de desarrollo económico y competitivo.

El trabajo se dividió en cuatro etapas:

1. Contextualización general del estado en el que se encuentra Santa Marta en competitividad y desarrollo económico local, atendiendo a variables vinculadas con la diversificación de la estructura económica, su especialización sectorial, y el nivel de desarrollo socio-económico, entre otras.

2. Partiendo de este panorama general, se buscó obtener una visión más detallada del territorio y de su posición competitiva y económica. Tarea desarrollada además con documentación y fuentes solicitadas a la . A partir de la recopilación de estos informes, se llevó a cabo un proceso de estructuración y sistematización que terminó por la caracterización del escenario actual y las tendencias previstas en cuanto al desarrollo económico del territorio.

3. Se construyó una batería de indicadores para evaluar los niveles de competitividad y desarrollo económico local de la ciudad. Este proceso resultó especialmente importante, pues permite delimitar dónde se encuentra el territorio en torno a las principales magnitudes vinculadas a esta temática y comparar el resultado con los valores de referencia contenidos en dicha batería.

4. Aspirando a formular una estrategia que responda en la mayor medida de lo posible a las inquietudes de los actores territoriales, se recogieron las principales percepciones obtenidas de los dos talleres participativos realizados. En última etapa se logró diseñar una estrategia en línea con la realidad territorial (analizada previamente en las tres fases anteriores), capaz de incorporar las principales consideraciones ciudadanas. Este ejercicio fue una variable determinante para lograr un respaldo consensuado y encarar una ejecución exitosa de los proyectos de la estrategia.

Como resultado del trabajo de análisis y la estructuración de los resultados obtenidos en estas cuatro partes, se pudo determinar el enfoque del desarrollo competitivo de Santa Marta: qué ámbitos deberían recibir mayor atención, qué intervenciones resultan más adecuadas de acuerdo a los objetivos dispuestos, cuál es la mejor manera de instrumentalizar estas actuaciones y qué horizonte de planificación puede manejarse para su efectiva implementación. Todas estas cuestiones se consolidan y aglutinan en la estrategia de mejora competitiva y desarrollo económico local propuesta.

Índice de competitividad

Mostrando una evolución positiva en los índices de crecimiento económico, seguridad, comercio exterior, productividad e inversión, Colombia se ha consolidado como la cuarta economía de mayor magnitud en América Latina. Las medidas gubernamentales han aportado solidez al marco monetario, fiscal y financiero, permitiendo consolidar un progresivo desarrollo económico. Sin embargo, el país todavía presenta importantes desafíos sobre los que hay que trabajar para fortalecer su capacidad competitiva.

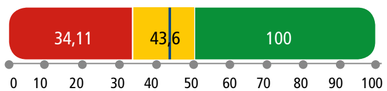
En este marco, Santa Marta ha experimentado una evolución similar al contexto colombiano con factores propios que han condicionado su nivel de competitividad respecto al entorno en el que se ubica. En términos de crecimiento económico, Santa Marta cuenta con un PIB per cápita bajo (US$ 2436,18) (Indicador de Importancia Económica Municipal, 2014) respecto a la región de LAC. En todo caso, se ha producido una tendencia favorable, creciendo a un ritmo muy superior que el contexto nacional (11,33% respecto a 4,9% entre los años 2012-2013) (IEM 2014 y Banco Mundial 2014).

Detentando la capitalidad del Departamento del Magdalena, Santa Marta concentra la mayor parte de la actividad económica, fuentes de empleo y atracción empresarial. Por su riqueza natural y el importante patrimonio histórico y cultural, su principal motor económico es el sector turístico, ámbito en el que dispone de importantes ventajas comparativas. Por su parte, el sector logístico-portuario tiene igualmente un gran peso dentro de la estructura económica del municipio, vinculándose principalmente a las actividades carboníferas. El comercio se perfila también como un sector relevante en el que desarrolla su actividad la mayor parte del tejido empresarial de la ciudad, presidido por una estructura compuesta de Mipymes. Junto a estos sectores se encuentra la actividad agrícola, basada principalmente en el café, el banano y la palma, y cuya relevancia se ha traducido en la puesta en marcha de iniciativas encaminadas a la articulación de clústeres en torno al sector agroindustrial.

Considerando el análisis del nivel de competitividad y el desarrollo económico local de Santa Marta mediante el índice diseñado para tal propósito, quedan claramente determinados cuáles son los ámbitos que requieren de una mayor atención y concentración de esfuerzos para la mejora competitiva del territorio, así como aquellos en los que éste presenta mayores fortalezas y potencialidades.

Considerando el análisis del nivel de competitividad y el desarrollo económico local de Santa Marta mediante el índice diseñado para tal propósito, la ciudad cuenta con un resultado global de 43,61 puntos (Ver figura 5.1); los temas que presentan deficiencias en su provisión y/o gestión, y que en consecuencia requieren de una especial atención se asocian al mercado laboral y a la Investigación, Desarrollo e innovación (I+D+i).

Figura 5.1.
Índice de Competitividad



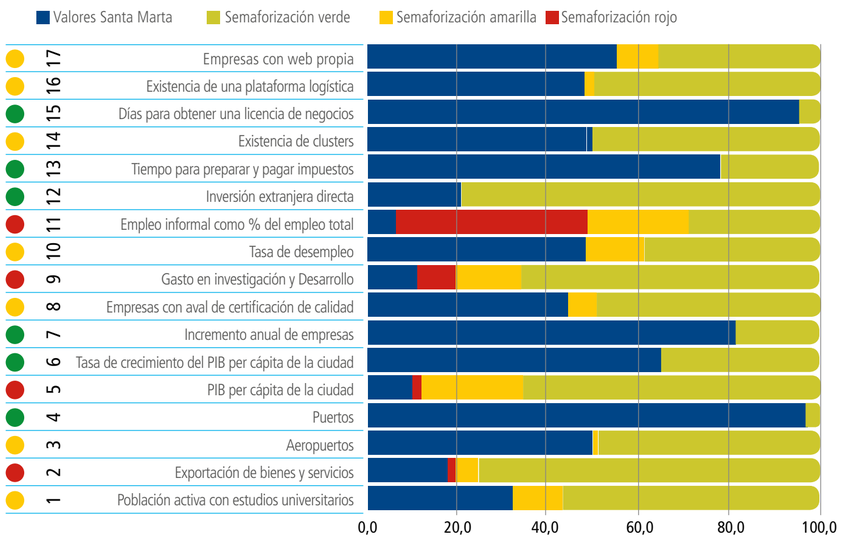
Fuente: BID, IDENCITY. 2015

En primer lugar, y por lo que se refiere al mercado laboral, el elevado nivel de informalidad (64% del empleo total es informal según el Plan 5º Centenario basado en DANE) constituye un desafío y obstáculo al desarrollo económico sostenible del territorio. En este sentido, resulta determinante promover la formalización de empresas y actividades, lo que implicará mejorar los niveles de recaudo, y con ello, la posibilidad de realizar una mayor inversión pública. Otro elemento que debe atenderse dentro de esta dimensión es la falta de oportunidades laborales. Con una tasa de desempleo situada en torno al 10% (Banco De La República, 2014), Santa Marta se posiciona en el umbral amarillo de la semaforización respecto a su contexto regional en América Latina y el Caribe, lo que apunta a la conveniencia de adoptar medidas que generen empleo productivo.

En segundo lugar, y si bien se ha tenido que recurrir a cifras nacionales por no disponer de datos desagregados, el

campo de la I+D+i presenta unos niveles bajos si se toma en cuenta el porcentaje de gasto en actividades asociadas a este rubro, lo que supone una limitación para el desarrollo competitivo de Santa Marta (Ver figura 5.2).

Figura 5.2.
Componentes del Indicador de Competitividad y Desarrollo Económico Local



Fuente: BID, IDENCITY. 2015

Por su parte, los temas que presentan dificultades en su servicio y/o gestión se vinculan con el capital humano, el grado de internacionalización de la estructura productiva, la organización, funcionamiento y disposición del tejido empresarial, el ambiente de negocios y la conectividad tecnológica.

Por un lado, y en lo que se refiere al ámbito del capital humano, algunas de las principales dificultades para la competitividad de Santa Marta son la limitada población activa con estudios universitarios (16,30%) (Bateman s.f), y la elevada tasa de desempleo concentrada en este segmento de la población (14%) (Gran Encuesta Integrada de Hogares-DANE 2013). Esta situación hace necesaria la implementación de medidas encaminadas a lograr un mayor ajuste entre la oferta universitaria y la demanda laboral, así como intervenciones dirigidas a la creación de vínculos y alianzas intersectoriales, el fomento de la cultura emprendedora y la especialización de los centros educativos en los sectores donde la ciudad cuenta con mayor vocación productiva.

Por otro lado, el grado de internacionalización de Santa Marta todavía no está situado en los niveles deseables y se encuentra sectorialmente concentrado en la exportación de carbón. Las cifras de exportaciones de bienes y servicios a nivel departamental muestran que existe una amplia capacidad exportadora que no se está aprovechando y potenciando en toda su extensión, para lo cual se requerirían de actuaciones dirigidas a la mejora del sistema de infraestructuras, como la ampliación del aeropuerto o el puerto, reforzando así el posicionamiento de la ciudad como un nodo logístico.

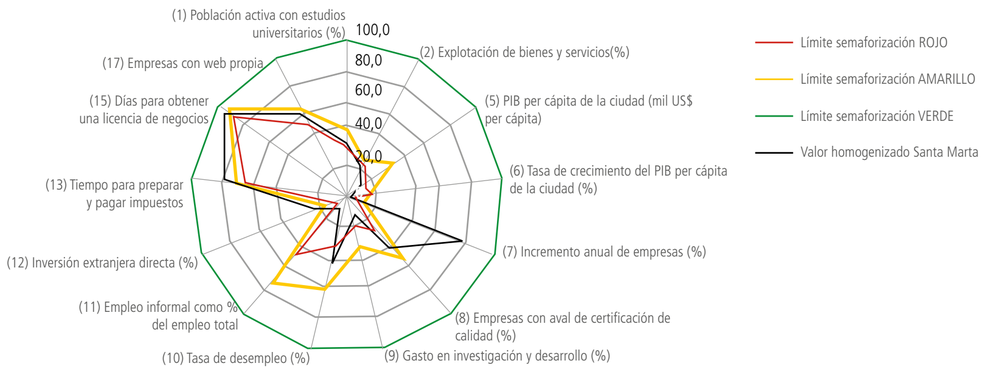
Con referencia al tejido empresarial, la estructura samaria muestra un notable grado de dinamismo, experimentando un crecimiento anual de empresas de un orden superior al 10% (un 13,7% para el año 2013) (Cámara de Comercio de Santa Marta, 2014). Este panorama viene acompañado de un ambiente de negocios favorable en términos generales, sobre todo en la regulación de negocios e inversiones, ámbito donde Santa Marta se posiciona como la segunda ciudad a nivel nacional en la que se requiere de menos tiempo para obtener una licencia de negocio, siendo necesarios tan sólo 11 días para ello (Banco Mundial, 2013). Aun así, este clima no termina de incentivar la atracción empresarial y presenta una serie de desafíos a solventar.

En este sentido, y con el objetivo de fortalecer los sectores agro-industrial, logístico y turístico, se han desarrollado diversas iniciativas para articular clústeres, a pesar de que no han terminado de materializarse en términos prácticos. Como último tema, los niveles de cobertura y el acceso a la infraestructura de comunicación apuntan a la necesidad de lograr una mayor extensión y absorción de las TIC, especialmente en el entorno empresarial. Empleando el dato disponible a nivel nacional, son pocas las empresas que cuentan con una página web propia, poniendo en evidencia la necesidad de reforzar esta variable por los beneficios que ello implica en términos de comercialización, promoción y distribución de bienes y/o servicios.

El índice de competitividad (Ver figura 5.3) también muestra aquellas dimensiones en las que Santa Marta registra tendencias favorables y, por tanto, sobre las que prioritariamente se debe basar y estimular su crecimiento económico. De esta manera, el entorno fiscal y más en concreto, la agilidad de los trámites burocráticos, muestra un panorama positivo. Para el ámbito del sector financiero la situación también resulta propicia, especialmente en lo que respecta a los niveles de inversión extranjera directa a nivel nacional. No obstante, a pesar de los datos, la percepción de los actores territoriales de Santa Marta sigue apuntando a que la falta de inversión constituye uno de los principales factores limitantes de la competitividad territorial.

En cuanto a los motores de crecimiento económico de Santa Marta, la especialización productiva ha estado condicionada por la heterogeneidad y perfil territorial: mientras las

Figura 5.3.
Índice de competitividad desagregado



Fuente: BID, IDENCITY, 2015

áreas rurales se han dedicado tradicionalmente a las actividades agrícolas, la zona urbana ha orientado su modelo a los sectores de la logística, el turismo y el comercio.

Tanto a nivel departamental como municipal, la actividad económica predominante corresponde al sector terciario. De esta manera, los sectores que presentan un mayor dinamismo en tanto a productividad, contribución al PIB y generación de empleo en Santa Marta son el turismo, el sector logístico-portuario y el comercio. Asimismo y partiendo de las ventajas competitivas que tiene Santa Marta en cuanto a recursos territoriales, habría que considerar la agroindustria como sector con un potencial considerable para desarrollar producto de valor agregado y promover el desarrollo económico de la ciudad. Se describen con más detalles los factores clave de cada uno de estos cuatro motores de crecimiento económico para la ciudad:

1. **El sector turístico se ha configurado como el principal motor económico de la ciudad.** Siendo uno de los principales destinos a nivel nacional, Santa Marta cuenta con importantes recursos turísticos de carácter natural, histórico y cultural, así como con una amplia oferta hotelera y de servicios orientados a dicho sector (transporte, gastronomía, tours, etc.). En este sentido, el turismo de naturaleza vinculado a su amplia oferta biológica y al respeto hacia las comunidades locales e indígenas, se perfila como el principal segmento de desarrollo del sector en los próximos años.

2. **Disponer del principal puerto natural de aguas profundas y la mayor zona portuaria del país en comercio exterior** (Bateman s.f) hace que el sector logístico sea un ámbito clave para el desarrollo competitivo de Santa Marta. La cercanía a las minas de carbón, la privilegiada ubicación geográfica del municipio y la disponibilidad de infraestructura (terrestre, aérea, portuaria y férrea), son algunas de las ventajas comparativas que han consolidado a la ciudad como un importante núcleo logístico, muy vinculado a las actividades carboníferas. En este sentido, los planes de expansión y modernización de las infraestructuras, así como las herramientas de promoción de la ciudad, tienen por objetivo lograr una mayor diversificación portuaria, mejorando la capacidad competitiva del sector y el posicionamiento logístico de Santa Marta en el país (ejemplo: la campaña Bogotá tiene puerto).

3. **El comercio es uno de los sectores más dinámicos y generadores de empleo de la ciudad** (en 2013, 7 de cada 10 samarios se emplearon en el subsector del comercio, la restauración y los hoteles) (Bateman s.f). Sin embargo, la actividad comercial presenta ciertas limitaciones sobre las que se debe actuar para estructurar y ordenar el sector: se concentra predominantemente en el Centro Histórico con las implicaciones que ello tiene sobre la trama urbana y el espacio público y presenta altos niveles de informalidad, estimados en 76% en 2013, para comercio, restauración y hoteles (Bateman s.f). Con todo ello, se han propuesto medidas como la creación de un mercado público minorista y una central de abastos mayorista, persiguiendo el objetivo de lograr un sector comercial más regulado y formal.

4. **Aprovechando las potencialidades agrícolas que ofrecen las zonas rurales del Magdalena y Santa Marta,** la agroindustria se posiciona como otro de los sectores principales a desarrollar. Se han empezado a diseñar intervenciones para articular agentes, optimizar y fortalecer los encadenamientos productivos, como por ejemplo las iniciativas de implementar clústeres en torno a la producción del banano, el café o la palma.

Con la finalidad de lograr un desarrollo óptimo de los sectores mencionados e incrementar así la capacidad competitiva y el desarrollo económico de Santa Marta, la agenda pública de la ciudad debe priorizar tres aspectos (los cuales, en el Plan de Acción se calendarizan para su ejecución en el corto plazo -2016/2017 y 2018):

1. **Es recomendable definir una arquitectura institucional única, clara y flexible para articular las intervenciones en materia de competitividad y DEL,** así como mayores niveles de cooperación y coordinación interinstitucional. Santa Marta presenta dos elementos que actualmente están limitando el potencial operativo de las actuaciones públicas y privadas en material de competitividad y DEL, además de la eficiencia de sus resultados. Por un lado, desde la Administración pública local no se ha organizado una estructura ad hoc centrada de manera exclusiva en la facilitación de esta materia; por otro lado, y en parte como respuesta a la necesidad de intervenir en dicho campo, se ha ido generando un amplio elenco de entidades cuya misión reside precisamente en la promoción y resolución de las carencias existentes. El resultado de todo ello es el desarrollo de importantes esfuerzos desde múltiples entidades (principalmente privadas) y niveles (local, departamental y nacional) que, por una falta de definición, estructuración y comunicación no están alineados, produciéndose, en consecuencia, diversidad de resultados no cuantificados ni consensuados.

2. **Santa Marta debe consensuar su modelo productivo, lo cual determinará su capacidad competitiva en el medio y largo plazo.** La ciudad cuenta con una clara potencialidad tanto en el sector turístico (dados sus importantes activos), como en el sector logístico (disponiendo de una ubicación estratégica inmejorable y un puerto con unas características diferenciales), lo que ha generado un debate tradicional entre los stakeholders por la coexistencia de dos modelos que, a priori, pueden resultar incompatibles. De este modo, la orientación de la vocación económica de Santa Marta requiere de la realización de análisis exhaustivos sobre los propios sectores productivos que cuantifiquen y caractericen su potencialidad, permitiendo diferenciar a la ciudad respecto al resto de territorios y llevar a cabo una toma de decisiones más justificada sobre el modelo productivo de ésta a largo plazo (turismo, logística – puerto o la compatibilidad de ambos).

3. **La indefinición de un modelo productivo sostenible a largo plazo (expuesto en el apartado anterior) resalta la inexistencia de una visión compartida entre todos los actores territoriales.** Con un horizonte consensuado y la correspondiente suscripción de su acuerdo político e institucional que lo formalice, se sientan las bases de un proyecto sólido que supere el cortoplacismo. Como consecuencia de todo ello, será mucho más factible consolidar una identidad territorial samaria que posicione a la ciudad de manera diferencial y que ejerza como elemento tractor de competitividad y DEL.

Todos estos ámbitos constituyen los elementos principales a partir de las cuales comenzar a trabajar en materia de competitividad y DEL. En tanto componentes de fundamento, deberán ser considerados objetivos centrales a la hora de formular una estrategia de mejora competitiva para Santa Marta. Bajo un marco de intervención integrado y adaptado a las necesidades y aspiraciones territoriales, el Plan de Acción resultante ha de priorizar el acuerdo, la colaboración y la institucionalización de la competitividad en una estructura única e inclusiva como puntos centrales. Conseguido esto, el logro de objetivos como la atracción de empresas, la formalización de actividades y el incremento del emprendimiento, han de concebirse como metas situadas en la cúspide de la estrategia. El éxito en su consecución vendrá determinado por el recorrido de un ambicioso camino hacia la mejora competitiva, marcado no sólo por aspectos vinculados directamente con el modelo productivo de Santa Marta (como el fortalecimiento de sectores con mayor potencialidad), sino por la implicación y trabajo conjunto de todos los stakeholders, aspecto sobre el que la ciudad ya está mostrando su proactiva voluntad.

Identificación del tejido productivo

Dentro del estudio de Competitividad y Desarrollo Económico Local de Santa Marta se identificaron los siguientes sectores dentro del tejido productivo de la ciudad:

Sector turístico

Una de las principales ventajas competitivas de Santa Marta deriva de la importancia y riqueza de sus activos naturales, culturales, o patrimoniales, haciendo de ella una ciudad atractiva y diversa. Los principales recursos de la ciudad son:

a. **Activos naturales:** la ciudad cuenta con cuatro parques naturales (Parque Tayrona, Sierra Nevada, Ciénaga Grande y Parque Salamanca) que aportan, tanto una amplia biodiversidad, como una serie de valores diferenciales a la ciudad (desde la montaña litoral más alta del mundo hasta la presencia de especies endémicas).

b. **Activos patrimoniales:** Santa Marta es la ciudad colonial más antigua de Suramérica (1525) y tiene un im-

portante patrimonio urbano en torno al Centro Histórico (Casa de la Aduana, Catedral Blanca, Plaza de San Francisco, Casa de Madame Augustine, etc.), así como la presencia de la hacienda Quinta de San Pedro Alejandrino, donde falleció Simón Bolívar.

c. **Activos culturales:** los entornos naturales de Santa Marta (Sierra Nevada y Parque Tayrona) son el lugar de residencia de 30.000 indígenas de las etnias Kogi, Arhuaco, Kankuamo y Wima, quienes constituyen un claro reflejo de la importante diversidad cultural de la ciudad. La tercera localidad del distrito recibe el nombre de Turística – Perla del Caribe, donde se encuentran aquellas áreas con mayor flujo de turistas en búsqueda de recreación y playas. Una de las facetas naturales de la ciudad es su vocación marítima y náutica, que se evidencia en las tradiciones de la ciudad, especialmente en la celebración de las Fiestas del Mar y los juegos náuticos, los eventos turísticos y culturales más importantes y reconocidos de la ciudad para los turistas y locales. De estas fiestas se benefician alrededor de 50.000 personas, donde según el informe de gestión de cultura y deportes de la Alcaldía de Santa Marta (2015) se reporta una inversión de casi COP $1.500 millones, los cuales se han utilizado para ofrecer más eventos gratuitos que permitan la inclusión de la comunidad Samaria.

Aunque el sector turístico es uno de los principales motores económicos de la ciudad, presenta una serie de obstáculos que han impedido su desarrollo y que requieren de actuaciones para la mejora competitiva del sector:

- Debido a factores como la elevada informalidad en actividades como restaurantes, hoteles o transporte y la escasa profesionalización, capacitación y tecnificación de la población empleada, el sector presenta un nivel de calidad bajo.
- La vinculación entre los agentes de la cadena de valor del sector es todavía escasa, lo que además viene acompañado de una débil participación del empresario samario en el sector.
- A pesar de los importantes activos con los que cuenta la ciudad, la oferta turística es reducida. Por un lado, existe un limitado desarrollo de los recursos en productos turísticos, y por otro lado, la ciudad no cuenta con una estrategia de promoción y comunicación que difunda la imagen de Santa Marta asociándola con sus ventajas competitivas.
- Los recursos urbanos y naturales presentan signos de degradación (ocupación del espacio público, impactos ambientales en Sierra Nevada, etc.).
- El turismo genera conflictos territoriales entre los diversos actores del territorio (confrontaciones surgidas en torno al Plan de Expansión Portuaria).

Como consecuencia de todo ello, el turismo de Santa Marta se orienta a las actividades de sol y playa para clientes de ámbito nacional (solo el 10% de los turistas son internacionales), generando poco valor agregado a la ciudad y presentando una alta dependencia a la estacionalidad. La ciudad genera una ocupación hotelera del 45% y los ingresos por habitación más bajos del país (COP $2,6 millones al año, en comparación con los COP $5,2 millones ingresados en Cartagena) (Findeter & Metrópoli 2015).

Sector logístico y portuario

La ubicación estratégica de Santa Marta con conexiones directas hacia el mercado interior colombiano, el mercado regional (Venezuela o Panamá) y el mercado internacional (principalmente Estados Unidos), así como la existencia de su puerto (el de mayor calado natural del país) ha hecho que la ciudad se posicione como un importante núcleo logístico.

Santa Marta se ha especializado en el sector logístico-portuario, de manera que el Puerto de Santa Marta contribuye al 43,1% al PIB del departamento (Bateman Pinedo). Las actividades carboníferas suponen el 87,2% de la carga movilizada por su cercanía a las minas de carbón y a que es el único puerto conectado por vía férrea con el interior. La gran magnitud de su puerto se evidencia por su peso a nivel nacional, representando el 50% de las toneladas transportadas en 2011 (Alcaldía de Santa Marta, 2013).

A pesar de ello, el sector presenta diversos retos y desafíos que suponen un freno para su competitividad:

- Si bien es cierto que la distribución de productos agrarios o agroalimentarios está ganando peso (esperándose que se mantenga esta tendencia con la construcción de la bodega refrigerada más grande de la región), el sector logístico está muy orientado al puerto y a las actividades carboníferas.
- Las infraestructuras de internacionalización presentan limitaciones que obstaculizan el desarrollo competitivo. Con el fin de mejorar en estos aspectos, y siendo la logística y los servicios al comercio exterior una de las apuestas productivas concebidas en el Plan Regional de la Competitividad del Magdalena, se prevé la modernización y expansión del puerto de Santa Marta, así como la implementación de obras de infraestructura que permitan que Magdalena y Santa Marta sean el eje de un "centro de logística, servicios de comercio exterior y central de transporte multimodal" (Comisión Regional de Competitividad, 2009).
- Aunque existen convenios de prácticas por parte de la Sociedad Portuaria de Santa Marta, la educación y formación en el sector logístico es reducida,.
- La vinculación y colaboración entre los agentes de la cadena de valor logística es muy limitada.
- Las Mipymes presentan limitaciones para incursionar en el sector logístico, dificultando su inicio hacia la internacionalización.

Sector agroindustrial

Santa Marta presenta una elevada heterogeneidad territorial, donde la mayor parte de su suelo es rural. De igual manera, el departamento del Magdalena se caracteriza por ser ampliamente rural: de sus 30 municipios, solo 11 tienen más de 10.000 habitantes y la mayor parte de ellos, presentan una estructura económica agropecuaria (FINDETER, 2014), siendo las actividades principales el banano, el café o la palma (actividades en torno a las cuales se han intentado articular clústeres).

No obstante, el sector agroindustrial presenta un reducido desarrollo y manifiesta dificultades en torno a:

- Escaso aprovechamiento agrícola, donde sólo el 12,2% de los suelos con aptitud agrícola del Magdalena son cultivados (FINDETER, 2014).
- La baja productividad por el uso de tecnologías e infraestructuras anticuadas (maquinaria o sistemas de riego).
- La escasa y deficiente conectividad de las zonas rurales con los mercados.
- La limitada cultura sobre tejido asociativo del sector.
- La falta de innovación y el escaso nivel tecnológico de los productores.
- La escasa formación y capacitación de agricultores en nuevas técnicas y productos.
- Los escasos incentivos para el cultivo y transformación de tierras.

Conscientes del potencial agroindustrial de la ciudad, tanto el Plan Regional de la Competitividad como el programa Diamante Caribe y los Santanderes apuestan por fortalecer dicho sector. Por un lado, el Plan Regional de la Competitividad incorpora acciones en torno a la consolidación de los sectores tradicionales (café, banano, palma y cacao), la tecnificación de los nuevos sectores para la exportación (sábila, madera, etc.), la estructuración del clúster agroindustrial, la adopción de tecnología, innovación y desarrollo de nuevos productos y la articulación y acceso a redes de mercado. Por su parte, Diamante Caribe y los Santanderes propone la creación de la Agrópolis de Ciénaga, apoyando al sector primario del departamento y facilitando la implantación de actividades agroin-

dustriales, junto a centros de investigación, formación, comercialización y laboratorios que conviertan a la ciudad en un núcleo agroindustrial.

Sector comercial

Por ser capital de Magdalena y ser núcleo de atracción de sus municipios aledaños, Santa Marta es una ciudad con una elevada oferta comercial (Ciénaga, Zona Bananera, etc.). El sector comercial genera la mayor proporción de empleo en la ciudad: 7 de cada 10 samarios se emplean en las actividades de comercio, restaurantes y hoteles (Bateman s.f) y casi la mitad de las empresas de la ciudad (43%) desempeñan su actividad en tal sector (CCSM 2014).

A pesar de su relevancia para la estructura productiva de la ciudad, el del comercio es un sector con importantes obstáculos, entre los que destacan:

- El alto nivel de informalidad registrado en torno al 76,2% (incluye comercio, restaurantes y hoteles), que tiene como consecuencias la ocupación y desorden del espacio público con el respectivo deterioro de la imagen urbana de la ciudad; los conflictos entre los distintos actores territoriales de la ciudad; la dificultad que se añade a las empresas reguladas por sufrir competencia desleal; la baja capacidad de recaudación e inversión del Sector Público y la falta de calidad, garantía y salubridad en los productos comercializados, especialmente de alimentación.
- Las altas tasas de mortalidad empresarial, ya que entre el 45-50% de las empresas creadas desaparecen tras el primer año de funcionamiento (CCSM 2014). Esta situación afecta especialmente a las Mipymes, constituidas con un capital escaso y teniendo mayor dificultad de acceso al crédito, lo que incrementa el nivel de informalidad.
- La concentración de la actividad comercial en el Centro Histórico de la ciudad, provocando la degradación del espacio patrimonial más atractivo.

Con el fin de incidir sobre estos aspectos, el Plan Maestro 500 Centenario ha impulsado diversas iniciativas como:

- La creación de un Centro de Fomento a la Artesanía que incluye un Mercado de la Artesanía y un Taller de Artesanos e integra acciones de formación técnica y empresarial, investigación sobre las artesanías vinculadas a la historia de la ciudad, asociatividad, asistencia técnica y comercialización de productos.
- La reubicación de los vendedores ambulantes mediante la construcción del Mercado de Abastos y del Mercado Público. El de abastos será de carácter mayorista, y concentrará en un espacio físico la venta de alimentos bajo unas condiciones de higiene y salubridad adecuadas. El público se ocupará de la venta de productos frescos para el consumidor final, ubicándose en el Centro Histórico y diseñándose para convertirse también en un recurso turístico.

ESTUDIO DE RIESGO DE DESASTRES Y VULNERABILIDAD ANTE EL CAMBIO CLIMÁTICO

Bajo el marco de los estudios base de ICES, el estudio de riesgo y vulnerabilidad ha identificado los principales peligros naturales que amenazan a Santa Marta y ha estimado el riesgo de desastre asociado, es decir, la combinación de la probabilidad de que se produzca un evento y sus consecuencias negativas en términos de impactos económicos y humanos.

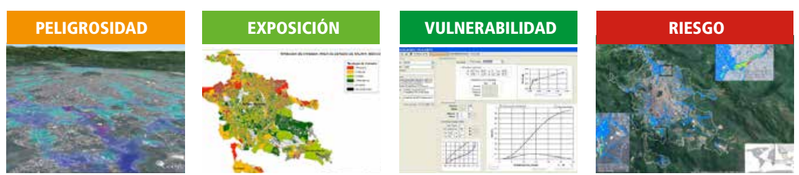
Este estudio permitirá a la ciudad priorizar sus inversiones para mejorar sus mecanismos de gestión de riesgo. Asimismo, los datos y mapas generados facilitan la revisión de los instrumentos de desarrollo relacionados al Ordenamiento Territorial, de forma que puedan guiar el crecimiento de la ciudad y evitar asentamientos en zonas de riesgos no mitigables.

El consorcio IHCantabria-IDOM, en diálogo con las autoridades locales, ha llevado a cabo este estudio donde, en primer lugar, se priorizaron las amenazas a estudiar para Santa Marta mediante el análisis de los desastres históricos de origen natural y a través de un proceso de consulta pública. Tras el proceso participativo con los actores clave desarrollado a lo largo de la primera misión del proyecto, se propuso el estudio en detalle de tres amenazas:

1. Inundación de la zona urbana por lluvias locales y desbordamiento de ríos.
2. Erosión costera en las playas.
3. Disminución del recurso hídrico y sequía urbana.

La inundación fluvial y la sequía urbana son analizadas de manera probabilista, es decir, mediante estimación de daños esperados por eventos de diferente probabilidad de ocurrencia, en términos de impactos económicos y humanos, mientras que la erosión costera (i.e. retroceso de la línea de costa por afecto de las dinámicas actuantes) se ha abordado de manera determinista (tasas medias de avance y retroceso). En el caso de las inundaciones, el estudio analiza las tres componentes del riesgo: peligrosidad, exposición y vulnerabilidad (Ver figura 5.4).

Figura 5.4.
Componentes del riesgo



Fuente: IDOM-IHC, 2016

En el caso de la sequía urbana, el estudio se centra en determinar con sus probabilidades asociadas, los déficits hídricos en Santa Marta, contemplando diversos escenarios de evolución climática, demográfica y de hábitos de consumo. Para cada uno de los tres riesgos, el análisis final se centra en definir a grandes rasgos las alternativas disponibles (tanto de infraestructuras como de carácter normativo y de gestión) para resolver hasta un nivel aceptable los problemas detectados y, en caso de que existan varias opciones, en compararlas y ordenarlas para facilitar la toma de decisiones. Los siguientes tres epígrafes se dedican monográficamente a resumir los resultados obtenidos en cada uno de los riesgos, siguiendo un hilo conductor común:

- Diagnóstico de la situación de partida (estado actual y tendencias)
- Análisis de la amenaza, exposición y vulnerabilidad (solo amenaza en el caso de erosión costera)
- Resultados de riesgo (salvo en erosión costera)
- Propuesta de medidas (estudio de alternativas, en el caso de la sequía urbana).

Este resumen se centrará en subrayar las conclusiones y resultados más importantes. Los aspectos metodológicos y los resultados intermedios de cada riesgo se encuentran en el documento completo (8 capítulos, 6 anexos y un atlas de mapas).

Evaluación del riesgo por inundación fluvial

Las inundaciones en Santa Marta se producen por lluvias intensas provocadas por el paso de borrascas, causando el desbordamiento de los ríos locales (inundaciones fluviales, principalmente los ríos Manzanares y Gaira) y la acumulación de agua en puntos bajos con saturación de las cunetas y posibles obras de drenaje (inundaciones pluviales). En los últimas dos décadas, se han vivido en la ciudad al menos cuatro eventos significativos de inundaciones urbanas (1999, 2004, 2007 y 2010) que han afectado al menos a 35,000 personas (dato de 2007).

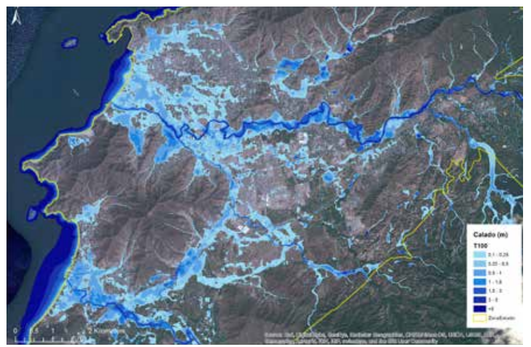
Tras elaborar un modelo digital del terreno (MDT) detallado en el área de estudio y estimar los caudales y lluvias máximos en la zona, se ha empleado un modelo numérico bidimensional de inundación, que permite determinar los niveles y velocidades máximos del agua en todo el ámbito de estudio, para eventos de diversos periodos de recurrencia (la magnitud de los eventos de inundación suele caracterizarse mediante su periodicidad media, llamado también periodo de retorno). El modelo fue calibrado con los datos de las áreas inundadas que se registraron en la inundación más reciente (2010).

Determinación de la amenaza y el riesgo

En la Figura 5.5 se muestran los calados obtenidos para una inundación con periodo de recurrencia de 100 años. Las mayores profundidades tienen lugar en las márgenes, muchas veces extensas (200-400 m), de los ríos Manzanares y Gaira, si bien también hay puntos críticos por acumulación de aguas de lluvia o escorrentía local, como todo el sector norte de la ciudad, donde el problema ya ha sido parcialmente resuelto con el colector Bastidas.

El desbordamiento del río Manzanares, junto con las lluvias locales, produce también la inundación del Centro Histórico de la ciudad, sobre todo en el tramo comprendido entre Mamatoco y la confluencia con la quebrada Tamacá (si bien en los últimos 2 km del Manzanares no se producen desbordamientos significativos para el evento de 100 años). En el río Gaira y la quebrada Bureche sucede algo similar, aunque el tramo final, tras la confluencia de ambos, es el más conflictivo por la baja pendiente y el efecto dique de la autopista.

Figura 5.5.
Calados máximos asociados a una inundación que sucede por término medio una vez por siglo (100 años de periodo de retorno).



Fuente: IDOM - IHC, 2016

Tras analizar el posible efecto del cambio climático en las lluvias y caudales extremos en la zona, se llegó a la conclusión de que las predicciones apuntan a una posible reducción de los mismos. Aplicando el principio de precaución se ha considerado, a efectos estrictamente de riesgos de inundación, que las lluvias y caudales máximos para el año 2050 en Santa Marta serán iguales a los actuales.

Una vez obtenida la amenaza de inundación, se ha caracterizado la vulnerabilidad frente a ese fenómeno en el área de estudio, clasificando las edificaciones en cuatro categorías tipológicas y resistes, desde viviendas de alta calidad (tipo A) a viviendas precarias (tipo D).

También se obtuvieron los niveles medios de ocupación (densidad urbana) por sectores o barrios de la ciudad y se ubicaron las principales infraestructuras críticas (colegios, hospitales, comisarías, etc.) En definitiva, se dispone de la distribución espacial de la amenaza y la vulnerabilidad, en situación actual y para un escenario futuro con horizonte 2050, denominado tendencial, que resulta de asumir la continuidad de los procesos de crecimiento urbano y criterios de planificación vigentes.

Tabla 5.1.
Daños económicos por inundación en situación actual

SITUACIÓN ACTUAL	T10	T20	T50	T100	T500	PAE
Daños totales (MUS$)	11.19	15.29	25.83	33.79	57.52	2.85
% Daños totales sobre PIB	0.30%	0.42%	0.70%	0.92%	1.57%	0.08%

Fuente: IDOM - IHC, 2016

Finalmente, aplicando funciones de daño, se han obtenido en forma de mapas y de manera agregada los daños asociados a cada uno de los eventos de avenida, en términos económicos (coste de reposición de activos en edificaciones e infraestructuras críticas, y costes indirectos por pérdida de servicio en estas últimas) y humanos (personas afectadas, personas con necesidad de refugio y fatalidad media). Los resultados finales de daños económicos obtenidos para la situación actual se muestran en la Tabla 5.1, donde la última columna representa la pérdida anual esperada (PAE).

Los resultados de daños humanos, y los correspondientes índices relativos a la población total en la situación actual se presentan en la Tabla 5.2. Un 12% de la población de Santa Marta se ve afectada directamente por eventos de inundación moderados o leves con cierta frecuencia (cada 10 años o menos); en el caso de un hipotético evento extremo, este fenómeno podría afectar, con variada intensidad, a casi un tercio de la población.

Las personas con necesidad de refugio son una treintena para eventos moderados (T10) pero podrían llegar a dos centenares en un evento catastrófico (T500). Los resultados de pérdidas de vidas indican que, al menos en términos relativos a la magnitud de los daños económicos, la fatalidad por inundaciones en Santa Marta es reducida. Los fallecimientos estimados se deben principalmente al ahogamiento de personas aisladas, probablemente ancianos, enfermos o niños.

Inundaciones de distinta magnitud producen por término medio entre 1.6 y 5.1 muertos o heridos graves (eventos de 10 y 500 años de periodo de retorno, respectivamente), lo que da una fatalidad media anualizada del orden de 0.37 (una persona cada tres años, aproximadamente). En términos proporcionales a la población de Santa Marta, el índice medio de fatalidad es de 0.8 por cada millón de habitantes y año, lo que se sitúa por debajo del umbral aceptable para cualquier actividad, que es del orden de un fallecimiento por millón de personas y año de exposición. La explicación de que este índice no

Tabla 5.2.
Cifras e indicadores de riesgo humano frente a inundaciones en la situación actual

SITUACIÓN ACTUAL	T10	T20	T50	T100	T500	PAE
Personas afectadas	58,932	71,305	100,212	115,230	146,109	12,907
Personas con necesidad de refugio	29	35	43	50	96	6.21
Fallecidos y heridos graves	1.63	2.03	2.98	3.57	5.11	0.37
Índice de fatalidad (vidas por mill. hab.)	3.51	4.37	6.41	7.68	10.99	0.80
Índice de afectación (%)	12.67%	15.33%	21.54%	24.77%	31.41%	2.77%
Índice de refugiados (pers. por mill. hab.)	62.94	74.32	92.79	106.89	206.74	13.35

Fuente: IDOM - IHC, 2016

Tabla 5.3.
Cifras económicas frente a inundaciones en la situación tendencial

SITUACIÓN ACTUAL	T10	T20	T50	T100	T500	PAE
Daños totales (MUS$)	49.48	60.87	87.64	106.77	160.43	11.13
% Daños totales sobre PIB	0.42%	0.51%	0.74%	0.90%	1.35%	0.09%

Fuente: IDOM - IHC, 2016

resulte alto radica en el hecho de que por lo general, salvo en riberas estrictas de los cauces, las velocidades del agua no son altas y el aumento del nivel se produce con tiempo suficiente para que la mayoría de las personas puedan guarecerse en zonas elevadas (edificios o elevaciones naturales).

Para el escenario tendencial, los índices de daños humanos adimensionales (relativos a la población total) se mantienen aproximadamente estables, lo que supone que, en valor absoluto, se dupliquen con respecto a la situación actual. No obstante, si la ocupación de las nuevas zonas en las márgenes de los ríos y quebradas se realiza sin obras de mejora y expansión de los corredores fluviales, es muy probable que los riesgos actuales se multipliquen por cuatro para el horizonte 2050 en términos económicos (escenario tendencial), debido al aumento medio del valor de los activos expuestos (Tabla 5.3).

Propuesta de actuaciones

Para reducir los riesgos de inundación fluvial y pluvial en Santa Marta, se ha planteado un conjunto de medidas agrupadas en tres categorías (Ver figura 5.6).

Figura 5.6.
Propuesta de actuaciones estructurales en la ciudad de Santa Marta para reducir los riesgos de inundación.

Fuente: IDOM - IHC, 2016

1. **Creación de corredores fluviales en tramos seleccionados de los ríos principales (Manzanares, Gaira, Tamacá y Bureche).** Estos corredores sirven como zona de protección, al tiempo que crean espacios públicos verdes en la trama urbana.

2. **Construcción de colectores y obras de drenaje urbano.** Se trata de crear vías de desagüe subterráneas, que permitan canalizar el agua que actualmente fluye por superficie y se estanca en los puntos bajos. La mayoría de ellos pueden funcionar por gravedad (sin bombeos) y en algunos puntos como el barrio Pescaíto se requerirán elementos de almacenamiento o alguna solución de drenaje más compleja.

3. **Medidas no estructurales.** Las principales medias de este tipo se centran en la conservación de las cuencas vertientes en sentido amplio, y en la planificación para proteger el perímetro de cursos de agua frente a la ocupación del suelo. También se recomienda trabajar en la preparación frente a desastres, informando a los habitantes de las zonas con mayor riesgo y creando protocolos de actuación pre y post-desastre.

En conjunto, se ha estimado que estas actuaciones tendrían un coste, sin contar expropiaciones y costes de reubicación, de US$95 millones, y permitirían eliminar casi en su totalidad los riesgos asociados a eventos de menos de 20-30 años de periodo de retorno (Ver tabla 5.4).

Tabla 5.4.
Valoración preliminar de las inversiones necesarias para reducir los riesgos de inundación

	INVERSIONES	Inv. capital	Coste explot.	Durac.	Vida útil
ID	Descripción	(MUS$)	(MUS$/año)	(Años)	(Años)
1	Corredor fluvial del río Manzanares	24.08	0.24	5	100
2	Corredor fluvial del río Gaira	6.46	0.06	5	100
3	Corredor fluvial de la quebrada Tamacá	2.86	0.03	5	100
4	Nueva red de colectores mayores (3x2m)	44.97	0.45	5	50
5	Nueva red de colectores menores (d=1m)	16.15	0.16	5	50
6	Medidas varias normativas y de gestión	0.5			
	TOTAL:	**95.01**	**0.95**	**5**	

Fuente: IDOM - IHC, 2016

Se estima que con la aplicación de estas medidas la pérdida anual esperada pasaría de US$2.8 millones a US$600.000, y los riesgos humanos se reducirían aún más. Planteando un análisis coste-beneficio simple de las medidas propuestas, en el que los ahorros en daños son el beneficio derivado de llevar a cabo las actuaciones propuestas, se llega a la conclusión de que éstas tendrían una tasa interna de retorno del 5.8%.

Evaluación de la amenaza por erosión costera

La erosión costera se define como el retroceso permanente (no puntual o estacional) de la línea de costa, derivado de un desequilibrio neto entre las aportaciones y las pérdidas de arena en un tramo de costa.

La ciudad de Santa Marta se sitúa a orillas de la bahía que lleva su mismo nombre en las estribaciones de la Sierra Nevada en el departamento del Magdalena, por lo que la erosión en el entorno metropolitano constituye una de las amenazas que afecta de forma más directa al desarrollo de la ciudad. Las playas del área de estudio están expuestas a numerosos factores que producen oscilaciones en la posición de la línea de costas: la propia variabilidad de la dinámica marina, los aportes fluviales y al ascenso del nivel medio del mar inducido por el calentamiento global.

La zona costera de Santa Marta y Rodadero es de vital importancia como atractivo turístico, residencial y comercial. Por lo tanto, el presente estudio se centra en la evaluación del riesgo de erosión costera en las playas más concurridas por locales y visitantes, siendo éstas: las playas de bahía de Santa Marta, Playas El Rodadero y Playa Salguero.

La situación actual de las playas de bahía de Santa Marta, Playas El Rodadero y Playa Salguero, es el resultado de los cambios que ha sufrido el litoral debido a la construcción de diversas obras en su entorno. Estas obras, junto con la consiguiente disminución de los aportes sedimentarios en toda el área, han contribuido a crear una situación de inestabilidad de la zona de estudio. A continuación se resume el diagnóstico de la situación actual de cada una de las playas objeto de estudio.

Diagnóstico de las playas de la Bahía de Santa Marta.

En la bahía de Santa Marta se encuentran las playas de San Fernando, Playa Los Cocos y Playa del Centro, orientadas al noroeste con un tamaño medio de sedimento de 0.26 mm. Estas han sido las playas más intervenidas en los últimos años por obras como la Marina Internacional de Santa Marta, nuevos espolones o diques, y actuaciones de regeneraciones de playa. Dichas obras impidieron la deriva natural de sedimentos, modificando cada unidad de playa y acelerando procesos de erosión hacia el suroeste. A partir del presente estudio se obtienen cinco conclusiones (ver Figura 5.7):

- Las playas están protegidas del oleaje del primer cuadrante por la presencia de la Isla del Morro y Punta Betín.

- Al norte de la desembocadura del río Manzanares, la Playa Los Cocos ha retrocedido más de 20 m a causa del déficit de aporte sedimentario por parte del río Manzanares en los últimos años. De la misma forma, esta falta de aporte afecta la Playa San Fernando, donde el retroceso es cercano a 10 m en las proximidades del muelle militar.

- La construcción de la Marina Internacional dio lugar a dos puntos de difracción del oleaje, por lo cual el sedimento se apoya en ambos costados. En el costado sur el avance de playa seca es de casi 50 m entre 2006 y 2015; mientras en el costado norte el avance es cercano a 40 m.

- A partir de lo anterior, la Playa del Centro ha perdido su arena seca en la porción central en frente al Camellón o Paseo Rodrigo de Bastidas, por lo que se limita su uso de solarium en los extremos de la playa.

- La playa situada en el extremo norte, contiguo a la zona portuaria, está en condiciones estables, sin muestra de procesos de erosión.

Diagnóstico de las playas de El Rodadero

El Rodadero es la playa más visitada en Santa Marta y uno de los balnearios más representativos de Colombia. En la evaluación de la situación actual, se tienen tres conclusiones:

- La bahía de Gaira está protegida del oleaje del primer cuadrante gracias a varios promontorios rocosos e islas. La playa está en zona de sombra al oleaje dominante y reinante, con que bajo temporales de esta dirección, la altura de ola que alcanza la bahía es inferior a 1 m.

- La playa presenta la mayor parte del tiempo una situación de equilibrio debido a la baja tasa de transporte litoral (caudal de sedimentos movido longitudinalmente a lo largo de la playa por las corrientes y el oleaje). Esta playa sólo estaría inestable bajo condiciones de fuertes temporales, provenientes principalmente del sector noroeste que inciden directamente en la costa.

- En el extremo norte contiguo al canal de La Escollera una pequeña playa se encuentra en situación de estabilidad por estar muy protegida del oleaje.

Figura 5.7.
Modelo de funcionamiento de las playas de la Bahía de Santa Marta.

Fuente: IDOM - IHC, 2016

Diagnóstico de Playa Salguero

En general Paya Salguero es la más inestable de la zona, encontrándose en la actualidad en desequilibrio con pérdida neta de arena hacia el suroeste. Figura 5.7. Se resaltan tres conclusiones:

- La tasa de transporte en Playa Salguero es de entre 3.000 y 7.000 m3/año hacia el suroeste, con lo que la arena se pierde hacia el extremo sur donde la playa está en su máximo alcance. Por esto, la playa depende del aporte sedimentario del río Gaira.

- El extremo norte próximo a la desembocadura del río Gaira ha perdido hasta 40 m de playa seca en los últimos años, por lo que en esta zona queda limitada playa seca para uso de solarium.

- De continuar las condiciones actuales,se diagnostica que la tendencia en la zona norte es perder cada vez más volumen de sedimento hasta quedar sin arena seca.

Retroceso de la línea de costa por aumento del nivel del mar

La Tabla 5.4 muestra las predicciones de aumento del nivel del mar para el 2030 y 2050 en dos escenarios de emisiones (RCP 4.5 y RCP 8.5), con el correspondiente retroceso de línea de costa, estimada a partir de la formulación de Bruun.

Propuesta de actuaciones

Una vez definido el modelo de funcionamiento de las playas y evaluado la erosión costera a causa del aumento del nivel del mar debido al cambio climático, se proponen actuaciones para garantizar la estabilidad de las dos playas más problemáticas: Playa Salguero y la Playa del Centro en la Bahía de Santa Marta.

Tabla 5.4.
Aumento del nivel del mar y retroceso de la línea de costa para los escenarios de emisiones RCP 4.5 y 8.5 en 2030 y 2050.

Año	Escenario	Aumento del nivel medio del mar (m)	Retroceso medio de la costa (m)
2030	RCP 4.5	0.16	2.93
	RCP 8.5	0.17	3.11
2050	RCP 4.5	0.29	5.31
	RCP 8.5	0.32	5.86

Fuente: IDOM - IHC, 2016

En Playa Salguero se proponen dos alternativas, ambas válidas para conseguir una anchura mínima de playa estable:

1. En el sector norte, aportación inicial de 55,000 m3 de arena y realimentación periódica de 30,000 m3 cada 5 años.
2. En el sector central de la playa espigón de contención de unos 120 metros y aportación única de arena de unos 84,000 m^3.

El coste estimado para ambas soluciones es similar (en torno a US$2 millones cada una) con algunas inversiones distribuidas en el tiempo y otras de forma puntual al inicio de la operación.

Para la playa de El Centro, la solución que se propone es una combinación de obra rígida y obra blanda.

1. Se proyecta la construcción de un dique de abrigo de 80 m en el flanco norte junto a la terminar de cruceros, para contener el sedimento

2. **Se complementa con el vertido** de unos 45.600 m3 de arena

El coste conjunto estimado es de US$ 1.3 millones.

Riesgo por sequía urbana

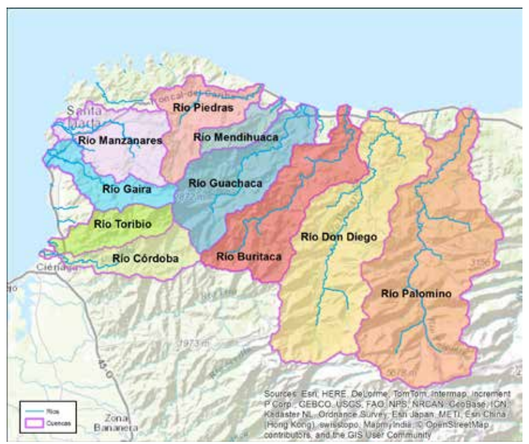
En la actualidad Santa Marta presenta un problema de abastecimiento urbano (incluyendo en este término los usos residenciales, turísticos, comerciales e industriales), derivado de la confluencia de tres factores:

1. Escasez de recursos.
2. Deficiencias en el sistema de abastecimiento .
3. Cultura poco desarrollada de conservación y ahorro de agua en la sociedad samaria.

Este estudio se ha centrado en analizar y buscar soluciones para el primero de los factores, considerando los otros dos como variables exógenas cuyo comportamiento agregado se refleja mediante hipótesis o escenarios.

La escasez de agua, pese a ser un fenómeno que repercute en la vida cotidiana de la ciudad, tiene un carácter estacional (época seca) y está muy influenciado por los ciclos climáticos de El Niño - La Niña. Las predicciones de cambio climático indican que para el horizonte 2050 las aportaciones de los ríos cercanos a la ciudad (todos ellos cuencas asociadas al macizo de la Sierra Nevada de Santa Marta, ver Figura 5.8) se reducirán entre un 25% y un 35%. Este pronóstico convierte a Santa Marta en uno de los lugares más vulnerables de Colombia frente al cambio climático. Es posible que el aumento de las temperaturas, además de reducir las aportaciones fluviales, genere un aumento de la demanda de agua en la población. En definitiva, la situación actual en la ciudad, representada de forma reciente por la sequía del primer semestre de 2016, se verá previsiblemente agravada de forma progresiva a lo largo de las próximas décadas.

Figura 5.8.
Principales cuencas fluviales en la zona de Santa Marta



Fuente: IDOM-IHC, 2016

Balance hídrico por escenarios

Este estudio se ha orientado a buscar las soluciones más adecuadas, en diferentes sentidos del término, condicionadas por diversas hipótesis de evolución de las variables de diseño, entre las que destacan dos: la eficiencia de la red de abastecimiento y los consumos unitarios (urbanos e industriales). Estas variables no son de naturaleza técnica y se abordan de forma estadística mediante escenarios, por lo que los resultados del estudio son dependientes del camino de evolución socioeconómica y demográfica que se adopte, en este caso representado por tres hipótesis que se han ordenado en función de la demanda hídrica.

Más allá de esta nomenclatura habitual en la metodología ICES, los tres escenarios o hipótesis representan niveles crecientes de necesidades de agua:

- El de baja demanda conlleva consumos bajos, sin especificar si se debe a una gran cultura de conservación y/ o a un aumento de la eficiencia de la red.
- El de alta demanda prevé consumos mucho más altos que los actuales, lo que puede explicarse por crecimiento de consumos, aumento de las pérdidas en la red, o por combinación de factores.
- El de demanda moderada plantea una situación a medio camino entre las anteriores.

Hay que señalar que las tres hipótesis consideran la misma proyección demográfica, variando por el consumo per cápita y las pérdidas de la red.

Tabla 5.5. Estimación del déficit hídrico en Santa Marta, en función de la hipótesis de demandas y el año horizonte.

Una vez conocidas las demandas actuales y futuras, se han evaluado los recursos disponibles en periodo de estiaje en los ríos cercanos (Ver Figura 5.9), con el propósito último de determinar el balance (en este caso déficit) hídrico que determina las posibles alternativas disponibles.

Tabla 5.5.
Estimación del déficit hídrico en Santa Marta, en función de la hipótesis de demandas y el año horizonte

Año	2015		2030		2050	
HIPÓTESIS	m^3/s	m^3/d	m^3/s	m^3/d	m^3/s	m^3/d
BAJA DEMANDA			1.21	104,543	1.08	93,034
DEMANDA MODERADA	1.54	132,792	1.64	141,654	1.95	168,537
ALTA DEMANDA			2.19	189,147	3.14	271,661

Fuente: IDOM - IHC, 2016

Mediante la calibración de modelos hidrológicos a partir de datos de lluvias, temperaturas y aforos proporcionados fundamentalmente por el IDEAM, se ha concluido que los únicos ríos que permiten de forma sostenible (es decir, respetando unos caudales mínimos para el mantenimiento de los ecosistemas) son los ríos Guachaca, Buritaca, Don Diego y Palomino. En la actualidad, el conjunto de estos ríos podría proporcionar un caudal de unos 9.7 m3/s en un estiaje severo, cifra que se reduciría a 7.3 m3/s (un 25% menos) para el horizonte 2050. El río más caudaloso, debido a la combinación de tamaño de cuenca y precipitación media, es Don Diego.

A partir del balance de aportaciones y demandas, y considerando que el mantenimiento de unos caudales mínimos en los cauces permite la extracción sostenible de 0.5 m3/s procedentes del acuífero costero durante el periodo seco, se llega a los déficits contenidos en la Tabla 6, que como es natural son muy variables con la hipótesis de demandas futuras considerada (entre 1.1 y 3.1 m3/s, para el año 2050).

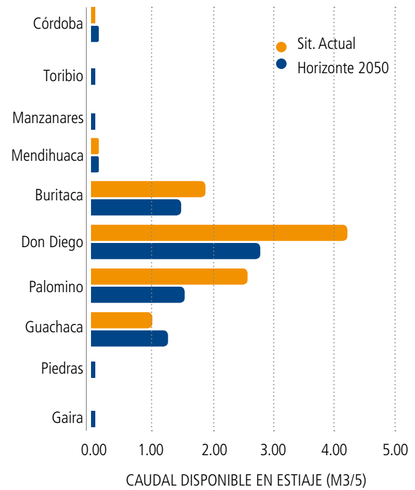
Análisis de alternativas

Se han evaluado las alternativas disponibles en cada escenario y se han comparado mediante dos enfoques:

1. Análisis coste-beneficio estándar, considerando únicamente los costes de obra, mantenimiento y explotación (incluyendo energía).
2. Análisis multicriterio, considerando una amplia variedad de aspectos difíciles de monetarizar: sociales, ambientales, culturales, etc.

Para el escenario de bajo consumo la solución que resulta más eficiente en términos económicos es el trasvase desde el río Guachaca, con caudal disponible de la vertiente norte (Ver Figura 5.8) más cercano a Santa Marta y el trasvase discurriría desde un punto de captación cercano a la desembocadura, siguiendo la carretera desde Santa Marta hacia La Guajira. Los altos costes variables (debido al consumo energético) se compensan por el hecho de que los volúmenes requeridos son relativamente bajos y su funcionamiento se limitaría a menos de 6 meses al año.

Figura 5.9.
Resumen de caudales disponibles en situación de diseño en los ríos de cálculo para la situación actual y el horizonte 2050 con cambio climático



Fuente: IDOM - IHC, 2016

En el escenario de consumos moderados, las opciones disponibles son el trasvase desde el río Don Diego y el trasvase desde el río Magdalena, cerca de Barranquilla. Don Diego (ver Figura 5.8) es un río de la vertiente norte de la Sierra Nevada, cuya desembocadura se sitúa algo más alejada de Santa Marta que la del río Guachaca (unos 18 km) pero tiene mayor disponibilidad de agua. El trazado de la tubería seguiría aproximadamente el trazado de la carretera desde Santa Marta hacia La Guajira y, al igual que en el caso del trasvase desde Guachaca, el mayor inconveniente consiste en salvar un desnivel de 400 m (de los que 100 m son aprovechables para servir a la presión adecuada a los barrios más altos de la ciudad).

El trasvase desde el río Magdalena no presenta un desnivel reseñable, pero es más largo y discurre por un territorio complejo en términos geomorfológicos y ambientales (la Isla de Salamanca) y la calidad del agua en origen sería más desfavorable. Dejando al margen aspectos cualitativos, la solución de trasvase desde el río Don Diego genera una rentabilidad media muy similar a la de traer el agua desde el río Magdalena, por lo que la decisión entre ambas dependería de factores subjetivos, pues en términos económicos son similares.

Finalmente, en el escenario de alto consumo, la solución óptima es el trasvase desde el río Magdalena, dimensionado para un caudal más alto que en el escenario de consumos moderados. La opción de una planta desaladora de agua de mar es viable en todos los escenarios, pero resultaría más costosa de construir y operar que las opciones de trasvase.

Como solución transitoria y provisional para resolver el problema de abastecimiento en Santa Marta, en tanto que se evalúan y construyen otras infraestructuras de carácter definitivo, se ha realizado un análisis preliminar de la posibilidad de transportar agua mediante un buque tanquero, que haría el trayecto diario desde Barranquilla hasta unos depósitos en el puerto de Santa Marta durante la estación seca. A falta de estudios técnicos de mayor profundidad para definir su viabilidad, se concluye que puede ser una medida de emergencia a tener en cuenta.

En los aspectos no monetarios, la alternativa que resulta menos conflictiva en términos subjetivos tras la agregación de diversos factores es la desalación, debido fundamentalmente a su escasa implantación en el territorio; la solución más conflictiva o con mayores desventajas no monetarias es el trasvase desde el río Don Diego, penalizada sobre todo por los aspectos relacionados con las comunidades indígenas.

Para las soluciones de trasvase se recomienda prestar especial atención tanto en el proyecto constructivo como en la supervisión de las obras, a dos aspectos:

- Incorporación de los criterios del futuro explotador de las instalaciones en la fase de diseño (y posiblemente de construcción). Se recomienda prever la forma de hacer tareas de mantenimiento y reparación en la nueva tubería, especialmente si está sumergida. Se debe prever la forma de realizar el llenado/vaciado estacional de la tubería completa.
- Análisis exhaustivo de riesgos de obra y control estricto de los sobrecostes asociados. Se trata de infraestructuras con un alto potencial de incrementar su presupuesto de ejecución y los costes de explotación.

Como conclusión principal, cabe indicar que la única solución que resuelve los problemas de abastecimiento de Santa Marta para cualquier horizonte temporal, con independencia de las necesidades de agua futuras y del efecto del cambio climático, es el trasvase desde el río Magdalena. En términos estrictos, esta es la única solución que no tiene limitación en cuanto a disponibilidad de agua y, por tanto, representa la aplicación del principio de precaución en sentido duro (estrategia robusta o no-regret).

Como contrapartidas, el dimensionamiento de la conducción para grandes caudales, que se producirían en el largo

plazo además de fomentar el uso indiscriminado del agua, implica una infrautilización de la misma a corto y medio plazo. Para minimizar este aspecto se recomienda tener en cuenta las posibles sinergias con obras de infraestructura viaria (autovía + conducción), que si se coordinan reducirían costes, además de analizar la viabilidad de una solución tipológica que admita una inversión incremental o por fases.

Análisis integral de riegos y desarrollo urbano

Los tres riesgos analizados se relacionan entre sí y con otros riesgos no analizados en este estudio a través de una serie de procesos físicos que hacen que muchas de las actuaciones propuestas se puedan considerar trasversales o multipropósito:

- Además de inducir una recuperación en el ecosistema fluvial, el respeto de unos caudales mínimos en los cauces permite asegurar unas tasas de recarga del acuífero que permitan su explotación sostenible mediante pozos de bombeo. Además, se fomenta el aporte continuo de sedimentos desde las cuencas hasta las playas.

- La recuperación hidrológico-forestal de las cuencas, y en particular las de los ríos Manzanares y Gaira reduce los riesgos de inundación y permite incrementar los caudales de estiaje, lo que a su vez genera una mayor recarga de los acuíferos. También afecta a la aportación de sedimentos a la costa.

- El establecimiento de corredores fluviales permitirá controla mejor los usos de los ríos y por tanto mejorar la calidad del agua, lo que redundará en una mayor calidad de las aguas de baño. También es de esperar una menor tasa de extracción de áridos dentro los cauces, por lo que las playas recibirán más material.

Únicamente las actuaciones propuestas para la estabilización de la costa no afectan prácticamente al resto de los riesgos, ya que se encuadran en un eslabón final (las playas) de la fase terrestre del ciclo hidro-sedimentario.

De la misma forma, las actuaciones propuestas en la componente urbana de este estudio se han planteado teniendo en cuenta el análisis de riesgos, buscando un enfoque integral:

1. Se han delimitado los espacios que son susceptibles de reubicar viviendas en los ríos Manzanares y Gaira, en función del riesgo de inundación mitigables y no mitigables.

2. Se ha promovido la creación de áreas verdes, aprovechando la implantación de los nuevos corredores fluviales.

3. Se ha promovido la protección y puesta en valor de los recursos naturales en la ciudad.

4. Las actuaciones de regeneración de playas propuestas deben servir como catalizador para promover la relación costa-ciudad en las zonas de las Playas del Centro y Rodadero, como concluye el diagnóstico urbano. La actuación en la Playa del Centro permitirá poner el valor el paseo de El Camellón.

5. Los planes de integración de los cerros (morros) existentes en el área urbana (Cerro de las tres Cruces, La Llorona, Cundí, Manzanares, San Fernando) y la revitalización del Cerro Ziruma y del Cerro Gaira están ligados a la recuperación de las cuencas y la reducción de los riesgos de inundación.

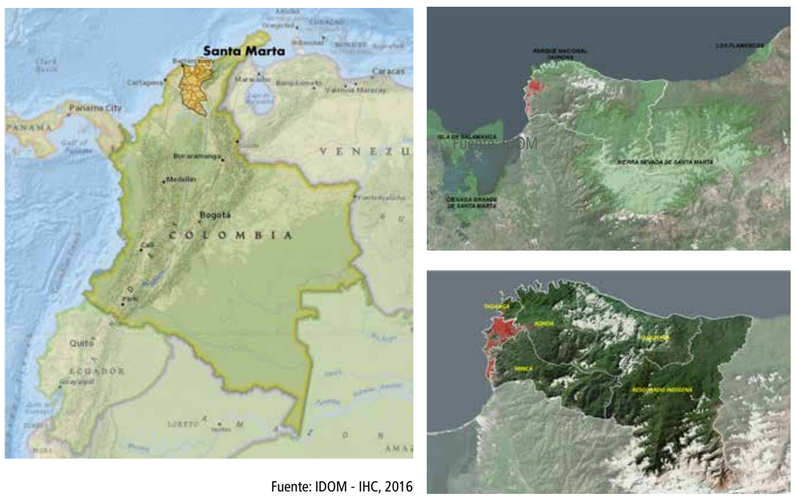
ESTUDIO DE CRECIMIENTO URBANO

Con una extensión de 24.000 Km2, la ciudad de Santa Marta se ubica en el Distrito Santa Marta perteneciente al Departamento de Magdalena, en la vertiente atlántica del país (Ver Figura 5.10). Es capital del departamento y Distrito Turístico, Cultural e Histórico..

La ciudad cuenta con una geografía particular por su posición junto al mar y una topografía montañosa a los pies de Parque Natural Sierra Nevada de Santa Marta.

La población proyectada por Idom, en base a los censos y estimaciones del DANE, para el 2015 fue de 459.985 habitantes, lo que coloca a la ciudad en el puesto número 11 de las ciudades más pobladas de Colombia.

Figura 5.10.
Ubicación de Santa Marta



Fuente: IDOM - IHC, 2016

Son de importancia en el estudio las Unidades Territoriales Rurales de Bonda, Taganga y Minca por la proximidad con el área urbana y como parte activa del territorio. Estos 3 núcleos junto con Santa Marta definen el ámbito de estudio.

Síntesis del crecimiento histórico de la huella urbana

La evolución histórica de la huella urbana de Santa Marta hace parte de la consolidación de un centro histórico abierto al Mar Caribe, a su vez la influencia de hechos históricos como la llegada de la industria portuaria y la bananera que generaron expansión urbana que poco a poco fue creando la ciudad de hoy sin olvidar el fenómeno del desplazamiento por el conflicto armado.

Fundada en 1529, se le dio un valor al territorio por sus componentes naturales como el enclave de la bahía de Santa Marta. Como inicio la forma original en damero fue la Plaza Mayor, adoptada por las Leyes de Indias. Para el siglo XVIII, la ciudad de Santa Marta contaba con construcciones coloniales de gran importancia: La Catedral, obra que comenzó en 1766 y terminó en 1794, la Casa de la Aduana construida en 1730 y el Seminario San Juan Nepomuceno, construcción que inicio en 1671 y terminó en 1811 (140 años).

En 1834,cuando sólo contaba con pocas edificaciones de valor como la catedral, el palacio gubernamental y algunas residencias de comerciantes, la ciudad fue víctima de un terremoto que la dejó en ruinas durante varios años,. A pesar de los años oscuros se consolidó como principal puerto de la Nueva Granada (Colombia), no obstante, a pesar de su gran dinámica comercial disminuyó su población, especialmente por la epidemia de cólera en la ciudad.

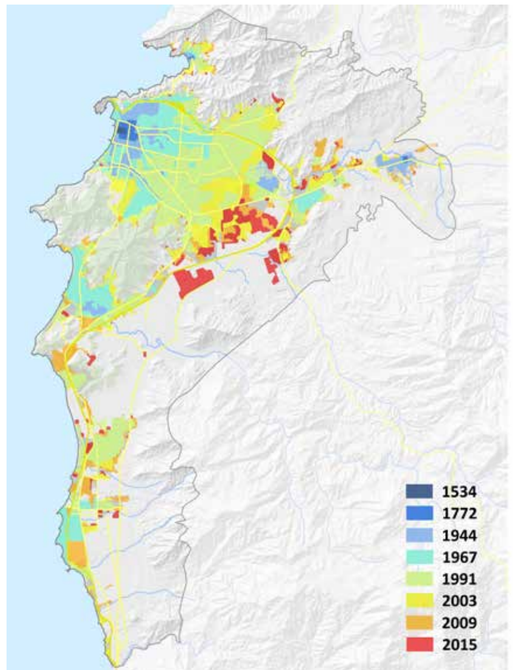
Otro desastre fue la creciente del Río Manzanares en 1894, esta inundó la ciudad dejando a su paso casas en ruinas, a su vez afectó la vía férrea que había sido recién construida afectando el comercio de banano que fue fuente de ingreso para la población samaria. Sin embargo nuevos proyectos mejoraron la calidad de vida de los ciudadanos, como adoquinado de calles, caminos a Ciénaga, Gaira y Valledupar. En esta época aparece el primer hotel para turistas en la ciudad.

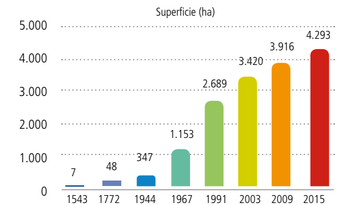
A comienzos del siglo XX, se hizo mayor la expansión urbana de la ciudad de Santa Marta, debido a la migración que trajo la empresa bananera. Así mismo los grandes espacios interiores de las principales manzanas fueron transformándose en edificaciones con nuevos usos para generar una ciudad más competitiva.

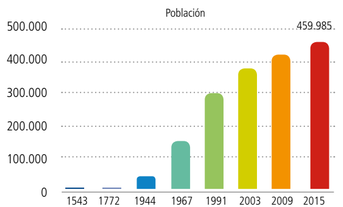
A mitad del siglo XX empieza a decaer la actividad bananera y comienza un nuevo sector turístico, con los primeros desarrollos hoteleros. A finales de los 90 comienzan a llegar los afectados por el desplazamiento forzoso y se consolida la segregación socio-espacial entre el centro y la periferia.

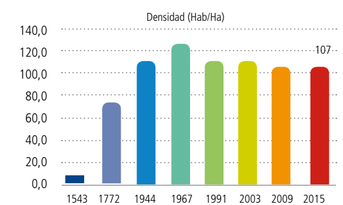
Santa Marta es hoy una ciudad de casi 460.000 habitantes como lo muestra el resumen de la evolución histórica de Santa Marta Figura 5.11, con grandes retos a nivel urbano, especialmente por la presión de desarrollos a nivel turístico e inmobiliario.

Figura 5.11.
Evolución histórica de Santa Marta









Fuente: IDOM - IHC, 2016

Figura 5.12.
Invasiones zonas protegidas Vía Parque Tayrona 2009 (izquierda) y 2015 (derecha)

Fuente: IDOM - IHC, 2016

Figura 5.13.
Desarrollo industrial en Bureche 2009 (izquierda) y 2015 (derecha)

Fuente: IDOM - IHC, 2016

Características de la huella urbana actual

Vectores de crecimiento

Se observa un desarrollo lineal con vectores claros de crecimiento: el primero siguiendo el borde costero asociado a usos turísticos con ciertas discontinuidades; el segundo asociado a las extensiones de las principales vías de conexión de la ciudad con los municipios cercanos como la salida hacia Bonda; por último la presión del crecimiento informal que coloniza espacios no planificados sobre cerros y cauces de ríos y quebradas; los asentamientos informales han encontrado allí el lugar para establecerse dejando grandes retos para los planificadores, las mismas rondas de los principales ríos (Manzanares y Gaira) han sido ocupadas en lo que deberían ser espacios verdes para el beneficio de todos los ciudadanos.

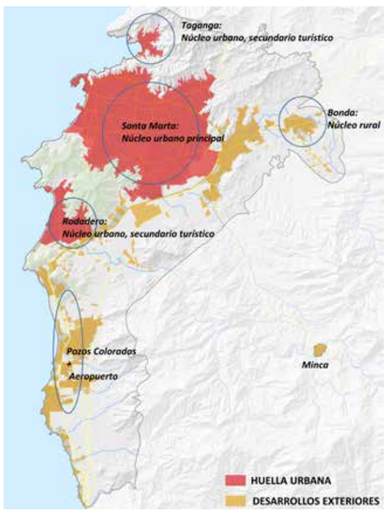
Perímetro urbano actual

En Santa Marta, existe una transición compleja y desordenada, apareciendo un espacio periurbano (suelo en transición entre el espacio urbano y el espacio rural) poco denso y de mala calidad en cuanto a las condiciones de habitabilidad, dotación de infraestructuras y equipamientos, al igual que los desarrollos exteriores (ej: Bonda) menos sostenibles en términos de ahorro de suelo urbano y áreas de protección ambiental (ríos, bordes de montañas, etc.), que para el caso de la zona sur de Santa Marta se dan por la presencia del turismo, segunda vivienda y actividad aeroportuaria.

Las particularidades del territorio samario hacen que sea necesario definir una terminología adecuada para cada zona que conforma el suelo urbano y el suelo rural. El equipo de IDOM ha definido estos grupos de transición en tres núcleos Figura 5.14:

- **Núcleo Urbano Principal Santa Marta: l**a ciudad a partir del centro histórico y el desarrollo consolidado al norte del Cerro Ziruma
- **Núcleos Urbanos Secundarios de carácter turístico:** corregimiento de Taganga y al sur con El Rodadero (zona de turismo y segunda vivienda)
- **Desarrollos Exteriores:** Núcleo Rural de Bonda y Pozos Colorados, Aeropuerto

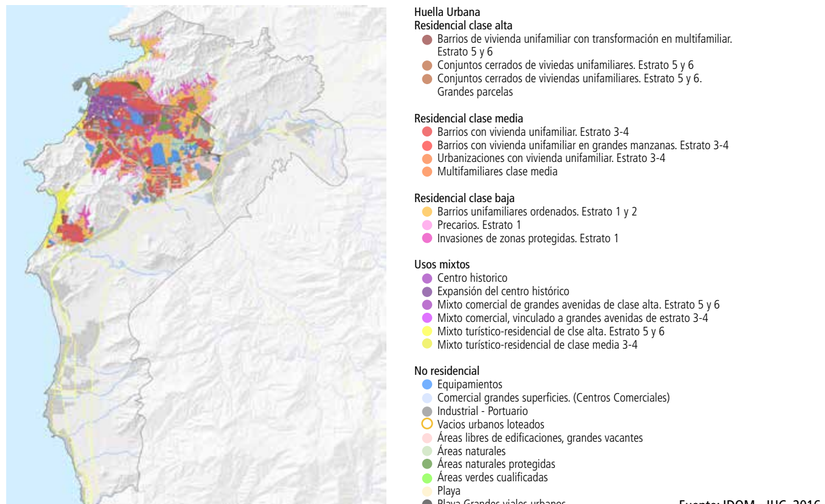
Figura 5.14.
Grupos de Transición para Santa Marta



Fuente: IDOM - IHC, 2016

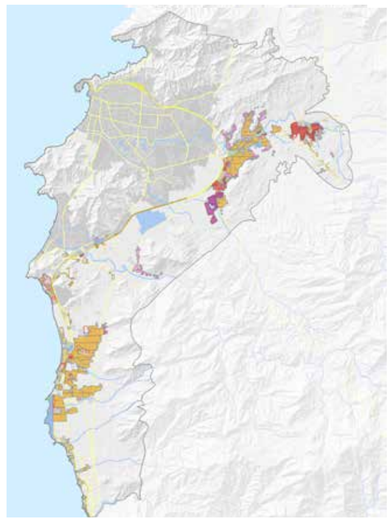
En Santa Marta, la superficie de la huella urbana corresponde casi al 70% con 3.165 hectáreas (Núcleo Urbano Principal Santa Marta, Núcleos Urbanos Secundarios Taganga y Rodadero), frente a la superficie de los desarrollos exteriores que corresponderían al 30% con 1.375 hectáreas. El análisis detallado de la huella urbana sigue la metodología de las clases de análisis para el crecimiento urbano de acuerdo a la Figura 5.15 (Santa Marta) y Figura 5.16 (Desarrollos Exteriores), que se definen como la división de la huella urbana en sectores que tienen cierta homogeneidad por el uso del suelo, densidad, morfología, entre otros y que se usan para el análisis del crecimiento de la huella y su proyección hacia el futuro.

Figura 5.15.
Clases de análisis de la Huella Urbana de Santa Marta



Fuente: IDOM - IHC, 2016

Figura 5.16.
Clases de análisis de los desarrollos exteriores de Santa Marta



Desarrollos exteriores
Exterior residencial
- Núcleo poblado rural
- Condominio campestre, clase alta 5 y 6
- Barrios exteriores clase media 3-4
- Barrios exteriores clase baja 1-2
- Desarrollo Exteriores Programa Vivienda de Interés Prioritario (VIP)-Estrato 1
- Desarrollos asociados a ejes de transporte. Estratos 1 y 2
- Crecimiento periferico 1 y 2
- Invaciones de zonas protegidas exterior. Estrato 1

Exterior no residencial
- Conjunto hotelero horizontalizado
- Conjunto hotelero verticalizado
- Actividades de soporte, grandes equipamientos
- Áreas verdes cualificadas exterior
- Área natural exterior
- Áreas protegidas
- Vacios exteriores loteados
- Industria exterior

Fuente: IDOM - IHC, 2016

Principales hallazgos del diagnóstico multisectorial:

- El principal detonante de la extensión del límite urbano es el crecimiento residencial, actualmente el 57% de la superficie de la huella urbana. En la Figura 5.17, se analiza la ocupación por niveles socioeconómicos. El mayor porcentaje es para los estratos 1 y 2 que suponen el 35% de la huella (barrios como Pescaíto, Loma Fresca, 11 de Noviembre), seguido de los estratos medios con 19% (Olaya Herrera, Los Almendros, Urbanización El Río) y altos con 3% (Brisas del Lado o Prado, entre otros).

- Los proyectos de Vivienda de Interés Social (VIS) y de Vivienda de Interés Prioritario (VIP) no están articulados con el centro de la ciudad, son asentamientos aislados y distantes que no están integrados adecuadamente.

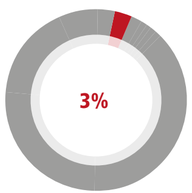
Figura 5.17.
Zonas y Barrios residenciales por nivel socioeconómico y ocupación en la huella

Barrios de vivienda unifamiliar con transformación en multifamiliar. Estrato 5 y 6

Conjuntos cerrados de viviedas unifamiliares. Estrato 5 y 6

Conjuntos cerrados de viviendas unifamiliares. Estrato 5 y 6. Grandes parcelas

Condominios campestres. Estratos 5 y 6



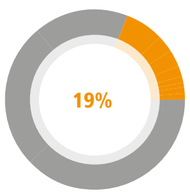
- Jardín
- Bavaria
- Brisas del Lago
- Prado

Barrios con vivienda unifamiliar. Estrato 3-4

Barrios con vivienda unifamiliar en grandes manzanas. Estrato 3-4

Urbanizaciones con vivienda unifamiliar. Estrato 3-4

Multifamiliares clase media
Barrios exteriores clase media 3-4



- Olaya Herrera
- El parque
- Los Almendros
- Urbanización El Río

Barrios unifamiliares ordenados. Estrato 1 y 2

Precarios. Estrato 1

Invasiones de zonas protegidas. Estrato 1

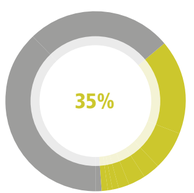
Barrios exteriores clase baja 1-2

Desarrollo Exteriores Programa Vivienda de Interés Prioritario

Desarrollos asociados a ejes de transporte. Estratos 1 y 2

Crecimiento periferico difuso

Invaciones de zonas protegidas exterior. Estrato 1



- Pescaíto
- San Martín
- Loma Fresca
- 11 de Noviembre

Fuente: IDOM - IHC, 2016

- El turismo es una actividad relevante con importante presencia en la ciudad. La población flotante es una característica importante de la ciudad de Santa Marta que se ha incorporado al análisis demográfico y a las proyecciones poblacionales.

- Conjuntos hoteleros en desarrollos exteriores se localizan mayoritariamente en la costa, en el entorno de Pozos Colorados.

- Entre las actividades de soporte y la industria, destaca la presencia del Puerto de Santa Marta que recibe agroindustriales, de maquinaria pesada y carbón.

- Los vacíos urbanos loteados suponen el 7% de la huella urbana, además se ha detectado la existencia de 170 hectáreas de grandes vacantes dentro de la ciudad, que no constituyen áreas de especial valor ambiental y tampoco están sometidas a loteamientos. Es importante tenerlos en cuenta como áreas con potencial de desarrollo que podrían servir para densificar la ciudad y aportar espacio público, equipamientos y Viviendas de Interés Prioritario. Actualmente no cuentan con servicios, ni infraestructura básica.

Entorno natural privilegiado que debe considerarse como importante condicionante al crecimiento urbano.

En el contexto natural se destaca la cadena montañosa de la Sierra Nevada de Santa Marta e incluso de accidentes como el Cerro Ziruma que por su presencia ha separado el núcleo urbano principal de Santa Marta del núcleo secundario de turismo de El Rodadero; así mismo es de vital importancia mencionar la presencia del borde costero como límite urbano según lo muestra la Tabla 5.6.

Dentro de la huella urbana continua las áreas verdes cualificadas son escasas y los samarios no disponen de tantas zonas recreativas: según las estimaciones realizadas de los parques y plazas de buena calidad, sólo se dispone de 0,5m2 de áreas verdes cualificadas por habitantes, frente a los 10m2/habitante recomendado por la OMS.

Si el análisis se realiza sobre su distribución sólo el 16% de la población de Santa Marta dispone de un área verde a menos de 10 minutos caminando.

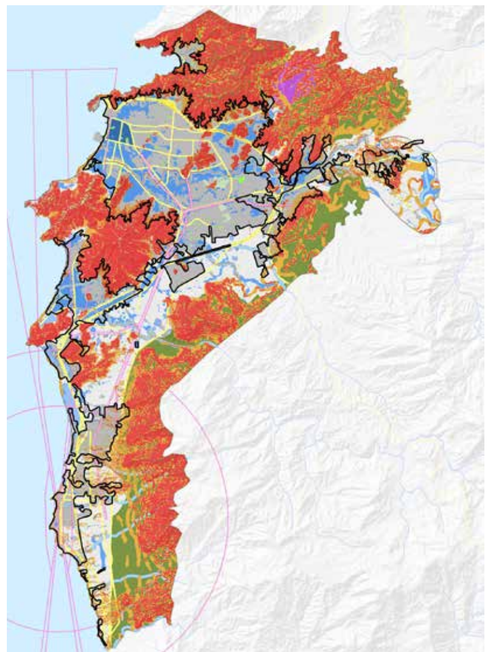
Tabla 5.6.
Parques, Ríos, Quebradas y Playas de Santa Marta

Parque Nacional	Sierra Nevada	Tayrona	
Parque Distrital Natural	Pazverde	Bondigua	Dumbira
Cerros	La Estrella	SUHAGUA	La Loma Tres Cruces
	Cerro Fresco	Cerro Ziruma	Cerro Gaira
Ríos y quebradas	Río Manzanares	Río Gaira	Quebradas Tamacá,
Playas y playones	Desde el límite con el corregimiento de Taganga hasta la Quebrada del Doctor		

Condicionantes y limitantes

Se entiende por limitantes al desarrollo urbano el conjunto de variables que impiden, dificultan y condicionan el crecimiento de los núcleos de población por cuestiones ambientales, legales o de otra índole. En el caso de Santa Marta, de acuerdo a la Figura 5.18, destacan las zonas de protección ambiental, así como las restricciones topográficas, además se incorporan los resultados del análisis de riesgos de inundación realizados en el estudio 2.

Figura 5.18.
Mapa de limitantes



Fuente: IDOM - IHC, 2016

Análisis FODA

La Tabla 5.7,
muestra la síntesis del análisis FODA realizado para el Estudio Urbano de Santa Marta:

FODA	FORTALEZAS		DEBILIDADES	
Análisis Interno	**AMBIENTALES Y TURÍSTICOS**		**SOCIO-AMBIENTALES**	
	FOR 1	Gran potencial natural y turístico - importancia económica y de desarrollo urbano	DEB 1	Asentamientos urbanos de baja calidad técnica y sobre áreas inundables (riesgos y vulnerabilidad): barrios periféricos a Santa Marta, Rodadero y Pozos Colorados, con población de estratos sociales bajos, con falta de infraestructura y saneamiento básico
	FOR 2	Presencia y propuestas de Parques Naturales alrededor de Santa Marta, como forma de límite al crecimiento urbano y protección de áreas naturales frágiles y potencial turístico	DEB 2	Dicotomía en relación al agua: entre la falta de agua para los habitantes en zonas vulnerables por falta de acceso al servicio y/o fuertes temporadas de sequías en contraposición con las fuertes temporadas de inundaciones
	SOCIO-TERRITORIALES		**SOCIO-TERRITORIALES**	
	FOR 3	Presencia de vacíos urbanos y áreas de oportunidad en los límites urbanos de la ciudad, con potencial para nuevos usos y población (fuera de áreas inundables)	DEB 3	Gran segregación socio-espacial: tres ciudades en la misma ciudad: turística, formal e informal; poca integración.
	PATRIMONIO		DEB 4	Poca articulación con los asentamientos rurales y falta de gestión del ordenamiento territorial: Bonda y Taganga (conurbación urbana descontrolada de baja densidad y consolidación)
	FOR 4	Presencia de patrimonio histórico, natural y urbano poco explorados, principalmente dentro de la ciudad	DEB 5	Crecimientos desordenados e inadecuados: crecimiento urbano lineal alrededor de las principales carreteras y sobre áreas de protección ambiental, con vacíos urbanos y áreas residenciales poco densas
	INFRAESTRUCTURA		DEB 6	Deficiente relación costa-ciudad: viviendas secundarias y presión turística: construcción de edificios y casas muy cercanas al mar/arena (islas de calor, erosión costera, presión sobre ecosistemas frágiles)
	FOR 5	Calles peatonales con uso comercial en planta baja y malecón en el centro de Santa Marta como área de interés turístico calificado	DEB 7	Presencia de grandes barreras urbanas: vía férrea, áreas militares, usos no conformes (cárcel de Santa Marta), entre otros.
	INSTITUCIONAL MARCO LEGISLATIVO URBANO		DEB 8	Densificación no cualificada: fuerte verticalización de algunos barrios, sin planificación adecuada, sin la infraestructura adecuada y sin la recuperación de plusvalías por parte de la municipalidad
	FOR 6	Proceso de revisión del POT de Santa Marta, que planificará y reglamentará el desarrollo urbano a futuro	DEB 9	Los proyectos de Vivienda de Interés Social (VIS) y de Vivienda de Interés Prioritario (VIP) no están articulados con el centro de la ciudad, son asentamientos aislados y distantes que no están integrados adecuadamente
	FOR 7	Otros estudios y propuestas de recalificación urbana (realizados y propuesto por diversos actores de Santa Marta)	**INFRAESTRUCTURAS**	
			DEB 10	Ausencia de jerarquía vial clara y funcional: pocos accesos a Santa Marta y entre Santa Marta-Rodadero, y otros puntos de interés.
			DEB 11	Escasez de espacios adecuados para los peatones y ciclistas, sin aceras arborizadas (más calor en algunas horas del día que dificulta los desplazamientos), pocas y desarticuladas calles peatonales y espacio de permanencia y ocio en Santa Marta
			DEB 12	Falta de espacios verdes calificados dentro de la ciudad (Santa Marta y Rodadero) y frente marítimo descontinuado, con poca presencia de equipamientos urbanos

FODA	OPORTUNIDADES		AMENAZAS	
Análisis del Entorno	**APOYO INSTITUCIONAL**		**AMBIENTALES Y TURÍSTICOS**	
	OP 1	Interés y apoyo del gobierno central (FINDETER) y la cooperación internacional: esta coyuntura le brinda a la ciudad la oportunidad de evaluarse y proyectarse a futuro, así como hacer parte de importantes perspectivas de desarrollo y mejora de la provisión de infraestructuras tanto locales como nacionales. A partir del plan de acción pueden surgir proyectos que comiencen a cambiar la imagen de la ciudad ante el país y el mundo, atrayendo turismo, inversión y desarrollo que permitan diversificar la economía del municipio.	AM 1	Cambio climático y aumento del nivel del mar: con las previsiones de cambio climático y de aumento del nivel del mar, todas las ciudades costeras sufrirán, en mayor o menor medida, con el avance de la huella de inundación costera. En Santa Marta, diversas áreas estarían vulnerables a ese riesgo y con catástrofes naturales.
	GESTION Y PLANEACIÓN URBANA		AM 2	Presión agroproductiva y turística: el descontrol del ordenamiento territorial y ambiental y la falta de gestión y promoción adecuada del turismo lleva a una sobrecarga de los sistemas de abastecimientos de la ciudad y, también, de los sistemas ambientales de los principales parques y áreas verdes.
	OP 2	Colombia como ejemplo internacional de gestión y planeación urbana: los casos exitosos de Colombia, conocidos internacionalmente, son válidos y de fácil aplicación para la ciudad de Santa Marta, que también puede convertirse en destino turístico urbano, una vez aplique normativas e instrumentos urbanísticos existentes a nivel nacional.	**ECONÓMICAS**	
			AM 3	Baja diversificación económica: Santa Marta depende muy fuertemente de tres sectores económicos principales: turismo, puerto e inmobiliario. No hay diversificación de eses sectores y promoción de otros sectores, lo que hace que el municipio tenga una economía vulnerable que por ejemplo no le permitiría enfrentar una crisis.

Fuente: IDOM - IHC, 2016

Diseño de escenarios

La prospectiva urbana es un enfoque para ver el desarrollo territorial de manera futurista, es decir, pensando cómo es, cómo puede ser y cómo sería deseable que fuera la ciudad de Santa Marta. Se trata de plantear el modelo territorial futuro con horizonte a los años 2030 y 2050.

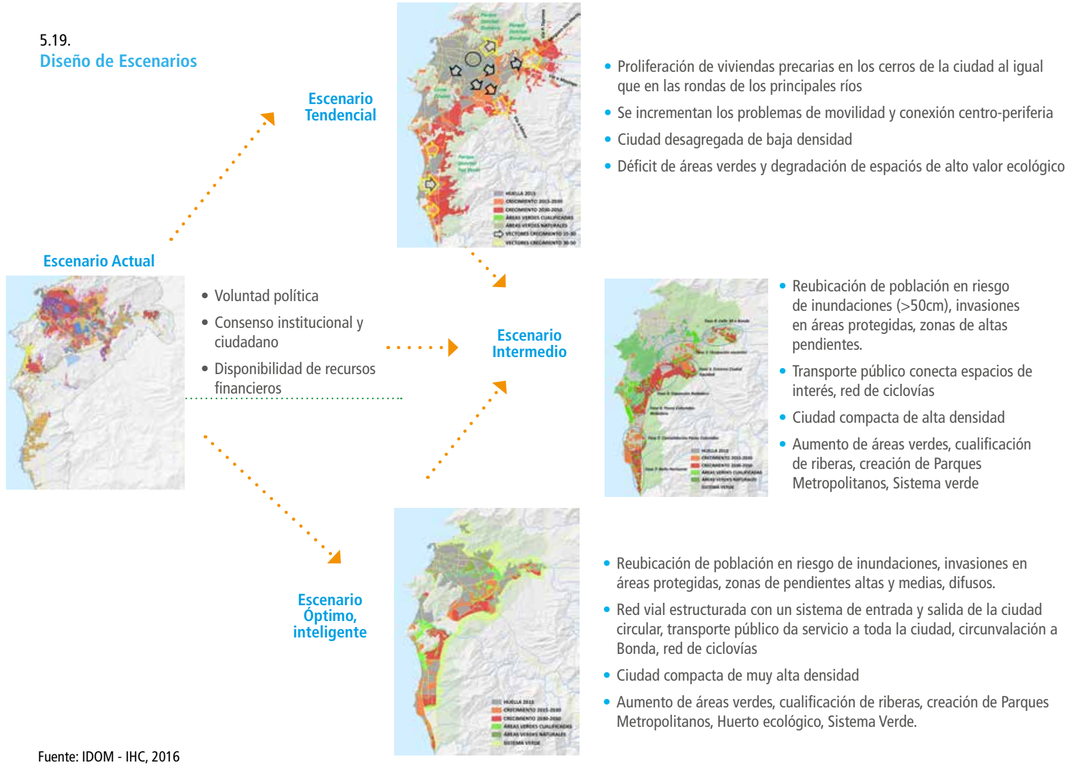
La Figura 5.19, muestra de forma esquemática la construcción de los escenarios. Se parte del modelo territorial actual y bajo dos perspectivas se propone: un escenario tendencial, es decir sin ningún tipo de modificación significativa con o intervención desde el punto de vista de la planificación de actividades sobre el territorio y un escenario óptimo que es la situación territorial idealizada con todos los elementos de planificación deseados.

En un punto de convergencia se diseña el escenario de crecimiento urbano intermedio, en el que se propone una imagen que se aproxima al escenario óptimo matizando las propuestas más utópicas para lograr un escenario posible o realizable.

Criterios para el diseño de escenarios

A partir del diagnóstico integrado realizado y priorizado en conjunto con los actores claves para el desarrollo urbano de Santa Marta, se proyecta la evolución posible de las características de la huella urbana en el futuro, tal como lo muestra la Tabla 5.8.

5.19.
Diseño de Escenarios



Fuente: IDOM - IHC, 2016

Tabla 5.8.
Características Huella Urbana a futuro

SITUACIÓN ACTUAL	ESCENARIO TENDENCIAL	ESCENARIO ÓPTIMO
Asentamientos urbanos de baja calidad constructiva y sobre áreas inundables (riesgos y vulnerabilidad): barrios periféricos a Santa Marta, Rodadero y Pozos Colorados, con población de estratos sociales bajos, con falta de infraestructura y saneamiento básico	Se mantiene y extiende el crecimiento en áreas periurbanas, con construcciones de baja calidad e invasiones informales, en zonas de ladera invadiendo los Parques Distritales y cerros protegidos del entorno de Santa Marta. Aumenta la población en riesgo con desarrollos invasores de riberas y zonas inundables.	Los límites de la ciudad están controlados por los instrumentos de ordenamiento territorial, evitando la edificación ilegal. Se crean programas de acceso a vivienda social que reviertan la situación actual. Se reubican las viviendas en riesgo de inundación o construidas sobre zonas no aptas para el desarrollo (altas pendientes)
Poca articulación con los asentamientos rurales y falta de gestión del ordenamiento territorial: Bonda y Taganga (conurbación urbana descontrolada de baja densidad y consolidación)	El avance de la ciudad informal termina por impactar en los núcleos rurales, llegando a conurbarse con la ciudad de Santa Marta de una manera poco densa y mal conectada.	Se potencian los centros rurales como parte de la red de centralidades, respetando su vocación rural. Se crea un plan de ámbito metropolitano que incluye, junto a Santa Marta, los núcleos vecinos de Bonda, Tanganga y Minca
Crecimientos desordenados e inadecuado: crecimiento urbano lineal alrededor de las principales carreteras y sobre áreas de protección ambiental, con vacíos urbanos y áreas residenciales poco densas	La falta de control y de herramientas adecuadas para evitar la ocupación de espacios de titularidad pública aumenta la presión sobre estas zonas, con un vector principal hacia los parques distritales y la carretera hacia Minca.	El crecimiento de la ciudad es planificado y se limita a las zonas determinadas por los instrumentos de planificación territorial. Se establecen zonas de expansión acordes a la demanda y son provistas de equipamientos y servicios mientras se van desarrollando. Las zonas de expansión se ocupan por fases, para evitar la aparición de vacíos.

Fuente: IDOM - IHC, 2016

El objetivo es por una parte concretar ciertas hipótesis para el diseño de estos escenarios, así como identificar puntos críticos a desarrollar, si es que se pretende lograr un crecimiento sostenible en Santa Marta. De forma ilustrativa se muestra la evolución posible tendencial y óptima de algunas debilidades, la tabla completa puede consultarse en el informe final.

Hipótesis de demanda de vivienda esperada

El cálculo de las viviendas necesarias en 2030 y 2050 incorpora la tendencia de evolución de la tasa de habitantes por vivienda, siendo esta de 4,5 según el censo 2005 y 4,4 en 2015 según los datos elaborados por IDOM. Siguiendo la progresión se establece que la tasa disminuye hasta 3,8 en 2030 y 3,2 en 2050. Según los análisis del crecimiento demográfico y trasladando la población a viviendas a través de las tasas anteriormente descritas, los datos de apoyo para el diseño de escenario se han establecido en un valor de 105.984 viviendas en 2015, 153.972 en 2030 y 235.829 en 2050. Por tanto se plantea la construcción de al menos 130.000 viviendas en los próximos 35 años; casi 4.000 viviendas al año.

Modelos de desarrollo urbano: propuestas de renovación y expansión

En línea con los objetivos planteados en los escenarios óptimo e intermedio respecto a desarrollar la ciudad con crecimientos planificados, densos, mixtos y con una dotación adecuada de servicios y equipamientos, los nuevos desarrollos de vivienda deben cumplir requerimientos principalmente asociados a que los crecimientos deben tener soluciones masivas y no crecimientos lote a lote.

Dentro de estos nuevos desarrollos se proponen 3 tipologías principales: multifamiliares, zonas mixtas de conjuntos unifamiliares y multifamiliares y zonas de mezcla de usos mixtos. Para todas las tipologías se han calculado las densidades netas y brutas. Para el cálculo de las densidades netas se suma una superficie de cesión para espacio público de 30% y para vialidad otro 20%.

Escenario de crecimiento tendencial

Con base en los análisis del Diagnóstico y el proceso del estudio de crecimiento urbano, se ha generado un conocimiento importante y detallado de la ciudad de Santa Marta que permite hacer una predicción sobre las características de las tendencias de crecimiento más probables en una prospectiva al año 2050 mostrados de forma esquemática en la Figura 10.

Santa Marta ha experimentado una expansión de la huella urbana especialmente a partir de la década de los noventa y principios de siglo XXI. Según los análisis realizados la tendencia de la ciudad está enfocada a desarrollarse por medio de diez características:

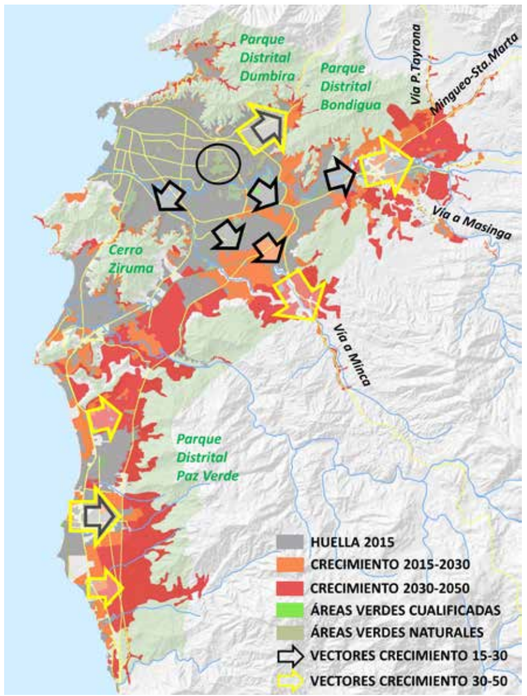
- Proliferación de viviendas precarias en los cerros de la ciudad al igual que en las rondas de los principales ríos
- Las zonas de nivel socio económico alto se desarrollan mayoritariamente bajo un modelo de viviendas multifamiliares
- Fuerte presencia de desarrollos exteriores de segunda vivienda en las zonas de Playa Salguero, Pozos Colorados, Bello Horizonte
- Incompatibilidad de la actividad aeroportuaria con las viviendas precarias cercanas

- Deficiencia en las infraestructuras de servicios en los barrios de la periferia de la ciudad
- Se incrementan los problemas de movilidad y la conexión centro-periferia
- El suelo destinado a zonas de expansión está siendo utilizado para desarrollar proyectos de conjuntos de vivienda sin contemplar otros usos que puedan dar soporte a las necesidades de la ciudad
- Los nuevos desarrollos de vivienda aparecen con bajas densidades, lo cual implica mayor consumo de suelo urbano
- Deficiencia en la infraestructura de servicios de abastecimiento y electricidad
- Ausencia de una red de espacios públicos

Escenario de crecimiento óptimo

Uno de los objetivos del escenario óptimo es generar una ciudad compacta con una densidad alta, bien conectada, con una mayor cohesión social, una mayor mezcla de usos y un mayor equilibrio en cuanto a sus equipamientos y espacios públicos. Es importante mencionar que la huella urbana debe modelarse y tratar de establecer un límite urbano, como se esquematiza en la Figura 5.21. Para lograr la imagen que muestra este escenario se deben incorporar medidas que permitan revertir los procesos descritos para el escenario tendencial. Para lograr este objetivo se definen quince criterios:

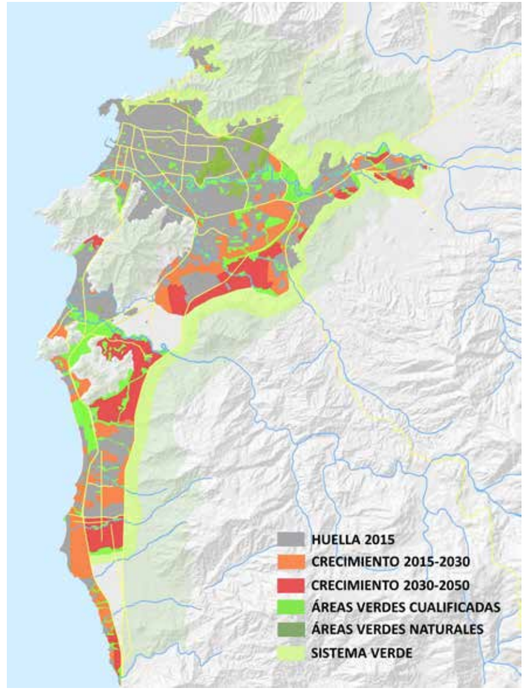
Figura 5.20.
Vectores de crecimiento del Escenario Tendencial



Fuente: IDOM - IHC, 2016

- Desarrollar un modelo de ciudad compacta
- Reubicación de las viviendas en riesgo
- Mejoramiento de barrios
- Protección de cerros y espacios de interés ecológico e incremento áreas verdes
- Habilitación de espacios públicos: extensión de paseo marítimo y arborización de ejes principales
- Mejoramiento de las conexiones mediante el Sistema Estratégico de Transporte Público y posibilidad de generar redes de ciclorutas y ejes peatonales
- Uso del corredor férreo como sistema de tren de cercanías que conecte al periferia con el centro de la ciudad
- Implantación de proyectos de espacio público y equipamientos en los desarrollos de segunda vivienda
- Consolidación de vacantes y consolidación en altura
- Densificación entorno estaciones SETP o BRT
- Relocalización de barrios con afectación aeroportuaria
- Generación de zonas mixtas y mezcla de tipologías
- Desarrollo de proyecto de transporte marítimo
- Creación de un sistema verde
- Fortalecimiento de centralidades y creación de nuevas centralidades

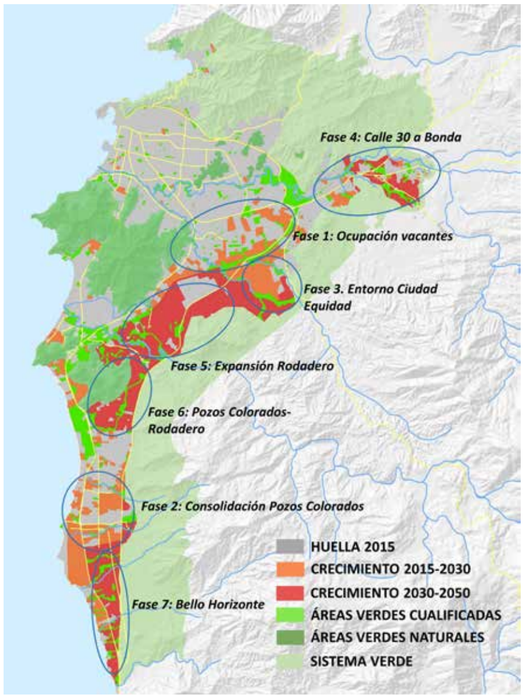
Figura 5.21.
Escenario Óptimo. Fases de crecimiento



Fuente: IDOM - IHC, 2016

Escenario de crecimiento intermedio

Figura 5.22.
Escenario Intermedio

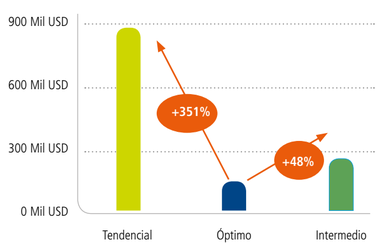


Fuente: IDOM - IHC, 2016

Comparativa de escenarios

Las diferencias entre los tres escenarios son significativas, especialmente si se comparan en términos de superficie de huella urbana. El tendencial presenta una situación de expansión explosiva, llegando casi a duplicar la huella urbana actual en el horizonte 2050. En términos de costos de inversión para infraestructuras básicas, el tendencial supondría en comparación al óptimo, que es el menos oneroso en costes de infraestructuras, un sobrecoste de +351%, como muestra la Figura 5.23.

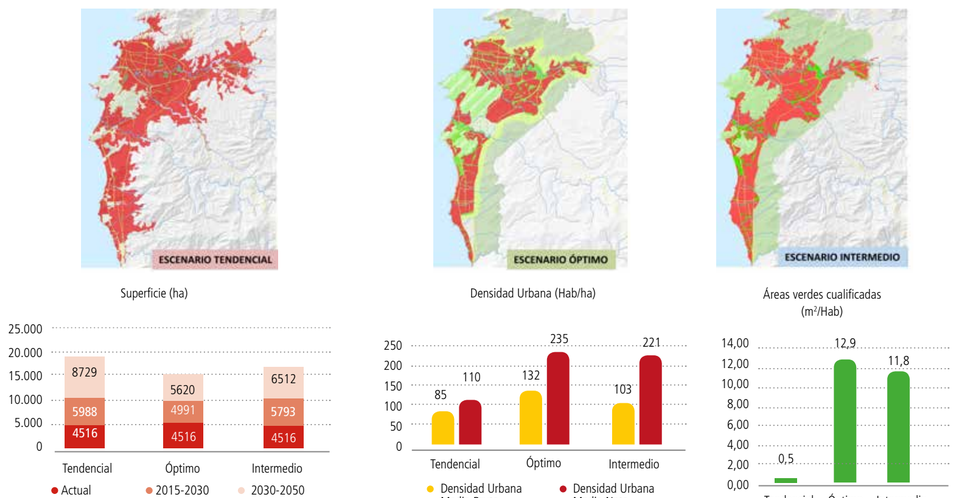
Figura 5.23.
Comparativa de costos de infraestructuras por crecimiento entre escenarios



Fuente: IDOM - IHC, 2016

El escenario óptimo destaca por un crecimiento contenido de la huella urbana, minimizando el impacto en los costes asociados a la expansión urbana. En total se calcula que el crecimiento urbano de Santa Marta en los próximos años hasta el año horizonte supondría, únicamente para la nueva población incrementada, hasta 189 millones de dólares. A este monto habría que sumarle todos los costes inherentes a la actual huella urbana, monto que no se considera en este cálculo. Además de la superficie de la huella urbana, otras variables básicas como densidad y áreas verdes por habitantes se muestra en el comparativo entre los escenarios, en la Figura 5.24.

Figura 5.24.
Comparativo entre escenarios de crecimiento



Fuente: IDOM-IHC, 2016

Propuesta y recomendaciones al Plan de Acción

Se recogen las principales características de las acciones recomendadas al Plan de Acción. En el capítulo 5 del Estudio de Crecimiento Urbano se definen estas y otras propuestas enfocadas más a largo plazo, para un horizonte temporal a 2030-2050.

1 Ordenamiento urbano y Mejoramiento Integral de Barrios (MIB)

Para el eje de Ordenamiento Urbano y Mejoramiento Integral de Barrios (MIB) se plantean recomendaciones seguidas por acciones que contribuirán a mejorar las condiciones actuales y a generar una ciudad mejor planificada. Son ocho las recomendaciones

1. Ocupación de vacantes (200 Ha) en el espacio delimitado por la vía del ferrocarril hasta Bureche.
2. Verticalización en ejes mixtos y barrios residenciales; desde el entorno del Centro Histórico, hacia el exterior: Barrio Miraflores, Norte, Pescaíto, Pradito y Calles 14, 15 y 22.
3. Reubicación de población en zonas de riesgo en el río Manzanares (Santa Marta) y Gaira (Rodadero) y en invasiones de cerros, riberas y otras zonas protegidas: Cerro Ziruma, cerros urbanos en Comuna 4.
4. MIB en áreas deterioradas, comenzando con el entorno de las zonas con mayor atractivo para la población: Pescaíto y barrios al norte de la Diagonal 7/Calle 2, Barrio 11 de Noviembre.
5. Elaboración de planes específicos para el desarrollo urbano de alta densidad de las zonas de expansión según fases: 1) Calle 30 hacia Bonda 2) Rodadero hasta vía alterna al puerto 3)Pozos Colorados 4) Bello Horizonte 5) Pozos Colorados-Rodadero.
6. Gran potencial de desarrollo para la ciudad en los terrenos que ocupa el Batallón Córdoba (a pesar de ser zona inundable, puede completar el rol del río Manzanares como un gran espacio verde y pulmón para la ciudad) y la Cárcel Municipal (podría pensarse en tener este espacio como parque zonal o lugar de encuentro para eventos al aire libre o algún equipamiento de servicio educativo tipo biblioteca) que hoy generan grandes barreras urbanas, al igual que los predios vacantes en cercanías al Complejo Olímpico.
7. Potenciar los centros de Taganga, Bonda y Rodadero.
8. Consolidar la nueva centralidad de Pozos Colorados.

Es importante precisar que a futuro todas las acciones no podrán ser implementadas debido a factores de voluntad política, presupuesto municipal, además de implicar un gran proceso de gestión urbana; no obstante, el estudio de crecimiento urbano busca abrir el abanico de posibilidades en términos de ideas y reflexiones para el desarrollo de la ciudad.

2 Movilidad e infraestructura urbana

Estas recomendaciones pretenden cambiar la actual configuración de Santa Marta para favorecer al transporte público (articulado con la futura implantación del sistema SETP) y los desplazamientos a pie dadas las condiciones y el potencial que tiene la ciudad como Distrito Turístico. Se propone al peatón como protagonista principal en los desplazamientos unido a una red de transportes limpios (tipo bicicleta). Las ocho acciones para mejorar el tema de movilidad e infraestructuras en la ciudad son:

1. Continuación del modelo realizado en el Centro Histórico respecto a la peatonalización de ejes principales.
2. Generación de un sistema de ciclorutas que permita el desplazamiento entre los ejes más importantes de la ciudad (ej. Calle 22, Avenida del Ferrocarril, Carrera 4ª, Carrera 5ª, Avenida El Libertador) en una primera fase para continuar con otros ejes posteriormente.
3. En los núcleos urbanos secundarios turísticos (Rodadero y Taganga) es importante implementar un sistema de ciclorutas.
4. Incentivar el uso del SETP por medio de rutas eficientes y de acuerdo a las necesidades de los usuarios.
5. Ofrecer alternativas de transportes alternativos (bicicleta, tren de cercanías, línea aeropuerto) que conecten con el SETP.
6. Implementación de un tren de cercanías en la vía férrea (existente) que articule los recorridos entre el centro de Santa Marta con El Rodadero y los desarrollos exteriores (Pozos Colorados, Bello Horizonte).
7. Contemplar alternativas de rutas de transporte público para conectar Minca, Taganga y Bonda.
8. Generar una línea de autobús exclusiva aeropuerto-ciudad-aeropuerto, con servicio eficiente y gran número de frecuencias.
9. Implementar un sistema de transporte marítimo que realicen los trayectos: Aeropuerto-Pozos Colorados-Playa Salguero-Rodadero-Santa Marta Centro-Taganga. Se puede contemplar rutas a las playas del norte de los parques naturales.

3 Protección y puesta en valor de los recursos naturales

Este grupo temático tiene como objeto conseguir una ciudad más verde y segura con la eliminación de inundaciones graves e incorporación de los ríos Manzanares y Gaira como articuladores de la vida urbana y detonantes para aumentar los indicadores de espacios verdes en Santa Marta. Se propone la puesta en valor de los recursos naturales existentes y desarrollarlos a través del fortalecimiento de las herramientas de protección y la implementación de la red de espacios públicos y áreas verdes. La lista de acciones se divide en :

1. Protección y cualificación del espacio de ribera en el entorno del Río Manzanares.
2. Extensión de paseos marítimos en Santa Marta, Rodadero y Pozos Colorados.

3. Arborización de ejes viales principales: calle 22, Av. Libertador y ejes requeridos.

4. Crecimiento limitado por elementos de protección natural: parques distritales (Dumbira, Bondigua, Paz Verde), línea de costa, cerros urbanos y anillo verde (Bonda).

5. Mejoramiento de la red de parques en las zonas: Centro Histórico (Parque San Miguel); El Rodadero (Parque de Gaira); Núcleo Urbano Principal (Parque de Manzanares, Parque de Taminaka, Parque de Pescaíto, Parque Sesquicentenario, Parque de Villas de Santa Cruz, Parque de Santa Cruz, Parque de Los Trupillos).

6. Integración de los espacios verdes de La Quinta de San Pedro Alejandrino como articulador del sistema de parques.

7. Implementación de planes de integración de los cerros (morros) existentes en el área urbana: Cerro de las Tres Cruces, La Llorona, Cundí, Manzanares, San Fernando y la revitalización del Cerro Zurumba y del Cerro Gaira.

8. Implementación de planes de integración de los cerros (morros) en desarrollos exteriores: Cerro San Fernando, La Gloria, y los que rodean Ecopetrol.

9. Núcleo Urbano Principal: proyecto para crear un parque metropolitano en el área al noreste de Mamatoco.

4 Políticas de control urbano

Este grupo temático tiene como objeto avanzar en el desarrollo de algunas ideas que puedan facilitar el desarrollo de los instrumentos jurídicos adecuados para hacer posible una estrategia de planeación coherente. Partiendo de los instrumentos disponibles, se deben poner en práctica nuevas herramientas innovadoras de gestión y gobernanza del territorio, especialmente con la implementación del nuevo POT Quinto Centenario.

Las nuevas políticas de control urbano deben desarrollarse para solucionar varios de los problemas detectados en el diagnóstico: desactualización del POT 2000, escasez de viviendas asequibles, crecimientos de alta densidad vinculados a alto poder adquisitivo que ejerce una fuerte presión sobre la línea de costa, huella urbana muy segregada y presencia de vacíos urbanos. Se proponen las siguientes acciones:

1. Implementación en el corto plazo del POT Quinto Centenario. El POT 2000 está desactualizado.

2. Participación de los entes territoriales de la ciudad en la aplicación de los proyectos contenidos en el documento de aprobación POT Quinto Centenario.

3. Seguimiento en la línea de tiempo en la aplicación de políticas preconizadas en el POT Quinto Centenario.

4. Captación de plusvalías por medio de la contribución por medio del impuesto predial.

5. Seguimiento a la especulación inmobiliaria.

6. Revisión de la norma actual respecto al uso del suelo urbano y rural.

7. Creación de la norma de integración de barrios deprimidos de la ciudad y mejoramiento de barrios.

8. Implementación de norma urbana frente a la expansión de la ciudad y el uso eficiente del suelo.

9. Revisión de la política habitacional fijando un porcentaje de vivienda asequible en todas las zonas de la ciudad con el fin de evitar la segregación socio espacial, así mismo evitar generación de guetos o zonas de barrios en conflicto en la ciudad Además de la integración de políticas de creación de espacio público de calidad en todas las zonas de la ciudad.

10. Fortalecimiento y/o creación de norma para diseño bioclimático en edificaciones.

11. Implantación de plan de ahorro energético en edificios y alumbrado público.

12. Elaboración de un Plan con visión metropolitana que integre junto a la ciudad de Santa Marta, los núcleos de Bonda, Taganga y Minca.

5 Propuestas integrales: operaciones multisectoriales

Se proponen tres acciones que apuntan al desarrollo de los núcleos urbanos de la ciudad de Santa Marta:

1. Operación urbana de mejoramiento integral del centro de Santa Marta.

2. Planificación estratégica del borde urbano de Mamatoco.

3. Mejora integral de la relación costa ciudad en Rodadero.

Como conclusión es importante mencionar que con la implementación del escenario intermedio y del seguimiento a las recomendaciones y acciones propuestas, Santa Marta podrá dirigir el camino hacia una mejor planificación territorial, así mismo la puesta en marcha del POT Quinto Centenario es clave para actualizar las políticas enfocadas al mejoramiento de los diversos sectores de la ciudad (el POT vigente data del año 2000).

Este estudio es un insumo importante que ayuda a comprender la dinámica urbana actual, convirtiéndolo en un documento de consulta, soporte y guía para comprender la situación actual de la ciudad y las proyecciones que se han analizado.

Desde sus orígenes Santa Marta ha tenido grandes potenciales por su estratégica localización y sus recursos naturales y es por medio de nuevas y contundentes operaciones urbanas que se podrán intervenir espacios para incrementar la calidad de vida de los habitantes generando espacios amables entre los construidos y no construidos. Estos procesos requieren tiempo y generarán mayor atracción por la ciudad e interés de promover el destino como ejemplo de buen desarrollo urbano para la Costa Caribe colombiana.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE TECNOLOGÍA PARA SANTA MARTA

Competitivas (CSC) del BID y Findeter y tiene como objetivo proveer los lineamientos estratégicos e identificar las principales prioridades y soluciones requeridas de las Tecnologías de Información y Comunicaciones (TIC) para apoyar la migración de Santa Marta hacia una Ciudad Inteligente[26].

Las conclusiones y recomendaciones presentadas en el informe se basan en entrevistas a las principales autoridades del gobierno teniéndose en cuenta el enfoque de transformación digital de Microsoft , la iniciativa de ciudades CityNext, los resultados del proyecto Diamante del Caribe y Santanderes desarrollado por Findeter, las guías de la estrategia del Plan de Tecnología de la Alcaldía, el Plan de la Alcaldía, los diagnósticos desarrollados por el Programa de Ciudades y la arquitectura de referencia para un municipio de Colombia desarrollada por Microsoft. Las cifras de las inversiones identificadas son un estimado de alto nivel para efectos de dimensionamiento y en ningún momento comprometen un costo real de un potencial oferente.

La transformación digital

La tecnología es omnipresente y el acceso a los servicios digitales juega un papel importante en lo que hacemos – modelando el crecimiento, incentivando disrupción en las industrias y siendo el catalizador de nuevos modelos de negocios, servicios y experiencias y transformando los negocios y los gobiernos en sí mismos.

Capitalizar este fenómeno es la clave para la innovación y el crecimiento. Desde el crecimiento de los dispositivos conectado y otras "cosas" dentro del Internet de las cosas (Internet of Things – IoT por sus siglas en inglés), el crecimiento masivo de datos y el surgimiento de analítica avanzada, el aprendizaje de las máquinas y la inteligencia artificial, la realidad aumentada, la virtual y las siguientes fronteras, el reto y la oportunidad para los líderes de los negocios y los gobiernos es aprovechar la fuerza omnipresente y disruptiva de la tecnología para ser más ágiles, eficientes y alcanzar metas claras.

Desde el punto de vista de un gobierno local, como el de Santa Marta, la transformación digital redefine la forma como el gobierno involucra a los ciudadanos en forma activa, transforma los servicios, optimiza las operaciones y procesos y le permite a los funcionarios públicos entrar en un ciclo que se retroalimenta creando un sistema de inteligencia.

La transformación requiere de estos sistemas de inteligencia enriquecidos que son una combinación de tecnología, personas y procesos que facilitan estos ciclos de retroalimentación y definen la competitividad de una organización y la habilidad para cambiar todo el panorama de las industrias en las que participa.

26. Este informe no tiene el alcance ni la profundidad de un Plan Estratégico de Tecnología de Información y Comunicaciones, el cual, en el momento de desarrollar este informe estaba siendo evaluado por Findeter y las autoridades de la ciudad.

Microsoft CityNext[27] Modelo de referencia

Para entender el enfoque CityNext y su aplicabilidad al caso de Santa Marta es necesario saber que este se centra en el ciudadano y empodera ciudades más sostenibles, prósperas y económicamente competitivas. Ayuda a las ciudades a transformarse digitalmente y a liberar su potencial, entregando servicios digitales innovadores que ayudan a los ciudadanos a llevar una vida más sana y segura.

CityNext se focaliza en lograr resultados esperados como hacer las ciudades más seguras y sostenibles, saludables, con acceso a una educación de calidad y otros factores más por medio de una transformación digital. El objetivo es desarrollar una ciudad más sostenible a través de las áreas económica, social y ambiental. Basado en su experiencia en diferentes tipos de ciudades alrededor del mundo, Microsoft identificó los principales escenarios y soluciones que típicamente son requeridos en ciudades como Santa Marta. Estos escenarios fueron la base para el proyecto del Diamante del Caribe y Santanderes y para las entrevistas que hechas en Santa Marta (Ver Figura 5.25).

Figura 5.25. Escenarios y soluciones

Fuente: Microsoft

27. El enfoque de ciudades de Microsoft, CityNext, se utilizó como una guía para la evaluación y recomendaciones.

Enfoque para la identificación de soluciones y plataformas tecnológicas

Para lograr una aproximación a las soluciones y plataformas tecnológicas requeridas por Santa Marta, se utilizaron los diagnósticos y resultados del proyecto del Diamante del Caribe, la visita a a la ciudad y las experiencias en ciudades similares en Colombia. Se hizo un diagnóstico inicial del nivel de penetración, uso y aprovechamiento de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC).

Para este efecto se utilizaron mecanismos de valoración complementarios y la realización de: (i) diagnóstico técnico del nivel de penetración, uso y aprovechamiento de las TIC en Santa Marta; (ii) "Foros de Diagnóstico Percibido" con líderes y representantes de los sectores social, político, económico y cultural, entre otros de la ciudad; (iii) entrevistas de profundización con representantes del sector de las TIC y educación de la región; (iv) identificación de los componentes o aspectos TIC que como resultado del diagnóstico inicial efectuado son calificados como déficit crítico.

La Tabla 5.10 presenta los resultados del Foro de Diagnóstico Percibido realizado en Santa Marta en lo relativo a nivel de valoración actual, nivel de prioridad de los 19 aspectos TIC evaluados, así como la distancia existente entre el nivel de valoración actual y el nivel de prioridad para el futuro y el desarrollo de la ciudad (nivel de déficit crítico).

Tabla 5.10.
Evaluación aspectos TIC

ID	Componente	Valoración actual	Nivel de prioridad	Nivel de Déficit crítico
1	Cobertura de acceso a internet	5,5	9,4	3,9
2	Cobertura de telefonía móvil	6,9	9,2	2,3
3	Cobertura de fibra óptica	4,9	9,3	4,4
4	Wifi en la ciudad	3,6	9,2	5,6
5	Cultura digital de la población	4,5	9	4,5
6	Emprendedores digitales	3,5	8,5	5
7	Kioscos digitales	2,4	8,3	5,9
8	Gobierno electrónico	3,1	8,5	5,4
9	Comercio electrónico	3,6	8,8	5,2
10	Plataformas y aplicaciones para la educación	3,7	9,2	5,5
11	Plataformas para la prestación de servicios de salud	2,9	9,2	6,3
12	Plataformas para la gestión ambiental y agraria	2,9	8,9	6
13	Plataformas para la seguridad ciudadana	2,9	9,4	6,5
14	Plataformas y aplicaciones para la inclusión social	2,7	9,2	6,5
15	Plataformas para la competitividad de las empresas	3,4	9,1	5,7
16	Plataformas para la gestión de la movilidad	2,6	9	6,4
17	Plataformas para la gestión de los servicios urbanos	2,5	9	6,5
18	Plataformas para la participación ciudadana	2,8	9	6,2
19	Nodos de innovación	2	8,9	6,9

Fuente: Microsoft

Los aspectos calificados con un nivel de prioridad más alto para la región son:

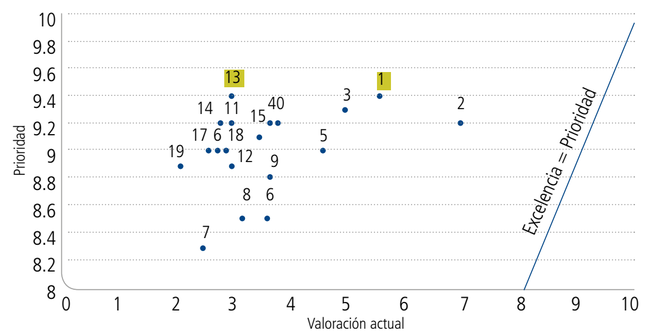
(13) Plataformas para la seguridad ciudadana (9,4)
(1) Cobertura de acceso a Internet (9,4)
(3) Cobertura de fibra óptica (9,3)
(14) Plataformas y aplicaciones para la inclusión social (9,2)
(11) Plataformas para la prestación de servicios de salud (9,2)
(4) Wifi en la ciudad (9,2)
(10) Plataformas y aplicaciones para la educación (9,2)
(2) Cobertura de telefonía móvil (9,2)
(15) Plataformas para la competitividad de las empresas (9,1)

Los aspectos en los cuales se observa una mayor distancia entre su valoración actual y el nivel de prioridad, es decir, aquellos en los cuales se identifica un déficit crítico son:

(19) Nodos de innovación (6,9)
(13) Plataformas para la seguridad ciudadana (6,5)
(17) Plataformas para la gestión de los servicios urbanos (6,5)
(14) Plataformas y aplicaciones para la inclusión social (6,5)
(16) Plataformas para la gestión de la movilidad (6,4)
(11) Plataformas para la prestación de servicios de salud (6,3)
(18) Plataformas para la participación ciudadana (6,2)

La figura 5.26 presenta el Gráfico Excelencia-Prioridad Santa Marta de conformidad con las calificaciones obtenidas en el foro para cada uno de los aspectos evaluados y que se presentan de forma detallada en la Tabla 5.10.

Figura 5.26.
Excelencia-Prioridad Santa Marta



Fuente: Microsoft

Líneas Estratégicas de Trabajo TIC de la Alcaldía

Para complementar, actualizar y validar los resultados, se hizo la visita y se revisó el plan estratégico de alto nivel desarrollado por la alcaldía. Se describen a continuación las 18 líneas estratégicas de alto nivel identificadas en este plan:

1) **Gobierno Abierto:** canal de comunicación entre la administración y la ciudanía

2) **Sistemas Integrados de Gestión:** control sobre el avance de las metas e indicadores

3) **Gestión Documental y Cero Papel:** facilitar el acceso y flujo de la información en tiempo

4) **Sistema Presupuestal y Presupuestario:** herramienta para el cumplimiento con la realización de proyectos en beneficios de bienes y servicios

5) **Centros de Referenciación:** espacios que nos permiten la realización y gestión de consultas de trámites

6) **Ciudad Inteligente:** sistemas de información TIC para el mejoramiento y calidad de los servicios ofrecidos a los ciudadanos en educación, salud, transporte, y seguridad entre otras

7) **Educación:** para el subdesarrollo en la calidad educativa en el proceso de aprendizaje de la escolaridad distrital

8) **Gobierno:** el pilar fundamental de la autoridad que dirige, controla y administra en pro del beneficio y su desarrollo del crecimiento de la ciudad

9) **Salud:** apoyar a la gestión en los servicios públicos de salud, suministrados por sistemas de información TIC

10) **Seguridad:** garantizar la información que se suministre por medio de los ciudadanos dentro de cada uno de los portales web que se aceda

11) **Sistema de Información Turístico:** brindar por medio del sistema la información, conocimiento de la actividad turística en la ciudad de Santa Marta

12) **Zonas Wi-Fi: r**ed de conectividad y gratuidad en beneficio de acceso a la información a todos los ciudadanos y turistas

13) **Santa Marta Museo Inteligente:** para la identificación y registro de los bienes patrimoniales del distrito y la interacción con ellos a través de tecnologías emergentes

14) **Mercado Público Inteligente:** implementar un Sistema de seguridad que permita detectar de la entrada de los productos de contrabando

15) **TIC para la Gestión Interna:** tramite de la gestión en el desarrollo del documento

16) **Gestión Documental:** implementar sistemas para el trámite y acceso de la información que se requiera en la optimización de los procesos de solicitud de documentos electrónicos

17) **Modernización de Hardware:** fortalecer operativamente el rendimiento del sistema para el acceso de la información

18) **Tecnologías para la Gestión del Gobierno:** normas de sobre la gestión de la información, en la orientación a los usuarios en la calidad y seguridad de su información

Plan de Desarrollo 2016-2019 – Unidos por el Cambio

Una fuente clave para determinar las plataformas críticas y las soluciones prioritarias para Santa Marta es el plan de desarrollo que se ejecutará entre el 2016 y el 2019,Figura 5.27. Este plan establece las prioridades de trabajo de la actual administración con base en la visión del alcalde y su equipo.

Figura 5.27.
Esquema del Plan de Desarrollo 2016-2019

Plan de desarrollo 2016 - 2019				
EJE 1: Santa Marta camina en paz	**EJE 2: Santa Marta con equidad social**	**EJE 3: Santa Marta con economía competitiva y empleadora**	**EJE 4: Santa Marta con habitat sostenible y ordenada**	**EJE 5: Santa Marta con gobierno eficiente moderno y participativo**
		Líneas		
Desarrollo rural integral y sostenible	Educación para todos con calidad y excelencia	Formalización y trabajo laboral	Capital natural	Modernización Institucional
Víctimas	Salud para el bienestar	Infraestructura para el desarrollo económico	Movilidad	Gestión Bienestar Social
Alternativas productivas	Cultura para el bienestar	Turismo	Urbanismo Social	Hacienda Pública sana y sostenible
Conveniencia ciudadana	Deporte y tiempo libre (Juegos Bolivarianos 2017)	Proyección regional nacional e Internacional	Ordenamiento y desarrollo rural	
Justicia y seguridad	Equidad social	Emprendimiento		

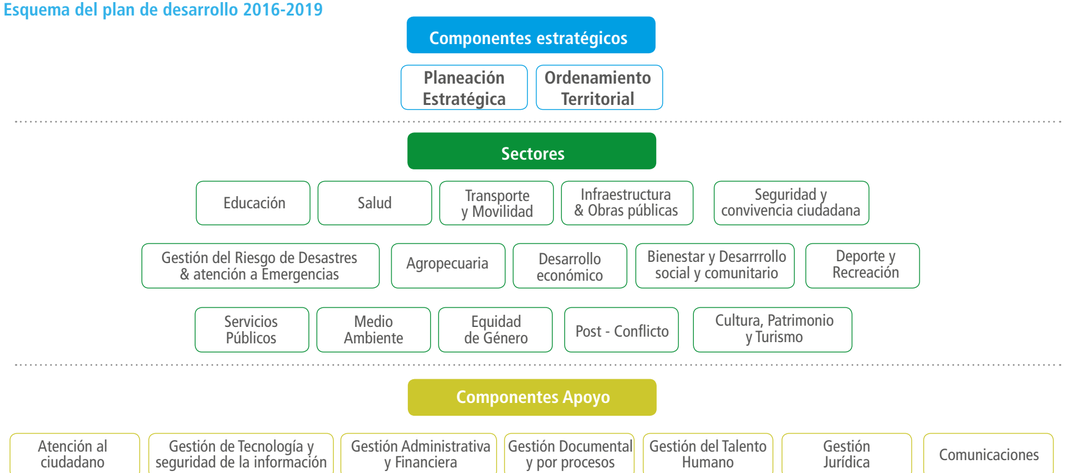
Arquitectura de referencia para un municipio de Colombia

Con base en el enfoque y experiencia de Microsoft en el desarrollo de arquitecturas TIC y en los trabajos ejecutados en planes detallados de tecnología de información para municipios en Colombia, compilamos estas experiencias en lo que denominamos una "Arquitectura de Referencia"

Arquitectura de Sectores:

La primera es la Conceptual, o la que define qué es lo que realmente debe hacer un Municipio - la llamamos la Arquitectura de Sectores. Es fundamental para entender cómo la tecnología realmente ayuda a ser más eficientes en la atención a los ciudadanos.

Figura 5.27.
Esquema del plan de desarrollo 2016-2019



Fuente: Microsoft

Una vez se tiene claro el nivel de sectores, se define el siguiente nivel de Sistemas de Información para los diferentes sectores. Se llama Arquitectura de Soluciones y lo importante en este nivel es la identificación de los Sistemas de Información, y sobre todo las Integraciones entre éstos internamente en el municipio y con entes externos del orden nacional o departamental. En la descripción también se identifican sistemas transversales que son necesarios e independientes de los sectores.

Arquitectura de Soluciones

En el informe completo de este estudio se encuentra la descripción de los sistemas de información para los principales sectores que pueden apoyar la estrategia del Plan de Desarrollo Nacional, planes sectoriales, planes decenales, además de soportar la gestión financiera y administrativa del Municipio que es obligatoria y evolucionar el Municipio hacia un territorio con Ciudades Inteligentes (Smart Cities). Es importante anotar que existen muchos posibles sistemas de información, y para cada uno en algunos casos cientos de soluciones de software. El propósito en este estudio fue identificar los principales[28].

Los sistemas de información se clasifican así: Necesarios y de Oportunidad. Los sistemas de información Necesarios son aquellos que por normatividad deben implementarse, o que son imprescindibles para realizar las funciones. Por ejemplo, el recaudo del impuesto predial es un sistema de información Necesario pues no se concibe cómo hacerlo manualmente. Los sistemas de información de Oportunidad son aquellos que son deseables, generan valor al ciudadano, pero sin ellos se puede operar. Por ejemplo, un sistema de información para los parqueaderos de las bicicletas en el municipio es un sistema de información "de oportunidad".

Dentro de este nivel existen subniveles como el de componentes Estratégicos, los sectores Misionales, y los de Apoyo. Una vez se tiene claro el nivel de Sectores, se define el siguiente nivel de Sistemas de Información que para los diferentes Sectores. Se llama la Arquitectura de Soluciones. Lo importante en este nivel es la identificación de los Sistemas de Información, y sobre todo las Integraciones entre éstos internamente en el Municipio y con entes externos del orden nacional o departamental. En la descripción también se identifican sistemas transversales que son necesarios e independientes de los sectores.

Arquitectura de soluciones recomendadas

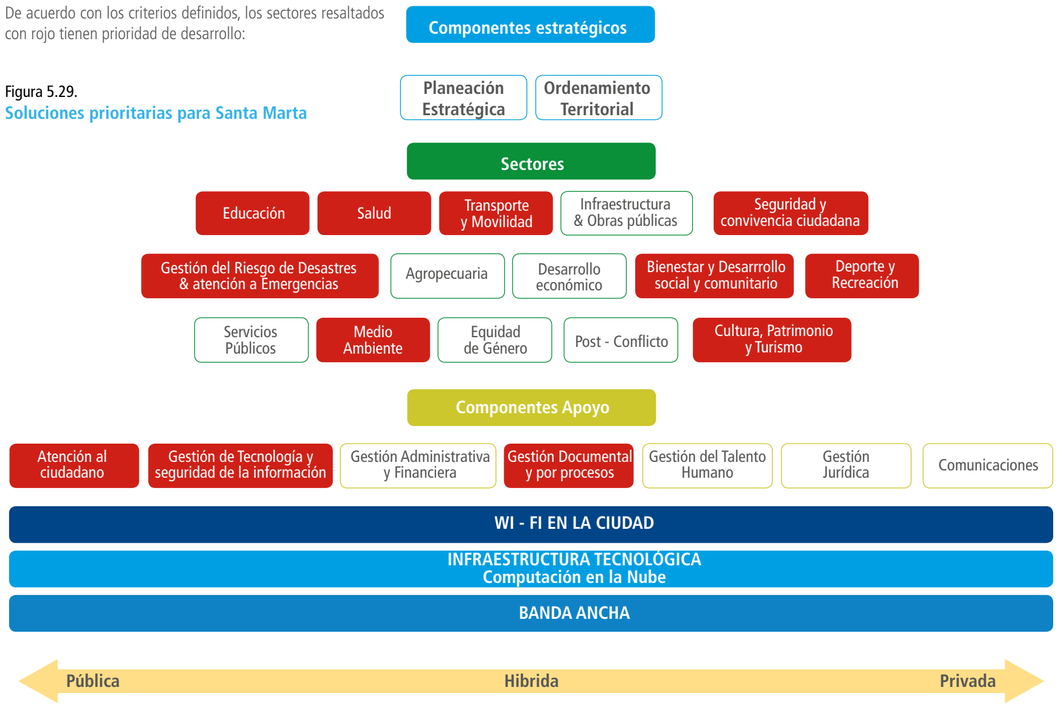
Priorización: para llegar a las recomendaciones sugeridas se revisaron las soluciones de tecnología de información requeridas por un municipio y se cruzaron contra los resultados del foro del diamante, el plan de la alcaldía y el diagnóstico del programa CSC. Estas recomendaciones tienen un mayor impacto inicial en el desempeño de la ciudad y fundamentan las bases para desarrollar una ciudad inteligente. Estas recomendaciones no implican que los otros sectores no se desarrollen, simplemente propone una prioridad en la ejecución.

28. Para garantizar el alineamiento con MinTIC se incluyen las soluciones del mapa de ruta del Decreto 2573 de Gobierno en Línea que aplican a Municipios y se marcan como GEL, y también las soluciones alineadas con el plan Vive Digital 2014-2018. Los sistemas de información tipo "Smart Cities" son identificados como SMART.

Soluciones de información recomendadas

De acuerdo con los criterios definidos, los sectores resaltados con rojo tienen prioridad de desarrollo:

Figura 5.29.
Soluciones prioritarias para Santa Marta



Fuente: Microsoft

Infraestructura digital: NECESARIO

La infraestructura digital de Santa Marta es fundamental para habilitar la transformación digital de la ciudad. De acuerdo con el informe de diagnóstico del Programa CSC y la visita, Santa Marta presenta un nivel medio de conectividad, el número de suscriptores de acceso fijo a internet de banda ancha fue de 11 suscriptores por cada 100 habitantes en el 2014. De acuerdo con MinTIC, el índice de digitalización de Santa Marta (0.52) se encuentra por debajo del promedio nacional (0.55).

La infraestructura digital (banda ancha fija y móvil y WiFi en la ciudad) acelera el desarrollo económico y social y debe ser la prioridad número uno de la administración de la ciudad. Estos son proyectos de media inversión, entre US$3 millones y US$5 millones, para una ciudad del tamaño de Santa Marta. Este costo se podría ver reducido si el gobierno (MinTIC y ANE) aprueban la tecnología de "TV White spaces - TVWS" que en el momento se encuentra en pruebas pilotos. Esta tecnología tiene un costo entre un 20% y un 30% menor que a las tecnologías tradicionales como fibra óptica o celular (3G, 4G, LTE). TVWS es complementaria a una red de fibra óptica y está orientada a la última milla, sobre todo en zonas remotas donde los modelos de negocios no permiten que los operadores regulares lleguen a esas zonas.

Computación en la nube: NECESARIO

La computación en la nube le permitirá dar un salto considerable al estado local en términos de infraestructura tecnológica sin requerir grandes inversiones en servidores, personal técnico y de desarrollo y mantenimiento con grandes mejores en desempeño, seguridad, confiabilidad y disponibilidad comparada con la infraestructura actual que tiene la ciudad.

El primer paso para adoptar la nube, es migrar a la nube las aplicaciones actualesen el estado que se encuentran y si aplica, desde allí iniciar su reemplazo o mejora. Esto es un proyecto de corto tiempo (meses) y de bajo costo. Adicionalmente adquirir todo el sistema de ofimática bajo el modelo de software como servicio en una nube confiable y segura. Igualmente, este es un proyecto entre uno y dos meses y con un costo de menos de USD $1 millón. Se entraría a un modelo de OPEX donde el costo periódico depende del número de dispositivos.

Atención al Ciudadano: NECESARIO

Un sistema de atención al ciudadano tendría un impacto inmediato y directo sobre los ciudadanos y la imagen positiva de la administración. El reto no es la tecnología pues está probada en diferentes ciudades alrededor del mundo, el reto es que la administración se transforme para responder rápida y efectivamente a los requerimientos y demandas de los ciudadanos.

Gestión documental y por procesos: NECESARIO

Con el fin de soportar los sistemas de atención al ciudadano, la administración debe tener un sistema solido de gestión documental y por procesos que permita una respuesta ágil a los ciudadanos. Estas deben ser soluciones empaquetadas desarrolladas para la nube.

Educación: NECESARIO

La educación es uno de los pilares claves del desarrollo económico y social de la ciudad. La siguiente generación de

samarios debe tener los fundamentos de ciencia, tecnología, matemáticas e ingeniería (STEM por sus siglas en inglés) y la tecnología de información es la pieza fundamental para apoyar el STEM.

La educación es una prioridad en los foros de participación y en los planes de la alcaldía. Resolviendo la conectividad de todos los establecimientos educativos públicos y dotando de dispositivos a estudiantes y profesores se abren todas las posibilidades para promover una educación digital centrada en el alumno.

Las soluciones planteadas son básicas pero las posibilidades son mayores una vez que sean cubiertas. El componente fundamental de la calidad de la educación es la calidad de los docentes por este motivo las tecnologías que promuevan el desarrollo de los docentes son prioritarias.

Salud: NECESARIO

La calidad del sistema de salud es fundamental para la calidad de vida de la ciudadanía. También es un factor fundamental que determina la atracción de talentos a la ciudad junto con la calidad educativa. En Colombia la salud es una responsabilidad compartida entre el gobierno central y la alcaldía, pero ante los ciudadanos, la alcaldía cumple un papel decisivoen la calidad de la salud.

Con respecto a telemedicina una solución sencilla como una llamada de Skype entre una enfermera o un médico generalista y un médico especialista permite tener una consulta especializada en lugares remotos y permite que los especialistas que son escasos, multipliquen su impacto.

Seguridad y Convivencia: NECESARIO

Uno de los tópicos con alta prioridad en los foros de participación ciudadana,la seguridad ciudadana, junto con la salud y la educación hacen que una ciudad sea atractiva para nuevos talentos y a su vez tienen un impacto positivo en la calidad de vida de los ciudadanos. Santa Marta cuenta con un sistema de cámaras de seguridad que continua en expansión en los puntos críticos de la ciudad. El siguiente paso es un Sistema de Control y Comando unificado donde se puedan atender en forma integral cualquier emergencia de la ciudad. Este fue.

Gestión de riesgos de desastres y atención de emergencias: OPORTUNIDAD

La gestión de prevención y atención de desastres van de la mano de la seguridad ciudadana. El sistema de control y comando de las soluciones de seguridad ciudadana contempla el manejo de emergencias, tanto causada por la naturaleza como por el hombre. Esta solución se debe implementar de la mano con los sistemas de seguridad ciudadana.

Movilidad y Transporte: NECESARIO

Santa Marta no es ajena a los problemas de movilidad que afecta a todas las ciudades del mundo. Este es un factor esencial en la calidad de vida, los tiempos de desplazamiento deben ser los mínimos posibles y la solución es integral desde los sistemas masivos de transporte, optimización de rutas, integración de los sistemas de transporte y la tecnología de información. Los sistemas masivos de transporte normalmente incorporan la tecnología de información necesaria.

Las soluciones descritas son las básicas sobre las cuales la ciudad puede actuar en este momento. Un complemento para resolver el reto de movilidad es el teletrabajo, en la medida que las personas no necesiten desplazarse de sus hogares a los sitios de trabajo lo que descongestiona los sistemas de transporte. En este caso es fundamental la infraestructura de comunicaciones de banda ancha de la ciudad, el acceso de los ciudadanos a internet de alta velocidad y a dispositivos que les permitan trabajar en forma remota.

Cultura, Patrimonio y Turismo: OPORTUNIDAD

Santa Marta tiene una riqueza cultural y patrimonial que es un atractivo para la industria turística. La ciudad puede tener una fuente de ingresos interesantes impulsando esta industria y preparando la infraestructura de la ciudad y los servicios para ofrecer una propuesta atractiva.

Curiosamente el turismo no fue una de las principales prioridades del foro de participación ciudadana, pero está en el plan de gobierno y apalancándose en los Juegos Bolivarianos, esta industria podría crecer aceleradamente. Las soluciones propuestas no son complejas, están orientadas al turista y permiten un rápido desarrollo con alto impacto. Esto requiere que la ciudad tenga la infraestructura de WiFi en la ciudad para que los turistas se puedan desplazar y utilizar las aplicaciones móviles que se proponen.

Medio Ambiente: OPORTUNIDAD

Santa Marta tiene una riqueza en la biodiversidad, la Sierra Nevada, aunque es un área compartida con el departamento, es un atractivo para la ciudad. En esta asesoría de alto nivel no entramos a revisar los temas de contaminación del aire y del agua en detalle, pero en la solución de monitoreo ambiental se deben incluir estos dos temas, así como la contaminación de ruido. Aquí los sensores juegan un papel importante e igualmente el cubrimiento de la ciudad de banda ancha inalámbrica que permitan la conexión de estos sensores.

Recreación y deporte: OPORTUNIDAD

Aunque este sector no está dentro de las prioridades detectadas, se resalta dado los próximos Juegos Bolivarianos a desarrollarse en Santa Marta en el 2017. Esta asesoría no entró en el detalle de la organización ni la ejecución y control de los juegos directamente, se focaliza en el tema de ofrecer al ciudadano las oportunidades que la ciudad ofrece en recreación y deportes recreativos más que en el manejo de grandes eventos.

Sin embargo, la infraestructura de acceso a internet de banda ancha, tanto móvil como fija, es fundamental para los sistemas que apoyarán los Juegos Bolivarianos, así como las soluciones propuestas en seguridad ciudadana, atención y prevención de desastres, movilidad urbana y turismo son complementos fundamentales para el apoyo a los juegos.

Bienestar social y desarrollo comunitario OPORTUNIDAD

La inclusión social fue un tópico prioritario en los foros de participación ciudadana y está dentro de la agenda del gobierno. Las soluciones propuestas son las básicas para que los ciudadanos, sobre todos los afiliados al SISBEN, tengan su información actualizada y conozcan los beneficios a los que tienen derecho. Igualmente se propone una solución que informe sobre todos los programas de desarrollo social del gobierno local y nacional.

Conclusión

Este resumen refleja los resultados de una asesoría de alto nivel con el objetivo de establecer unos lineamientos básicos que reflejen las prioridades de la ciudad y donde la tecnología de información juega un papel importante en ayudar a resolver los retos de la ciudad y a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Para detallar este estudio, se requiere el desarrollo de un plan estratégico de tecnología de información (PETIC) el cual en el momento de escribir este informe estaba en revisión entre Findeter y el municipio de Santa Marta.

Las soluciones propuestas impulsan la transformación digital de la ciudad, mejorando la relación y participación de los ciudadanos, transformando los servicios, optimizando la forma como la ciudad y el gobierno opera y dotando a los empleados públicos con las herramientas que les permitan desempeñarse con calidad, efectividad y enfocados en el ciudadano.

El apoyo de Microsoft fue en forma voluntaria ("pro-bono"), como experto en tecnología de información y bajo los acuerdos de colaboración con el Banco Interamericano de Desarrollo. Las conclusiones, opiniones, estimados, soluciones propuestas y supuestos utilizados no comprometen a Microsoft bajo ninguna circunstancia y solo tienen el objetivo de entregar una visión global sobre la tecnología de información en Santa Marta a la Iniciativa de Ciudades Sostenibles y Competitivas.

FOTO: Daniella Hernández Selman

5.5 PESCAÍTO

"Este es el verdadero templo del fútbol colombiano porque fue aquí en Pescaíto donde se empezó a jugar el fútbol, porque el fútbol entró por Santa Marta y viajó en los mismos barcos con el banano. No digo que no hayan otros lugares, pero esta cancha es la que tiene más historia, y no de ahora, hace más de un siglo que en este barrio se viene jugando, al principio con unas pelotas hechas con vejiga de vaca, con pelotas de trapos, a veces con bolas que se lo ponían cueros, ya después con los balones cuando los dirigentes miraron que había mucho jugador bueno […] queremos esta cancha porque esto no lo hizo ningún gobierno, fuimos nosotros mismos los que desmontamos el terreno, lo nivelamos para que se no se inundara, pusimos unos troncos de coco en las porterías ¿y cuál gradería? eso al principio tocaba meterse debajo de los trupillos, porque todo esto era una trupillera, y así la gente venía, a jugar, otros a molestar la vida, a echar risas, a verse con la novia, desde la mañanita ya había gente como hoy, hasta que lo venían a buscar las mamás porque a veces ni íbamos a comer por estar jugando […] la cancha es el símbolo, el ícono de Santa Marta donde nació el fútbol, la gente por fuera conoce a Santa Marta por las playas, por el Pibe, por Pescaíto y por el puerto, cuando llegan los turistas tienen que venir a ver la Castellana, se toman la foto y dicen estuve en Santa Marta."

(Elías Henríquez Pardo. Vecino del barrio Pescaíto. 82 años. Entrevista: marzo 30 de 2016)

La metodología de planos vivos aplicada a Pescaíto

Toda población define su presente y su devenir sociocultural según lo que prioriza, organiza, construye y convierte en un valor cotidiano. Además moldea su presente y su futuro según como la diversidad de sus integrantes viven su tiempo, transforman espacios y encaran cada situación que se les presente.

"El ser humano se manifiesta en situación", como afirmó el filósofo Jean Paul Sartre, no fuera de ella: es en cada una de ellas en que podemos ser, hacer, conocer, reafirmar, discernir y transformar. Allí está la posibilidad de existir y construir como persona y en el caso que nos compete en este informe, como comunidad.

A partir de lo que construyen, conocen, valoran, administran y cómo lo hacen, las poblaciones humanas transforman y aseguran o ponen en riesgo su continuidad. La sostenibilidad se relaciona con la conciencia del entorno que habitamos, cómo y quiénes somos como población, qué hacemos y cómo impacta ello nuestros recursos. Es conciencia de cómo los estamos administrando, cómo los cuidamos o los malgastamos, los aseguramos o potencializamos. Para el presente y el futuro no solo propios sino de todos.

Esta convivencia no se agota en lo humano, abarca la coexistencia y las relaciones que se dan con cada integrante de un ecosistema. Solo conociéndolo en detalle es posible plantear iniciativas, proyectos y soluciones acertadas. Para asegurar el bienestar y la prosperidad de una población, es necesario conocerla inclusive más allá de lo que para ella misma es evidente, en sus dinámicas, entornos, situaciones, sentires y opiniones, a veces tan arraigados que pasan inadvertidos para ellos mismos.

Este segmento tiene como propósito entonces retomar algunos de los elementos más relevantes del estudio de "Caracterización socio cultural del barrio Pescaíto para definir con la comunidad la estrategia urbana y la propuesta arquitectónica a nivel de diseño conceptual (concept design) para el centro cultural en el área de influencia de la cancha de fútbol la Castellana", contratado con el arquitecto Simón Hosie y ejecutado en el primer semestre del 2016, con apoyo de la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) y el impulso de la Fundación Tras la Perla de la América.

Durante la primera etapa del estudio se utilizó la Metodología PLANOS VIVOS, desarrollada por Simón Hosie a partir de experiencias directas de trabajo con comunidades en distintas regiones de Colombia y que se ha implementado con al apoyo de organizaciones nacionales como la Agencia Nacional Contra la Pobreza Extrema ANSPE, organizaciones internacionales y de alianzas público privadas.

Para la recolección del material de estudio y de análisis se contó con un equipo interdisciplinario de cuatro investigadores de campo, que convivieron con familias de la comunidad por más de tres meses, y que apoyados por el director del proyecto, el coordinador y la antropóloga, desarrollaron procesos de carácter investigativo y participativo para consolidar la base documental a partir de la que se construyó la propuesta. El equipo de campo, contó con una oficina de trabajo ubicada en el centro simbólico y urbano de Pescaíto, al lado de La Cancha de la Castellana y en frente al parque principal. En esta oficina se realizaron importantes reuniones con los distintos líderes y habitantes del barrio.

Estudiar la zona de Pescaíto desde su gente, sus relaciones, espacios y dinámicas, permitió reconocer lo emblemático del barrio a partir de su cotidianidad: las calles y las esquinas como el punto de encuentro y socialización para los pescaiteros, los patios como remanentes de memoria y conocimientos locales invaluables, de prácticas que se han transformado en la medida que las viviendas y sus habitantes aumentan. La importancia de conversar, pasar tiempo en familia o entre vecinos en las tardes, la relevancia de la formación deportiva, del futbol de calle y de practicarlo descalzos.

Características espaciales

Localización y conexiones urbanas

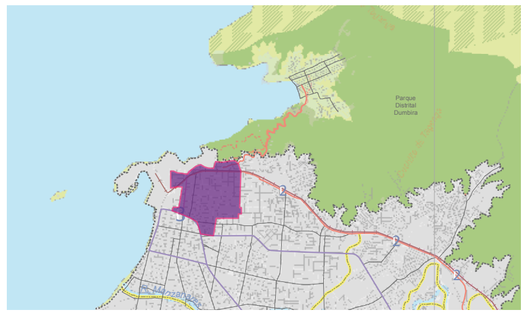
El territorio objeto de estudio se encuentra ubicado en Localidad 2, Histórica Rodrigo de Bastidas que comprende las comunas 2, 3, y 5, un área de expansión urbana y un área rural integrada por el corregimiento de Taganga del municipio de Santa Marta, según el acuerdo 025 de 2014 de la Alcaldía Distrital.

Conocido popular y tradicionalmente como Pescaíto, se compone de 4 barrios: Barrio Norte, Pescaíto, Olaya Herrera y Ensenada Olaya Herrera; el barrio San Martin articulado histórica culturalmente y un área de invasión autodenominada Rincón Guapo - Villa Tabla. Los límites de Pescaíto son: al norte: los cerros de Taganga, al occidente: el Puerto de Santa Marta y la Zona Franca, al sur: la Avenida del Ferrocarril y el Centro Histórico, al oriente: el barrio 20 de Julio y Miraflores.

Características geográficas

El barrio se compone de una zona plana, donde se encuentran los barrios Barrio Norte, Pescaíto y Olaya Herrera y una zona en las ensenadas y en las laderas de los cerros de Taganga donde se encuentran San Martín, Villa Tabla y Ensenada Olaya Herrera. Cuenta aproximadamente con 105 manzanas de forma cuadrada o rectangular al estilo Damero, la dirección de las carreras son en sentido sur-norte que suelen tener menores dimensiones a las anchas calles que van en sentido oriente-occidente.

Figura 5.30.
Localización de Pescaíto



Fuente: Simón Hosie. Proyecto Pescaíto, caracterización y diseño conceptual .2016

Los principales ejes urbanos del barrio son la carrera quinta, la calle 6, la carrera 11 y la vía alterna paralela a la la Avenida del Ferrocarril. El centro del barrio se configuró entre la calle 5 y 7, entre las carreras 6 y 8. Se destacan los lugares públicos del Parque de Pescaíto y la cancha de la Castellana. Entre la infraestructura que configura el centro está la iglesia Nuestra Señora del Carmen, un jardín infantil, una puesto de salud, una clínica y tres colegios distritales.

El uso del suelo que más predomina es el residencial. El comercio se concentra en el sector del mercado, al sur del barrio. La industria se concentra principalmente en el puerto

y la Zona Franca al occidente. Los edificios institucionales se concentran en el centro de Pescaíto. Existen algunos parques y canchas distribuidos en los barrios más periféricos del territorio estudiado. El uso mixto comercial y residencial es común.

Figura 5.31.
Equipamientos urbanos en Pescaíto

Convenciones: A1. Cancha La Castellana A2. Coliseo cubierto A3. Convento de las Lauritas A4. Ludoteca A5. Centro Integral Comunitario de San Martín A6. Clínica La Castellana A7. Puesto de salud Olaya Herrera A8. Iglesia Nuestra Señora del Carmen A9. Iglesia Evangélica Cuadrangular A10. Instituto Educativo Distrital Madre Laura A11. Instituto Educativo Distrital Jonh F. Kennedy A12. Colegio José Prudencio Padilla (Sede IED Jonh F. Kennedy) A13. Instituto Educativo Distrital El Carmen (Parroquial) A14. Instituto Educativo Distrital Laura Vicuña (sedes Lorencita Villegas y Olaya Herrera) A15. Jardín Infantil de Bienestar Familiar A16. Mercado Municipal A17. Instituto Educativo Distrital Normal María Auxiliadora A18. Sede Sindicato Sociedad de Unión A19. Parque de Pescaíto A20. Parque de San Martín A21. Parque de ensenada Olaya Herrera A22. Parque de San Jorge A23. Puente peatonal A24. Cancha de Ensenada A25. Cancha de San Martín A26. Parque infantil Olaya Herrera B1. Vivienda B2. Comercio B3. Industria B4. Institucional B5.Templos B6. Espacio público recreación y deporte.

Fuente: Simón Hosie. Proyecto Pescaíto, caracterización y diseño conceptual. 2016

El barrio de Pescaíto se encuentra ubicado dentro de los 189.6 km2 de la cuenca del Río Manzanares, se caracteriza por un clima cálido seco, con una temperatura media anual de 28 °C, oscilando entre los 23° y 34°C. La humedad relativa es de 77% y con precipitaciones anuales de 362mm.

El suelo donde se ubica el barrio se clasifica en tres tipos:

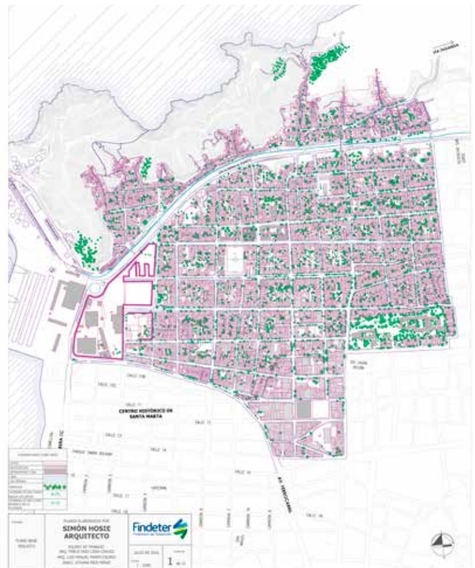
1. Suelo de montaña que se caracteriza por ser rocoso
2. Suelos coluviales: al pie de las vertientes, moderadamente profundos y con bastantes fragmentos de rocas
3. Suelos de terrazas aluviales antiguas: profundos, bien drenados y con material alcalinizado posiblemente de influencia marina.

El tipo de vegetación característica del sector es la selva subxerofitica que corresponde a especies que se adaptan a condiciones de sequías extremas y salinidad donde predominan las cactáseas y los trupillos. Su aspecto en sequía es desértico, pero luego de fuertes lluvias, el terreno reverdece en cuestión de días (Alcaldía Mayor de Santa Marta y FUNDOSAM , 2000).

También se destaca la variedad y cantidad de árboles existentes en el frente y patio de las viviendas. Entre los árboles más populares del sector se encuentran: almendro, mango, nim, trébol, olivo, níspero, matarratón y los nativos trupillos.

Pescaíto tiene una relación importante con el mar, como sea que hace parte de su universo simbólico y es fuente de trabajo para muchos de sus habitantes. El acceso al mar en la bahía de Santa Marta ha quedado interrumpido por el puerto de la ciudad y la Zona Franca pero aun así sigue siendo parte fundamental de su identidad.

Figura 5.32.
Vegetación del barrio Pescaíto



FICHAS ILUSTRATIVAS: F1. Almendro F2. Mango F3. Nim F4. Olivo F5. Maiz tostado F6. Matarratón F7. Trébol F8. Trupillos F9. Roble F10. Otros árboles. K4. Principales flujos del barrio (camino a las playas) C2. Acueducto C7. Captación de aguas lluvias. D1. Inundaciones y escorrentías D2. Derrumbes.

Fuente: Simón Hosie. Proyecto Pescaíto, caracterización y diseño conceptual. 2016

Contextualización etnográfica

Durante las últimas décadas, la zona de Pescaíto pasó de estar constituida por casas amplias, de grandes patios, frentes de casas y calles en las que "no había alumbrado público, sólo los foquitos de afuera de cada casa (…) y se jugaba más porque no había tanto carro" (Francisco Martínez en Ficha Tema Transversal, Estar en el frente de la Casa, Planos Vivos, 2016), a ser un barrio de calles pavimentadas, donde la mayoría de gente todavía vive en las mismas casas, adecuando el espacio para acoger a las nuevas generaciones de la familia o arrendar apartamentos.

Es un conjunto de barrios residenciales y comerciales, donde la gente manifiesta estar amañada por las relaciones humanas que tiene, por la facilidad de conseguir todo lo necesario cerca en tiendas, mercado y otros establecimientos comerciales, caminando o en mototaxi. Se considera un barrio muy central, como lo expresan sus habitantes, con acceso a playas a través de los cerros, vistas panorámicas de Santa Marta y brisa refrescante, donde se vive en familia y con vecinos de toda la vida, y donde se acoge con amabilidad al que llega para hacerlo partícipe de la dinámica local. Motos y mototaxis recorren las calles de los barrios, los niños pasan caminando por los andenes de las calles, prefiriendo el que tenga sombra, y si son pequeños van acompañados por sus madres, tías o abuelas. La música se oye en las casa, en las tiendas de esquina, en el mercado. Algunos sacan sus equipos al frente, o sus picós. En la tarde, cuando el sol baja, los andenes se llenan de familias y vecinos que salen a conversar, a hablar de los sucesos del momento, o a oír música,. La expresión corporal la acompaña pues el baile, está presente en muchos encuentros, se lleva en la sangre incluso hasta haciendo oficio.

Por Pescaíto siempre ha corrido la brisa, a veces suave, y a veces tan fuerte que los habitantes han inventado varios mecanismos para proteger sus pertenencias. Las jugadoras de cartas que se reúnen diariamente frente a la casa de la señora Sara Yánez, en la calle 7, pusieron elásticos en la tabla sobre la que juegan para mantener las cartas en su sitio. En las horas de intenso calor, las esquinas son más frescas porque corre más brisa. Este hecho, así como la visibilidad desde otras calles, hace de las esquinas un punto de encuentro de gran importancia: "Algunas vecinas de la calle 7 se reúnen a veces en las tardes para comer pan con gaseosa en la panadería de la señora Julia Polo en la Esquina de la Alegría. Se sientan en las sillas Rimax rojas que ella saca cuando llegan y charlan mientras saludan a quien vaya pasando" (Ficha Tema Transversal, Planos Vivos, 2016).

En las esquinas se ubican tiendas, ventas de frito, mototaxis, ventas de chance, jugadores de juegos de mesa (cartas, macana, dominó). Algunas son punto de encuentros masivos, como las esquinas de las celebraciones del Carnaval, en las cuales se montan tarimas y desembocan los desfiles de las diferentes comparsas. También "para el caso de los hombres jóvenes, su lugar predilecto son las esquinas. Allí pueden contar con la música y la bebida que ofrecen las tiendas esquineras, como también las visualizaciones en cuatro direcciones, de lo que ocurre en el barrio" (Descripción y Análisis Urbano y Arquitectónico con los Planos de Campo de Pescaíto, Pescaíto, Planos Vivos, 2016).

Al medio día en las casas huele a arroz, sancocho, fritos y pescado. El almuerzo y en general las comidas, son un momento de unión familiar importante, además, muchos conocimientos culinarios se han transmitido en cocinas y patios, de generación en generación.

FOTO: Aldo Dalmazzo

En construcción se conservan técnicas originadas en la sabiduría local, las que han permitido que las casas sean frescas: grandes patios, cajas de aire, frentes abiertos y grandes árboles. Sin embargo, el incremento de habitantes por casa ha hecho que con los años, algunos de estos espacios y prácticas no se continúen, pues prima la necesidad de optimizar el espacio para acoger a los nuevos miembros de la familia.

Aspectos históricos

La historia de los barrios que conforman Pescaíto atiende dos aspectos: el simbólico y el desarrollo temporal de sus transformaciones urbanas, todo dentro de una perspectiva territorial. La razón radica en la continuidad que los pescaiteros han querido mantener más allá de las divisiones administrativas que hoy día significa la pertenencia a diferentes barrios, por ello apelan a un pasado común cuyas raíces son territoriales. Es decir, los referentes simbólicos y urbanos que constituyen su historia se han desarrollado en el proceso mismo de la construcción territorial.

Este proceso puede verse mejor en dos etapas sincrónicas

1. La apropiación, tiene que ver con las estrategias de ocupación espacial de los terrenos donde inicialmente se levantaron las viviendas, data de principio del siglo XX hasta los años cuarenta y fundamentalmente respondió a la ocupación de baldíos del Estado en las primeras décadas, y después a los desarrollos de proyectos inmobiliarios; pero también tiene que ver con la "apropiación simbólica", es decir la construcción de discursos socialmente aceptados y prácticas colectivas que permitieron atribuir sentidos al nuevo espacio adquirido.

2. El poblamiento, se refiere a las dinámicas sociales de integración al nuevo espacio apropiado, esta etapa por el contrario continuó más allá de los años cuarenta en sucesivos movimientos que fueron desde la exigente demanda de viviendas de los años veinte hasta un poblamiento menos acelerado después de la década de los años sesenta.

En un sentido más amplio, estos procesos están vinculados a los cambios que significó para la ciudad de Santa Marta el auge de las exportaciones de banano entre 1910 y 1965, periodo en que se consolida la ciudad; el pasado de Pescaíto por tanto está ligado al auge y declive de la actividad portuaria y ferroviaria alrededor de la industria bananera, sobre todo en lo tocante a su poblamiento el cual significó una solución al déficit de viviendas para obreros que tenía la ciudad durante la primera mitad del siglo pasado. En general se pueden establecer los siguientes elementos históricos:

1. En términos temporales se pueden establecer dos grandes periodos:
   a. Periodo de apropiación espacial de 1910 a 1940
   b. Periodo de poblamiento y consolidación territorial de 1910 a 1960.

2. En términos espaciales hay que destacar la influencia que los cerros del norte y el mar, límites de Pescaíto, han ejercido en la vida social de los pescaiteros, fundamentalmente en lo que se refiere a la construcción de imaginarios colectivos y como referentes de apropiación.

3. En términos territoriales se pueden definir tres grandes segmentos cuyos procesos de apropiación y poblamiento impulsaron la consolidación urbana final:
   a. Ensenada de Olaya que marcó el paso de una sociedad rural a la transición urbana
   b. Barrio Norte, el barrio de los obreros del Puerto y Ferrocarriles que se organizó conforme las dinámicas fluctuantes de la industria bananera
   c. Pescaíto, cuyo surgimiento marcó el proceso de consolidación urbana.4. A lo largo de su historia, los pescaiteros han podido construir sus propios relatos de origen partiendo del nombre del barrio al cual le atribuyen un pasado anterior a su formación urbana, en estos relatos se aloja la memoria de escenarios y eventos que dieron forma al territorio.

5. Un importante rastro de la conformación urbana se encuentra en las viviendas y edificios de los años veinte y treinta que presentan un estilo arquitectónico republicano, especialmente los llamados "pasajes", un tipo de vivienda destinada a solucionar la crisis habitacional para obreros de principio de siglo XX.

6. Existen relatos construidos colectivamente sobre el pasado del barrio que circulan en la actualidad sobre todo en lo tocante al nombre del barrio, hito fundacional de gran influencia en toda la ciudad. El relato más popular enlaza las antiguas vendedoras de pescado de Taganga con un viejo camino real que desde el periodo colonial – y quizá desde antes- conectaba Taganga con el actual centro de la ciudad pasando por Pescaíto.

7. En la actualidad existen rastros tangibles, huellas, monumentos como la cancha de La Castellana, que se convierten en importantes dispositivos nemónicos, en soportes de la memoria que despliegan imaginarios y todo tipo de significados sobre el pasado. Muchos de estos "lugares de la memoria" han sido resignificados: las casas que antes fueron los bares y burdeles de la ciudad en la calle 8 hoy son huellas de la opulencia que entonces se vivía gracias al auge de la industria bananera; lo que hoy denominan "El Boro" pasó de ser el centro del barrio y quizá de la ciudad misma, a un foco delincuencial. También los lugares han sido renombrados especialmente los elementos naturales como los cerros, de una década a otra cambian su nombre, lo mutan por el de otro cerro o sencillamente desaparecen.

8. Se presenta una tendencia generalizada entre los distintos barrios a concederse a sí mismos el origen del poblamiento y por tanto el origen mismo de la formación urbana. Así, para los vecinos de Barrio Norte allí se encuentran las casas más antiguas y por tanto la génesis del barrio, por su parte Olaya Herrera disputa ser el nombre original del barrio mientras en el mismo sentido Pescaíto se asume como el centro del proceso apelando al populoso nombre que le ha ganado el pulso a sus vecinos. Aun así, la tendencia generaliza admite que Pescaíto (el antiguo sector que hoy se divide en 5 barrios) es el primer barrio que tuvo Santa Marta, es decir el más antiguo y por tanto el que goza de mayor legitimidad entre los samarios.

Caracterización socio cultural

Cultura "pescaítera"

La comunidad de Pescaíto sostiene una importante unidad en torno a lo que ellos han denominado la "cultura pescaitera", una especie de conservación de prácticas y creencias que circulan sólo entre sus habitantes y en los límites de su territorio a diferencia del resto de la ciudad que las ha olvidado. De acuerdo con sus narrativas, en algún momento reciente de la historia de la ciudad, especialmente después de los setentas con el fortalecimiento de la industria turística, los samarios abandonaron sus viejas costumbres y sólo Pescaíto gracias a su temprana consolidación que incluyó el poblamiento de familias enteras y la creación de lazos de dependencia entre los vecinos, ha podido conservar y fortalecer los rasgos primigenios que rememoran un pasado caracterizado por la solidaridad, incluso van más allá: para los pescaiteros

esa cultura fue una construcción autónoma producto de un proceso histórico exclusivo de su barrio.

Rasgos como la alegría, el bullicio, el frecuente uso de la música en las calles, se acrecentó por la influencia de los bares y cantinas en más de cuatro décadas de coexistir con la calle de la tolerancia; en este ambiente nació también El Carnaval, símbolo de la identidad pescaitera; el enorme despliegue de las figuras del fútbol mundial que han surgido del barrio tendría su origen en las ventaja que representó construir la primera cancha de fútbol de la ciudad y quizá del país, La Castellana, hecho que sólo fue posible por la cercanía del barrio al puerto por donde entró el fútbol a nuestro país pues el roce de casi un siglo con extranjeros y colombianos de todo el país gracias a la influencia del principal puerto exportador de mitad de siglo, la hizo más abierta con las costumbres y tradicionesde los visitantes.

La "cultura pescaitera" es la memoria de la comunidad, la conciencia histórica de los pescaiteros al integrarse con los rasgos culturales que definen su identidad dotada además de referentes de memoria como monumentos y lugares que evocan su pasado y constituyen un poderoso elemento de integración comunitario.

Entre estas expresiones de la cultura, se encuentra la música, como por ejemplo la tambora samaria que con su ritmo "pitán pitán" es lo más representativa en cultura musical en Pescaíto. Está compuesta por tambora, tambor macho, tambor hembra, guache, clarinete (o saxofón). Actualmente seis grupos tocan música de tambora en concursos, festivales y encuentros. Tres organizaciones enseñan a tocar la tambora, y en el año 2007 se organizó el Festival de Tambora de Pescaíto. Otros géneros musicales como el vallenato también se han desarrollado en los patios y calles del barrio: los hermanos Vega tuvieron en los años setenta el grupo Los Campesinos, ganadores de varios festivales de Leyenda Vallenata en categoría infantil y juvenil. En general, en Pescaíto se oye música de radio, picó o amplificador, en casa, en los frentes de las casas y en las esquinas, a todas horas y aún más en tardes y noches.

Otra expresión significativa es la danza. En la actualidad existen cuatro escuelas de danzas que realizan sus prácticas artísticas en los espacios más concurridos de la vida cotidiana: patio de la ludoteca, calles que cierran y el centro integral comunitario de San Martín, aunque el grupo que ensaya ahí muchas veces se desplaza a ensayar hasta el barrio Los Almendros. Estos grupos participan en festivales, muestras y concursos. Enseñan a niños y jóvenes, solo una a adultos. Muchas niñas tienen o quisieran tener como actividad semanal la danza por lo que las escuelas les enseñan especialmente danzas folclóricas de tambora, otros ritmos del Caribe, y complementan la formación con algunos ritmos modernos.

Bailar es una expresión cotidiana en Pescaíto: en casa, mientras se hace oficio, con la música de equipos, en los frentes de casas, esquinas y establecimientos, con la música de tambora, en familia, en pareja, entre amigos, a todas las edades. La música lleva naturalmente al baile. Actualmente alrededor de diez líderes locales fomentan encuentros de danza y pedagogía de la danza, en su comunidad.

Una mezcla de estas expresiones es El Carnaval, que desde el año 2005 se comenzó a celebrar de nuevo en Pescaíto en el mes de febrero y en el fin de semana anterior al miércoles de Ceniza. Este evento es organizado por la misma comunidad, teniendo gran acogida por parte de gente de toda Santa Marta y el departamento del Magdalena.

Actualmente existen tres fundaciones que gestionan los eventos del Carnaval. Una de ellas organiza desde el 2012 el Carnaval Infantil, de gran importancia pedagógica y cultural. El que dos fundaciones del Carnaval (adulto) trabajen de forma independiente y con eventos aparte, genera confusión en los pescaiteros pero a la vez da mayor diversidad. Durante el Carnaval se forman decenas de comparsas de danza que cobran vida sólo para esta época, haciendo partícipes a cientos de pescaiteros, que ensayan intensamente con un mes de anterioridad. Además vienen comparsas de otros barrios y de poblaciones del Magdalena.

No solo las actividades artísticas destacan la cultura pescaitera, los son los hábitos y tradiciones que dan sentido de pertenencia, y fortalecen el tejido social y cultural: compartir el tiempo y las comidas en familia, reunirse a hablar con amigos, familiares y vecinos, comprar en tienda, en carretilla o en la plaza de mercado, cocinar en casa, vender comida en casa, pasarse las ollas, recibir a las personas con amabilidad, conversar sin afán, fomentar la alegría, gozar, bailar, oír música, sentarse en el frente de la casa, jugar fútbol de calle, hacer deporte, hacer oficio, niños, caminar al colegio, hacer siesta, los niños ayudan a los papás en los oficios, salir a tomar el fresco en la tarde, los jóvenes van a la esquina, los vecinos conversan y se ayudan, algunos van al mar, otros al río, otros suben los cerros.

Queda claro que en la zona de Pescaíto entre los saberes locales más difundidos que se transmiten de generación en generación, en familia y entre vecinos, está el baile y la música de tambora, organizar el carnaval y otros eventos en comunidad, jugar fútbol y cocinar comida local..

Educación y deporte

Pescaíto cuenta con más de veinte colegios de educación primaria, de los cuales quince son privados y siete públicos. Tres de estos colegios públicos también cuentan con secundaria. Hay un colegio de sólo secundaria. Bienestar familiar tiene un Hogar Infantil, alrededor de 17 casas de Madres Comunitarias y algunos Fami (para mujeres lactantes y gestantes). Por su parte el nivel educativo del barrio presenta una realidad media respecto al resto de la ciudad con una alta población infantil escolarizada, pero al mismo tiempo un alto porcentaje sin ningún tipo de educación (32% de acuerdo con datos del Sisben 2011-2015, citado por Simón Hosie) y menos del 1% tiene formación técnica o profesional, situación que influye en la empleabilidad de la población que continúa realizando actividades informales que no requieren de ningún tipo de conocimiento académico o profesional.

Pescaíto cuenta con trece escuelas de fútbol, una cancha (La Castellana) y tres canchas de microfútbol en el coliseo y los parques se Ensenada y San Martín de donde ha surgido lo más destacados futbolistas de la costa Caribe y de Colombia. Hoy se realizan torneos infantiles, tres copas carnaval y diversos campeonatos desarrollados por unos quince líderes locales que organizan eventos, torneos, encuentros y clases de fútbol. Hay un número aún mayor de entrenadores, y cientos de jugadores de todas las edades, la mayoría hombres, que juegan diariamente en calles y canchas. Existen también tres escuelas de baloncesto, cancha múltiple y un coliseo donde se organizan dos torneos anuales, además de los que organizan los colegios.

Niñas, niños, hombres y mujeres practican baloncesto. Además se practica patinaje que a pesar de los grandes logros en el patinaje a nivel nacional e internacional no hay espacio para practicarlo; También se practica microfútbol, boxeo y bésibol, esos dos últimos deporte que fueran en el pasado los de mayor acogida hoy apenas se practican de manera marginal respecto a los otros deportes.

Organización social

La organización política y territorial de Pescaíto se basa en la existencia de Juntas de Acción Comunal. Actualmente el sector cuenta con seis, correspondientes a cada uno de los barrios

que conforman el sector. Estas han venido conformándose con el fin de procurar beneficios para la comunidad y de impulsar su desarrollo, permitiendo así la acción participativa y democrática de sus habitantes y la conformación de liderazgos sobresalientes.

La Junta de Acción Comunal (JAC) constituye la principal organización comunitaria con poder de convocatoria y cuya capacidad de gobernabilidad y de gestión local pasa por la filiación electoral de sus dirigentes. También organiza algunas acciones de carácter logístico para el mantenimiento de la infraestructura pública como arreglo y gestión de mantenimiento de parques y cancha de fútbol. Para ello se apoya exclusivamente en el prestigio del presidente, lo que le da legitimidad frente al resto del barrio. Si el presidente no cumple un mínimo de gestión y obtención de beneficios colectivos (financiación de eventos locales, dotación para las escuelas de fútbol, embellecimiento del espacio urbano, llevar la "Feria de la Equidad" al barrio) pierde su capacidad de convocatoria y el apoyo popular, lo cual se traduce automáticamente en el desprestigio de la JAC como órgano aglutinador de la voluntad comunitaria.

Frente al peligro que representa equivocarse en su apoyo electoral y dejar estas importantes cuestiones en manos de la JAC y específicamente de su presidente, se han constituido fundaciones sin ánimo de lucro capaces de transitar entre lo público y lo privado asegurando la continuidad de dinámicas locales al tiempo que disputan la legitimidad institucional. El papel de las fundaciones no se reduce a la financiación de eventos y procesos en materia de cultura, deporte, educación o atención a grupos diferenciales, sino que reemplaza en ocasiones a la JAC en sus deberes de promover programas y planes de trabajo para el mejoramiento social y económico, al tiempo que suplantan su función de representación colectiva. La razón se debe a la frágil barrera que separa a las JAC de cualquier caudillismo electoral.

Así las fundaciones aseguran la participación de grupos de intereses (artísticos, deportivos, gremiales, etcétera) en el funcionamiento y desarrollo del barrio. Las tensiones se resuelven de manera efectiva en la medida que las fundaciones logran cumplir sus propias agendas y la JAC demuestra capacidad de gestión, dos condiciones que regulan las relaciones pero que no se traduce en esfuerzos comunes por un sentir colectivo como lo podría ser la autosostenibilidad de la cancha La Castellana o la institucionalización del Carnaval de Pescaíto.

Una característica histórica del barrio tiene que ver con la capacidad comunitaria de exigibilidad de los derechos, lo cual se ha traducido en acciones de hecho y movilizaciones populares frente a la administración pública municipal en temas de inversión presupuestal y frente a los operadores de servicios públicos. Quizá estas determinaciones de las JAC y los pobladores respecto a las vías de hecho como mecanismo de exigibilidad, ha creado un imaginario en la ciudad de Santa Marta que vincula a Pescaíto con un clima de agitación social, valiéndole calificativos peyorativos para los habitantes.

Así mismo, el barrio ha debido enfrentar por décadas la estigmatización debido a la presencia de agentes delincuenciales generadores de violencia y expendio de drogas asentados en los contornos del barrio como lo es El Boro, una sector ubicado entre calles 8 y 10 entre carreras 4 y 5 que ha sido transformado gracias a las acción de la Alcaldía Distrital y la Policía Nacional desde abril de 2013. De igual modo se encuentran en menor medida lugares similares sobre la vía alterna al Puerto de Santa Marta, sobre la carrera 2 y en algunos puntos intermedios entre los barrios de Ensenada Olaya Herrera y el barrio San Martín.

Tres organizaciones trabajan por la población afro-descendiente en Pescaíto, apoyan también con capacitaciones y proyectos de microempresas, resaltando el gran legado socio-cultural y los derechos que tienen los afrodescendientes.

Una de estas organizaciones tiene su origen y presidenta en la zona de Pescaíto, otra tiene a su secretario general en San Martín. Más de 30 líderes comunitarios y humanos trabajan por su comunidad, en temas de obras públicas, gestión, salud, capacitaciones, eventos y relaciones comunitarias.

Otro de los pilares de la organización social en Pescaíto es el deporte, especialmente el fútbol,. Históricamente, alrededor de este deporte se han conformado varias organizaciones y escuelas que impulsan la formación de niños, niñas y jóvenes, así como la práctica del deporte y el involucramiento del total de la comunidad dentro de estecomo escuelas de futbol, el Comité Administrativo de La Castellana (lugar de la mayoría de actividades deportivas) y la Corporación Pescaíto, encargada de la organización de campeonatos.

En el ámbito cultural, existen diversas fundaciones, grupos de danza y comparsas dedicados a las actividades festivas que rodean al Carnaval de Pescaíto. Evento que se viene desarrollando hace diez años, basado en la apelación al origen samario del mismo y al pasado carnavalero del barrio. La labor de dichas organizaciones gira en torno al rescate, fortalecimiento y educación alrededor de la música, la danza y de elementos culturales propios del barrio, basándose en el espíritu festivo característico de los pescaiteros.

Otras organizaciones existentes tienen como objetivo el trabajo con poblaciones específicas: afrocolombianos, personas de la tercera edad, personas en situación de vulnerabilidad, población LGBTy población infantil. Dichas organizaciones basan su trabajo en la representatividad y en la consecución de beneficios. Cabe destacar la acción de las organizaciones de afrocolombianos, pues se han convertido en una referencia identitaria para muchos de los habitantes del sector.

En algunas de las dinámicas organizacionales de Pescaíto predomina la acción de diversos grupos familiares que con el tiempo han adquirido importancia y prestigio por su constante participación en la vida cultural, educativa, deportiva y política de la comunidad.

Caracterización socio económica

Aspectos demográficos

Pescaíto se encuentra en la zona urbana con la más alta densidad poblacional con una media de construcción promedio similar al resto de la ciudad lo cual se traduce en hacinamiento, en este caso referido al número de personas por vivienda y de vivienda por terreno. De acuerdo con el DANE este fenómeno está asociado a los indicadores de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) lo que remite a un contexto de pobreza.

Para el caso de Pescaíto es necesario enunciar algunos matices que aporten a su comprensión:

1. Desde su conformación urbana, Pescaíto ha constituido una solución de viviendas para los obreros de la industria portuaria durante las primeras décadas del siglo XX y hoy día lo es para los comerciantes del mercado público y del comercio adyacente.

2. Las rentas producto del alquiler de cuartos, apartamentos o de la vivienda misma, a pesar de representar nuevos ingresos para las familias, no necesariamente se traducen en calidad de vida debido a que las familias suelen hacinarse en uno o en un par de cuartos para alquilar los demás. Esta situación se presenta sobretodo en Barrio Norte (barrio portuario) debido a su cercanía al mercado público, al puerto y al centro de la ciudad, lo cual explica los porcentajes más o menos similares de propietarios y arrendatarios (47.5% en arriendo 41.9% otras modalidades. Plan parcial Sociedad Portuaria. Citado por Simón Hosie Samper "proyecto Pescaíto, caracterización sociocultural y diseño conceptual. Capítulo II).

El contraste lo marca el barrio Villa Tabla donde existen mayor número de viviendas precarias construida sobre terrenos de Ferrocarriles Nacionales de Colombia FENOCO. Las condiciones de hacinamiento se deben al menor número de cuartos y de personas por cuarto, incluso se aprecian viviendas sin espacios diferenciados.

Asociado a esta alta densidad poblacional se encuentra la baja oferta laboral y un deficiente acceso a servicios públicos como el agua en los barrios San Martín, Ensenada y Villa Tabla. Así mismo son evidentes las deficiencias en las redes eléctricas de estos barrios. La aparición no planificada de nuevas unidades de vivienda en los cerros del norte disminuye la cobertura debido al incremento de usuarios, quienes en muchos casos se conectan de manera ilegal a las redes públicas disponibles, generando conflictos entre vecinos o con las empresas prestadoras de servicios públicos.

Estas ocupaciones informales de lotes baldíos o de propiedad de Ferrocarriles Nacionales de Colombia (FENOCO) crean una demanda de servicios que debe superarse con medidas de bajo impacto como el suministro de agua a través de carro tanques o la instalación de contadores de energía comunitarios (que han sido rechazados por los barrios de San Martín y Villa Tabla). Algunos programas como la legalización de barrios han podido al menos diagnosticar las característica de la propiedad urbana y en algunos casos otros programas de formalización de la propiedad han podido iniciar procesos dirigidos de cobertura sobre todo en San Martín.

Sobre movilidad, a pesar de los reclamos generalizados sobre las medidas de inclusión en la oferta de equipamiento urbano, es visible su precariedad sobre todo en los barrios aledaños a los cerros, incluso en las rutas del transporte público que ofrece una sola ruta en Pescaíto por la calle sexta, otra sobre la carrera 12 vía a Taganga y ninguna hacia San Martín ni Villa Tabla siendo el servicio de mototaxismo el único que cubre estos sectores.

La carencia de centros culturales (solo una ludoteca en Pescaíto) y recreativos muestran además el poco reconocimiento de los derechos sociales y culturales que deben tener las comunidades.

Dinámicas económicas

En Pescaíto son evidentes las dinámicas económicas vinculadas a las tasas de desempleo y empleos informales y temporales producto de actividades demandante de mano de obra no calificada. Con el paso de los años los empleos y en general la economía relacionada con el puerto ha perdido importancia respecto al comercio informal a diferencia de lo que ocurría hasta los años noventa. Una razón fue la liquidación de Colpuertos y el nacimiento en 1991 de la Sociedad Portuaria de economía mixta que ha reducido paulatinamente la vinculación laboral al preferir otras modalidades de trabajo asalariado, de ahí la disminución no solo de empleos sino también de personal jubilado en la medida en que muchos desvinculados prefirieron negociar el tema pensional.

Situación similar se presentó el mismo año con FENOCO y el surgimiento de las sociedades de transporte ferroviarios. Este panorama redujo los empleos públicos, los nombramientos oficiales, las prestaciones sociales y sobretodo la generación de empleos, en cambio aumentaron los trabajos por cooperativas asociadas de trabajo y prestaciones de servicios, todo un conjunto de normas y puesta en funcionamiento de una economía liberalizada que desmontó los privilegios sociales del Estado de Bienestar que dominó la economía nacional hasta 1991.

El primer impacto para el barrio fue el cambio de actividad económica después de casi un siglo de dependencia portuaria, lo segundo el debilitamiento de los ingresos y finalmente la imposibilidad de un ascenso económico empleando las destrezas heredadas de sus padres y abuelos.

El cambio de actividad productiva viró hacia el comercio y el turismo lo cual significó también un cambio de roles y democratización laboral traducida en un mayor acceso de la mujer al mercado laboral. En efecto, la industria turística demanda en mayor medida de mano de obra no calificada para servicios generales y cocina la cual ha sido suplida en su mayoría por mujeres. Actualmente en Santa Marta, Gayra, Taganga y en el parque Tayrona es empleada un alto número de mujeres, a diferencia de la economía portuaria que requirió mayoritariamente de hombres.

Al interior del barrio se evidencia un significativo movimiento comercial en el mercado público, aunque no es exclusivo del barrio por ser la plaza de mayoristas de la ciudad. El comercio de los sectores residenciales presenta también una importante dinámica: tiendas, panaderías, pequeños almacenes, salas de internet, salones de belleza, venta de minutos para celulares, cacharrerías entre otros.

Estos establecimientos presentan características similares en toda la ciudad como el bajo volumen de venta, la recurrencia al crédito, la informalidad y la poca propensión tributaria; sin embargo, es de anotar que las tiendas de San Martín, Villa tabla y algunas de Ensenada y Pescaíto recurren a la venta "al menudeo", es decir la comercialización de una unidad de medida no convencional más asequible al debilitado poder adquisitivo, como por ejemplo cuatro onzas de queso, 300 pesos de aceite de cocina, entre otros. Esta modalidad de venta se acomoda también a los ingresos diarios de los empleos informales.

Además de estos establecimientos comerciales, merece especial atención las chiveras y los bares. Las chiveras son lugares de acopio de materiales reciclables en especial de chatarra, plásticos y madera, ubicados en los sectores residenciales sin mayores medidas sanitarias que han originado conflictos entre los moradores y los propietarios. De igual modo el establecimiento de bares, estaderos y discotecas sobre la calle sexta que cuyo uso del suelo es residencial, también origina quejas y disputas entre vecinos, clientes y la fuerza pública.

El mercado de servicios es poco, sobresalen la venta de agua en carretas, refuerzos escolares, arreglo de uñas a domicilio y servicio doméstico ocasionales, todos ellos prestados en últimas entre los mismos vecinos y familiares por lo que los costos de estos son a veces irrisorios. Los pocos ingresos que resultan de ellos son invertidos fundamentalmente en la compra diaria de víveres para la alimentación o transporte público para quienes trabajan lejos del barrio.

Dinámicas laborales

Sobre la fuerza laboral, aunque el porcentaje en edad productiva es relativamente alto, el 36,3% se ubica entre los 18 y 39 años (Datos Sisben 2011-2015, citado por Simón Hosie Samper) al mismo tiempo es la población con mayor índice de desempleo. pues el 30% de los desempleados se ubica también en el mismo rango de edad, lo que se traduce en una bajísima productividad y en pérdida del crecimiento económico.

Por su parte los datos que arroja el Plan Parcial de la Sociedad Portuaria muestran que sólo el 13% tiene empleo contra un 49% de desempleados (Datos Sisben 2011-2015, citado por Simón Hosie Samper). Estas cifras plantean además la persistencia de empleos temporales e informales. Entre los temporales está la vinculación como obreros y albañiles en la

FOTO: Daniella Hernández Selman

construcción, contratista a término fijo como mano de obra no calificada en proyectos comunitarios, coteros y preparadores de camiones de carga que se dirigen al puerto especialmente en el desmonte y montaje de carpas, esta última actividad la realizan sobre todo los hombres y jóvenes de San Martín por su cercanía al Puerto.

Los empleos informales más comunes lo son las ventas ambulantes, venta de fritos y minutos para celular y mototaxismo ejercido en su inmensa mayoría por hombres. La renta constituye una importante fuente de ingresos debido a las altas tasas de desempleo, de ahí la frecuencia que tienen los arriendos de apartamentos anexos a las viviendas y de cuartos cuyos inquilinos son principalmente comerciantes del mercado público y empleados que laboran en el centro o en el puerto.

No es desestimable la presencia de un 13% (Datos Sisben 2011-2015, citado por Simón Hosie Samper) de pensionados, una constante en el barrio debido a la temprana vinculación al puerto, ferrocarriles, y empleos públicos sobre todo como servicios generales siguiendo la tendencia de la baja proporción de profesionales, esto se traduce en pensiones deducidas sobre la base del salario mínimo. Son estos hogares los que pueden tener este ingreso básico ya que el promedio de ingreso en la zona es de menos de un salario mínimo..

Aspectos institucionales

La cercanía de Pescaíto al puerto ha configurado su proceso de desarrollo histórico y hoy sigue marcando la pauta en términos de su inserción al mundo global por cuenta de uno de los proyectos más ambiciosos de las últimas décadas que pueden impactar el sentido territorial y social del barrio.

La Sociedad Portuaria de Santa Marta presentó en 2013 el Plan Parcial de Expansión Portuaria a la Alcaldía Distrital, una iniciativa que entre sus estrategias plantea el cambio en el uso del suelo y la intervención en el diseño urbano de su área de influencia, es decir Pescaíto y la bahía. La decisión sobre su aprobación y conveniencia ha sido una puja política entre los empresarios del sector industrial representados en la Sociedad Portuaria por un lado y el sector turístico junto con algunas fuerzas sociales por el otro. El proyecto ha motivado varios cuestionamientos no solo en la órbita local sino nacional pues un proyecto de este calado estaría anclado a una de las fuerzas de la economía nacional, la minería dentro del marco de una política macro económica fundamentalmente extractiva.

El debate se centra en el posible cambio de los sectores productivos de Santa Marta, es decir, que estaría amenazado el futuro de Santa Marta como Distrito Especial Turístico, Cultural e Histórico, desplazándose a un escenario económico con prevalencia de la actividad portuaria basada principalmente en las exportaciones de carbón e hidrocarburos. En este marco se desenvuelven las expectativas futuras del barrio, y más allá de su aprobación en el corto o mediano plazo, se trata de una decisión cuyos resultados impactarán el futuro del territorio al quedar vinculado no solo al espacio que denominan de influencia sino al espacio político en cuya toma de decisiones no necesariamente tendrá por eje al barrio y el distrito sino los intereses nacionales que difieren de los locales.

La oferta institucional pública sobre todo en materia de infraestructura educativa ha podido cubrir gran parte de las necesidades del barrio. La existencia de cinco instituciones educativas: John F. Kennedy, Madre Laura, Parroquial, Laura Vicuña y Normal Superior, absorbe la demanda actual. También existe un centro de atención para la primera infancia que atiende unos 200 NN aproximadamente.

Por otra parte, el centro de salud y la clínica La Castellana constituyen el total de equipamiento en servicios de salud de Pescaíto. Teniendo en cuenta que la cobertura de atención de la clínica es distrital por demanda de asignación de cupos no es la IPS de un gran número de pobladores, quienes deben desplazarse a otros sectores de la ciudad para recibir atención médica y hospitalaria.

Caracterización urbana

Equipamiento urbano

Las principales vías del barrio son la carrera quinta, la calle 6 y la carrera 11, donde existe el mayor flujo de carros, motos y trasporte público,. La mayoría de vehículos pesados circula por la vía alterna.

A pesar de no contar con andenes adecuados, el flujo peatonal por estas calles es alto donde también se han establecido varios negocios comerciales siendo las de mayor congestión vehicular la carrera 6 y la calle 10. En las vías anchas y ejes principales se presenta la mayor movilidad del barrio. Las carreras y otras calles que no son muy transitadas son el escenario de la vida propia del barrio, donde los vecinos se sientan hablar al frente de sus casas y los niños y jóvenes juegan fútbol de calle.

Para la recreación y el deporte, el espacio público del barrio se compone de escenarios como la cancha de La Castellana, la cancha de San Martín, la cancha de Ensenada, el coliseo cubierto y parques como el de Pescaíto, San Martín y Ensenada Olaya Herrera.

El espacio público del barrio no es suficiente ni adecuado para su población y como consecuencia lugares como tiendas de las esquinas, frentes y patios de casas, y cafés de internet, se han convertido culturalmente en espacios públicos de recreación ,socialización y práctica de deportes.

Hay cobertura de casi todos los servicios públicos en la mayor parte del barrio aunque el acueducto es el servicio que más fallas presenta pues es inconstante, causando que los habitantes del barrio tengan que conseguir el agua de múltiples formas. Los barrios de los cerros no cuentan con éste servicio a pesar de tener la conexión. Además el servicio de alcantarillado es obsoleto y se rebosa en las partes más bajas del barrio. La energía eléctrica cubre la totalidad del barrio pero son comunes las conexiones ilegales y el costo se ha aumentado drásticamente.

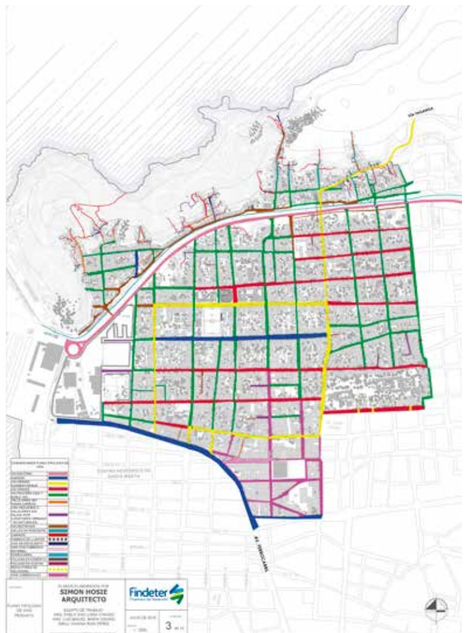
El servicio de gas cubre todo el barrio a excepción de Villa Tabla. Algunas zonas no están cubiertas por el alumbrado público. Por último, la recolección de basura y el transporte público son los servicios mejor vistos por la comunidad.

Aspectos materiales, espaciales y tipologías arquitectónicas

El crecimiento del barrio ha originado tipologías urbanas en diferentes periodos históricos. Se destacan los pasajes o conjuntos de vivienda lineal sobre las calles que se construyeron a principios del siglo XX para albergar los trabajadores del puerto y el ferrocarril. Representan una de las primeras formas urbanística de asentamiento en el barrio.

Con la configuración del Barrio Norte como la zona de bares y cantinas en los años treintas y cuarentas, aparecieron las posadas, cuya tipología consiste en acceder a una casa que está frente a la calle para luego encontrar una calle interna rodeada de habitaciones que albergan personas o familias que están de paso. La última densificación del barrio se consolida con la construcción de apartamentos en los patios de

Figura 5.33.
Sistema vial de Pescaíto



FICHAS ILUSTRATIVAS: E1. Vía de orden nacional (Vía Alterna) E2. Carrera 5ta E3. Calle congestionada (Calle 6 y carrera 11) E4. Calle ancha E5. Calle angosta E6. Callejones E7. Calle sin salida E8. Calle destapada E9. Calle en pendiente E10. Caminos en tierra 11.Caminos en llantas 12. Escalinatas 13. Calle con comercio informal 14. Ferrocarril 15. Avenidas A1. Cancha La Castellana A2. Coliseo cubierto A4. Ludoteca A5. Centro Integral Comunitario de San Martín A19. Parque de Pescaíto A20. Parque de San Martín A21. Parque de Ensenada Olaya Herrera A22. Parque de San Jorge A23. Puente peatonal A24. Cancha de Ensenada A25. Cancha de San Martín A26. Parque infantil Olaya Herrera B6. Espacio público recreación y deporte. K1. Lugares de confluencia por edades y género K2. Tiendas de barrio que convocan K3. Fútbol en la calle K4. Principales flujos del barrio C1. Energía Eléctrica C2. Acueducto C3. Alcantarillado C4. Gas C5. Alumbrado público 6. Transporte público C7. Captación de aguas lluvias C8. Recolección de basuras C9. Telecomunicaciones.

Fuente: Simón Hosie, 2016

las casas, accediendo por las cajas de aire. Cuando hay apartamentos en un patio y en el de enseguida, se abren las dos cajas de aire creando un callejón de acceso. Las tipologías arquitectónicas más relevantes del barrio a través de la historia, son:

1. La casa republicana y los pasajes construidos entre las décadas de los diez y los treinta.
2. Las casas con influencias del estilo art deco construidas en las décadas de los cuarenta y los cincuenta.
3. Las casas transicionales que dieron el paso entre los estilos tradicionales al modernismo, donde aparecen elementos claves de la arquitectura de Pescaíto como que es la caja de aire, la terraza del frente y la reja.
4. Algunas casas con influencia del estilo moderno.
5. Las viviendas construidas en los sesenta y setenta, con fachadas en granito, rejas con figuras geométricas, techo a dos aguas frente a la calle, y amplios espacios internos incluyendo la terraza.
6. por último, las casas contemporáneas construidas a partir de la década de los ochenta hasta hoy, en las que se destacan la reducción del espacio interior, la variedad de formas en sus fachadas y el exceso de rejas.

Desde principios del siglo pasado se han construido viviendas de autoconstrucción con materiales temporales. Antiguamente estas viviendas se hacían en barro y actualmente se utiliza todo tipo de materiales reciclados como madera, plástico, latas, tejas de zinc, etc., que ayudan a encerrar el espacio interior de las viviendas Existen aún algunas casas en barro construidas hace más de 50 años. La mayoría de casas en materiales temporales se encuentran en los barrios de los cerros.

Figura 5.34.
Tipología de vivienda en Pescaíto

FICHAS ILUSTRATIVAS: H1. Vivienda de autoconstrucción H2. Vivienda republicana y en serie H3. Vivienda art déco H4. Vivienda transicional H5. Vivienda moderna H6. Vivienda 60´s y 70´s H7.Vivienda contemporánea I1. Vivienda no consolidada I2. Vivienda consolidada I3. Vivienda consolidada tipo apartamento (en el frente y patio) I4. Vivienda de 2 pisos I5. Edificio de apartamentos I6. Posadas y hoteles I7. Conjunto de viviendas I8. Callejón conjunto I9. Frente I10. Patio I11. Cámara de aire I12. Las rejas J1. Viviendas en material temporal.

Fuente: Simón Hosie, 2016

FOTO: Aldo Dalmazzo

Riesgos geográficos y urbanos

Pescaíto es el punto más bajo de la ciudad después de la desembocadura del río Manzanares. Antiguamente donde hoy se ubica el barrio, el mar inundaba el sector al entrar al territorio. Actualmente, luego de una fuerte lluvia en la ciudad, gran parte de las aguas lluvias del sector nororiental de Santa Marta terminan en la calle 8. Se destacan las fuertes escorrentías a lo largo de la calle 8, 9 y 6 y la carrera 11 y 10.

Ante una fuerte lluvia, se inundan aproximadamente once manzanas entre la Avenida del Ferrocarril y la Vía Alterna, entre las carreras tercera y sexta. Entre las principales causas de la inundación se resaltan algunas:

- No existen redes de aguas lluvias en las calles
- Las redes existentes no tienen la capacidad suficiente
- El muro de división de la Zona Franca con el barrio actúa como barrera
- El recorrido del agua que recoge el colector de la carrera 3ra es estrecho y extenso por lo que evacúa más lento el agua
- Arrojar basuras a las escorrentías tapona las rejillas de los colectores, siendo este riesgo una de las problemáticas que más afectan al barrio.

Algunas viviendas que se han ubicado al pie o en lo alto de los cerros de Taganga están expuestas al riesgo de deslizamiento y las lluvias hacen que piedras de todos los tamaños se desprenden del suelo rocoso de estos cerros.

Existe erosión en los acantilados de las playas de Pescaíto donde se han establecido algunas viviendas que están en riesgo de caer al mar.

Figura 5.35.
Riesgos geográficos y urbanos en Pescaíto

FICHAS ILUSTRATIVAS: D1. Inundaciones y escorrentías D2. Derrumbes D3. Brisa Fuerte D4. Estancamiento de aguas y malos olores C2. Acueducto C3. Alcantarillado C7. Captación de aguas lluvias C8. Recolección de basuras.

Fuente:
Simón Hosie, 2016

En la época de noviembre a marzo, la ciudad es azotada por una fuerte brisa a la que popularmente le llaman "La Loca". Generalmente llega con fuerza en las noches, causando daños en viviendas y derribando árboles del sector.

Además el estancamiento de aguas lluvias y residuales es recurrente en el barrio generando un riesgo de salubridad a la comunidad. Esta problemática junto con las obsoletas redes de alcantarillado y el vertimiento de basuras en lugares no adecuados, generan malos olores en varios puntos del barrio.

Propuesta conceptual urbana y arquitectónica, basada en las conclusiones de la investigación en campo y en el análisis de datos existentes

La propuesta conceptual se describe en los puntos y temas asociados a los planos y resultó de la asociación, la articulación y la superposición de la información interdisciplinaria recogida en campo.

Se sustenta en una visión integral que enlaza los aspectos socio-culturales con la realidad urbana y arquitectónica del barrio dentro del marco socio económico analizado a partir de datos existentes.

Una lectura dedicada de los planos de descripción y análisis del barrio en la que se superponen las diferentes temáticas y situaciones estudiadas dentro del barrio sirve de guía gráfica para comprender los planos finales con la propuesta conceptual presentada.

Un plano base del diseño conceptual que se aleja de la comprensión según la división política y administrativa del sector, sirve de punto de partida para aproximarse a la realidad del gran Pescaíto desde unas zonas reconocibles asociadas a la funcionalidad y las características socio-económicas y socio-culturales del barrio.

El plano base del diseño conceptual nace de un eje oriente/occidente trazado por la calle 8, antigua calle de las Piedras, por su situación urbana, y su sentido histórico. Este eje, enlaza ocho zonas:

1. **Zona de Pescaíto:** Ubicada de la calle 8 hacia el norte, tomando parte de barrio norte y la totalidad del barrio conocido oficialmente como Pescaíto, con la cancha de la Castellana (Centro simbólico) y el parque con la Iglesia (Centro urbano), como Centro Barrial de lo que hemos denominado el gran "Pescaíto" a lo largo de este estudio.

2. **Zona del Boro:** ubicada entre el muro de la Sociedad Portuaria y la carrera 5, entre la Vía del Ferrocarril y la vía alterna al puerto, incluyendo la zona de los pasajes estrechos entre la calle 8 y la calle 9 y la zona de "Piso Alto" y "Lola" la Tienda de Jaricho (Papá del Pibe Valderrama conocida anteriormente como "Paisandú")

3. **Zona del Mercado:** de la calle 8 hacia el sur hasta la Vía del Ferrocarril, entre la carrera 5 y la carrera 11. Una zona influenciada por el carácter del mercado, su plaza, sus almacenes de cadena, sus pasajes comerciales cubiertos y sus puestos de venta sobre espacio público.

4. **Zona Olaya Herrera:** entre la carrera 11 y la carrera 14, la calle 9 y la avenida alterna al Puerto. Barrio de vivienda.

5. **Zona Puerto:** la Sociedad Portuaria ocupa las manzanas entre la carrera 4 y el mar, hasta la plataforma de carga. El Límite entre el puerto y el barrio es un muro de aproximadamente tres metros de altura con concertinas de alambre de puas. La calle 7 y las calle 8 quedaron encerradas por muros, entre la carrera 4 y la carrera 3 tercera, convirtiéndose en nichos delincuenciales. La Sociedad Portuaria presentó recientemente un Plan Parcial para esta zona, que planteaba un importante desarrollo urbanístico que transforma por completo las manzanas existentes.

En el costado Norte del Barrio se encuentran dos zonas importantes:

6. **Zona Barrios del Cerro:** ubicada en el costado norte de la vía alterna al puerto. Esta zona se ha vinculado únicamente a procesos de invasión, pero ahí se ubica el origen histórico del barrio, asociado al camino de las Tagangueras. Esta zona que tiene como límite los cerros, comprende los barrios San Martín, Villa tabla y Ensenada Olaya Herrera (Primer Pescaíto).

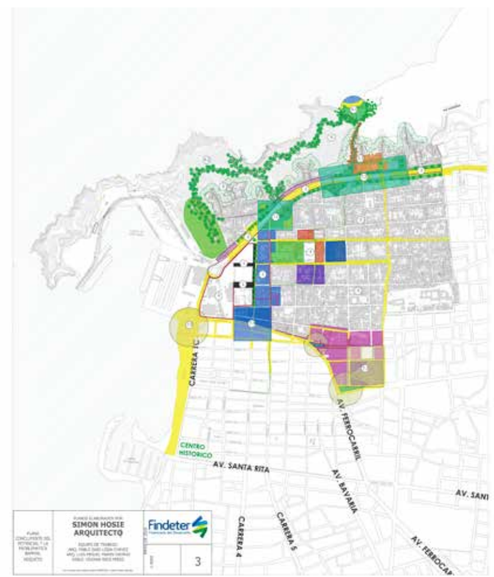
7. **Los Cerros y las Playas:** históricamente Pescaíto siempre estuvo unido al cerro y a la playa de Pescaíto. Este vínculo se ha deteriorado por razones de seguridad y por falta de conexión, pero su potencial se mantiene intacto. La playa de Pescaíto, las características de los cerros, el paisaje y el mar hacen de esta zona uno de los lugares con mayores posibilidades de Santa Marta. (Ver Ficha de Playas y Caminos de los Cerros del Norte).

En términos de movilidad:

8. **Vías principales:** en el plano base del diseño conceptual, se destaca la conexión vial por el eje comercial de la carrera 5, y la conexión hacia el oriente por la calle 6, pasando por la cancha y por el parque. Se destaca la carrera 11 y su conexión con Taganga en el punto de origen del barrio de Pescaíto, alrededor del puente peatonal de Ensenada Olaya Herrera.

Diseño Conceptual

Figura 5.36.
Propuesta conceptual para el barrio Pescaíto



Fuente: Simón Hosie, 2016

En la vía alterna al puerto se plantea un parque lineal, y en la vía del Ferrocarril se plantean alternativas para conectar el barrio con el Centro Histórico, desde la propuesta vial del SETP. Además se proponen nueve acciones, desglosadas cada una de ellas en otras más específicas, así:

1. **Drenaje y saneamiento:** control de las inundaciones por el desbordamiento y la mezcla de aguas lluvias y negras. (Con pozos de recolección, saneamiento, drenajes y sistemas de bombeo).

2. **Transformación de la zona del "Boro"** desde la realidad actual y desde una visión integrada entre el puerto, el barrio y las instituciones públicas.

   2.1 Transformación desde la realidad actual:

   2.1.1 Transformando las calles cerradas 7, 8 y 9, entre muros de cerramiento de la Sociedad Portuaria, donde confluyen los problemas ambientales y sociales del barrio, como el microtráfico de drogas y la prostitución, ofreciendo una solución innovadora.

Se propone la transformación de estos nichos de delincuencia en instalaciones deportivas para el legendario Fútbol Calle de Pescaíto, encerradas con malla y con una estructura de cubierta para generar sombra, todo esto para el disfrute de la comunidad, en especial de los niños y jóvenes del barrio. Para dinamizar esta iniciativa, Simón Hosie desarrolló un proyecto productivo basado en el diseño industrial "La Callejera" que es un producto que sirve de banca de calle o de cancha de fútbol.

   2.1.2 Modificando el muro sólido en bloque de concreto por cerramientos que ofrezcan transparencia, paso de aire, luz y agua.

   2.1.3 Potenciando la calle 5 como un eje comercial, asociado a la naturaleza cultural del barrio de Pescaíto, con sus callejones estrechos, terrazas y pisos altos.

   2.2 Transformación desde una visión integrada entre el barrio, el puerto y las instituciones públicas:

   2.2.1 Planteamiento innovador desde una visión renovada de la ciudad, que integre el barrio de Pescaíto con la zona del puerto y con el mar a partir de nuevos usos, nuevas actividades, nuevas relaciones espaciales y urbanas.

3. **Integración de los barrios periféricos de la zona norte,** ubicados al borde de los cerros, reconociendo su valor histórico y su realidad social, cultural y urbana, a partir de un parque lineal asociado a la vía alterna al puerto y al ferrocarril, potenciando la conexión entre los barrios, las canchas, los parques, los equipamientos, las zonas verdes, los morros y los cerros.

   3.1 En esta respuesta resulta fundamental la reubicación de las viviendas en riesgo, y de las que se encuentran invadiendo el perímetro de la vía y del ferrocarril, con su respectiva ampliación, considerando la activación del tren como un proyecto determinante para la ciudad y la región.

   3.2 El parque lineal debe potenciar y resaltar el valor del barrio, su origen y su historia asociada a los cerros y las playas.

4. **Potenciar el valor del centro simbólico y urbano de Pescaíto,la cancha de La Castellana** como lugar emblemático e histórico de Santa Marta y de Colombia, resaltando su mística y su carácter popular, con un proyecto cultural y deportivo que resalte la naturaleza cultural y arquitectónica del barrio, las costumbres, las tradiciones y los hábitos locales.

Figura 5.37.
Corte de la casa de Pescaíto

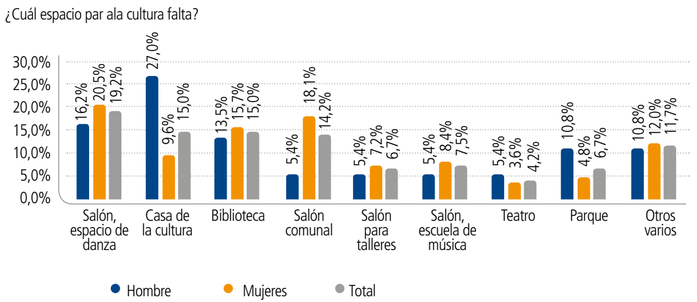
Fuente: Simón Hosie, 2016

Figura 5.38.
Fachada de acceso a la casa de Pescaíto

Fuente: Simón Hosie, 2016

Se propone **"La Casa de Pescaíto"** como un centro cultural y museo compuesto por un espacio de música, un espacio para la danza, una biblioteca y un museo del fútbol, todo en respuesta a los intereses y a las necesidades de los habitantes de acuerdo a lo descubierto en el proceso de investigación participativo.

Figura 5.38.
Arte distintivo de Pescaíto de acuerdo al trabajo de campo



Fuente: Simón Hosie, 2016

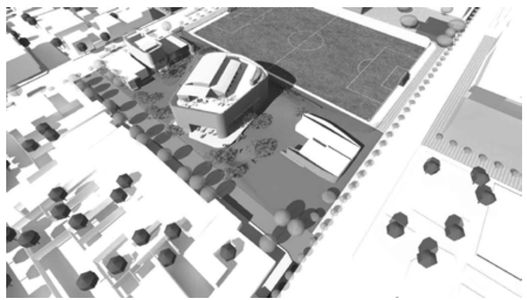
El proyecto cultural **"La Casa de Pescaíto"** asociado a un **"Centro para el talento deportivo de Pescaíto"**, un centro de alto rendimiento enfocado en el fútbol y en el baloncesto, ofrece la posibilidad de renovar y revalorar el barrio, resaltando su mística.

Se fortalece adicionalmente la oferta educativa con un **jardín para la primera infancia** con las mejores especificaciones, vinculado al parque central la vocación turística del barrio con un **hotel de encanto representativo de la estética** y el goce local, vinculado al deporte y a la cultura local y la riqueza gastronómica del barrio con una **zona de restaurantes y cafés** vinculada al proyecto cultural. Se refuerza un proyecto de renovación urbano y arquitectónico decidido a potenciar el barrio desde su centro, con toda su riqueza material e inmaterial. Ver el plano con la versión puntual de la propuesta urbana y arquitectónica para Pescaíto.

5. Consolidar la naturaleza urbana y arquitectónica del barrio, asociada a la cultura popular autóctona y mestiza, como patrimonio material e inmaterial de la nación. Esto se debe fortalecer a partir de una visión renovada del barrio, sustentada en su riqueza cultural y deportiva, que estimule la restauración, la renovación y la continuación de su "naturaleza urbana" con proyectos puntuales que eliminen las rejas y abran las casas de nuevo a las calles, que resalten las particularidades tradicionales del barrio, que revaliden las expresiones estéticas, las formas tradicionales de habitar, de disfrutar y de vivirlo y que promuevan la siembra de árboles y creación de sombras.

5.1 Renovación de la calle 6 con andenes amplios y árboles, entendiendo que es una de las vías más concurridas y caminadas del barrio de acuerdo a la investigación. Su amplitud hace factible esta propuesta.

Figura 5.40.
Implantación de la casa de Pescaíto



Fuente: Simón Hosie, 2016

Figura 5.41.
Oportunidades conexión y aprovechamiento del espacio público en proximidad a la zona portuaria

Fuente: Simón Hosie, 2016

5.2 Renovación de la calle 8 con una vía adoquinada en piedra que destaque el significado histórico de la antigua calle de las piedras. Se propone una vocación asociada a hoteles de encanto, vinculados al centro deportivo y cultural y al eje comercial de calle 5 con sus pasajes estrechos y tiendas de esquinas.

5.3 Restauración de la calle 7 con su separador y sus árboles centrales.

5.4 Renovación de la calle 11 entre el mercado y la conexión a Ensenada Olaya Herrera, en el punto histórico que marca el origen de Pescaíto (desde donde se conecta el camino a Taganga y el camino a la playa de Pescaíto).

6. Transformación de los cerros como parque urbano y lugar emblemático de la ciudad a partir de su potencial ambiental y de su significado histórico.

6.1 Transformación de la playa de Pescaítoy renovación del sendero histórico de las Tagangueras con un proyecto icónico: un camino urbano con restaurantes y cafés que remate en un sendero ecológico y una media torta para presentación al aire libre con una plataforma sobre el mar.

Para reafirmar el legado y la importancia de las Tagangueras en la historia de Pescáito, Simón Hosie desarrolló un proyecto productivo basado en un diseño industrial "La Solleraque fusiona el tradicional "rodillero", trapo utilizado por las mujeres para cargar platones sobre su cabeza, con el concepto de la gorra que protege del sol y la cartera.

6.2 Reforestación del cerro alrededor de rutas ecológicas que rematen en las distintas playas y cumbres con miradores.

7. Conexión y articulación de los barrios de Pescaíto entre ellos y con las zonas vecinas:

7.1 Proyecto conector entre Pescaíto y San Martin, en la zona del Boro:aprovechando los espacios deportivos y recreativos de San Martín (La cancha y el parque infantil), el cerro de la Virgen en Pescaíto y la manzana de la tienda Lola de Jaricho (Papá del Pibe) y Piso Altoen el extremo norte del Boro.

7.2 Proyecto conector entre Pescaíto y Ensenada Olaya Herrera: aprovechando la cancha y el puente peatonal de Ensenada Olaya Herrera, el cerro de Rincón Guapo, el cerro de Santa Marta y el parque infantil para resaltar el origen histórico de Pescaíto y su conexión con el camino de las Tagangueras, por el cerro y hasta las playas.

7.3 Consolidación y ordenamiento del mercado a partir de un proyecto emblemático: "La Plaza de la Sombra", asociado al proyecto del mercado recientemente inaugurado. Un proyecto basado en el concepto de los callejones con polisombra adecuados por los vendedores de la zona que deberán ser reubicados de la calle 11 y la carrera 9.

7.4 Articulación entre Pescaito y el Centro Histórico, con la proyección de unos espacios urbanos amplios y generosos, integrados al proyecto de renovación de la vía del ferrocarril y al nuevo sistema de transporte SETP.

7.5 Conexión del camellón del Centro Histórico con los proyectos de transformación y articulación del barrio y de renovación de la vía del ferrocarril, retomando ideas del Plan Parcial del Puerto, donde se plantean zonas de conexión y edificios con vocación turística, comercial y cultural.

8. Control de crecimiento y mitigación de riesgos de los asentamientos autoconstruidos en los ceros, a partir de proyectos ambientales que sirvan de límite.

9. Diseño de una propuesta conceptual de renovación urbana que conecte el barrio de Pescaíto con el mar. Un proyecto innovador que concilie las necesidades y los intereses de la comunidad de Pescaíto y de la Sociedad Portuaria, a la luz de una nueva idea y visión de ciudad promovida por la Alcaldía, fortalecida por organizaciones independientes, concursos internacionales y foros abiertos al público.

6

¿EN QUÉ TEMAS CONCENTRARNOS?

Definición de prioridades a partir de 'filtros'

El propósito del programa CSC al ingresar a una ciudad es contribuir a identificar los sectores y temas que más la afectan y de allí definir cuáles serían las acciones que contribuirían más para que la ciudad, como un todo, llegara a una situación de mayor sostenibilidad.

Bajo las condiciones de restricción presupuestal, las ciudades se enfrentan al reto de tratar numerosos temas críticos con escasos recursos para resolverlos. Por esto, se hace necesario priorizar o identificar aquellos sectores y temas que al ser tratados por medio de acciones concretas podrían no solamente contribuir a solucionar los problemas inherentes en sí, sino también aquellos que acusan otros sectores y temas. Se cree que la priorización es uno de los principales aportes que el programa CSC le puede hacer a Santa Marta, el cual, como se expresó anteriormente, no desvirtúa los distintos e importantes estudios y planes que ya se han desarrollado para la ciudad.

Para este efecto, una vez identificados los temas críticos para Santa Marta en el capítulo 4 y realizados los estudios territoriales resumidos en el capítulo 5, procede dicha priorización, la cual es materia del presente capítulo. El proceso ha sido denominado 'filtros', pues los temas que fueron evaluados mediante indicadores en el diagnóstico se someten a cuatro diferentes análisis:

1. **Filtro de opinión:** se analiza la percepción de los habitantes de la ciudad respecto a los 24 temas de la metodología, a través de la aplicación de una encuesta de opinión a una muestra representativa de habitantes, en la que se abordan los temas que más los afectan y los que más aprecian.

2. **Filtro ambiental y cambio climático:** valora los efectos del cambio climático en relación con cada uno de los temas de estudio a través de un grupo focal compuesto por expertos vinculados a los sectores público, privado, académico y de la sociedad civil; de orden provincial, departamental y sectorial. Este filtro busca priorizar las áreas que reciben y/o generan un mayor impacto en el nivel de vulnerabilidad al cambio climático y niveles de emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI) en la ciudad. Adicionalmente, hace posible la identificación de aquellas áreas que al ser atendidas contribuyen a la mitigación de los efectos de este fenómeno.

3. **Filtro económico:** por medio de un análisis del costo económico de no actuar frente a los diferentes temas analizados, este filtro busca cuantificar el costo que para la sociedad samaria representa el statu quo, es decir, que las cosas sigan iguales o que no se haga nada para mejorar la situación. Lo anterior mediante un taller de análisis cualitativo que tiene en cuenta la relación de los 24 temas con los principales sectores económicos del producto interno bruto (PIB) de la ciudad. Este ejercicio se realiza con diversos actores involucrados en la economía (expertos de los sectores público, privado, académico y de la sociedad civil), y permite cuantificar los beneficios socioeconómicos que se obtendrían al resolver estos temas y/o al no resolverlos.

Una vez efectuados estos análisis, los resultados de los mismos son ponderados y validados por el equipo de especialistas de Findeter, los cuales verifican la interrelación de los temas priorizados para así llegar a una semaforización final que evidencia los temas críticos, los temas por mejorar y los positivos que deberán ser abordados desde el Plan de Acción.

En los apartes que siguen, se encontrará una explicación más detallada de cada uno de estos filtros. Para una mejor comprensión del proceso en su totalidad, se hace referencia a los resultados del diagnóstico de indicadores, seguido de los resultados específicos a cada filtro.

¿Qué piensan los samarios? Filtro de opinión

Entre agosto 27 y septiembre 21 de 2015, el programa CSC, por intermedio de la empresa Ipsos - Napoleón Franco, llevó a cabo una encuesta de opinión pública a ciudadanos del municipio de Santa Marta. En la encuesta participaron 600 personas mayores de edad (mayores de 18 años), residentes en el área urbana del municipio. Los niveles socioeconómicos que predominan en los encuestados es bajo (estratos 1 y 2) con 45%; seguido por el medio (estratos 3 y 4) con 44%; y, por último, alto (estratos 5 y 6) con 11%. Las entrevistas fueron personales con aplicación de un cuestionario estructurado. El margen de error de la muestra es de ±4% en sus resultados totales con un nivel de confianza de 95%.

El objetivo de esta actividad fue recolectar y procesar una encuesta que permitiera revelar la opinión de sus habitantes en la identificación de los temas más problemáticos para el desarrollo sostenible de la ciudad. Se buscaba establecer con mayor detalle la percepción de la población acerca de la satisfacción o calidad de la prestación de los servicios en la ciudad, el nivel de cobertura que se tiene a nivel de la población y la satisfacción con relación a los cargos que se deben pagar por los mismos.

El cuestionario final fue estructurado así:

Tabla 6.1.
Estructura cuestionario filtro de opinión pública

Sección
Clima de opinión general Optimismo y cualidades de las personas de Santa marta
Dimensión ambiental Calidad del aire, Reciclaje, Desastres Naturales Cambio climático, Ruido
Dimensión urbana Servicios Públicos, Uso del suelo, Ordenamiento del territorio, Movilidad y Transporte
Dimensión económica y social Desigualdad, Economía, Empleo, Conectividad, Educación, Seguridad, Salud
Dimensión fiscal y gobernanza Gestión pública; Transparencia, Impuestos, Gestión del gasto y Deuda
Imagen de personajes e instituciones

¿Cómo se realizó la priorización?

Para aplicar el filtro de opinión pública se evaluaron todas las preguntas correspondientes a los 24 temas abordados en la metodología del programa. Se identificaron seis tipos de preguntas, cuyas respuestas fueron clasificadas o 'semaforizadas' teniendo en cuenta si estas tienen un impacto positivo o negativo para la sostenibilidad de la ciudad.

Una vez clasificadas las respuestas, teniendo en cuenta el grado de afectación, se suman los porcentajes que arroja cada color, de manera que sea posible identificar el mayor porcentaje entre los tres colores y de este modo determinar el color final de la pregunta. Posteriormente, se toman los colores finales de todas las preguntas de determinado tema y se hace una ponderación entre todas estas.

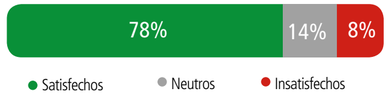
Los temas positivos según la percepción ciudadana

Según la ciudadanía, Santa Marta se encuentra en una situación favorable en dos de los 24 temas de la metodología. Los temas que quedan en verde según este filtro son saneamiento y drenaje, así como gestión de residuos sólidos.

Saneamiento y drenaje se considera como verde dado que el 93% de los hogares cuenta con conexión a alcantarillado y 97% de uso exclusivo del hogar según la encuesta. Sin embargo, si contrastamos la percepción en el tema con el resultado del diagnóstico, donde este tema queda en rojo, se puede pensar que la percepción favorable puede estar mediada tanto por la deficiencia en cobertura y servicio de los otros servicios públicos, como por la situación actual de sequía del país, denotando que los samarios recientemente no han tenido que enfrentarse a condiciones que pongan a prueba y generen percepciones contundentes respecto al alcantarillado y drenaje.

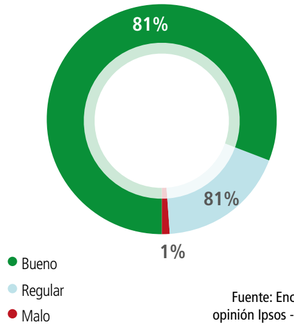
Con respecto a la gestión de residuos solidos, los samarios opinan que el 100% de los habitantes de la ciudad eliminan la basura de su hogar por recolección pública y/o privada. Consideran que el 68% de las personas tienen servicios de recolección de basura, y en general se cuenta con satisfacción con la frecuencia y calidad de los servicios de recolección, como se observa en las siguiente figuras.

Figura 6.1.
atisfacción con la frecuencia con la que los servicios de recolección recogen la basura en su barrio.



Fuente: Encuesta de opinión Ipsos - Findeter

Figura 6.2.
Calificación del Servicio de Recolección Basuras en su barrio



Fuente: Encuesta de opinión Ipsos - Findeter

Cabe resaltar que en relación con el diagnóstico y los demás filtros, estos temas solo salen en verde en el filtro de opinión, lo que indica una opinión muy propia de la gente sin mayor conocimiento técnico del asunto, lo que se podría decir que parte de una opinión desde la cotidianidad y no necesariamente desde la comprensión de todo lo que implican estos procesos.

Los temas urgentes según la percepción ciudadana

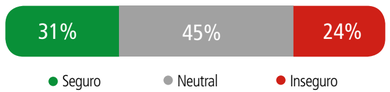
Según la ciudadanía, Santa Marta tiene que actuar urgentemente en nueve de los 24 temas evaluados, entre esos: agua, uso del suelo/ordenamiento del territorio, competitividad de la economía, empleo, ruido, mitigación al cambio climático, seguridad, gestión pública moderna y gestión pública participativa.

De esos nueve temas, cuatro (ruido, seguridad, gestión pública moderna y gestión pública participativa) solamente se identifican como rojo en el filtro de opinión. Los samarios expresan que:

El 84% de las personas cree que en Santa Marta no se toman las medidas necesarias para controlar el nivel de ruido en la ciudad y que son las fiestas y peleas en la calle la principal fuente de ruido.

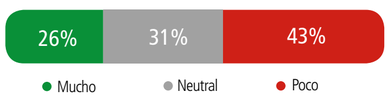
En términos de seguridad, el 24% de las personas se sienten inseguras en la ciudad. El 30% de los encuestados han sido víctimas de algún delito y la confianza en la policía es baja, solamente el 26% confía mucho en la policía, según lo evidencia la siguiente figura.

Figura 6.3.
¿Qué tan seguro se siente en la ciudad?



Fuente: Encuesta de opinión Ipsos - Findeter

Figura 6.4.
¿Qué tanto confía en la policía?

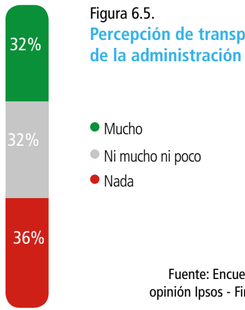


Fuente: Encuesta de opinión Ipsos - Findeter

Es importante destacar que para la percepción ciudadana de seguridad primordial hacer que los habitantes se sientan seguros ya que a su vez el tema tiene implicaciones en la confianza inversionista, la apropiación del espacio público, la convivencia entre otros temas.

En relación a la gestión pública moderna y gestión pública participativa, los samarios manifestaron que el 46% sabe que se pueden consultar y realizar trámites en entidades públicas por internet. La percepción frente a la transparencia está dividida, algo evidenciado ante las respuestas a la pregunta: ¿Qué tan transparente ha sido la administración de Santa Marta?

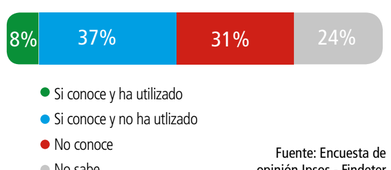
Figura 6.5.
Percepción de transparencia de la administración



Fuente: Encuesta de opinión Ipsos - Findeter

De igual forma la participación y conocimiento de los nuevos procesos de información y de participación ciudadana siguen siendo muy limitados, según lo evidencian las siguientes figuras.

Figura 6.6.
¿Conoce un sistema de información para consultar sobre contratación pública?



Fuente: Encuesta de opinión Ipsos - Findeter

Figura 6.7.
¿Conoce un sistema de información donde se puede consultar sobre metas de la ciudad?

Fuente: Encuesta de opinión Ipsos - Findeter

Estos dos temas evidencian la falta de involucramiento de la ciudadanía con los temas administrativos y políticos. En gran medida se puede pensar que estos temas salen rojos dada la falta de mecanismos efectivos de información y de participación ciudadana.

Los otros cinco temas identificados como rojos por la opinión pública coinciden con los demás filtros.

Este filtro es fundamental para hacer de este proceso uno en el que la opinión de la población sea tenida en cuenta, de forma que se refleje el consenso y la participación de los habitantes de Santa Marta tanto en el diagnóstico como en el Plan de Acción. Vincular en este proceso a la población le otorga al ejercicio una validez que deberá ser complementada con la implementación de herramientas de seguimiento y monitoreo, tanto de los indicadores como de los avances en lo planteado en el Plan de Acción.

¿Qué temas ayudarían mejor a reducir la exposición a las amenazas naturales o una mejor adaptación a ellas? Filtro ambiente y cambio climático

Teniendo como paso previo los estudios base y el diagnóstico, se realiza la priorización bajo criterios ambientales de los temas de la metodología por medio de grupos focales de expertos ambientales de la ciudad. Estos participantes del filtro tienen la tarea de establecer, a partir de la percepción de sus integrantes, la vulnerabilidad al cambio climático de las áreas priorizadas, es decir, si las segundas son afectadas por el primero. Asimismo, se priorizan las áreas que cuando se las atiende, pueden contribuir a la mitigación de gases efecto invernadero.

Específicamente, el grupo focal se centra en los siguientes temas e interrogantes, de cuya respuesta depende la ponderación que se dé a cada uno de los temas[29]:

Figura 6.5.
Percepción de transparencia de la administración

	Adaptación al Cambio Climático	Mitigación de gases efecto invernadero
Pregunta relevante	¿Los efectos del cambio climático pueden empeorar el problema identificado?	¿El área problemática identificada es un área con alto potencial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero?
Calificación	Si se trata de un tema que se verá afectado por el cambio climático y que requiere medidas de adaptación, el puntaje será así: 1-2: Es poco probable que el cambio climático tenga impacto en el tema. 3: El cambio climático podría tener un impacto en el tema seleccionado. 4-5: Las investigaciones indican que el cambio climático probablemente impactará.	Para este aspecto, se asignará de la siguiente manera: 1-2: El área identificada tiene poco impacto y potencial para reducir los gases de efecto invernadero. 3: El área podría tener un impacto de reducción de emisiones, pero es altamente dependiente del tipo de solución que se identifique. 4-5: El área en cuestión es un área prioritaria de reducción en el inventario de emisiones de la ciudad.

29. Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Guía metodológica- Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles, primera edición, Junio de 2012. p. 37 y 38.

Durante el ejercicio se les solicitó a los expertos que calificaran el impacto de cada una de las áreas que resultaron como críticas en el diagnóstico preliminar utilizando estos criterios[30]. Una vez calificados los impactos por parte de los expertos del grupo focal, se analizaron sus respuestas con el fin de conocer cuáles son las áreas a los que ellos le dan mayor o menor importancia.

A continuación se muestran los resultados del filtro ambiental, el cual refleja que ninguno de los 24 temas fue calificado como verde en este filtro, y que siete se identificaron como urgentes de actuar. Los temas más sensibles fueron agua, usos del suelo/ ordenamiento territorial, mitigación ante el cambio climático, energía, vulnerabilidad ante desastres naturales, calidad del aire y movilidad. Cabe mencionar que específicamente se nombraron los tres primeros temas en ese orden de importancia, sin embargo se destacó la necesidad de tomar acciones en todos los temas señalados como urgentes, de manera integrada en pro de la sostenibilidad ambiental de Santa Marta.

Con respecto al agua, se identificó la necesidad de gestión integral del agua, de contar con nuevas fuentes de abastecimiento, control de captaciones ilegales, estudios para captación de los ríos del norte de Santa Marta, protección de las cuencas de los ríos que abastezcan el acueducto, selección de un operador, reglamentación del uso del recurso y cultura de ahorro.

En lo que se refiere a uso del suelo/ordenamiento del territorio -Distrito Santa Marta sostenible, se identificó como prioritaria la adopción de la revisión del POT.

La urgencia de la mitigación y adaptación al cambio climático está asociada al desarrollo de estudios base de cambio climático y estudio de diseño para los colectores de agua lluvia.

Por otro lado, se destacan tres temas que quedan en rojo en este filtro: vulnerabilidad ante desastres naturales, calidad del aire y movilidad.

La vulnerabilidad ante desastres naturales sale como tema prioritario dado que se identifica su importancia para este territorio por las diferentes amenazas a las que está expuesto. Las acciones frente a estos temas deberán responder a los principales riesgos identificados por estudios ambientales tales como el estudio de vulnerabilidad y riesgo realizado en el marco de este Plan de Acción por IDOM, donde se identifican las inundaciones y la erosión costera como asuntos prioritarios.

Se observa que la calidad del aire queda como tema urgente en tanto en su relación con el tema de movilidad. Se están observando aspectos contaminantes que se deberán tener en cuenta en la planeación de la ciudad para su consolidación como un ecoterritorio.

¿Qué temas contribuirían más a la economía de Santa Marta? Filtro de impacto económico

El objetivo de este ejercicio consiste en la determinación cualitativa de la relación entre los temas críticos para la sostenibilidad y su impacto en el crecimiento del producto interno bruto (PIB), el empleo y la competitividad de la ciudad, por medio del uso de una matriz multicriterio. Este método es conocido como "decisión cualitativa de impacto económico".

Para llevar a cabo la implementación de esta metodología, se identifica un grupo entre 10 y 15 especialistas con un amplio conocimiento de las temáticas a evaluar que estén familiarizados con la realidad municipal y los factores que pueden

30. Las áreas identificadas como críticas son aquellas que en el diagnóstico resultaron en rojo o que obtuvieron una calificación de 4-5.

contribuir a su desarrollo económico. A cada uno se le solicita completar una matriz de decisión multicriterios para los indicadores (PIB, empleo y competitividad), de forma que desde su criterio puedan asignar el nivel de impacto que consideran que tiene cada temática en los sectores (ejemplo: servicios, transporte, etc.) más representativos de la economía.

Para ello se realizan las siguientes dos preguntas:

- ¿Qué impacto positivo podría tener una intervención en el área de acción sobre el crecimiento del sector?
- Si no se interviene en el área de acción, ¿habrá un efecto negativo en el sector?

Una vez los evaluadores llenan sus respectivas matrices (con una escala de 0 a 5, 0 con un significado de impacto nulo y 5 de gran impacto), se realiza la consolidación de las respuestas y se pondera el promedio de respuestas por el peso del sector en la economía, la participación del sector en el PIB o el empleo total.

Con el fin de priorizar temáticas evaluadas y dado que puede ocurrir que todos los temas queden en rojo, se realiza una curva que permita dividir el rango de los puntajes en los tres colores de forma equitativa y así poder darle mayor prioridad a los temas de más alto puntaje. Al final de la sesión se realiza una socialización de los posibles proyectos que podrían atender las temáticas que son críticas en la ciudad según la perspectiva de cada especialista.

Para este ejercicio, se utilizó como principal insumo el Índice de Importancia Económica Municipal del DANE, teniendo en cuenta que el PIB mide la productividad a nivel departamental, pero no municipal. También se utilizaron los puntajes para los sectores que mayor competitividad generan en la ciudad y el número de ocupados en los sectores más representativos del empleo en la ciudad.

De los 24 temas de la metodología en este filtro, se identificaron diez en color verde: mitigación al cambio climático, calidad de aire, movilidad / transporte, salud, industrias creativas y culturales, gestión pública moderna, gestión pública participativa, deuda, conectividad, transparencia y gestión del gasto. Por el otro lado, cuatro fueron los temas evaluados como urgentes: agua, energía, saneamiento y drenaje, y gestión de residuos sólidos.

Temas urgentes del filtro económico

Dentro de los temas prioritarios de este filtro se observó coincidencia con los resultados del diagnóstico. El impacto en los sectores del PIB, en el empleo y en la competitividad sumado a las condiciones de la ciudad en temas de agua, energía, saneamiento y drenaje y gestión de residuos sólidos son muestra clara que desde un punto de vista económico es fundamental contar con servicios básicos de buena calidad para toda la ciudad.

Esto redunda en una mejor calidad de vida para los samarios y garantiza un adecuado funcionamiento de la ciudad y otorgue condiciones propicias para el desarrollo de las actividades económicas.

Temas positivos u oportunidades según el filtro económico

Este filtro es el que más temas verdes identificó. Aquí los expertos manifiestan la interdependencia de la mayoría de temas entre sí y con las variables económicas de la ciudad. De esta forma se cuentan con variables tanto del ámbito económico explícitamente como con ambientales, urbanas, culturales y de gobernanza.

Síntesis

En términos generales, cuatro temas fueron calificados positivamente por los samarios. Entre estos, la gestión del gasto, la transparencia, la conectividad y la deuda. Respecto a los temas calificados en término medio o amarillo, se encuentran siete temas: gestión de residuos sólidos y calidad del aire dentro de la dimensión ambiental; movilidad dentro de la dimensión urbana; salud y el tema de industrias creativas y culturales dentro de la dimensión económica y social; y, la gestión pública moderna y gestión pública participativa como parte de la dimensión fiscal y gobernanza.

Finalmente, se definen trece temas en los que la percepción de la opinión pública es más negativa y los expertos calificaron como urgentes de tratar. Estos temas son:

Tabla 6.3.
Priorización de temas según ponderación de resultados aplicación de indicadores y filtros

Tema	Benchmark	Filtro de opinión	Filtro Ambiental	Filtro Económica	Resultado Final ETAPA PRIORIZACIÓN
Agua	5	5	5	5	20
Uso del Suelo/Ordenamiento del Territorio	5	5	5	2	17
Mitigación del Cambio Climático	5	5	5	1	16
Energía	2	2	5	5	14
Competitividad de la Economía	5	5	2	2	14
Empleo	5	5	2	2	14
Saneamiento y Drenaje	5	1	2	5	13
Ruido	2	5	2	2	11
Vulnerabilidad ante Desastres Naturales	2	2	5	2	11
Educación	5	2	2	2	11
Seguridad	2	5	2	2	11
Impuestos y Autonomía Financiera	5	2	2	2	11
Desigualdad Urbana	5	2	2	2	11
Gestión de Residuos Sólidos	2	1	2	5	10
Calidad de Aire	1	2	5	2	10
Movilidad/ Transporte	2	2	5	1	10
Salud	5	2	2	1	10
Industrias Creativas y Culturales	5	2	2	1	10
Gestión Pública Moderna	2	5	2	1	10
Gestión Pública Participativa	1	5	2	1	9
Deuda	5		2	1	8
Conectividad	2	2	2	1	7
Transparencia	2	2	2	1	7
Gestión del Gasto	2	2	2	1	7

De estos temas se identifica cómo el agua tiene el puntaje máximo, lo que la posiciona como la máxima prioridad para la ciudad, la cual deberá abordarse de manera inmediata desde diferentes perspectivas.

En materia de medio ambiente la ciudad presenta algunos retos. Los servicios públicos, por su parte, a pesar de contar con una cobertura alta, aún presentan deficiencias que deberán ser resueltas para garantizar la funcionalidad de la ciudad. Se percibe que el gobierno no se encuentra comprometido con programas para controlar la contaminación del aire ni que se tomen las medidas necesarias para controlar el nivel del ruido en la ciudad. De la misma manera, ocho de cada diez ciudadanos consideran que el cambio climático les afecta y que los eventos climáticos se presentan con mayor frecuencia que antes, aspecto que se identifica desde los expertos ambientales y su impacto en la economía también.

En relación a la dimensión urbana, el ordenamiento territorial se presenta como un aspecto fundamental: lograr actualizar el POT y articular los diferentes instrumentos de planeación y estudios desde las diferentes perspectivas es fundamental para lograr que los diferentes temas se encaminen hacia un modelo de ocupación del territorio. Como parte de esto se evidencia cómo el espacio público también presenta oportunidades de mejora: solamente tres de cada diez habitantes de Santa Marta consideran que tienen parques, zonas verdes y de esparcimiento en su barrio. En movilidad, el transporte más utilizado es el público y las personas se desplazan principalmente hacia su lugar de trabajo. A cuatro de cada diez ciudadanos les toma más de 30 minutos desplazarse de su casa a su lugar de trabajo o estudio.

La dimensión económica y social tiene algunos retos que afrontar en temas de competitividad de la economía, empleo, educación y seguridad. Sin embargo, identifica que los samarios consideran que su calidad de vida es buena y ha mejorado en los últimos cinco años. De la misma manera, cinco de cada diez ciudadanos considera que el desempleo en la ciudad es bajo. En lo relacionado con educación, los niños van, en su mayoría, a establecimientos educativos públicos y las personas se sienten satisfechas con el servicio de educación. Así mismo, consideran fácil el acceso a la educación. Los retos se deben a que los ingresos en general solamente alcanzan para cubrir los gastos mínimos. El servicio público que perciben más costoso es el servicio de energía. Dos de cada diez ciudadanos consideran buenos los servicios de salud. Y en materia de seguridad, los ciudadanos consideran que la violencia contra la mujer y contra los niños ha aumentado.

Los expertos, por su parte, valoran mucho la relación de estos temas (competitividad de la economía, empleo, educación y seguridad) con el desempeño económico y funcionamiento de la ciudad, dado que los ven como factores fundamentales para garantizar desarrollo territorial. De igual forma, las industrias creativas y culturales son vistas como una oportunidad para el desarrollo de Santa Marta.

En la dimensión fiscal, cuatro de cada diez samarios se sienten satisfechos con la forma como la alcaldía invierte los recursos, maneja de la deuda, la gestión del gasto y la transparencia. Estos se encuentran calificados como verde. No obstante, se considera que los ciudadanos no son tenidos en cuenta por la administración a la hora de tomar decisiones y las personas no conocen los mecanismos de participación en las decisiones del gobierno de Santa Marta, pues a pesar de contar con avances en temas como la implementación de presupuestos participativos, se debe trabajar en hacer más visible y fluida la comunicación entre el gobierno y los ciudadanos de forma que se facilite su inclusión en la actividad pública como parte de la construcción colectiva y responsable del ecoterritorio.

7

¿QUÉ TENEMOS QUE HACER? PLAN DE ACCIÓN

La conmemoración de los 500 años de fundación de Santa Marta constituye un hito histórico de gran importancia y que se convierte en un elemento diferenciador y aglutinante para generar diálogos en torno a la visión de la ciudad en los próximos años, así como la identificación de las estrategias, alianzas, planes, proyectos y acciones que permitan hacer realidad dicha visión. Más allá de ser una hoja de ruta, SANTA MARTA SOSTENIBLE busca otorgar herramientas para que todos aquellos samarios de nacimiento o adopción reconozcan en las incalculables riquezas y potencialidades de su territorio la oportunidad de superar obstáculos y sobre todo, concertar los puntos comunes para trabajar hacia un mismo propósito: lograr que en el 2025 la ciudad acompañe la celebración de la efeméride con la satisfacción de ver cumplidos los objetivos trazados diez años atrás.

Es así que el presente capítulo constituye una aproximación inicial hacia el Plan de Acción de la ciudad en el marco del programa Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC) y tiene como punto de partida un diagnóstico que ha tenido en cuenta los importantes esfuerzos de planificación emprendidos por la ciudad, así como las iniciativas privadas, las reflexiones y recomendaciones hechas por los ciudadanos comprometidos con los procesos de participación. Adicional a esto, el proceso que adelanta el programa de CSC en la ciudad de Santa Marta se ha visto enriquecido por varios estudios complementarios a la metodología original, entre los que se destacan el estudio de "Competitividad y Desarrollo Económico Local" adelantado por la firma IdenCity, el estudio de "Caracterización socio cultural del barrio Pescaíto" elaborado por el arquitecto Simón Hosie, y el concurso universitario BID UrbanLab.

Todos ellos con resultados que se han incorporado de forma transversal en el documento, pero que más allá de este resultado constituyen un valioso legado para la administración local, la academia, la empresa privada y demás organizaciones civiles interesadas en impulsar iniciativas sostenibles en la ciudad.

Por lo tanto, el Plan de Acción y en general el programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas, constituyen un aporte hacia la reflexión y el compromiso de la población samaria, de forma que se realice un esfuerzo colectivo por sentir, pensar y vivir la ciudad del futuro.

El punto de partida

La fundación de Santa Marta en 1525 como parte de la conquista española representa una nueva era global, un punto de inflexión en la forma de habitar, mas no un punto de partida para el territorio. Esta gran extensión de suelo y sus habitantes mantienen en su ADN los trazos de una rica herencia tairona, que logró desarrollar complejos sistemas de adaptación a las condiciones naturales de la Sierra Nevada, que a su vez fueron enriquecidos y diversificados con los saberes de personas de nuevos territorios que paulatinamente fueron haciendo de Santa Marta su hogar. En el largo camino de consolidación de la ciudad, estos saberes y relaciones han cedido, se han roto y se han vuelto a coser, dejando en el camino aciertos, desaciertos y muchas lecciones aprendidas. Es por esto que vale la pena detenerse un momento para reflexionar, pensar en el pasado y en el futuro de la ciudad; en el agua que nace, teje y termina en el mar, en las personas a las que les da sustento, en lo que las caracteriza y que les permite pensar que todo puede mejorar.

La primera condición que define a Santa Marta se refiere a la geografía y los ecosistemas que dan soporte físico y ambiental a la ciudad, pues constituyen el gran elemento diferenciador y multiplicador de las posibilidades humanas en el territorio. De igual forma, determinan la fragilidad y vulnerabilidad ante la modificación de las condiciones sistémicas de su entorno. En un contexto de cambio climático, la condición de ciudad costera ubicada en la franja intertropical del planeta, que además cuenta con la presencia de la montaña de litoral más alta del mundo, pone de manifiesto la necesidad de planificar los usos del suelo, de forma que se logre dar soporte a actividades como el turismo y la agricultura, bajo la premisa del manejo apropiado de las condiciones del ecosistema, el respeto a las comunidades que allí viven y las personas que dependen de sus recursos.

La segunda condición tiene que ver con su localización, en la Región del Gran Caribe así como en la aglomeración costera más importante del país, que conforma junto a Cartagena y Barranquilla. Esta posición geográfica le ha permitido ser una plataforma de conectividad, por su vocación portuaria, así como por la conexión con la región andina gracias al sistema ferroviario. Es en esta característica que residen las grandes posibilidades de integrarse al comercio de la región, aprovechando la capacidad de satisfacer la demanda de ciertos bienes y servicios gracias a la diversidad de sus condiciones físicas y la posibilidad de acceder a ellas.

La tercera condición retoma la capacidad de articulación con las otras dos ciudades que conforman el triángulo de la Sierra Nevada de Santa Marta (Riohacha y Valledupar), y la gran posibilidad para que estos centros urbanos redefinan la relación con las zonas rurales, para proteger y aprovechar las potencialidades y los servicios que ofrece la Sierra. De esta forma será posible fortalecer la cultura, la biodiversidad, la conectividad, y lograr que las vocaciones del territorio se complementen en función del bienestar social y la sostenibilidad ambiental.

Otro factor de gran importancia tiene que ver con la etapa del bono demográfico por la que pasa la ciudad, la cual se clasifica en la fase 1, ya que el aumento de la población en edad productiva y la consolidación de una importante fuerza laboral constituyen un reto y una oportunidad para el Distrito y los municipios cercanos. Santa Marta debe prepararse para ofrecer un nicho laboral diverso, un mayor acceso a servicios y a los beneficios del crecimiento económico.

El aspecto poblacional no es un asunto menor, sobre todo si se tiene en cuenta que alrededor de una cuarta parte de su población actual está conformada por víctimas que encontraron en la ciudad un refugio durante los años más críticos del conflicto armado colombiano. Ahora la ciudad debe prepararse para una terminación pacífica del conflicto, para la reconciliación en el territorio, y para servir como plataforma que facilite la reactivación y dignificación del campo colombiano.

Pactando una visión común

Por sus importantes activos y valores regionales, así como por las diferentes circunstancias que marcan un rezago en ciertos aspectos como el desarrollo económico y la equidad, se han generado diversas visiones del territorio samario desde diferentes instancias gubernamentales, que a pesar de la diferencia en magnitud de sus objetivos y temporalidad, convergen en principios y objetivos estructurales.

La primera visión en consideración resulta del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, Todos por un nuevo país, y su estrategia regional Caribe próspero, equitativo y sin pobreza extrema[31] que menciona de forma directa el problema de abastecimiento hídrico en Santa Marta, así como la importancia turística del Parque Tayrona y la vulnerabilidad de la re-

31. Visión: El Caribe colombiano será un territorio próspero para todos sus habitantes, habiendo avanzado de manera importante en la reducción de la pobreza, en la eliminación de la pobreza extrema y en la formación de un capital humano productivo e integral. Una región que al tiempo que se consolida como la principal plataforma para el comercio internacional con Europa y Centro y Norteamérica, desarrolla su potencial agropecuario y marítimo de manera sostenible, generando oportunidades económicas incluyentes en todo su territorio, gracias al actuar coordinado de los distintos actores públicos, privados y sociales.

gión ante fenómenos como el niño y la niña, las afectaciones sociales causadas por el conflicto armado en el corredor que une la Sierra Nevada con la Serranía del Perijá, la importancia de generar empleo digno, fortalecer los clústeres, especializar el turismo con proyectos regionales como el mega corredor Verde Turístico entre Cartagena y Santa Marta, así como la iniciativa de Territorios de Paz, con un primer proyecto en el camino Teyuna (ciudad perdida).

Con esta directriz nacional como referente, el Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019, Unidos por el cambio, Santa Marta ciudad del buen vivir, la administración busca continuar en el cuatrienio por la ruta hacia la visión 2025 que propone el **Plan Santa Marta 500 años**[32], mediante cinco estrategias: 1) Santa Marta camina en paz y reconciliada, que busca establecer ambos principios como rectores de toda la dinámica social e institucional, reconociendo el valor estratégico del campo como escenario del desarrollo integral; 2) Santa Marta con equidad social y bienestar, en el que la ciudad logra generar condiciones de inclusión y accesibilidad para mejorar la calidad de vida; 3) Santa Marta con economía competitiva y empleadora, en la que la administración apuesta por la consolidación de las vocaciones económicas de la ciudad; 4) Santa Marta con hábitat sostenible y ordenada, en la que se da relevancia a la preservación de los recursos naturales de forma que se logre garantizar el acceso y calidad a los servicios ambientales que proveen a las personas que habitan el territorio, y 5) Santa Marta con gobierno eficiente, moderno y participativo, que se enfoca en el empoderamiento ciudadano y el fortalecimiento de la gobernanza.

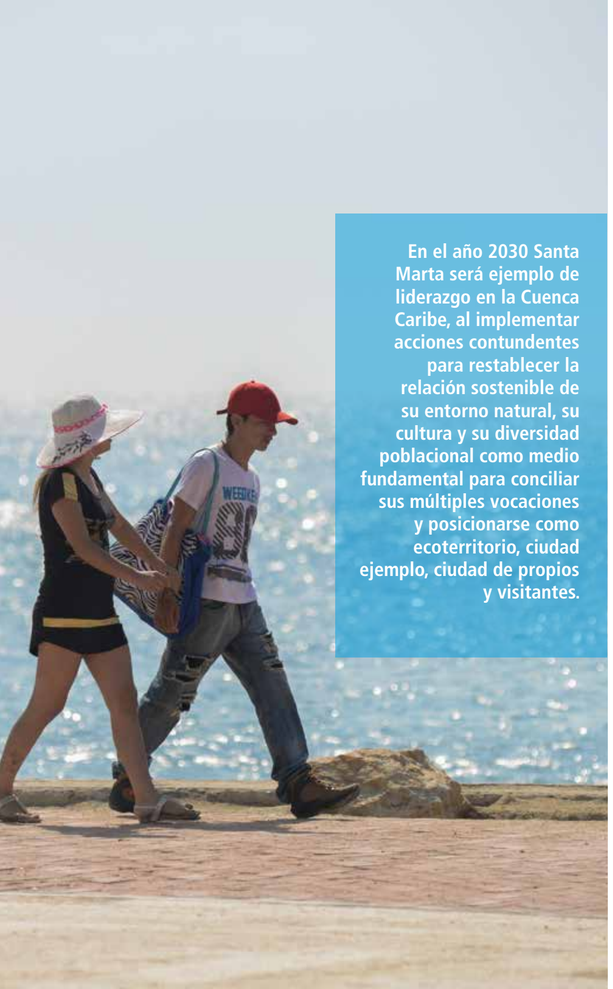
El plan de acción "Santa Marta Sostenible" será un medio fundamental para la instrumentalización de lo planteado en el Plan 500 años, de forma que se logren concertar esfuerzos hacia la ejecución de los proyectos estratégicos identificados por este plan, los cuales están contenidos en el presente Plan de Acción.

Es importante recalcar que el Plan de Desarrollo ha destacado la importancia de aprovechar herramientas de asistencia técnica como "Diamante Caribe y Santanderes", así como el presente Plan de Acción de Findeter. Ambos, con un aporte sustancial para buscar la integración regional a partir de las posibilidades de complementariedad que ofrecen los activos del territorio samario.

En este sentido vale la pena recalcar el principio fundamental del Diamante Caribe, en cuanto a la necesidad de tratar la zona del litoral Caribe colombiano bajo los ideales de conectividad, destacando la urgencia de definir "puntos estratégicos dónde articular de forma concentrada acciones integrales de desarrollo urbano y turístico"(FINDETER, 2014) con la propuesta de seis proyectos estratégicos para la ciudad: 1) Ciudad lineal de la costa; 2)Eco-comunidades del Magdalena; 3) Agrópolis de Ciénaga; 4)Puerto-Ciudad; 5) Centro histórico; y 6) Parque tecnológico de turismo.

Con estos antecedentes, el presente documento busca acotar una visión aglutinante que tenga en cuenta los principios de los diferentes planes que se traslapan en la ciudad y que facilite la identificación de estrategias y acciones para movilizar recursos en la búsqueda de cumplir los objetivos

32. En el año 2025, la ciudad de Santa Marta, Distrito turístico, histórico y cultural de la Nación y primera ciudad fundada en América del Sur, será reconocida como líder de la Cuenca Caribe por su calidad de vida, su identidad cultural y su oferta de calidad en servicios turísticos, portuarios y de conocimiento, así como por ser una ciudad costera sostenible y adaptada al cambio climático, con un modelo de desarrollo enfocado en las personas, la cultura, el ejercicio de los derechos y la preservación y valorización de la biodiversidad como pilares de competitividad y cohesión social.



En el año 2030 Santa Marta será ejemplo de liderazgo en la Cuenca Caribe, al implementar acciones contundentes para restablecer la relación sostenible de su entorno natural, su cultura y su diversidad poblacional como medio fundamental para conciliar sus múltiples vocaciones y posicionarse como ecoterritorio, ciudad ejemplo, ciudad de propios y visitantes.

trazados. Es así como el Plan de Acción Santa Marta Sostenible le apunta a que:

¿Por qué Santa Marta hacia la sostenibilidad del territorio samario?

Santa Marta se encuentra de frente a una serie de eventos que constituyen la oportunidad de reflexionar en torno a su pasado, presente y futuro. La conmemoración histórica de ser la primera ciudad en América del Sur en celebrar 500 años de fundación en el 2025, y tres eventos de gran relevancia y trascendencia en todo el mundoi: 1) El acuerdo histórico sobre el cambio climático (COP 21) firmado por 195 naciones en París; 2) La realización de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible HABITAT III, en donde se definirá la "Nueva Agenda Urbana" Mundial; y 3) La entrada a una etapa de posacuerdo luego de la firma del proceso de paz con las FARC en Colombia.

Estos acuerdos reafirman la importancia de los esfuerzos que se hacen a nivel subnacional para definir acciones que den respuestas a los puntos críticos que se definen en la agenda nacional y mundial. Es así como el Plan de Acción "Santa Marta Sostenible" contempla como principios básicos:

1. La competitividad como instrumento para mejorar las condiciones de vida de las personas, garantizando mayor acceso a los beneficios sociales del crecimiento económico.

2. Si bien es cierto que en el contexto global Colombia no genera una proporción alarmante de gases a la atmósfera, las condiciones particulares de su geografía y ubicación en la franja intertropical aumentan la vulnerabilidad ante los efectos. Las acciones de mitigación y adaptación deben ser centrales en el ordenamiento del territorio y los usos del suelo, con un gran énfasis en la medición y el control de las emisiones que se producen, ligadas principalmente a dos sectores: la deforestación y la ganadería extensiva.

3. Las tecnologías de la información representan una oportunidad para disminuir las brechas de conectividad y hacer saltos sustanciales en las posibilidades de acceso al conocimiento y servicios de las poblaciones más vulnerables.

4. Es importante generar proceso de planificación alineados en los diferentes niveles gubernamentales. Sin embargo, es necesario trascender el esquema interinstitucional y acercar las políticas públicas a los ciudadanos de forma que los programas y acciones exitosos logren sostenerse más allá de los periodos administrativos.

5. Es en la consolidación de ciudades construidas por los diferentes actores presentes en el territorio que se constituyen ciudades incluyentes, funcionales y sostenibles.

En torno a esta reflexión emerge como elemento transversal la comprensión de Santa Marta como un sistema socioecológico complejo, que actualmente está afectado por la ruptura entre las personas y su medio de soporte. Si esta relación no se restablece en el territorio samario, es difícil imaginar una ciudad competitiva, equitativa, moderna y sostenible. Por esta razón, el esquema del Plan de Acción identifica en el concepto de ecoterritorio una ventana de oportunidad para garantizar que en los procesos de planificación se empiecen a contemplar los servicios ecosistémicos fundamentales para el bienestar humano y la reducción de la vulnerabilidad relacionada a las modificaciones ambientales originadas por el accionar de las personas.

En este sentido, un ecoterritorio no es restrictivo sino conciliador, entiende a las personas y sus actividades como parte del ecosistema, y que se obtienen mayores beneficios reconociendo la condición biodiversa del territorio, aprovechándola y preservándola.

Con esto en mente, el Plan de Acción se estructura a partir de siete líneas estratégicas interrelacionadas, que se desarrollan en programas y acciones incrementales en una ruta de 15 años, con dos hitos, el primero al año 2025 aprovechando la celebración de los 500 años de fundación, y el segundo al 2030 en torno a la conmemoración de los 200 años de la muerte de Simón Bolívar en la Quinta de San Pedro Alejandrino.

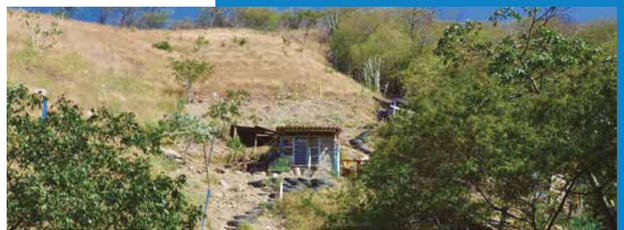
Figura 7.1.
Esquema del Plan de Acción

Tal como se observa en la figura del Plan de Acción, las líneas se dividen en dos capas de estrategias, que se desarrollan de forma centrífuga a partir del punto de confluencia que es la consolidación de un ecoterritorio. Esto representa la relación entre la una y la otra, es decir, para que los objetivos de "La ciudad entre el mar y la sierra" sean viables, es necesario tener un avance en "Agua, vida y progreso", para contar con un "Distrito moderno" es necesario entender el rol ciudadano que se propone con "Ser samario" y para poder aumentar el desempeño económico es necesario contar con una "Plataforma de competitividad" que permita maximizar la productividad de una ciudad "Naturalmente turística" y aprovechar la oportunidad que ofrece el hecho de que "Nuestra ciudad también es el campo".

1

AGUA, VIDA Y PROGRESO se concentra en entender uno de los principales problemas ambientales de la ciudad de forma integral; a partir del reconocimiento y la visión sistémica del ciclo del agua como elemento constitutivo y primordial para la existencia de la ciudad y sus oportunidades de progreso e innovación. Los proyectos que se enmarcan en los diferentes programas buscan establecer acciones de efecto inmediato con una perspectiva a largo plazo, de forma que se alcancen tres objetivos primordiales:

- **Gestionar de forma integral el ciclo del agua,** desde la preservación de las fuentes como parte del ordenamiento del territorio rural, pasando por el abastecimiento, el uso adecuado del recurso, y la reintegración del agua al ciclo (pluvial y residual).
- **Fortalecer la cultura anfibia** mediante el aprovechamiento del agua dentro del paisaje y las actividades urbanas.
- **Estimular la innovación** para la búsqueda de soluciones que permitan la adaptación a los efectos del cambio climático, de forma que la experiencia y los aprendizajes de la ciudad se puedan replicar en otros territorios.



2

LA CIUDAD ENTRE EL MAR Y LA SIERRA parte de las condiciones físicas del territorio como criterios básicos para mediar entre su capacidad de carga y sus posibilidades de crecimiento, la forma más adecuada para articular y fortalecer los diferentes núcleos urbanos, así como la necesidad de poner en evidencia los bordes y su regulación como posibilidad para mejorar las condiciones físicas, ambientales y económicas de la ciudad. Los objetivos de la línea son:

- **Fortalecer** las centralidades y definir de los bordes en relación a las actividades y los usos del suelo.
- **Reconocer el paisaje** como una oportunidad de conectar los diferentes núcleos urbanos.
- **Fortalecer el control** y la apropiación de la norma urbana.
- **Promover la integración urbana** entre el puerto y la ciudad.

Uno de los principales retos que afronta Santa Marta tiene que ver con la reducción de las brechas de desigualdad y pobreza que afectan la calidad de vida de los ciudadanos. Por lo tanto, las estrategias que se formulan bajo la premisa de aumentar la competitividad en la ciudad, lo hacen teniendo en cuenta que se necesita conjugar el estímulo a aquellos sectores de la economía que han sido identificados como estratégicos junto con políticas públicas que facilitar el acceso a los beneficios del crecimiento económico al grueso de la sociedad.

Los sectores a los que hacemos referencia son el logístico portuario, el turismo y la agroindustria, todos ellos relacionados a una fuerte actividad comercial y con un área de influencia que supera los límites urbanos e inclusive distritales. Existe una percepción negativa en cuanto a la compatibilidad de estos sectores, sin embargo la perspectiva que se mantiene desde este documento es que estas actividades no son excluyentes y el falso dilema en torno a la especialización de la ciudad hacia uno o el otro está distrayendo la discusión de lo que es realmente importante, la forma en que lo existente puede ser más eficiente para aumentar su competitividad regional, y cómo esta diversidad de vocaciones pasa de ser un inconveniente a ser una gran oportunidad para dinamizar la economía y generar nuevos negocios.

Por esta razón, el mayor reto de la ciudad es generar un gran pacto que desde el sector público, el privado, la academia y la sociedad civil, que permita llegar a consensos y estímulos para relacionar estas tres vocaciones. A continuación se desarrollan las tres líneas resultantes de los avances en dichas discusiones:

3

PLATAFORMA DE COMPETITIVIDAD

identifica que si bien la ciudad se ha especializado en el sistema logístico portuario, tiene oportunidades de crecimiento regional relacionadas con la conexión, fortalecimiento y apertura del nodo para aumentar los servicios a otro tipo de actividades como el turismo y la agroindustria. Para que esto suceda, es necesario hacer lo siguiente:

- **Mejorar la infraestructura de movilidad de Santa Marta hacia las otras ciudades** de la región caribe, al igual que las conexiones nacionales e internacionales para mejorar la movilidad de pasajeros.
- **Articular las operaciones logísticas locales, nacionales e internacionales** de los diferentes medios de transporte de carga con el objetivo de consolidar una logística estructurada multimodal.

4

NUESTRA CIUDAD TAMBIÉN ES EL CAMPO

se refiere a la capacidad agroindustrial de la región del magdalena y el área de influencia del triángulo de la Sierra Nevada de Santa Marta, que abre a la urbe la oportunidad de consolidarse como enlace y plataforma logística, científica y de innovación para aumentar la productividad y sostenibilidad de dichas actividades. Este eje se enfocará en los siguientes objetivos:

- **Fortalecer la infraestructura y acceso a tecnología** para consolidar la relación existente entre el campo y la ciudad garantizando la seguridad alimentaria de la población.
- **Desarrollar e implementar estrategias para la diversificación agroindustrial** y posicionamiento nacional e internacional del sector agrícola de la región desde Santa Marta.

5

Santa Marta es NATURALMENTE TURÍSTICA porque gran parte de su potencial turístico gira en torno a los activos naturales que la convierten en un destino único. Esta línea se formula bajo la premisa de que la diversidad del territorio permite una oferta turística diversa que de igual forma aumenta las oportunidades del mercado, siempre y cuando se integre de forma paulatina a la formalidad y los lineamientos resultantes de los acuerdos entre los diferentes niveles gubernamentales y los inversionistas privados. Sin embargo, se deberán unir esfuerzos para el cumplimiento de los siguientes objetivos:

- **Articular los sectores involucrados en el tema turístico** de forma que se generen sinergias interinstitucionales que garanticen una línea de acción y la consolidación del ecosistema.

- **Generar mecanismos de empoderamiento** en la comunidad en torno a la autogestión de competitividad

Ahora bien, existe una condición indispensable para lograr los objetivos trazados con anterioridad y tiene que ver con el liderazgo de las entidades con incidencia en el territorio, la apropiación ciudadana, el consenso y el diálogo. Afortunadamente, Santa Marta cuenta con varias figuras que han logrado evocar el sentir ciudadano para estimular estos procesos. Por esta razón, las dos líneas estratégicas que se presentan a continuación recurren a la cultura y la identidad local como mecanismos para fortalecer el compromiso y la protección de los recursos públicos, la veeduría y la participación en las pequeñas y grandes decisiones de la ciudad.

6

SER SAMARIO, UN GRAN EJEMPLO se construye sobre la necesidad de fortalecer el conocimiento sobre el territorio samario, de forma que empiecen a identificarse aquellos valores propios que pueden determinan los acuerdos de comportamiento. Este objetivo es de gran importancia en una ciudad que cuenta con aproximadamente un 35% de población residente que no es oriunda de la ciudad, y que además recibe casi esta misma proporción en población flotante durante las temporadas vacacionales. Naturalmente, esta línea requiere actuaciones en diferentes instancias que trascienden el alcance de un Plan de Acción. Sin embargo, se han logrado identificar tres objetivos estructurales que pueden evolucionar en el tiempo.

- **Fortalecer una institucionalidad cultural** que permitan acercar a las personas a la cultura samaria y que también promueva la consolidación del Distrito como ciudad creativa.

- **Generar programas de actividades culturales** que permitan recuperar la función del espacio público, de forma que se convierta en el gran escenario de convivencia y acuerdo social sobre ciertos valores samarios.

- **Fortalecer los lazos entre la educación básica y media con la cultura local** mediante la generación de contenidos relacionados con la realidad inmediata, los problemas y las virtudes de la ciudad.

7

Finalmente, **la línea del DISTRITO MODERNO** se concentra en las posibilidades que ofrece la reorganización administrativa para que la administración pública consolide los avances que ha logrado en cuanto a la eficiencia de su gestión, mejore la captación de recursos para promover proyectos estratégicos para la región por medio de un uso eficiente del dinero de los contribuyentes y la materialización de alianzas con organismos supramunicipales y/o privados.

En la siguiente sección se desarrolla con mayor profundidad cada una de las siete líneas estratégicas que compone el plan de acción, con los respectivos programas y proyectos que se encadenan para su ejecución.

8

LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PLAN DE ACCIÓN

Primero estaba el mar. Todo estaba oscuro.
No había sol, ni luna, ni gente,
ni animales, ni plantas.
Sólo el mar estaba en todas partes.
El mar era la madre (…)
La madre no era gente ni nada, ni cosa alguna (…)
Ella era espíritu de lo que iba a venir
y era pensamiento y memoria (…)
Entonces cuando existió así la madre,
se formaron arriba las tierras, los mundos,
hasta arriba donde está hoy nuestro mundo (…)
Cuando los padres del mundo hicieron
la casa en el cielo, se reunieron y bailaron
y cantaron y decidieron hacer la tierra.
Pero primero estaba el mar. Y el mar era la madre.
La madre era pensamiento.
Mitología Kogui

AGUA, VIDA Y PROGRESO

GESTIÓN Y GOBERNANZA DEL AGUA

Si en el momento de coyuntura que atraviesa la ciudad no se persiste en el propósito de mejorar la gestión del recurso hídrico, no solamente se pone en riesgo la estabilidad económica de la ciudad, también entra en juego la capacidad de ofrecer un hábitat digno que permita a los samarios mantener un buen nivel de vida. Los resultados del estudio de vulnerabilidad frente al cambio climático son una muestra contundente de esta situación. Actualmente los mayores de riesgo para Santa Marta tienen que ver con el abastecimiento hídrico, las inundaciones y la erosión costera.

Sin embargo, el objetivo de esta línea no simplemente busca la solución de los problemas más visibles y urgentes, sino que también intenta generar una serie de procesos que permitan reconstruir ese vínculo entre las personas y su entorno, para que a partir de esto se garantice la sostenibilidad de las acciones correctivas y preventivas que tengan lugar en el territorio samario.

Por esta razón la estrategia de esta línea se desarrolla en torno a una visión holística del territorio, según la cual el ciclo vital del agua y la comprensión ancestral del territorio ayudarán a encadenar acciones a largo plazo para la conservación y el uso responsable de los recursos y ecosistemas con los que cuenta la ciudad.

De esta forma, la línea estratégica se desarrolla a través de tres programas: 1) Gestión y gobernanza del ciclo del agua; 2) Cultura anfibia; y finalmente 3) Innovación para el progreso.

El agua que desemboca en el mar Caribe atravesando el territorio samario nace en la Sierra Nevada de Santa Marta, principalmente en la estrella fluvial de San Lorenzo. En su recorrido transforma el paisaje y garantiza la vida de muchas especies de animales y plantas, creando ecosistemas únicos y biodiversos. Un ejemplo es el registro de especies de orquídeas en la cuenca del río Gaira, que llega a superar el total de registros conocidos para toda la Sierra Nevada a pesar de que representa menos del 1% del área que comprende la Sierra (YEPES, CARBONÓ, & PINTO, 2015)

Gracias a los procesos de percolación, el agua que baja por los ríos, así como la de las lluvias, recarga los acuíferos de los que se abastece gran parte de la ciudad. El otro tanto que se necesita para satisfacer la demanda de la población residente y flotante de la ciudad se captura de las fuentes superficiales como los ríos Manzanares, Gaira y Piedras.

En su recorrido por la ciudad, ya con un cauce disminuido, el agua transporta sedimentos del lecho de los ríos. Estos sedimentos, que por los procesos de extracción se han disminuido con el tiempo, se transforman en la arena que conforma las playas de las costas de Santa Marta. Por su parte, el agua que vuelve al mar aporta nutrientes que en las desembocaduras de los ríos generan condiciones particulares para tener ecosistemas marinos biodiversos.

Durante todo este proceso, la evapotranspiración es constante. El agua vuelve a cruzar en otro estado el territorio samario, permanece en suspensión un tiempo y vuelve a la superficie gracias a la capacidad de regulación de las coberturas vegetales que proporcionan los bosques, y a través de las vellosidades de las hojas de los frailejones, que mediante un proceso muy lento logran absorber y almacenar el agua en la superficie del suelo a través de los humedales, que finalmente terminan llevándola a los ríos para que continúe el ciclo. También regresa a la superficie gracias a las lluvias que caen en la ciudad, escasas durante el fenómeno de El Niño, o de forma veloz y tempestuosa durante la niña, en ocasiones originando avalanchas por los procesos de sedimentación del suelo, erosión y remociones masales, producidos a partir del uso inadecuado del suelo.

La presencia del agua transforma el paisaje, los colores y los tipos de vegetación entre el mar y la sierra. La ciudad pasa de los azules, ocres y amarillos de la costa a muchos tonos de verde de la vegetación subiendo a Minca, y el gris de las nubes que se mantienen en el firmamento. Esta es una virtud de la ciudad.

Luego de cruzar la ciudad, las aguas servidas que recoge el sistema de alcantarillado[33] se transportan a través de un emisario submarino a una profundidad de 56 metros. Este sistema, que entró en funcionamiento en el año 2000, ha logrado mejorar sustancialmente los problemas de contaminación que se originaban por el vertimiento directo de aguas residuales al mar, poniendo en riesgo uno de los principales activos de la ciudad. Entre los principales retos de este sistema se encuentra el monitoreo constante para poder identificar elementos que estén excediendo la capacidad de carga - especialmente en relación a la expansión urbana- así como aumentar la cobertura de alcantarillado.

33. La cobertura llega al 76%

Cuando alguna parte del ciclo se modifica, todo el sistema se afecta, aunque los efectos no se manifiesten de forma inmediata. Ante el aumento de población se requiere aumentar el suministro de agua y alimentos, los desechos que llevan los ríos se incrementan, la presión sobre el suelo disminuye las zonas permeables y los espacios naturales, en general se podría decir que existe un aumento a los servicios que prestan los ecosistemas pero se hace muy poco por compensarlos.

En efecto, el uso insostenible del recurso es uno de los factores que ha desencadenado la actual situación de crisis por desabastecimiento de agua potable. Esto pone en evidencia los problemas de gobernabilidad y relacionamiento con las entidades concesionarias, así como la desarticulación entre los diferentes organismos de control, la alcaldía y la empresa prestadora del servicio.

Tener conciencia de lo descrito anteriormente es clave para aprovechar la condición resiliente del territorio, de forma que los proyectos que se describen a continuación, identifican un momento crítico del ciclo y buscan que la solución técnica para corregir el problema, venga acompañada de acciones preventivas que involucren a las diferentes comunidades que hacen parte de esa fase del ciclo, fortaleciendo la capacidad local de generar una gobernanza del agua.

PROYECTOS:

A. RESTAURACIÓN DE LA ESTRELLA HÍDRICA DE SAN LORENZO

La Sociedad Internacional para la Restauración Ecológica (SERI, por sus siglas en inglés) define la restauración ecológica como el proceso de asistir la recuperación de un ecosistema que ha sido degradado, dañado o destruido, en otras palabras es un esfuerzo práctico por recuperar de forma asistida las dinámicas naturales tendientes a restablecer algunas trayectorias posibles de los ecosistemas históricos de una región (Transporte M. d., Plan Estratégico Intermodal de Infraestructira de Transporte (PEIIT) Informe 2, 2012). Es así donde el Distrito de Santa Marta ha avanzado en el desarrollo del proyecto de restauración de uno de sus ecosistemas principales y más importantes, la estrella fluvial de San Lorenzo, pues es allí donde nacen siete ríos que irrigan y abastecen a este territorio: Guachaca, Córdoba, Toribio, Gaira, Manzanares, Piedras y Mendihuaca.

Con base en la guía técnica para la restauración ecológica de los ecosistemas en Colombia, se identifican las siguientes acciones a desarrollar en el corto, mediano y largo plazo:

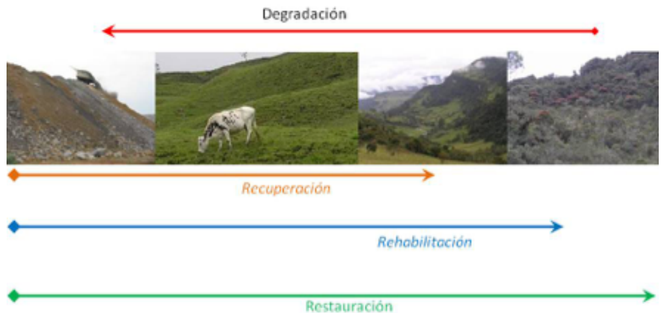
Acciones específicas

La primera acción en el que ya se ha avanzado, tiene que ver con la creación de un **Fondo del Agua**[34] cuyo objetivo es recoger los recursos necesarios para financiar cada una de las fases que se propone en la Guía Metodológica de Restauración Ecológica de Colombia:

- **Diseñar un plan para el proceso de restauración**[35]**.** En este estudio se realiza la evaluación de aspectos ecológicos y sociales del lugar, para plantear un modelo de respuesta que abra paso a las opciones de restauración, y defina las metas y objetivos del plan. Para este estudio ya se cuenta con el resultado del contrato N° 035 de 2015 celebrado con la Fundación Prosierra Nevada de Santa Marta, que consiste en la identificación y valorización de los predios en dónde se desarrollaría el plan.

34. Este fondo tiene como objetivo buscar la conservación del agua y la buena administración del mismo y evitar conflictos en el territorio entre el consumo humano y la producción de alimentos. Las entidades vinculadas al proyecto son la ONG Natural Conservancy, el Ministerio de Agricultura y la UPRA, la Fundación Julio Mario Santo Domingo, el BID y la fundación Tras la Perla de la América, liderada por Carlos Vives y Claudia Elena Vásquez.
35. La restauración se da mediante un proceso que pasa por la recuperación y rehabilitación.

Figura 8.1
Fases del proceso de restauración



Fuente.
Ministerio
de Ambiente, 2011

El plan en mención debe contemplar los siguientes componentes:

1. **Un estudio técnico para definir el ecosistema de referencia.** Este estudio, que corresponde a una etapa del plan de restauración, busca definir un ecosistema que sirva como punto de referencia, en lo posible en la misma ubicación geográfica y cuenca hidrográfica, en buen estado de conservación, y con las mismas condiciones naturales del ecosistema degradado.

2. **Un plan financiero que defina un esquema de pago por servicios ambientales[36],** de forma que se logre involucrar a las comunidades adyacentes a las zonas de intervención para garantizar sostenibilidad económica y social, mediante un portafolio de opciones que además de la compra de tierras permita destinar recursos a la conservación de bosques, los cambios de usos del suelo, los corredores de conservación (sistemas agroforestales sostenibles), etc.

3. **Un modelo de extensión** que mediante la participación permita involucrar a las comunidades en procesos de capacitación, asistencia técnica y apoyo en la transición e implementación de acciones que requiera el plan de restauración.

36. Se sugiere tomar como referencia algunos puntos de la experiencia desarrollada en el río Toribio, en la cuchilla de San Lorenzo, zona que fue declarada como "Área Importante para la Conservación de Aves" (AICA)(Ralf Strewe, 2009) en la región caribe en el año 2005. Este fue un proyecto que adelanta el Instituto Alexander Von Humboldt y la organización "Bird Life International", en la cual se logró implementar un corredor de conservación para la cuenca del río Toribio, convirtiendo esta área en un punto de interconexión de ecosistemas naturales y agroforestales.

4. **Identificar los disturbios** y definir la estrategia para su eliminación.

5. **El diseño y la implementación de indicadores físico – químicos o biológicos** para evaluar las potenciales de regeneración del ecosistema.

6. Definición de la estrategia para restablecer el **régimen hidrológico.**

7. **Definición de las etapas y los mecanismos para la restauración física del hábitat,** contemplando acciones como la reconformación de bordes y orillas de los cuerpos de agua y el mantenimiento de las conexiones hidráulicas.

8. Diseño de un plan para la **reconstrucción de la estructura biótica,** referido a la propagación y el manejo de especies vegetales acuáticas, semiacuáticas y terrestres.

9. **Diseñar un programa para implementar métodos de fitorremediación y biorremediación** (remediación del suelo, agua o aire a través del uso de plantas y microorganismos), que contribuyan a la transformación de compuestos químicos de difícil degradación, eventualmente llevados a los cuerpos de agua y suelo, por escorrentía y vertimientos.

10. **Definir un plan de corredores de conectividad ecológica** y agroforestal que incluya la selección de especies vegetales, tomando en cuenta la generación de hábitat para la fauna silvestre, pero que además permita generar algún tipo de actividad productiva para las comunidades locales.

11. **Diseñar un sistema de evaluación y monitoreo** que permita medir de forma periódica la consolidación de los procesos de restauración.

Aproximación al impacto

Este proyecto impactaría directamente las 12.347,745 hectáreas objeto de acciones de conservación, recuperación y gestión de ecosistemas, abriendo la posibilidad de desarrollar mecanismos que permiten involucrar y comprometer a los propietarios y las comunidades del área de influencia, tales como el pago por conservación[9] en los 17 predios que han sido identificados como estratégicos por contar como nacimientos de fuentes hídricas y puntos de recarga de los acuíferos.

De esta forma no solo se generaría un impacto positivo para preservar el recurso hídrico y mantener el abastecimiento para la demanda actual de la ciudad, sino que se lograría un beneficio económico y social para las personas que habitan este territorio.

Inversión y tiempos

De acuerdo con los análisis realizados por la fundación Prosierra, el valor total de los 17 predios ya identificados y que conforman la estrella hídrica tienen un valor de COP $3.000 millones.

Inicialmente, la administración local cuenta con un total de COP $5.000 millones, su meta es incrementarlo a COP $15.000 millones en los próximos cuatro años. Estos fondos serán los que se invertirán principalmente en el desarrollo del proyecto en todas sus fases y se ejecutará en un periodo de 15 años.

B. USO RACIONAL Y EFECTIVO DEL AGUA SAMARIA

La situación de desabastecimiento del recurso hídrico que ha afectado la ciudad de forma más visible durante el último fenómeno de El Niño, ha resultado siendo un catalizador para alinear actores nacionales e internacionales en la búsqueda de una solución a largo plazo y con una visión más amplia sobre la gestión de los servicios de acueducto y alcantarillado.

Por esta razón, el Departamento Nacional de Planeación, aprovechando la coyuntura originada a partir de la finalización de la concesión del actual operador del servicio de acueducto y alcantarillado (Metroagua) ha destinado los recursos necesarios para estructurar técnica, legal y financieramente un proyecto de APP que incluya:

1. El diseño, la construcción, operación y mantenimiento de los sistemas de acueducto y alcantarillado.
2. Mejorar la cobertura y calidad del manejo de aguas residuales.
3. Abastecer de agua potable e incrementar la cobertura y calidad de este servicio.

En el marco de este gran proyecto y teniendo en cuenta que en la priorización y el diagnóstico se hace evidente la necesidad de buscar acciones tempranas que disminuyan el impacto del problema, el proyecto que se propone a continuación busca contribuir con la optimización de uso del recurso y la reducción del gran volumen de pérdidas de agua que se originan actualmente en el sistema de acueducto de la ciudad. De acuerdo al informe del DNP las pérdidas de agua tratada ascienden al 48%, esto incluye pérdidas del sistema y conexiones fraudulentas.

En este orden de ideas, se identifican tres acciones que incluyen una caracterización y zonificación del problema para dirigir las actuaciones en el territorio.

Acciones específicas

1. **Caracterización de las zonas de la ciudad en las que se producen mayores pérdidas técnicas** por temas de infraestructura y en cuales se producen pérdidas por robos de la tubería.
2. Una vez se cuente con esta identificación, se busca **implementar un sistema de sectorización de la ciudad** para la prestación del servicio de acueducto que permita dirigir las inversiones de acuerdo al tipo de problema técnico y social que presente cada zona de la ciudad.
3. **Crear veedurías ciudadanas en aquellas zonas donde se producen pérdidas por conexiones fraudulentas o por mal uso del recurso.** Estas veedurías, con un fuerte carácter comunitario, serían las encargadas de realizar seguimiento al servicio del sistema de acueducto, así como a las situaciones de ilegalidad, teniendo como apoyo un canal de comunicación previamente establecido que permita generar reportes de forma veloz y efectiva sobre los problemas del servicio tanto a la empresa prestadora del servicio como a la policía. Esto debe venir acompañado de campañas locales en las que se genere un vínculo de confianza en la medida en que la empresa cumple con el buen servicio y las personas tienen claridad sobre la forma en que deben manifestar sus inconformidades con el servicio, además de generar una cultura de pago y castigar la ilegalidad.

Aproximación al impacto

Con esta medida se busca mejorar la calidad del servicio, ampliar la cobertura, asegurar continuidad y reducir el alto volumen de pérdida en un 10%, haciendo que el sistema sea insostenible y que requiera la implementación de soluciones más costosas y poco eficientes para todos los habitantes de Santa Marta.

Inversión y tiempos

Las acciones estructurales se calculan en un valor aproximado de COP $14.800 millones para un periodo de tiempo aproximado de cuatro años. Asimismo, las acciones de tipo no estructural como la creación de las veedurías se adelantará por localidades y tendrían un valor de COP $200 millones, los cuales se invertirán principalmente en capacitaciones a los veedores y jornadas educativas a la población. Estas se realizarán de manera permanente por un periodo de 10 años.

C. IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE COLECTORES PLUVIALES

Hoy en día la ciudad no cuenta con un sistema completo de conducción y/o almacenamiento de aguas pluviales, de forma que cuando se producen lluvias fuertes, las estructuras que existen se saturan, los canales naturales se desbordan y se presentan inundaciones especialmente en las áreas de la ciudad que se encuentran bajo la cota de inundación. Por esta razón es indispensable continuar con las obras de infraestructura que consoliden una red unificada y completa en el núcleo urbano, aprovechando inversiones y esfuerzos que ya han hecho las autoridades locales como el Colector Pluvial Bastidas.

Es importante resaltar que como parte de los estudios de vulnerabilidad frente al cambio climático, se identifica la red complementaria de colectores de aguas pluviales necesaria para aliviar la situación en los sectores que normalmente se ven más afectados en los momentos en que se presentan precipitaciones. La configuración tentativa de la red de colectores estaría compuesta por dos tipos de secciones de diferente capacidad: colectores principales de fábrica en sección 3x2 m y colectores secundarios de sección circular de 1 m de diámetro.

Acciones específicas

La primera acción a seguir consiste en la contratación de los estudios de detalle por sectores. A continuación se describen aquellos que fueron identificadas dentro del estudio de vulnerabilidad frente al cambio climático.

1. **Taganga:** se podrá conducir el agua de escorrentía con un colector interceptor desde la zona norte a través de la vía Carrera 2, que finaliza vertiendo en la zona sur de la playa de Taganga, como ocurre en la actualidad. También se recoge una actuación de colector de sección circular de menor capacidad para conducir la escorrentía sur.

2. **Barrios San Martin y Pescaíto:** un colector principal por la vía Calle 6 que conecte a la estación de bombeo próxima al puerto y otro colector principal por las vías generales Calle 15 y Calle 14 y por la Calle 22, zona de drenaje natural que conecta al puerto de la ciudad.

3. **Rodadero, localidad al sur del cerro Ziruma y Quebrada Bureche:** se proponen cuatro colectores principales. En primer lugar se pretende mejorar la captación del desvío existente (Bureche – Gaira) ejecutando un colector interceptor que conduzca la escorrentía de la cara este del cerro Ziruma. En segundo lugar se proponen dos colectores que viertan al río Gaira para aumentar la capacidad de algunas zonas concretas de El Rodadero donde se produce inundación incluso con los periodos de retorno bajos, en concreto al este de la Calle 24 y a lo largo de la Calle 14. Por último, se propone una obra de mejora de la parte baja de la quebrada Bureche creando una arteria principal para recoger el agua pluvial de la zona más densamente poblada de El Rodadero, creando una red con diferentes colectores.

4. **El Manantial:** en esta zona se propone una actuación para mejorar la capacidad drenante de la zona mediante un colector principal a lo largo de la avenida Troncal del Caribe. Este colector, alimentado por una serie de colectores secundarios, daría capacidad a una zona en la que la edificación está aumentando en los últimos años. Como zona de vertido de estos colectores, se propone declarar un área inundable al oeste de la avenida.

Aproximación al impacto

Con esta medida se busca garantizar la continuidad de la redes pluviales acelerando la evacuación de las aguas lluvias en las zonas de acumulación. Esto contribuirá en gran medida a reducir el nivel de riesgo de inundación que se presenta actualmente en Santa Marta y por tanto, minimizar el nivel de pérdidas (materiales, económicas y en menor medida humanas) a los que se ve expuesta la comunidad durante la ocurrencia de este tipo de eventos, que a su vez generan incomodidad e impiden el normal desarrollo de las actividades cotidianas de esta población.

Inversión y tiempos

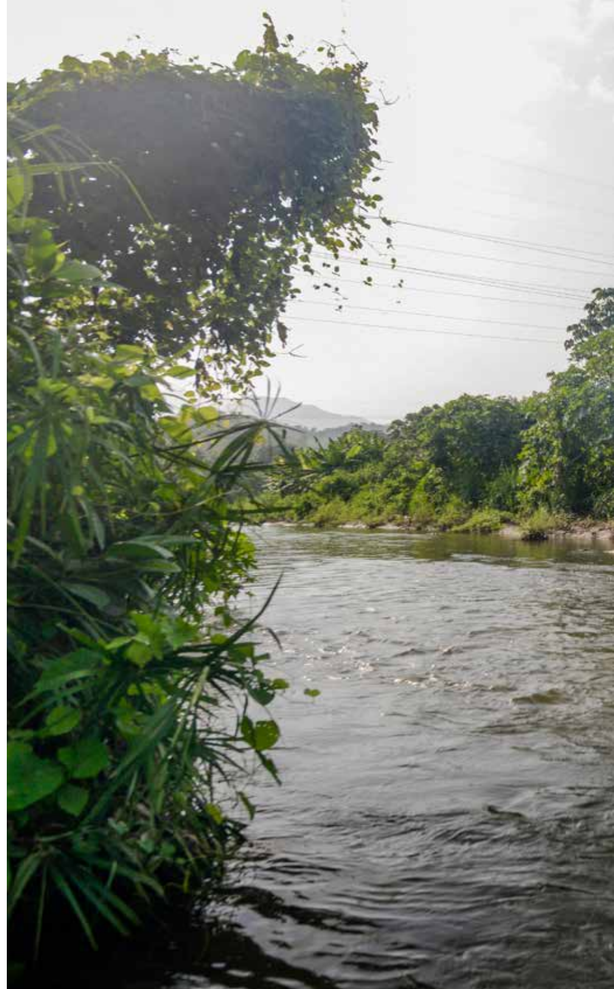
La estimación de las inversiones de acuerdo a los estudios de Vulnerabilidad frente al cambio climático es del orden de COP $205.000 millones. De estas actuaciones se estima el coste para los dos tipos de colectores propuestos así:

1. **Colector principal** – colector de sección rectangular de 3x2 m con un valor de COP $135.000 millones.

2. **Colector secundario** – colector de sección circular de menor capacidad (d=1m) con un valor de COP $49.000 millones.

3. **Zona especial de tratamiento y zona inundable** por un valor de COP $21.000 millones.

Sin embargo, es necesario desarrollar una fase de preinversión que contempla el diseño de detalle de estos estudios, así como los costos relacionados a los procesos de reasentamiento de las personas que ocupan las zonas de ronda y se encuentran en situación de riesgo.



CULTURA ANFIBIA

El sociólogo Orlando Fals Borda define la cultura anfibia como "un complejo de conductas, creencias y prácticas relacionadas con el manejo del ambiente natural, la tecnología y normas de producción agropecuaria" (FALS BORDA, 1981). Este concepto, que surge a partir de la observación e investigación del territorio Caribe, ha resultado pertinente para entender la complejidad de los procesos de desarrollo que han tomado lugar en un territorio tan diverso como el colombiano, y como define el Instituto Alexander Von Humboldt: "Colombia es un territorio anfibio, toda vez que a lo largo del año experimenta un ciclo dinámico que cambia de inundado a seco, de manera intermitente" (INSTITUTO HUMBOLDT, 2015).

Lo que busca el programa de cultura anfibia es propiciar oportunidades de adaptación para anticipar los efectos negativos del cambio climático, de forma que las soluciones técnicas se relacionen directamente con las personas que habitan las ciudades, poniendo de manifiesto que el espacio público es el escenario por excelencia para armonizar las riquezas ambientales del territorio samario frente a las necesidades de espacios verdes, deportivos, de recreación y convivencia que necesita la ciudad.

PROYECTOS:

A. LA CIUDAD DEL RÍO MANZANARES

El corredor fluvial del río Manzanares y la quebrada Tamacá no solamente presta servicios ecosistémicos como la provisión de agua para la ciudad por captación de la cuenca alta, sino que además tiene el potencial de mejorar las condiciones de espacio público y calidad ambiental. Por esta razón, la administración local viene avanzando en la formulación de un proyecto que busca hacer una intervención integral en un tramo de la cuenca baja del río Manzanares, específicamente a la altura de la intersección con la Quebrada Tamacá.

Figura 8.2.
Diseño paisajístico intervención en el río Manzanares

Fuente:
Alcaldía
de Santa Marta

Figura 8.3.
Diseño paisajístico intervención en el río Manzanares

Fuente:
Alcaldía de Santa Marta

Adicional a esto, en los estudios "Crecimiento de la huella urbana y riesgos ante el cambio climático"[37] se identifican acciones específicas para mejorar las condiciones ambientales de estas fuentes hídricas y disminuir los riesgos de inundación, manejando el agua de escorrentía a través de los cauces naturales de estos ríos que generalmente se desbordan en temporadas de lluvia, específicamente en los siguientes tramos:

1. **Río Manzanares:** una longitud aproximada de 12 km desde el parque de Taminaka (a la altura de la desembocadura de la quebrada Tamacá) hacia aguas arriba.
2. **Quebrada Tamacá:** Una longitud de 4 km desde el parque Taminaka aguas arriba hasta la intersección con la vía alterna al puerto.

37. IDOM y la UNICAN

Figura 8.4.
Propuesta de corredores fluviales para Santa Marta.

Fuente: IDOM-IHC, 2016

Con base en lo anterior, este proyecto busca generar una estructura que desde diferentes actuaciones permita la recuperación del río y sobre todo atender los procesos que han generado el nivel de deterioro y degradación en el que se encuentra en este momento. Por esta razón es necesario priorizar las acciones encaminadas a generar un marco normativo y posteriormente aquellas que permitan definir las etapas para las intervenciones físicas y la gestión de los recursos.

Acciones específicas

1. **Formulación del Plan de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas (POMCA)** para la cuenca del río Manzanares y articulación con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del distrito y del departamento, aprovechando la coyuntura generada a partir de la revisión del primero y el proceso de formulación del segundo.
2. **Formulación de un Plan Maestro** que defina las fases para las intervenciones de adecuación hidráulica para el manejo de escorrentías así como la intervención paisajística del río Manzanares.

3. **Diseño hidráulico y ejecución de las cuatro fases de los corredores fluviales** que define el estudio de inundaciones. El trayecto total de la intervención del río Manzanares es de 12.040 m, mientras que la Quebrada Tamacá es de 4.304 m.

4. **De forma paralela se puede avanzar en la intervención paisajística y de espacio público** para el tramo de la intersección con la quebrada Tamacá, que ya cuenta con diseños arquitectónicos y abarca una extensión de 39.403 m^2. Estas obras deben dar inicio una vez se haya finalizado el proceso de reasentamiento de las 60 viviendas que actualmente ocupan 1.000 m^2 de la zona de ronda.

5. **Una vez se pueda verificar que la calidad del agua** es aceptable para la integración en el espacio público de la ciudad, se puede avanzar con la segunda fase del diseño paisajístico, que consiste en la intervención sobre el lecho del río en un área de 10.099 m^2.

Aproximación al impacto

Inicialmente la generación de una norma genera impactos positivos en la medida que facilita el control urbano y ambiental del río, pero sobre todo genera un marco que garantiza la implementación de medidas estructurales para mitigar el problema de inundaciones y la integración de los ríos al sistema de espacio público de la ciudad.

Al incrementar las cuatro hectáreas del parque en la intersección del río Manzanares y la quebrada Tamacá, el indicador de espacio público de recreación por cada 100.000 habitantes incrementaría aproximadamente en 0,1 ha. Sin embargo, la integralidad de la intervención en la ronda del río Manzanares y la quebrada Tamacá tienen potencialidad para adicionar 80 ha al indicador, de forma que el indicador podría aumentar a 4,28 ha por cada 100.000 habitantes.

Los impactos económicos estimados al realizar las intervenciones en los corredores fluviales se estiman de forma global en el proyecto para la construcción de la red de colectores pluviales (Proyecto C del numeral 8.1.1).

Inversión y tiempos

La fase de preinversión que contempla la contratación de una consultoría para diseñar el POMCA y el diseño del Plan Maestro del río tiene un costo aproximado de COP $600 millones en un periodo de seis meses.

De acuerdo al estudio de vulnerabilidad frente al cambio climático, las intervenciones de los corredores fluviales en los tramos Manzanares – Tamacá requieren una inversión aproximada de 30 millones de dólares (COP $90.000 millones) en un periodo de 12 a 15 años que contempla las cuatro fases de ejecución.

El proyecto del parque en la intersección río Manzanares - Tamacá tiene un costo estimado de COP $9.700 millones para la primera fase (39.403 m^2). La segunda fase, que corresponde a la intervención sobre el lecho del río en un área de 10.099 m^2, tiene un costo estimado de COP $1.500 millones.

B. LA CIUDAD DEL RÍO GAIRA

De igual forma que el río Manzanares, el río Gaira en su cuenca alta aporta recursos hídricos para el abastecimiento de la ciudad, y aunque la proporción de la ronda que cruza el casco urbano de la ciudad es mucho más reducido que el río Manzanares -aproximadamente 2 km– también se encuentra afectado por problemas de degradación ambiental. Por esta razón el proyecto CIUDAD DEL RÍO GAIRA se concentra en enfocar la inversión en la solución de problemas estructurales mediante tres acciones, descritas a continuación.

Acciones específicas

1. **A modo de preinversión, la caracterización de la cuenca haciendo énfasis en el componente de biodiversidad,** de forma que este material sirva como insumo para la formulación del POMCA para la cuenca del río Gaira. Articulación con el POT del Distrito y del departamento, aprovechando la coyuntura generada a partir de la revisión del primero y el proceso de formulación del segundo.

2. **Este POMCA debe integrar la intervención del corredor fluvial** identificado en el estudio de vulnerabilidad, que va desde la desembocadura hasta la zona menos densa de El Rodadero y tiene una longitud aproximada de 4 km.

3. Adicional a esto, el POMCA debe **contemplar la formulación de un Plan Maestro para el río** que permita identificar las posibilidades de generar intervenciones en puntos susceptibles para la generación de espacio público alrededor de la ronda hídrica.

Aproximación al impacto

Los impactos económicos estimados al realizar las intervenciones en los corredores fluviales se estiman de forma global en el proyecto para la construcción de la red de colectores pluviales (Proyecto C del numeral 8.1.1).

Inicialmente no se generaría un incremento en el indicador de espacio de zonas verdes, pero sí existe una posibilidad de incorporar 14 hectáreas al espacio público de la ciudad, lo que representaría un incremento aproximado de 0,4 hectáreas al indicador por 100.000 habitantes. Adicional a esto, se puede generar un impacto positivo en la percepción ciudadana sobre los siguientes aspectos identificados por la encuesta de opinión pública hecha para este estudio:

1. El 69% de los habitantes de Santa Marta consideran que no se toman medidas para minimizar efectos de desastres naturales.

2. El 76% considera que el cambio climático de los encuestados consideran que ellos y sus familias se ven afectados por el cambio climático, y el 61% considera que los eventos climáticos como las inundaciones, olas de calor, etc., los afectan con más frecuencia que antes.

Inversión y tiempos

La fase de preinversión que contempla la contratación de una consultoría para diseñar el POMCA y el diseño del Plan Maestro del Río tiene un costo aproximado de COP $400 millones en un periodo de seis meses.

De acuerdo al estudio de vulnerabilidad frente al cambio climático, la intervención del corredor fluvial en el tramo urbano del río Gaira (2.855,38 m), requiere una inversión aproximada de 3 millones de dólares (COP $9.000 millones) en un periodo de cinco años que contempla las dos fases de ejecución.

C. PLAYAS VIVAS

La ciudades costeras tienen en sus playas uno de los principales activos turísticos, ambientales y culturales. Santa Marta no es la excepción, y en cierta forma sus playas urbanas representan el espacio de equidad en el que confluyen residentes y turistas, nacionales y extranjeros. Sin embargo, las perturbaciones en los ecosistemas así como los procesos de expansión urbana, han afectado la naturaleza de estas playas, aumentando la vulnerabilidad ante los efectos del cambio climático así como limitando el acceso y las posibilidades de disfrute de estos espacios públicos en algunas partes de la ciudad.

Por esta razón es necesario desarrollar una estrategia con enfoque sistémico que permita detener los procesos de deterioro que se originan a partir de perturbaciones en el complejo sistema que relaciona la formación de playas a partir de los sedimentos de los ríos. De forma análoga se pueden generar acciones correctivas que le permitan a la ciudad recuperar el área de playas que se han perdido en los procesos de erosión costera, y que implican no solamente un riesgo ambiental sino económico por la pérdida de un activo de gran valor turístico para la ciudad.

Es así que el estudio de vulnerabilidad frente al cambio climático propone soluciones que van desde la construcción de espigas y/o diques hasta los aportes de arena en las playas donde se identificaron los procesos más graves de erosión costera, como lo son las playas de El Rodadero, Gaira, Salguero y sector norte de la playa del centro. Adicional a esto, el uso de las playas como espacio público de la ciudad requiere que se genere una normativa. Para esto se debe avanzar en la implementación de la Norma Técnica Colombiana NTC NTS-TS 001-2 (Segunda actualización) que aportará una hoja de ruta para dar respuesta a las necesidades de mejoramiento de la calidad de la oferta turística sostenible.

Acciones específicas

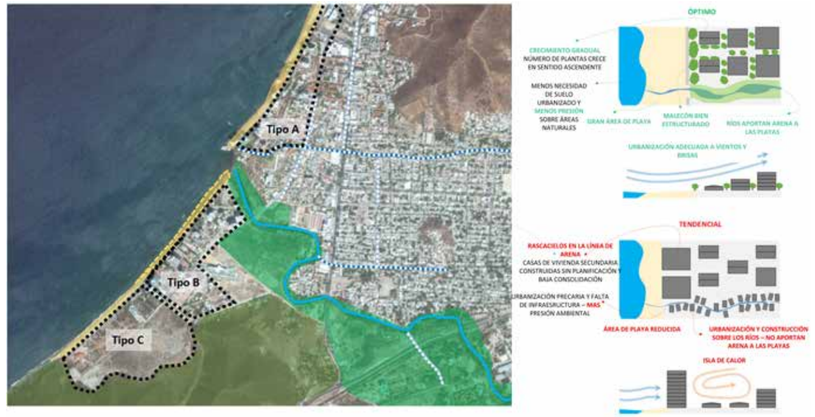
- La primera acción tiene que ver con una fase de pre-inversión que contempla el diagnóstico del estado actual de las 8 playas que ha priorizado el distrito, y a partir de esto se daría inicio a la implementación de la Norma Técnica Colombiana NTS-TS 001-2 que contempla la identificación y declaración de usos permitidos para cada una de las playas, la definición de requisitos ambientales, socio-culturales, de seguridad y equipamientos que deben tener dichas playas y la divulgación y mantenimiento de estas normas y condiciones de uso.

- Con esta información se daría inicio a la fase de diseño del Plan Maestro para la renovación del camellón del centro histórico.

- De forma paralela a estas dos acciones se pueden contratar los diseños y la ejecución de las obras más adecuadas en las playas que tienen avanzados procesos de erosión costera: para playa salguero se propone la construcción de un dique de 120 metros y un aporte de 84.300 m^3 de arena, para la playa centro de la bahía de Santa Marta se propone la construcción de un dique de 80 m y el aporte de 45.600 m^3 de arena.

- Como se ve en la Figura 8.5 de la operación, se definen tres zonas diferenciadas. En la zona A ya existen edificios multifamiliares en primera línea (tipo TENDENCIAL), en la zona B están en desarrollo esas verticalizaciones. En la zona C todavía no han comenzado los desarrollos por los que se propone un crecimiento tipo ÓPTIMO, con edificaciones ascendentes que permitan la fluidez de vientos y corrientes de aire. Otro problema asociado es la disminución del aporte de arena a la playa, con la afección al río Gaira por invasiones y construcciones que modifiquen el cauce del mismo. Para evitar que la pérdida de arena sea mayor, se propone la protección de la ribera del cauce, evitando además la afección por riesgo de inundación fluvial. Para evitar el riesgo de inundación por escorrentía se propone la creación de varios colectores de aguas pluviales, vertientes al propio Gaira o en su desembocadura.

Figura 8.5
Operación El Rodadero



Fuente.
IDOM-IHC, 2016

Aproximación al impacto

Las intervenciones en Playa Salguero y Playa Centro representan para la ciudad detener un proceso que en los últimos años ha recuperación de 1.600 m lineales de playas, que representan una ganancia de 48.000 m2 de espacio público. Esto quiere decir que se pasaría de 31,7 ha a 36,5 ha de playas urbanas en la ciudad.

Inversión y tiempos

La inversión de la implementación de la norma en las 8 playas priorizadas tiene un costo estimado de COP $8.000 millones en un periodo de cuatro años, mientras que las inversiones para playa Salguero y playa Centro tendrían un valor aproximado de COP $9.900 millones y se ejecutarían en el transcurso de un año.

FOTO: Aldo Dalmazzo

CREATIVIDAD E INNOVACIÓN PARA EL ABASTECIMIENTO

El sociólogo Orlando Fals Borda define la cultura anfibia como El primer punto en la agenda pública de la ciudad tiene que ver con el abastecimiento de agua ante la perspectiva de un crecimiento poblacional y una capacidad limitada de suministrar el recurso de los ríos provenientes de la Sierra Nevada de Santa Marta. Varias entidades gubernamentales han empezado a aunar esfuerzos para explorar soluciones a largo plazo.

Sin embargo, esta situación debe trascender la urgencia del problema para abrir el camino a la comunidad científica y la investigación universitaria, de forma que la complejidad de la ciudad se convierta en la excusa para fortalecer la transferencia de conocimiento, la experimentación, la utilización de nuevas tecnologías, la creatividad y la innovación en otros campos, que si bien no se relacionan directamente con el suministro de agua, tienen que ver con el aprovechamiento de los recursos naturales de la ciudad.

De igual forma, el reto, como lo define la Política Nacional de Fomento a la Investigación y la Innovación (Colciencias , 2008), está en involucrar al grueso de la ciudadanía, pues "una democracia verdadera exige contar con ciudadanos que de alguna manera incidan en el desarrollo de la ciencia, la tecnología y la innovación para su propio bienestar y el de la comunidad en la cual viven".

En este orden de ideas, este programa agrupa una serie de proyectos que pueden representar un salto cualitativo en la implementación de tecnologías y nuevas formas de ver un problema, orientadas a la preservación de los recursos naturales con los que cuenta la ciudad.

PROYECTOS:

A. AGUA PARA TODOS

Como se identifica en el diagnóstico, el distrito de Santa Marta presenta problemas para satisfacer las necesidades de abastecimiento de agua potable para una proporción significativa de la población. Esta situación tiende a ser más crítica en la medida que se generan modificaciones ambientales por efectos del cambio climático, ya sea reducción a los caudales de las fuentes que actualmente abastecen a la ciudad. Adicional a esto, la prestación del servicio presenta un gran número de pérdidas, por lo que ha sido necesario aumentar el número de pozos que extraen agua del acuífero. Esta situación a mediano y largo plazo resulta insostenible para la ciudad, por lo tanto, entes gubernamentales de distinto orden se han visto avocados a buscar una serie de propuestas con el fin de solucionar el problema a mediano y largo plazo, puesto que buscan solucionar no solamente la demanda actual sino la de la población futura bajo una perspectiva regional.

Acciones específicas

1. Estructurar técnica, legal y financieramente un proyecto de asociación público privada que contemple el diseño, construcción, operación y mantenimiento de los sistemas de acueducto y alcantarillado de la ciudad de Santa Marta, y las obras complementarias que se determine sean necesarias. Dicha consultoría tiene un costo aproximado de COP $2.200 millones y fue adjudicada por el DNP a La Unión Temporal Castalia – CMD Smith – Durán & Osorio.

2. Estudios y diseños de ingeniería de detalle para la construcción de las obras necesarias para el mejoramiento y la optimización a 50 años del sistema de acueducto de la ciudad de Santa Marta, que de acuerdo a la consultoría contratada por Findeter a la Universidad de los Andes se trata de dos nuevas fuentes: los ríos Toribio y Córdoba, y el río Magdalena.

Aproximación al impacto

Con el desarrollo de este proyecto se espera mejorar el servicio de acueducto, ofreciéndole a sus usuarios una dotación neta de agua de 160 l/p•d (proyecciones a 2050). Asimismo se espera incrementar la continuidad en la prestación del servicio pasando de 10 h a 24 h/día, al igual que se aumentaría el porcentaje de cobertura del servicio de acueducto pasando de un 89% a un 95% mínimo.

Inversión y tiempos

La consultoría para la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto de una APP para la ciudad tiene un valor aproximado de COP $2.200 millones con un plazo de ejecución estimado a finales de septiembre de 2016.

B. REINSERCIÓN AL CICLO

De acuerdo a la información suministrada por el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos (PGIRS) desarrollado por la Empresa de Servicio Público de Aseo (ESPA), actualmente en el área urbana de la ciudad se produce un total de residuos sólidos de 479 toneladas/día en temporada baja y 630 toneladas/día en temporada alta (presentando un incremento del 34% en temporada alta),), Sin tener en cuenta las viviendas que no cuentan con servicio de recolección, la generación de residuos total se estimó en 179.943 toneladas para el año 2015 (98% urbano y 2 % rural), residuos dispuestos en el botadero Palangana, lo que representa para la zona urbana una producción per cápita 1.04 kg / habitante día. Este relleno se encuentra ubicado dentro del perímetro del parque distrital Bondingua. Igualmente, dicho plan afirma que el porcentaje de residuos que se aprovechan de alguna manera, no alcanza a ser del 10% mensual, lo que denota baja eficiencia y una oportunidad perdida para la sostenibilidad ambiental y económica del relleno.

Asimismo, en el Distrito de Santa Marta no existe un lugar que cuente con las especificaciones técnicas y ambientales requeridas para llevar a cabo la disposición final de residuos generados a partir de la construcción y demolición, sector que se encuentra en expansión dada la cantidad de obras que se están desarrollando. Estos residuos son depositados en botaderos satélites ilegales o fuentes hídricas. En este sentido se hace necesario adelantar acciones encaminadas a la identificación, evaluación, selección y definición de nuevos sitios para la disposición final de escombros.

A continuación se proponen las líneas de acción para lograr los objetivos de desarrollo del sector de residuos sólidos en la ciudad de Santa Marta. La propuesta considera aspectos relacionados con la viabilidad política, financiera e institucional de las acciones recomendadas.

Los objetivos de esta propuesta han sido identificados de acuerdo con la jerarquía de la gestión integral de residuos ampliamente conocida. Dichos objetivos consisten básicamente en: i) disminuir la cantidad de residuos generados, ii) incrementar el tratamiento y la valorización de residuos, iii) disminuir la cantidad de residuos dispuestos y iv) garantizar la oferta de una adecuada disposición final.

Para lograr dichos objetivos, se propone implementar las siguientes acciones:

1. Diseñar e implementar programas que fomenten la minimización y disminuyan la generación de residuos y que contemplen campañas de prevención y minimización en la generación de residuos, tales como reducir el uso de bolsas plásticas y pitillos, promover y educar para la presentación separada de los residuos.

a) Incrementar cobertura de recolección en zona rural

b) Incrementar cobertura de las rutas de recolección selectiva.

c) Continuar con el programa de implementación de contenedores en la ciudad, articulado con puntos limpios como mecanismo para mejorar la presentación separada de los residuos, optimizar los costos de prestación y mejorar las condiciones de limpieza de la ciudad.

d) Formalizar labor de los recicladores de acuerdo con el nuevo marco normativo, articulado con el servicio público de aseo.

e) Continuar con la instalación de puntos limpios a lo largo de la ciudad, con el fin de facilitar la presentación separada de los residuos.

f) Poner en funcionamiento como estación de clasificación y aprovechamiento (ECA) la planta de separación construida en el relleno sanitario, con el objetivo de mejorar los niveles de recuperación de residuos y cerrar el ciclo económico para la valorización de los residuos plásticos.

g) Implementar alternativas de valorización y tratamiento de residuos que permitan disminuir la cantidad de residuos sólidos dispuestos y alargar la vida útil del relleno sanitario.

h) Adoptar metas de tratamiento y valorización de residuos dentro del plan de gestión integral de residuos sólidos, que permitan realizar un seguimiento real y concreto de los objetivos y logros alcanzados. Incluir gráfica de aumento de vida útil si se cumplen metas de valorización y aprovechamiento.

i) Identificar dentro del Plan de Ordenamiento Territorial una zona para la ubicación de un nuevo sitio de disposición final, alejada de las zonas de protección ambiental y reserva natural, que pueda convertirse en un centro integral de gestión de residuos sólidos con carácter regional, en donde se lleven a cabo adicionalmente actividades de valorización y tratamiento, así como la disposición de escombros.

j) Implementar las nuevas actividades del servicio público de aseo para garantizar la limpieza y paisajismo de vías y áreas públicas, (v.gr. corte de césped, poda de árboles, instalación y mantenimiento de cestas, limpieza de playas y lavado de áreas públicas).

k) Elaborar los estudios de factibilidad que permitan determinar la viabilidad de implementar sistemas de valorización de la fracción orgánica de los residuos, en especial de aquellos provenientes de las actividades de corte de césped, poda de árboles, de plazas de mercado y de grandes generadores de residuos orgánicos, ya sea con fines de valorización energética o agronómica.

l) Adelantar los estudios que permitan determinar las estrategias necesarias para realizar el aprovechamiento energético del biogás generado en el relleno sanitario, más allá de la obtención de certificados de reducción de emisiones de GEI.

m) Revisar uso futuro del sitio de disposición final con el fin de evaluar posibilidad de destinarlo a la generación de energía solar en las zonas clausuradas. La energía solar y de la biomasa que se obtenga podría emplearse para el funcionamiento de la actual planta de separación o ECA.

Es de resaltar que el estudio de profundización sobre residuos sólidos incluye más detalles sobre las acciones a implementar y sobre el marco normativo a tener en cuenta para la ejecución.

Aproximación al impacto

Se estima que la sociedad de recicladores podría agrupar a 200 personas de las cuales 60 (30,5%) son formales y el resto actualmente trabaja de forma informal en la ciudad. Asimismo se estima que los índices de residuos sólidos aprovechados pasaría del 9, 2% al 16% en un periodo de tres años.

Por medio de la ubicación de una escombrera para la ciudad se lograría reducir la presencia de escombros en áreas como cuerpos de agua, lotes baldíos y áreas públicas por disposición inadecuada de los mismos. Igualmente se espera que reduzca la aparición de botaderos satélites en el Distrito, lo cual afecta a la calidad del paisaje distrital.

Lograr determinar la posibilidad de generación de energía a partir del aprovechamiento del gas metano que se produce por la descomposición de los residuos que se disponen en el relleno. Permitirá conocer la viabilidad de utilizar la energía producida para el funcionamiento de la actual planta de separación o instalaciones en general en aras de lograr su auto sostenibilidad energética y por que no lograr suministros a clientes externos.

Con la ejecución de estas acciones se está buscando tener un aprovechamiento económico de los residuos, al igual que aumentar la capacidad del relleno sanitario.

Inversión y tiempos

Dentro de los costos involucrados por concepto de las acciones se destacan entre otros:

1. La acción para el aprovechamiento de los residuos tiene un costo proyectado de COP $1.300 millones, para lo cual se estima que la implementación tendría una duración de aproximadamente 12 años. No obstante lo anterior, se espera dar continuidad al proyecto con el fin de que se prolongue y se implemente de manera permanente.
2. El valor aproximado para el desarrollo del estudio de aprovechamiento de gases es de cerca de COP $150 millones y tendría una duración proyectada de 4 meses.
3. La selección y adecuación de un predio donde se depositarían los residuos generados por constricciones y demoliciones (escombros) tendría un valor estimado de COP $600 millones. Este proyecto tendría una duración aproximada de 8 meses.

En resumen las acciones mencionadas con anterioridad tendrían un valor total de COP $2.200 millones.

C. ENERGÍA RENOVABLE

Las fuentes renovables no convencionales de energía provienen del sol, el viento y los suelos. De acuerdo con la UPME, uno de los departamentos que cuenta con mayor potencial de generación de energía a partir de fuentes renovables es el Magdalena, recursos con los cuales podría contribuir a asegurar el abastecimiento eléctrico en el territorio. Así mismo, esto permitiría mejorar la competitividad de la región y reducir los gastos para las personas o empresas que hagan uso de este tipo de alternativas. La promoción de estas medidas debe ir acompañada de un programa de uso eficiente de energía.

Aproximación al impacto

El desarrollo de un estudio de capacidad de generación de energía a partir del aprovechamiento de fuentes alternativas (energía solar, eólica, entre otras), permitirá determinar el potencial utilizable en la región y a qué segmentos de consumo se lograrían atender con estas tecnologías.

Lo anterior, teniendo en cuenta que la ciudad requiere contar con un servicio de energía que asegure su diversificación, continuidad, calidad y eficiencia, lo cual es un factor clave en cuanto a la competitividad de la ciudad y aún más cuando presenta una vocación turística, como es el caso de Santa Marta.

Inversión y tiempos

Este proyecto tendría una duración de ocho meses y un valor aproximado de COP $200 millones.

D. ALUMBRADO PÚBLICO EFICIENTE

La ciudad debe avanzar hacia la incorporación de nuevas tecnologías amigables con el medio ambiente, que disminuyan el consumo de energía y sean eficientes energéticamente, características que se traduzcan en un ahorro de recursos de inversión para la ciudad; pero que al mismo tiempo ayuden a mejorar la calidad de vida de todos los habitantes de Santa Marta. Se propone que la nueva concesión de alumbrado público implemente un plan para modernizar la infraestructura de alumbrado eléctrico de Santa Marta cambiando las luminarias de sodio por luminarias led de última tecnología, con el objetivo de hacer un uso eficiente de la energía, mejorar la percepción de seguridad de los habitantes de la ciudad y generar una inversión eficiente de recursos en una tecnología que reduce sustancialmente los costos de mantenimiento y aumenta la vida útil de las luminarias.

Aproximación al impacto

El cambio del alumbrado público con luminarias led implica un ahorro significativo del 50% en el consumo de energía y en el mantenimiento de la infraestructura. Adicionalmente, la inversión de este tipo de luminarias genera un tipo infraestructura que tiene una vida útil de 20 años, lo que que implica un rendimiento luminoso elevado que optimiza el uso de la luz emitida, reduciendo el consumo de energía y la contaminación lumínica.

Inversión y tiempos

El costo de implementar esta estrategia asciende a aproximadamente COP $35.000 millones que se repagan entre los primeros 8 a 10 años de la nueva concesión, dados los ahorros en energía y mantenimiento de la infraestructura.

CIUDAD ENTRE EL MAR Y LA SIERRA

A pesar de que Santa Marta cuenta con una geografía particular determinada por el mar Caribe y la montaña litoral más alta del mundo, presenta una conformación física que se ha moldeado - no a partir sino a pesar - de los condicionantes geográficos, sin integrar su estructura ecológica y activos ambientales en la estructura urbana de la ciudad. Esta carencia resulta preocupante una vez se contemplan los efectos del cambio climático como factores que agudizan la situación de riesgo de las zonas urbanas, especialmente por su doble condición de costa y ladera.

Es así que esta línea estratégica se construye a partir de lo particular, entendiendo que la condición ambiental de Santa Marta le permite aspirar a convertirse en referente de ecoterritorio, en la que su estructura ecológica pasa de ser una característica externa para convertirse en una condición intrínseca que se hace visible en la construcción del hábitat como parte de un ecosistema. Por esta razón, la configuración polinucleada resulta ser una oportunidad para fortalecer los procesos de planificación en la búsqueda de hacer un uso racional del suelo y fomentar la equidad urbana, mediante la implementación de mecanismos para consolidar las centralidades tales como: mezcla de usos, renovación urbana y la articulación de los diferentes núcleos urbanos implementando los principios DOT (Desarrollo Orientado al Transporte).

De forma más específica, esta estrategia busca encadenar acciones en diferentes escalas que permitan conectar la ciudad con los activos ambientales, no solo para resolver los problemas de espacio público de la ciudad sino para potencializar los servicios ecosistémicos y que estos se conviertan en un aspecto emblemático de Santa Marta, tales como la biodiversidad urbana, la cobertura vegetal como un factor de control térmico y regulación hídrica, y la consolidación de una identidad paisajística en relación al mar y la sierra.

Para el desarrollo de esta línea se identifican tres grandes programas que aglutinan proyectos con diferentes enfoques a mediano y largo plazo, y que además se interrelacionan con proyectos de las otras líneas estratégicas: 1) Nodos de inclusión; 2) El paisaje de la conectividad; y 3) Norma y control urbano.

NODOS DE INCLUSIÓN

La conformación física de la ciudad ha tenido repercusiones en la forma en que se han localizado las actividades económicas y los equipamientos sociales, siendo notable una recarga funcional en el núcleo central e histórico de la ciudad, mientras que en los demás núcleos como Taganga, El Rodadero y Pozos Colorados existe una notable especialización hacia el turismo (aunque de diferentes características) que modifica las dinámicas urbanas, especialmente durante temporada alta y los fines de semana. Esta condición genera en la ciudad un reto en dos aspectos: por un lado, el riesgo de segregación urbana en el que las personas de escasos recursos se ven obligadas a vivir en la periferia y lejos de los servicios urbanos debido a los elevados costos del suelo, inflados por la demanda ocasionada por la actividad turística. Por otro lado, tiene que ver con la sobrecarga a los sistemas urbanos en relación a los movimientos de la población.

Estas situaciones generan una fluctuación en los ritmos urbanos de los diferentes núcleos, especialmente durante temporada alta de actividad turística, cuando desbordan su capacidad. Por esta razón, los proyectos que se describen a continuación, buscan desde diferentes perspectivas, activar ciertos núcleos de forma que se amplíe la oferta de actividad y servicios urbanos, facilitando el acceso a las poblaciones más vulnerables, así como atendiendo las necesidades de la demanda turística.

PROYECTOS:

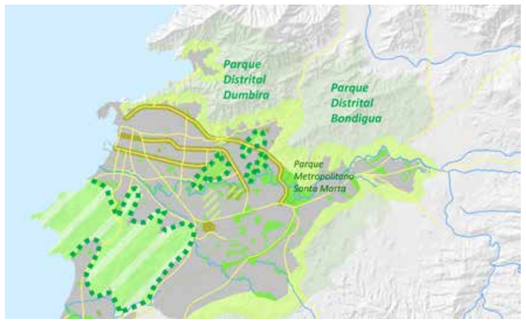
A. AGENCIA DE DESARROLLO URBANO Y HÁBITAT

Desde el Plan de Ordenamiento Territorial "JATE MATUNA 2000-2009" se identifican varios espacios, que por sus características de uso y funcionamiento han resultado incompatibles con las actividades urbanas que se desarrollan en su entorno, y que por sus características físicas y dimensiones terminan generando barreras internas, con los problemas de accesibilidad que esto implica. Esta situación puede ser vista como una oportunidad para aprovechar un suelo costoso en la generación de actividades que generen mayor productividad en relación a la vocación de la ciudad, y a partir del consenso público – privado logre actuar sobre determinados problemas que aquejan la ciudad, como el déficit cualitativo y cuantitativo de espacio público, zonas verdes, vivienda y equipamientos.

En este orden de ideas, se identifican cinco puntos con un alto potencial para dar inicio a procesos de renovación urbana, especialmente en los sectores en los que se encuentran actualmente:

1. **El Batallón Córdova,** que actualmente ocupa alrededor de 13 ha, y de acuerdo a los estudios de vulnerabilidad para el periodo de retorno a 100 años es una zona inundable, representa una oportunidad para solucionar los problemas de conectividad del núcleo urbano central del Distrito y puede llegar a se parque metropolitano que articule el acceso privilegiado a zonas de playas y sirva de apoyo a la revitalización del río Manzanares.
2. **El Instituto Penitenciario Rodrigo de Bastidas,** que actualmente ocupa alrededor de 4 ha, es una zona de oportunidad de desarrollo urbano en complemento a las transformaciones del sector adyacente de la Villa Olímpica, o como espacio de oportunidad para generar un equipamiento educativo/cultural de escala zonal.
3. **La terminal de Ecopetrol en Pozos Colorados,** que actualmente ocupa alrededor de 23 ha, por su ubicación representa una oportunidad para el desarrollo de proyectos turísticos e inmobiliarios, así como para la generación de espacio público, que es especialmente deficitario en esta zona de la ciudad. Esta área, aunada al predio con el que cuenta Fontur (aproximadamente 7 ha) en la línea costera, diagonal al terminal de Ecopetrol, representa un área un total de 30 ha en la que será posible desarrollar espacios turísticos – nodos de concentración de oferta turística: marinas, equipamientos y espacios públicos, según se plantea en el proyecto Ciudad Lineal del Diamante Caribe y Santanderes de Findeter y la Fundación Metropoli.
4. **Arborización de ejes viales:** calle 22, AV. El Libertador y ejes requeridos. Es importante generar este tipo de proyectos dada la ausencia de elementos naturales que protejan y mejoren las condiciones climáticas existentes en Santa Marta; además de la riqueza que generan como elementos paisajísticos y de atractivo para la ciudad.
5. **Implementación de planes de integración de los cerros (morros) existentes en el área urbana:** cerro de las Tres Cruces, La Llorona, Cundí, Manzanares, San Fernando; así como la revitalización de los cerros Ziruma y Gaira. La integración y renovación de estos cerros pasa por la reubicación de 5.000 viviendas establecidas en la ladera baja. Además, la ampliación de las figuras de protección de estos cerros evitaría la invasión en zonas de altas pendientes no aptas para el desarrollo (Ver figura 8.6).

Figura 8.6.
Cerros protegidos y ampliación de su protección



Fuente: IDOM-IHC, 2016

Adicional a esto, uno de los proyectos bandera de la actual administración tiene que ver con el desarrollo de un programa para la generación de 10.000 viviendas nuevas, que intentarían solucionar el déficit que existe actualmente en la ciudad, lo cual se refleja en el alto número de asentamientos informales en zonas de alta vulnerabilidad.

Teniendo en cuenta que existe una capacidad administrativa limitada para gestionar proyectos de esta dimensión, la alcaldía de Santa Marta está iniciando la formulación del proyecto para la conformación de una agencia de desarrollo urbano y hábitat encargada de desarrollar las operaciones de carácter público, promover acciones público-privadas y operaciones de renovación urbana complejas.

38. Datos del DANE 2005

Acciones específicas

1. **Contratación de una consultoría que se encargue del estudio de cargas y competencias institucionales,** defina las funciones, naturaleza jurídica, estructura orgánica, costos de operación y funcionamiento de la agencia de desarrollo urbano y hábitat, así como el plan de funcionamiento a cinco años.

2. **Elaboración del proyecto** de acuerdo que se presentará al concejo del Distrito para la aprobación de la reforma administrativa.

3. **Ejecución de las actividades e inversiones necesarias** para que la Agencia sea operativa.

Aproximación al impacto

La incorporación de un área aproximada de 40 ha (400.000 m^2) de suelo para desarrollar dentro del casco urbano representa una acción concreta hacia el propósito de mantener la compacidad de la ciudad y ahorrar suelo urbano. Adicional a esto, se estima que en este espacio se podrían generar al menos 5.000 de las 10.000 unidades de vivienda que propone el plan de desarrollo, de forma que el indicador de déficit cuantitativo[38] de vivienda pasaría del 30,48% al 20% y el déficit cualitativo de 13,42% a 8%.

De igual forma, se podrían generar los 250.000 m^2 de espacio público para la ciudad, lo que representa un incremento a 6,2 ha de espacio público por cada 100.000 habitantes y a 8,7 ha de áreas verdes por cada 100.000 habitantes.

En especial, los sectores de Pozos Colorados y el Batallón, tienen potencialidad para albergar como mínimo las 500 nuevas unidades de segunda vivienda que propone el plan de desarrollo.

Inversión y tiempos

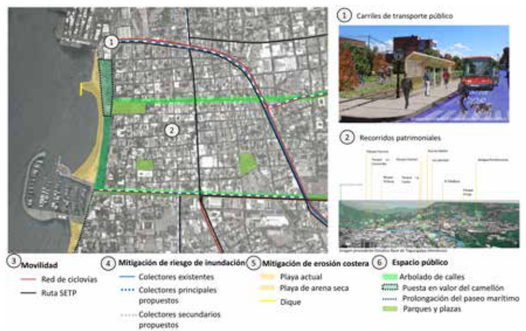
La consultoría para estructurar la agencia tiene un valor estimado de COP $650 millones en un periodo de seis meses. La aprobación del proyecto de acuerdo se podría desarrollar en seis meses, por lo que la entrada en operación de la agencia se estima sea a partir de un año de la iniciación del proyecto.

B. OPERACIÓN URBANA DE MEJORAMIENTO INTEGRAL DEL CENTRO DE SANTA MARTA

El Centro Histórico es uno de los principales activos culturales y tradicionales de Santa Marta, que además de todos los elementos de carácter patrimonial que contiene, cuenta en su proximidad con Pescaíto y Taganga, dos núcleos de gran importancia y de valor histórico y popular con potencial de complementar la oferta de actividades turísticas, pues desde la perspectiva popular complementan la historia de Santa Marta.

Por esta razón, el proyecto que se describe a continuación busca integrar a los proyectos que se traslapan en el Centro Histórico acciones particulares que permitan ligar a Pescaíto y Taganga en una concepción más amplia y simbólica de lo que es el centro de la ciudad.

Figura 8.7.
Mejoramiento integral del centro de Santa Marta



Fuente: IDOM-IHC, 2016

Acciones específicas

1. **Diseño e implementación de la segunda fase del Plan Especial de Manejo y Protección,** para lo que se hace necesario contratar como preinversión una consultoría que defina las acciones estratégicas y montos de inversión.

2. **Con más de 1.600 metro lineales de archivo, el Archivo del Magdalena Grande** es un espacio indispensable para entender cómo se ha construido la cultura samaria y caribeña. El Ministerio de Cultura y el Archivo General de la Nación en el 2016 emprendieron la labor de recuperar el material del Archivo Grande trasladando alrededor de 40.000 folios (99 tomos) por el avanzado deterioro del material. Esta acción contempla no solo el

diagnóstico y la propuesta arquitectónica para generar las condiciones apropiadas para la conservación del archivo, sino también la consideración de las posibilidades de su integración en la red de espacios culturales de la ciudad, abriéndolo al público como espacio de consulta y museo.

3. **Implementación de un plan de señalización turística** y nomenclatura histórica el Centro Histórico, Pescaíto y Taganga.

4. **Actualización de la lista de Bienes de Interés Cultural** con la inclusión de edificaciones que por su representatividad en la época republicana tienen valor arquitectónico. El insumo para la identificación y valoración de dichos bienes en el barrio Pescaíto es el estudio de caracterización sociocultural contratado por el BID y Findeter en el marco de este estudio.

Aproximación al impacto

Este proyecto beneficiaría a las personas que habitan el corredor entre el Centro Histórico, Taganga y Pescaíto, puesto que al diversificar y extender la actividad turística a estas zonas se generaría un estímulo a la economía local a través de la actividad comercial.

Las acciones enfocadas en el patrimonio garantizan la preservación de ciertos valores como la autenticidad, originalidad y la unidad paisajística y estética de una ciudad, que en caso de no ejecutarse pueden representar una pérdida incalculable por tratarse de bienes irremplazables.

Adicional a esto, en impacto en términos físicos y urbanos para estos sectores se da en la medida en que se generen soluciones de conectividad peatonal y en bicicleta articuladas con el SITP, reduciendo la contaminación originada por el exceso de vehículos motorizados. También se puede reducir la contaminación ambiental haciendo subterráneo el cableado de energía eléctrica, y finalmente un aumento en conectividad al integrar este sector a la red de fibra óptica de la ciudad.

Inversión y tiempos

En el plan de desarrollo se determina un presupuesto de preinversión de COP $500 millones para el PEMP, los cuales se destinarían a la contratación de la consultoría, a los que se pueden incluir COP $300 millones para agregar los estudios arquitectónicos del archivo del Magdalena, el plan de señalización turística, nomenclatura y la identificación e integración de nuevos bienes de interés cultural y popular en el plan. Estos estudios definirán el costo de inversión de las deferentes obras físicas y soluciones de operación relacionadas al proyecto.

C. POTENCIAR LOS CENTROS DE TAGANGA, BONDA Y EL RODADERO

Dentro de los grupos de transición urbanos analizados en el Estudio de Crecimiento Urbano por la firma IDOM, se encontró que dentro de la huella urbana existen zonas que impactan de manera directa sobre el núcleo urbano principal, específicamente en:

1. Taganga (Núcleo urbano, secundario turístico)
2. El Rodadero (Núcleo urbano, secundario turístico)
3. Bonda (Desarrollo exterior como núcleo rural)

Actualmente los centros de estos núcleos se encuentran en deterioro, para el caso de Taganga y El Rodadero por la fuerte presión y altos impactos del turismo y la especulación inmobiliaria. No obstante, siguen conservado su atractivo por estar en la línea costera.

Acciones específicas

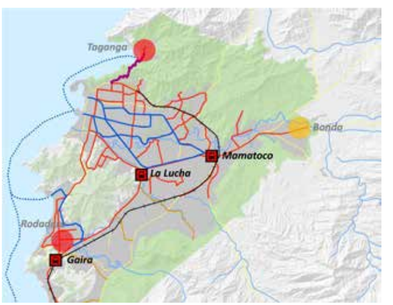
Por tal razón, se propone la recuperación de estos centros reduciendo su dependencia de Santa Marta y estableciendo los núcleos urbanos (Taganga y El Rodadero) como ciudades equipadas con empleo propio. A través de obras de mejoramiento de sus centros de actividades se pueden generar grandes cambios que conviertan los centros en polos de empleo e innovación.

Figura 8.8
Actuaciones en el núcleo de Taganga

Fuente: IDOM-IHC, 2016

Por medio de la transformación física se puede invitar a los pobladores a cuidar el patrimonio existente y a "convivir" con la llegada de los visitantes. Vale la pena decir que gran parte de los ingresos de estos núcleos proviene de la actividad turística. Para el caso de Bonda, es importante conservar su carácter rural, pero mejorando su centro y la oferta que pueda brindar a los turistas que se dirigen hacia los parques naturales.

Figura 8.9
Centralidades potenciadas y conexión mediante transporte público



Fuente: IDOM-IHC, 2016

De otra parte, el hecho de potencializar los centros de los lugares mencionados genera ahorros en los desplazamientos hacia el centro de Santa Marta. Al haber una mejor oferta de bienes y servicios, la misma población local se beneficia. Es importante mencionar que estas acciones deben ser implementadas por medio de Planes Maestros impulsados por la Secretaría de Planeación de Santa Marta.

Estas medidas deben estar directamente relacionadas con las acciones realizadas por el SETP para alcanzar una cobertura de transporte público que permita el acceso a estos centros de manera rápida y fluida.

Figura 8.10
Ejemplo de intervenciones en centros

Fuente: Plan Maestro Centro Histórico de Asunción (izq.); Recuperación Centro Barranquilla (der.)

Acciones específicas

Diseñar un plan parcial para cada uno de los centros en el que se prioricen los temas mencionados anteriormente.

Aproximación al impacto

Esta acción tendría impacto directo en los indicadores de espacio público y zonas verdes, y de forma indirecta puede generar una mejora en el índice de competitividad, especialmente en el desarrollo de la actividad turística.

Inversión y tiempo

Se estima que estos estudios pueden tener un valor aproximado de COP $350 millones, y se pueden ejecutar en un periodo de seis meses.

D. REUBICACIÓN DE POBLACIÓN EN ZONAS DE RIESGO

El objetivo de esta acción es la elaboración de un plan de reasentamiento de la población en zonas de riesgo y dependiendo del nivel de amenaza se podrían generar obras de infraestructura tanto para los ríos Manzanares y Gaira como en las invasiones en el cerro Ziruma y en los cerros urbanos de la Comuna 4. A pesar de que el documento de soporte del POT Quinto Centenario incluye políticas de gestión de riesgo, es importante definir las áreas de amenaza no mitigable.

Por esta razón, el estudio considera relevante trabajar sobre las zonas mencionadas en el párrafo anterior y establecer medidas urgentes, teniendo en cuenta los episodios de inundaciones de los últimos años. Esta acción, por tanto, complementa las actuaciones de relocalización de población recogidas en el POT. Se delimita la población expuesta a riesgo (Ver tabla 8.1) con base en las conclusiones del Estudio 2 de Riesgos Naturales y se amplían las zonas a proteger según criterios ambientales y de construcción del riesgo (invasiones en pie de cerros, con media-alta pendiente).

Tabla 8.1.
Población a ser reubicada por afección de riesgos

Zona	Superficie	Viviendas	Población
Riesgo de inundación	13,46	303	1.234
Cerros urbanos	67,28	2.051	8.411
Cerro Ziruma y Gaira	100,04	2.987	12.253

Fuente: IDOM-ICH, 2016

Figura 8.11
Zonas a ser reubicadas

Fuente: IDOM-IHC, 2016

Se considera que los realojos donde la población se acoge a zonas cercanas tienen menos riesgo de sufrir una tendencia al regreso de la población a sus viviendas originales. Por tanto, se consideran adecuadas las reubicaciones en los espacios vacíos cercanos a los sectores desalojados y el aprovechamiento de un porcentaje de los barrios a ser densificados mediante edificios multifamiliares (barrio Bavaria), como se ve en la Figura 8.12.

Figura 8.12
Zona de realojo de viviendas en riesgo de inundación

Fuente: IDOM-IHC, 2016

En cuanto al desalojo de las invasiones de laderas de cerros se plantea su reubicación en las zonas a densificar distribuidas por los ejes coincidentes con el transporte público y barrios en proceso de verticalización (barrio Jardín). Por último, una proporción de los desarrollos en la zona de vacíos del entorno de la universidad serán destinados a acoger población desalojada.

Considerando una densidad de 50 viv/ha en los proyectos de vivienda de interés prioritario y una adecuada cesión de espacio para áreas verdes y equipamientos, se estima que serán necesarias unas 150 ha para acoger a la totalidad de la población reubicada..

Figura 8.13.
Propuesta de intervención río Manzanares (tramos a relocalizar población)

Fuente: IDOM-IHC, 2016

Aproximación al impacto

Esta acción beneficiaría a 21.898 personas que según los estudios de IDOM se encuentran asentados en zonas de riesgo. De igual forma impactaría los indicadores de déficit de vivienda cualitativo y cuantitativo.

Inversión y tiempos

Se estima que el plan (preinversión) tendría un costo de COP $200 millones y se podría ejecutar en un periodo de seis meses.

E. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL BORDE URBANO DE MAMATOCO

La propuesta sobre la zona del Mamatoco plantea la integración de distintas medidas con un fin común: la adecuación del espacio disponible con valores ambientales y desarrollos residenciales como actuación preventiva en la zona, evitando el aumento de las invasiones.

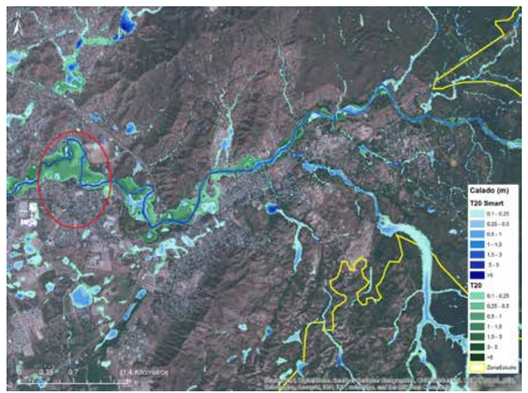
La propuesta de creación del Parque Metropolitano de Mamatoco surge de la necesidad de establecer una figura de protección en una zona de desnivel donde el riesgo de inundación es alto. Dada la presión urbanística del sector, la protección de este espacio evitará el desarrollo residencial informal en la zona y por tanto la población en riesgo.

Dicho parque integraría parte del corredor fluvial del río Manzanares, en concreto la unión entre las Fases III y IV propuestas en el Estudio 2. Y estaría limitado al este el Parque Distrital de Bondigua, que amplía sus límites hasta el corredor ferroviario, haciendo parte del anillo verde que circunvala la ciudad y evita la proliferación de invasiones.

Es necesaria la reubicación de 380 viviendas informales ubicadas en la ladera objetivo, que podrán ser trasladadas a las viviendas de interés social construidas al sur del parque.

Esta área de 44 ha tienen una capacidad de acogida de 3.700 nuevas viviendas (con una densidad estimada de 85 viv/ha. Es necesario el desarrollo de un plan parcial en la zona para regular los nuevos crecimientos multifamiliares en la zona.

Figura 8.14
Comparativa del Estudio 2 de las inundaciones (actuales en verde y mitigadas en azul) en la zona de interés



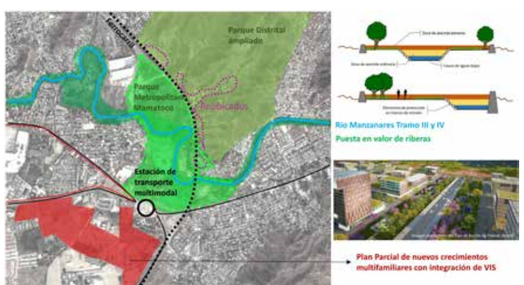
Fuente: IDOM-IHC, 2016

Entre el parque y la nueva zona residencial, dando servicio a ambos, se sitúa una estación de transporte intermodal donde se aúnan las ciclovías procedentes del centro de Santa Marta y se junta con las rutas de transporte del SETP. Desde este punto se comunican las rutas de transporte público con Bonda, El Rodadero y Santa Marta.

Figura 8.15
Esquema de desarrollo multifamiliar

Fuente: IDOM-IHC, 2016

Figura 8.16
Operación urbana Mamatoco



Fuente: IDOM-IHC, 2016

Aproximación al impacto

Esta acción beneficiaría a 21.898 personas que según los estudios de IDOM se encuentran asentados en zonas de riesgo, de igual forma impactaría los indicadores de déficit de vivienda cualitativo y cuantitativo.

Inversión y tiempos

Se estima que el plan (pre inversión), tendría un costo de COP$ 250 millones y se podría ejecutar en un periodo de seis meses.

F. PESCAÍTO – LA VIDA ENTRE EL PUERTO Y LA CIUDAD

La identidad barrial es un elemento fuerte en la cultura samaria y representa una oportunidad para articular los esfuerzos para hacer inversiones de mejoramiento integral en barrios emblemáticos de la ciudad. Este proyecto piloto que se adelanta bajo la metodología "Planos Vivos" inicia con una caracterización sociocultural profunda, a partir de la información histórica y oficial del barrio, y se complementa a partir de la memoria de sus habitantes. Partiendo del trabajo de campo en el sector, el estudio aporta información en dos sentidos: 1) Cuáles son los liderazgos comunales capaces de promover las diferentes intervenciones para el mejoramiento de las estructuras urbanas del barrio. 2) Cuáles son las necesidades y expectativas y realidades a partir de las cuales se puede desarrollar un programa de equipamiento cultural para el barrio.

Con esta información, se da inicio a una propuesta conceptual que le servirá a la administración local y a la comunidad para concentrar los esfuerzos de mejoramiento.

Acciones específicas

- **En la fase de preinversión se desarrolla un estudio sociocultural del barrio** en la que se realiza una reconstrucción histórica a partir de la documentación oficial y la memoria colectiva. A partir de esto, se identifica la evolución urbana y arquitectónica del barrio, los valores y hábitos asociados y los conflictos. Y, con una encuesta a un porcentaje significativo de los residentes, se identifican las necesidades y potencialidades culturales. La segunda parte de este estudio consiste en la elaboración de un plan conceptual para identificar las oportunidades de mejora urbana de determinado punto focal del barrio.

Figura 8.17.
Diseño conceptual para el barrio Pescaíto

Fuente: Simón Hosie, 2016

- **La segunda fase consiste en la gestión de desarrollo urbano** para sacar adelante las intervenciones mediante una estrategia progresiva de acupuntura urbana, como se define en el diseño conceptual que determina el consultor:

  a) Transformación de la zona del "Boro", desde la realidad actual y desde una visión integrada entre el puerto, el barrio y las instituciones públicas. Esto implica una transformación de las calles cerradas 7, 8 y 9, entre muros de cerramiento de la Sociedad Portuaria, donde confluyen los problemas ambientales y sociales del barrio, como el microtráfico de drogas y la prostitución, ofreciendo una solución innovadora. Se propone la transformación de estos "nichos" de delincuencia en instalaciones deportivas para el legendario "Fútbol Calle de Pescaíto", encerradas con malla y con una estructura de cubierta para generar sombra, todo esto para el disfrute de la comunidad, en especial de los niños y jóvenes del barrio.

  Modificar el muro sólido en bloque de concreto por cerramientos que ofrezcan transparencia, paso de aire, luz y agua.

  Potenciar la Calle 5 como un eje comercial, asociado a la naturaleza cultural del barrio Pescaíto con sus callejones estrechos, terrazas y pisos altos.

  b) **Integración de los barrios periféricos de la zona Norte, ubicados al borde de los cerros,** reconociendo su valor histórico y su realidad social, cultural y urbana, a partir de un parque lineal asociado a la Vía Alterna al puerto y al ferrocarril, potenciando la conexión entre los barrios, las canchas, los parques, los equipamientos, las zonas verdes, los morros y los cerros.

  c) **Potenciar el valor del centro simbólico y urbano de Pescaíto** (La cancha de La Castellana) como lugar emblemático e histórico de Santa Marta y Colombia, resaltando su mística y su carácter popular, con un proyecto cultural y deportivo que resalte la naturaleza cultural y arquitectónica del barrio, las costumbres, las tradiciones y los hábitos locales. En esta propuesta resulta fundamental la reubicación de las viviendas en riesgo, y de las que se encuentran invadiendo el perímetro de la vía y del ferrocarril, con su respectiva ampliación, considerando la activación del tren como un proyecto determinante para la ciudad y la región.

  Se propone "La Casa de Pescaíto" como un centro cultural y museo, compuesto por un espacio de música y otro para la danza, una biblioteca y un museo del fútbol, todo en respuesta a los intereses y a las necesidades de los habitantes de acuerdo a lo descubierto en el proceso de investigación participativo.

  El proyecto cultural "La Casa de Pescaíto", asociado a un "Centro para el Talento Deportivo de Pescaíto", un centro de alto rendimiento enfocado en el fútbol y en el baloncesto, ofrece la posibilidad de renovar y revalorar el barrio, resaltando su mística.

El trabajo anteriormente citado se haría fortaleciendo temas adicionales como: La oferta educativa con un jardín para la primera infancia con las mejores especificaciones y vinculado al Parque Central; la vocación turística del barrio con un hotel de encanto representativo de la estética y el goce local, vinculado al deporte y a la cultura local; y la riqueza gastronómica del barrio, con una zona de restaurantes y cafés vinculada al proyecto cultural, Todo esto se reforzaría con un plan de renovación urbana y arquitectónica, decidido a potenciar el barrio desde su centro, con toda su riqueza material e inmaterial.

d) Transformación de los cerros como parques urbanos y lugares emblemáticos de la ciudad a partir de su potencial ambiental y de su significado histórico. Este proyecto incluye la transformación de la playa de Pescaíto y renovación del sendero histórico de las Tagangueras con un proyecto icónico: un camino urbano con restaurantes y cafés que remate en un sendero ecológico y una plataforma sobre el mar. Asimismo se propone la reforestación del cerro alrededor de unas rutas ecológicas que rematen en las distintas playas y cumbres con miradores.

- **Aproximación al impacto**

El proyecto beneficiará un sector que cuenta con una de las densidades más altas de la ciudad (167 personas/ha) y que además se caracteriza por contar con un 84,4% de su población clasificada en estrato socioeconómico 1 (SISBÉN). Con el proyecto se aumentará la cobertura de servicios educativos y culturales con los dos nuevos equipamientos en el área de influencia de la cancha de fútbol de La Castellana mejorando la percepción de los "pescaiteros". De acuerdo al estudio de caracterización sociocultural, el 99,2% de los habitantes considera que falta un espacio cultural en el barrio. A la pregunta de cuál sería el espacio, la encuesta indica que en las prioridades se encuentra un espacio para la danza, una casa de la cultura y una biblioteca.

La intervención en El Boro ayudará a mejorar los índices de seguridad de la localidad y de la ciudad, y se habilitará y cualificará un estimado de 7.500 m2 de espacio público. Las intervenciones de reforestación en los cerros permitirán conservar los relictos de bosque seco tropical que son cada vez más reducidos en el país, generando un impacto positivo en la conservación de la biodiversidad y la regulación hídrica de la ciudad.

Se generan oportunidades inmobiliarias y comerciales, especialmente en las carreras 5 y 11, así como en las calles 6, 7 y 8.

Inversión y tiempos

La frase de preinversión que se desarrolló en el marco de este programa tuvo un costo de COP $400 millones, y dentro de todas las intervenciones descritas se priorizan dos fases:

1. **La implementación de las obras de transformación de Ell Boro** tendrían un costo estimado de COP $2.500 millones y se puede ejecutar en un periodo de un año.

2. **La implementación de las obras integrales en la zona adyacente a la cancha de fútbol de La Castellana** tendrán un costo estimado de COP $19.000 y puede ejecutarse por fases en un periodo de tres años.

EL PAISAJE DE LA CONECTIVIDAD

Como se mencionó en la descripción de la línea estratégica, uno de los retos que afronta una ciudad polinucleada como Santa Marta, tiene que ver con la forma en que se conectan estos diferentes núcleos, de manera que no se agudicen los problemas con los que ya cuenta el sistema natural de la ciudad, sino que por el contrario sirva para recomponer el tejido urbano con ayuda de los elementos que ya existen. De igual forma, este programa busca hacer visible la memoria histórica samaria mediante la recuperación de lugares simbólicos para que sirvan como espacios de cohesión e identidad.

PROYECTOS:

A. ARTICULACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD CON EL PLAN DE ESPACIO PÚBLICO

Los Planes Maestros de Espacio Público y Movilidad son una herramienta integral y sistémica promocionada por el programa de CSC, cuyo objetivo consiste en establecer los lineamientos para una gestión, planeación y entendimiento de la movilidad y del espacio público de las ciudades. Estos planes buscan comprender las ciudades como sistemas dinámicos de infraestructura, equipamientos, desplazamientos y modos que interactúan partiendo de las necesidades derivadas de las actividades de las personas y las mercancías.

La articulación de la movilidad y el espacio público promueve acciones integrales que entrelazan la infraestructura y los equipamientos existentes con las actividades y los diferentes modos de transporte, facilitando la conectividad y accesibilidad que conllevan a la articulación del tejido urbano con las demás escalas de la ciudad.

Acciones específicas

La ciudad ha contratado el estudio para la "Construcción del Plan Maestro de Movilidad e Implementación de Planes de Movilidad para la Alcaldía distrital de Santa Marta, Magdalena, Caribe", el cual tendrá una duración de tres años y se entregará en 2019. Sin embargo, la ciudad no cuenta con un plan de espacio público actualizado e integrado a dicha herramienta que permita gestionar de forma sistémica las dinámicas de los habitantes de la ciudad. En consecuencia, se propone:

1. **Desarrollar un plan maestro de espacio público actualizado** que vaya de la mano con el plan maestro de movilidad de la ciudad, con el propósito de implementar estrategias de planeación integral.

2. **Integrar y complementar ambas herramientas con políticas orientadas a la promoción de modos sostenibles,** generación y administración del espacio público, articulación del Sistema Estratégico de Transporte Público y consolidación de la infraestructura y equipamientos actuales.

3. **Generar instrumentos normativos** para la correcta implementación del plan de movilidad y su integración al plan maestro de espacio público.

Aproximación al impacto

La integración del plan maestro de movilidad con un plan actualizado de espacio público permitirá a la ciudad contar con un instrumento de planeación y regulación necesario para generar proyectos y acciones que encaminen el desarrollo de la ciudad hacia la sostenibilidad. Esta articulación facilitará la toma de decisiones distribuyendo el espacio público, disminuyendo las externalidades del transporte, mejorando el acceso a oportunidades y contribuyendo al modelo de ordenamiento de la ciudad. Además, afectará positivamente el uso del transporte público e incrementará la movilidad no motorizada al proveer a los ciudadanos con infraestructura integrada y de buena calidad.

Inversión y tiempos

Se estima una preinversión de COP $550 millones en un período de diez meses y una inversión por definir según preinversión con una duración aproximada de dos años.

B. DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LOS CAMINOS DEL ZIRUMA Y LA TAGANGUERA

La geografía de Santa Marta de la que hacen parte sus cerros y bahías constituye un atractivo turístico, de recreación para la población residente y funcional para el comercio y desarrollo de la economía de la ciudad. La bahía de Taganga y el cerro Ziruma son dos de estas formaciones geográficas utilizadas con estos propósitos y que por ende atraen en alta demanda las visitas de los ciudadanos samarios y los turistas.

El cerro Ziruma, ubicado al noroccidente de la ciudad entre El Rodadero y el Centro Histórico, es por excelencia un destino de preferencia para el deporte y la recreación. Desde El Rodadero existe un sendero para subir a uno de sus puntos más altos y observar la ciudad, luego de un recorrido que requiere de resistencia física por las condiciones de la infraestructura existente del mismo. Por su parte, la bahía de Taganga, se conecta a través de un camino veredal con el Centro Histórico. Este es un recorrido cargado de historia, en especial de la referente a la consolidación del barrio Pescaíto. De Taganga partían las tagangueras, mujeres mercaderes que llegaban a la ciudad a través de este camino para vender su pescado. Es por esto que este sendero, además de su tradición histórica y turística, tiene una funcionalidad socioeconómica ligada intrínsecamente.

El proyecto pretende intervenir la ruta al cerro Ziruma y la Ruta del Pescador con el fin de mejorar la infraestructura de conectividad físico-espacial y la calidad y accesibilidad que brindan ambos senderos. El proyecto de la Ruta del Pescador se verá complementado con la intervención de una de las vías del barrio Pescaíto que conducen al Centro Histórico.

Acciones específicas

Hacer la contratación de los diseños y ejecución de las obras de detalle de un sendero peatonal arborizado mobiliario, ciclorruta y miradores de 2 km para el caso del camino de la Taganguera, y 2 km para el camino del Ziruma.

Aproximación al impacto

La intervención de estas rutas incrementará el número de kilómetros de vías peatonales y de sendas para bicicletas por cada 100.000 habitantes y marcará positivamente la participación de la caminata y la bicicleta en la distribución modal de los viajes en la ciudad. Aun cuando la longitud de las intervenciones no es mayor, su impacto social en la comunidad es alto debido a la importancia cultural de las mismas.

Inversión y tiempos

El costo de preinversión de este proyecto es de COP $100 millones con una duración de seis meses, para luego dar paso a la etapa de inversión de un año y seis meses de duración y COP $4.500 millones como costo asociado.

C. RED DE METROCABLES

Este proyecto es una apuesta de la alcaldía actual para conectar un foco de turismo natural con los nodos de desarrollo urbano de la ciudad y está contenido en un sistema multimodal de transporte al que le apuesta la ciudad.

El desarrollo de una red de teleféricos es una alternativa de transporte que apoya la movilidad de los turistas entre los principales nodos de la ciudad y sus atractivos naturales, en este caso, la Sierra Nevada de Santa Marta. En una primera etapa la red de teleféricos buscará conectar el Centro Histórico y El Rodadero, a través de un punto de transferencia en el cerro Ziruma, que a su vez se conectará con Minca, pequeño poblado de quinientos habitantes, enclavado en las estribaciones de la Sierra Nevada. Este primer trazado tiene un nodo de conexión con la red férrea por la que circulará el tren ligero de pasajeros a través del ramal existente que se encuentra sin operar y que conecta al aeropuerto con Gaira y el Centro Histórico. Para la etapa posterior, la red tendrá dos nodos adicionales, ubicados sobre el cerro Gaira, para una línea que conecta la zona de El Rodadero con el centro urbano de la ciudad.

Acciones específicas

Se realizarán diferentes tipos de estudios que serán complementados por una etapa de construcción:

1. Prefactibilidad del proyecto de la red de cables.
2. Factibilidad técnica, revisión y verificación del diseño del sistema. Los estudios técnicos deben incluir además de los estudios de diseño, una etapa preliminar de levantamiento de las zonas de intervención y una etapa de gestión social, en la cual se realicen mesas de trabajo con las comunidades intervenidas.
3. Demanda de pasajeros del sistema.
4. Viabilidad financiera y estudio de mercado.
5. Etapa de construcción.

Aproximación al impacto

El sistema de cables, al estar contenido en un sistema multimodal de transporte, afectará la distribución modal de los viajes realizados en la ciudad, aumentando la participación del transporte público, además de incrementar el porcentaje de viajes realizados en bicicleta y a pie como modos complementarios al sistema. Este proyecto tendrá un impacto positivo en el desarrollo del turismo entre el Centro Histórico de la ciudad y El Rodadero.

Inversión y tiempos

El desarrollo del proyecto tendrá un costo de preinversión de COP $7.000 millones, etapa que tendrá una duración aproximada de un año y seis meses. El costo de la fase de inversión se definirá según preinversión y su ejecución tardará aproximadamente dos años y seis meses.

D. INCENTIVAR EL USO DEL SETP

El Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) tiene como objetivo comprender las variables de la movilidad de la ciudad teniendo en cuenta las zonas socioeconómicas, la alta concentración del Centro Histórico y de las zonas turísticas como centros y captadores de viajes. Por eso, de la buena implementación del sistema depende en gran parte el futuro de la movilidad de Santa Marta. Asimismo, la eficiencia de las rutas debe generar confianza en el sistema por parte de los usuarios, por lo que es necesario mejorar la imagen deficiente del transporte público entre los samarios.

La red de transporte público conecta los principales espacios de la ciudad, permitiendo el traslado fluido entre los núcleos (El Rodadero, Taganga y Bonda) y otras zonas de atracción de población como el aeropuerto y las zonas de desarrollos residenciales del entorno de 11 de Noviembre y Bello Horizonte. Además permite la conexión intermodal con estaciones en las que la afluencia de tráfico será máxima: en la estación de La Lucha se ubica una conexión con la red de ciclovías, al igual que estaría en el futuro Mamatoco y Gaira. Igualmente, la parada de Mamatoco también da acceso al Parque Metropolitano.

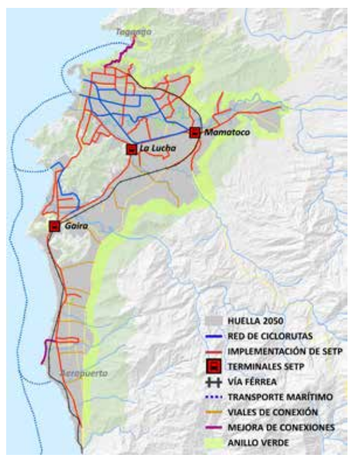
Acciones específicas

- Para el primer semestre del 2016 estará finalizado el estudio de la Estructuración Técnica Legal y Financiera de la Movilidad de Transporte Público de la Ciudad (SETP Santa Marta, 2015), estudio que incluirá las rutas definitivas y las características óptimas de los vehículos según la demanda proyectada del sistema. Es importante fortalecer el proyecto de renovación de la flota evaluando la posibilidad de implementar buses de tecnología limpia.

Figura 8.18
Comparativa zonas antes/después de implantación SETP

Fuente: SETP, 2016

Figura 8.19
Red de SETP y su integración en la red de transporte



Fuente: IDOM, 2016

- Finalizar el proceso de gestión predial y reasentamiento para dar inicio a las obras de infraestructura restantes.
- Hacer estudios de diseño de detalle de patios y talleres.
- Realizar proceso de transición del Transporte Público Colectivo al SETP.

Aproximación al impacto

Se espera que la implementación del SETP impacte positivamente el número de viajes realizados en transporte público, los tiempos de recorrido y la calidad del aire gracias a la renovación de la flota. Adicionalmente, este proceso fortalecerá la formalidad empresarial del sector transporte, convirtiéndose en una herramienta relevante para combatir la oferta informal de transporte mediante una amplia cobertura, accesible a toda la población y competitiva en términos tarifarios. Adicionalmente, se aumentará el número de kilómetros de sendas peatonales por cada 100.000 habitantes gracias a las intervenciones en andenes programadas.

E. IMPLEMENTAR UN SISTEMA DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Implementar un sistema que realice los siguientes trayectos: Aeropuerto-Pozos Colorados-Playa Salguero-Rodadero-Santa Marta Centro-Taganga. Se pueden contemplar rutas a las playas del norte de los parques naturales.

Se sabe que un sistema de transporte marítimo como alternativa de movilidad puede generar efectos positivos en la ciudad, con lo que se podría equilibrar las demandas de pasajeros de los transportes públicos terrestres, además de dar una imagen de eficiencia en términos de movilidad.

El aprovechamiento del frente marítimo para la ciudad traería beneficios y mayor rapidez de movimiento por medio de los trayectos que irían desde el Aeropuerto Simón Bolívar hasta Taganga, con paradas en puntos de interés; es importante contemplar esta alternativa con la Secretaría de Movilidad con el fin de hacer un proyecto piloto en donde se hagan pruebas de viajes por medio de embarcaciones aptas para el traslado de pasajeros.

Figura 8.20
Red de transporte marítimo

Fuente: IDOM-ICH, 2016

Aproximación al impacto

Consolidar un sistema multimodal de transporte afectará la distribución modal de los viajes realizados en la ciudad, aumentando las opciones de desplazamiento entre los diferentes núcleos urbanos de la ciudad, descongestionando

vías y de esta forma aumentando la velocidad promedio en los desplazamientos. La población beneficiada con este proyecto, está calculada en 400.000 personas al año, teniendo en cuenta el gran flujo de usuarios que se movilizan anualmente entre El Rodadero y Playa Blanca y Taganga y Playa Grande.

Inversión y tiempos

Actualmente la alcaldía de la ciudad cuenta con los estudios hasta fase 3 contratados por FONTUR con el Consorcio Muelle Turístico para la elaboración de los estudios y diseños de seis (6) muelles para embarcaciones en el litoral de Santa Marta (Aeropuerto, Pozos colorados, Rodadero, Playa blanca, Taganga y Playa grande). Los resultados de dichos estudios arrojarán el valor de inversión para la materialización del proyecto.

F. SISTEMA DE CICLORRUTAS

En Santa Marta existe una preferencia hacia el transporte motorizado sobre el peatón o el ciclista que se refleja en el escaso espacio peatonal y de ciclorrutas que se ofrece. Es importante invertir y dar prioridad hacia los modos no motorizados, mejorando el diseño vial urbano. La congestión vehicular que existe actualmente en la ciudad genera que los desplazamientos consuman gran cantidad de tiempo de los habitantes. El POT "JATE MATUNA" 2000-2009 ya recogía la necesidad de fomentar el transporte no motorizado en los criterios para la Formulación del Plan de Movilidad Urbana y a través de esta acción se definen las calles y avenidas en las que la implementación de un sistema de ciclovías sería más conforme con las necesidades de la ciudad.

La promoción y el fortalecimiento de los modos no motorizados requieren el desarrollo de una estrategia que oriente la toma de decisiones de construcción de infraestructura, desarrolle políticas de promoción de estos modos y fortalezca la cultura ciudadana alrededor de la movilidad sostenible.

La construcción de la infraestructura debe atender a los resultados de una correcta caracterización de estos modos en la ciudad. En el caso específico de la bicicleta, se propone el uso de aplicativos móviles que incentiven el uso de este modo, ofrezcan al usuario diferentes beneficios y adicionalmente permitan recolectar información asociada a los orígenes y destinos de los viajes, las rutas empleadas, tiempos y distancias de viaje.

La red de ciclorrutas y senderos peatonales, además de conectar los núcleos de la ciudad, deberá considerar la demanda y desplazamientos de la población hacia los destinos de actividades, conectar las zonas naturales y de recreación de los samarios como las playas, cerros y parques, y desarrollar un circuito que se despliegue en función de los flujos turísticos.

Específicamente se podrían concentrar los esfuerzos en consolidar una red de ciclorrutas que permita el desplazamiento entre los ejes más importantes de la ciudad (ejemplo: Calle 22, Avenida del Ferrocarril, Carrera 5ª, Avenida El Libertador) en una primera fase para continuar con otros ejes posteriormente.

Acciones específicas

Como se ve en la Figura 8.21. se propone una primera fase en una acción piloto de cerca de 11 km de recorrido, para posteriormente completar la red en el casco urbano de la ciudad y creando una red similar en El Rodadero. Una ampliación y mejora del vial de conexión Santa Marta-Taganga permitiría la cesión de espacio para crear una ruta o sendero de montaña con acceso para ciclistas y peatones.

En esta primera fase se completa la Calle 22 desde el paseo marítimo hasta la zona verde la loma de Las Tres Cruces (3 km), la Avenida Ferrocarril desde el puerto hasta la rotonda de La Lucha (4 km), la Carrera 5 conectando la ciclovía de la Calle 22 con el parque lineal del río Manzanares (1 km) y la Avenida del Libertador que conecta la ciclovía de la Avenida Ferrocarril con el entorno natural la loma de Las Tres Cruces (3 km).

Figura 8.21
Red de ciclovías propuestas

Fuente: IDOM-IHC, 2016

De cara al mejoramiento de la movilidad en Santa Marta, se debe contemplar la posibilidad de intervenir los ejes principales de la ciudad en un proyecto por fases que habilite espacios para ciclorrutas, articulando la necesidad de arborizar estos ejes para proteger a los ciclistas durante las horas de calor. Los proyectos de transporte no contaminante son un detonante para el mejoramiento de ciudad, además de generar puntos de interacción con los atractivos principales (monumentos, plazas, parques, edificaciones de carácter histórico).

Aproximación al impacto

El desarrollo de esta red de infraestructura para modos no motorizados afectará positivamente el número de kilómetros de sendas para bicicletas y vías peatonales por cada 100.000 habitantes, promoviendo el uso de esos modos e incrementando su participación en la distribución modal de la ciudad. Actualmente el 5% de los samarios utiliza la bicicleta como modo de transporte principal y el 22% realiza sus viajes a pie, así que se espera que con la implementación de esta estrategia integral se alcance un 10% de los viajes en bicicleta y un 25% a pie.

Inversión y tiempos

La etapa de preinversión tiene dos componentes a diferenciar: la caracterización de la bicicleta mediante aplicativos móviles con un costo de COP 100 millones y una duración aproximada de seis meses, y los estudios de diseño de la red de ciclorrutas y senderos peatonales que resulte de la caracterización, cuyo costo asociado es COP $250 millones en un período de un año. El costo de inversión depende de los resultados de la etapa de preinversión y tendrá una duración aproximada de dos años.

PRESENCIA INSTITUCIONAL PARA LA CALIDAD URBANA

El alto número de víctimas del conflicto armado que acogió el Distrito en las últimas dos décadas, las diferentes instancias administrativas que se traslapan sobre el territorio samario, la poca capacidad de seguimiento al cumplimiento de la norma, la especulación sobre el valor del suelo y la presión inmobiliaria son algunos de los factores que han dificultado el ordenamiento del territorio; favoreciendo la aparición de asentamientos de baja calidad urbana en los diferentes núcleos que conforman la ciudad, el deterioro de las zonas ambientalmente sensibles, los procesos de segregación socioespacial y la creación de incertidumbre en el sector de la construcción.

Adicional a esto, el estudio de Crecimiento Urbano identifica como una de las principales amenazas para la ciudad la existencia de divergencias políticas que frenan y dificultan el ordenamiento territorial (POT y otros) de Santa Marta y pueden facilitar un proceso desorganizado de expansión y conurbación.

Los siguientes proyectos tienen como objetivo fortalecer la norma urbana y los mecanismos de seguimiento, de forma que exista un marco regulador que facilite la efectividad de los diferentes ejercicios de planificación en la ciudad.

PROYECTOS:

A. POT MODERNO

En el año 2014 la ciudad inició el proceso de actualización del Plan de Ordenamiento Territorial Jate Matuna, expedido en 2010 y aún en vigencia. Este proceso, liderado por la firma consultora AECOM, representa un gran punto de partida para la ciudad que ahora bajo el programa de POT MODERNO impulsado por el Departamento Nacional de Planeación – DNP, y que tiene como objetivo asistir técnicamente y acompañar a los municipios y departamentos en la actualización y formulación de sus POT y POD de acuerdo con estándares mínimos de calidad para contribuir a mejorar la eficiencia y el impacto de las inversiones en el territorio.

Acciones específicas

El programa define tres fases que incluyen una serie de acciones específicas:

1. **La fase de alistamiento,** que es en la que actualmente se encuentra la ciudad, incluye un prediagnóstico, unos lineamientos regionales y de relaciones funcionales así como la firma de convenios.

2. **La fase de formulación** incluye la elaboración de: 1) Expediente municipal; 2) Documento técnico de soporte, 3) Proyecto de acuerdo; 4) Documento resumen; 5) Cartografía soporte; 6) Apoyo fase de concentración y consulta. Cabe destacar que para el caso de Santa Marta ya existen unos insumos bastante avanzados que deberían ser la base de este proceso.

3. **La fase de implementación** incluye acompañamientos en: 1) Reglamentación intermedia; 2) Procesos de gestión del suelo y ajuste institucional; 3) Reglamentación en mecanismos de financiación y 4) Implementación de programas y proyectos del ET.

Aproximación al impacto

La expedición del POT en el marco del programa de POT Moderno le permite al Distrito acceder a fondos de cofinanciación que permitirían avanzar de forma más rápida y efectiva en la etapa de concertación con la autoridad ambiental y la aprobación en el concejo.

Con una norma urbana actualizada se pueden acelerar los proyectos y programas descritos en las líneas estratégicas "Agua, vida y progreso" y "La ciudad entre el mar y la sierra".

Inversión y tiempos

La fase de alistamiento da inicio tan pronto se haga la contratación del operador y podría tardar dos meses, mientras que de acuerdo al esquema del DNP, la fase de formulación tiene un tiempo estimado de seis meses. Sin embargo, para el caso de Santa Marta, se puede reducir a tres meses, pues la ciudad cuenta con un expediente amplio y actualizado de estudios urbanos, de forma que el operador se podría concentrar en el territorio rural, del que existe menos información. La etapa de acompañamiento tendría una duración de seis meses dividida en dos ciclos, el primero de tres meses en el que se adelantaría la concertación ambiental, el concepto del Concejo Territorial y la Presentación del Concejo Municipal, mientras el segundo ciclo de tres meses se dedicaría a la adopción del POT.

El costo de la implementación de las fases descritas es de aproximadamente COP $978 millones, con una cofinanciación del 27% por parte del DNP y el 73% restante por parte de la alcaldía del distrito de Santa Marta.

B. MESA INTERINSTITUCIONAL DE LA SIERRA NEVADA DE SANTA MARTA

Dos de las cinco reservas de la biósfera declaradas por la Unesco dentro del suelo colombiano se encuentran en la región Caribe: la Ciénaga Grande de Santa Marta y la Sierra Nevada de Santa Marta. Estos lugares han sido definidos como "muestra de la biodiversidad del planeta y de cómo el hombre puede habitarlo en forma sostenible cumplen funciones: conservación de los ecosistemas y variación genética; fomento del desarrollo económico y humano sostenible; y servir de ejemplos de educación y capacitación en cuestiones locales, regionales, nacionales y mundiales de desarrollo sostenible" (UNESCO, 2016).

A pesar de la relevancia de este reconocimiento, la complejidad de dinámicas culturales, humanas y naturales que se traslapan y la extensión del territorio dificultan su gestión. Como se identifica en el diagnóstico del presente documento, la superposición de límites administrativos en vez de facilitar el consenso y la preservación, ha terminado dificultado las acciones en pro de la conservación de la naturaleza y el desarrollo sostenible para sus habitantes.

Específicamente, en la Sierra Nevada de Santa Marta, tienen injerencia: la Unidad Administrativa Especial del Sistema de Parques Nacionales Naturales, el Resguardo Indígena Kogui y Arhuaco, CORPOCESAR, CORPOGUAJIRA Y CORPAMAG, esto sin contar que se encuentra dentro de los límites administrativos de tres Departamentos y parte del Distrito de Santa Marta.

Lo que propone este proyecto es la creación de una mesa una articulación interinstitucional con junta directiva y capacidad de decisión, encargada de generar procesos constantes de concertación de doble vía y definir programas específicos alrededor del ordenamiento territorial de la Sierra Nevada de Santa Marta, fondeados con recursos de la cooperación internacional.

Acciones específicas

- **Concertación de las tres corporaciones autónomas** para la creación y coordinación de la mesa interinstitucional de la Sierra Nevada.
- **Una vez conformada, la mesa** deberá definir una ruta para identificar y priorizar las zonas en las que se presenten conflictos de clasificación y uso del suelo. Con esta información se deben determinar los lineamientos para POMCAS, PODs y POTs de las entidades territoriales que circundan la Sierra Nevada.
- **Definir una serie de programas prioritarios,** con una junta directiva que entre otras se encargue de gestionar los recursos y fondos necesarios para su ejecución, así como los mecanismos de acuerdo con las comunidades que habitan la Sierra Nevada.

Aproximación al impacto

Este proyecto puede facilitar la ejecución de acciones estratégicas para la adaptación del territorio a los efectos del cambio climático, así como el acceso a recursos de los fondos internacionales destinados para dicho fin, garantizando como mínimo la prestación de servicios ecosistémicos que actualmente ofrece la Sierra Nevada de Santa Marta a una población estimada de tres millones de habitantes en tres departamentos del país.

Inversión y tiempos

En su fase de preinversión, este proyecto requiere una inversión de COP $1.500 millones destinados a la conformación del ente, entrada en funcionamiento, diseño del plan de acción y acciones estratégicas, así como al diseño de la estrategia de financiación.

C. MEJORAMIENTO INTEGRAL DE BARRIOS

Este tema es fundamental para cambiar la dinámica urbana y el deterioro de los barrios de estrato 1 y 2. En el POT ya aparece recogida y espacializada la necesidad de implementar acciones de mejoramiento de barrios. Si bien es cierto que en diversas zonas de la ciudad existen necesidades al respecto, se considera que podrían hacerse proyectos pilotos comenzando con el entorno de las zonas con mayor atractivo para la población: Pescaíto y barrios al norte de la Diagonal 7/Calle 2, barrio 11 de Noviembre (Ver Figura 8.22).

Figura 8.22
Barrios propuestos para proyecto piloto

Fuente: IDOM, 2016

Acciones específicas

Es importante crear un proyecto que abarque los siguientes temas:

1. **Ordenamiento:** a nivel de regularización urbanística y legalización (en caso de que aplique).
2. **Servicios públicos domiciliarios:** hacer un estudio sobre las capacidades actuales de las redes locales de acueducto, alcantarillado de aguas lluvias y servidas al igual que el tema de recolección de residuos sólidos.
3. **Riesgos, recuperación y protección de carácter ambiental:** analizar el tema de riesgos para establecer las obras de mitigación y de recuperación ambiental.
4. **Accesibilidad y movilidad:** estudiar las vías de acceso vehicular, las conexiones con las que cuente el barrio, la existencia de aceras/andenes, ciclorrutas, etc.
5. **Espacios verdes y equipamientos:** inventario de zonas verdes, alamedas, parques y equipamientos deportivos o culturales de tipo local.
6. **Desarrollo y capacidades sociales:** por medio de la participación de los habitantes locales en los procesos de mejoramiento de su barrio, así como de las capacidades operativas que dependerán de un presupuesto para invertir en los proyectos relevantes.

Figura 8.23.
Ejemplo de intervenciones de mejoramiento de barrios en Bello Horizonte en la ciudad de Pereira (Colombia)

Fuente: Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio de Colombia

Aproximación al impacto

En total se verían beneficiados 15.591 habitantes y casi 5.000 viviendas. La superficie total de actuación es de 122 ha (Ver tabla 8.2)

Tabla 8.2.
Datos de MIB por barrios

Barrio	Superficie	Viviendas	Población
San Jorge	18,81	848	2.668
San Martín	6,14	241	758
Pescaíto	30,17	1.170	3.684
Obrero	11,38	499	1.572
20 de Julio	17,12	748	2.356
11 de Noviembre	38,60	1.446	4.553

Inversión y tiempos

El costo depende del área del barrio, pero se estima que en promedio un estudio que contemple todas las fases anteriormente descritas puede costar COP $1.200 millones en un periodo de un año.

PLATAFORMA DE COMPETITIVIDAD

Uno de los principales eslabones de la competitividad es la infraestructura y conectividad del territorio hacia los destinos con los que las actividades económicas tienen una relación y hacia aquellos con los que hay oportunidades para la consolidación de una relación. Para la Gran Ciudad del Caribe Colombiano que conforman Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, su valor agregado se basa en su ubicación estratégica e infinitas oportunidades para consolidar el epicentro del transporte y conectividad multimodal de Colombia.

Su infraestructura marítima, terrestre, aérea, fluvial y férrea son indispensables para el desarrollo de la competitividad del país frente a los mercados globalizados, y cada una de estas tres ciudades tienen su componente diferenciador que juntas la hacen el territorio que impulsará el desarrollo económico de la región caribe y Colombia. Cabe resaltar que este desarrollo de conectividad deberá ir acorde a la vocación nacional y regional, donde Santa Marta tiene oportunidades productivas en el sector agroindustrial y turístico.

Conectividad marítima y portuaria

Las zonas portuarias de gran importancia en el caribe colombiano están localizadas en Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla y Cartagena, y juntas movilizan el 53% de la carga nacional del país. Por un momento, dejando a un lado la movilización de carbón en las terminales privadas de Ciénaga, las otras tres ciudades portuarias alcanzan a manejar el 30% de la carga nacional. Actualmente estas terminales (SM, CTG y BAQ) pueden manejar cualquier tipo de carga gracias a su infraestructura multipropósito y diversidad de operadores portuarios especializados con capacidad de exportar, importar, almacenar, consolidar y transformar productos. Si bien estas zonas portuarias son multipropósito, a través de los años la dinámica económica nacional y sus condiciones geográficas las han llevado a una especialización según tipo el de carga. Teniendo en cuenta solo la carga nacional movilizada por la región caribe colombiana, que representa el 90%, las cifras del 2015 de la Superintendencia de Puertos y Transporte muestra la complementariedad de estos puertos:

Carbón a granel: la zona portuaria de Ciénaga exporta el 60% del carbón nacional.

Contenedores: la zona portuaria de Cartagena moviliza el 94% de los contendores.

Carga general/Carga suelta: la zona portuaria de Barranquilla moviliza el 53%.

Granel líquido: las zonas portuarias de Cartagena y Santa Marta movilizan el 13% y 8% respectivamente.

Granel sólido: la zona portuaria de Barranquilla moviliza el 49% del granel sólido nacional, donde sobresalen los granos y cereales.

Conectividad terrestre

Su conectividad con el sistema nacional de vías facilita el flujo de pasajeros y carga desde las zonas costeras hacia el interior del país. Cartagena, por un lado, se conecta con el corredor Troncal de Occidente, por donde se realizan 37.572 viajes de

pasajeros diarios y se movilizan más de 60.000 millones de toneladas anuales entre las regiones que atraviesa. Por el otro lado, Santa Marta se conecta con las regiones por medio del eje Troncal del Magdalena por donde pasa el mayor tráfico de carga nacional (carbón, cementos, maíz, petróleo), donde el promedio diario oscila entre 100.000 y 150.000 vehículos, 28.784 viajes de pasajeros diarios y se movilizaron 56 millones de toneladas de carga durante el 2010. Barranquilla tiene la posibilidad de utilizar cualquiera de estas dos vías nacionales que cruzan el país de norte a sur, a través de la Troncal del Caribe y la conexión Sincelejo - El Carmen de Bolívar - Soledad por donde se movilizan 10.457 viajes diarios y en 2010 se movilizaron 19 millones de toneladas.

Conectividad aérea

A su vez, estas ciudades cuentan con los tres aeropuertos más importantes de la región caribe, con rutas nacionales e internacionales. En el ámbito de turismo, gracias a su naturaleza, cultura y belleza histórica, Santa Marta y Cartagena son los principales destinos del caribe colombiano, mientras Barranquilla atrae otro tipo de turismo estacionario por su carnaval y actividades de negocios. Con estos nichos de mercados definidos entre las ciudades, donde Santa Marta sobresale por su biodiversidad, Cartagena por la historia que encierran las murallas y Barranquilla por su actividad económica, nuevamente juntas tienen todo lo que buscan las aerolíneas turísticas. Por tal motivo, sus aeropuertos también se han ido enfocando hacia la vocación de cada uno de los territorios.

Cartagena, con el mayor número de rutas internacionales a ciudades con hubs de aerolíneas mundiales que la conectan con el resto del mundo, moviliza el mayor número de pasajeros por año, entre las tres ciudades con 3.899.000. Barranquilla, en un menor nivel, con 2.756.000 pasajeros provenientes de vuelos nacionales e internacionales, y a su vez concentrando la operación de carga aérea y centros de mantenimiento aeronáutico. Sin embargo, el aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta actualmente es el noveno del país movilizando 1.457.000 pasajeros en 2015, y solo tiene capacidad de recibir vuelos nacionales. Siendo esta una de las ciudades de vocación turística de la región, el mejoramiento de su infraestructura y capacidad será necesario para la consolidación del sector.

Conectividad fluvial y férrea

Con respecto a la conectividad fluvial, Barranquilla y Cartagena serán las principales ciudades del desarrollo logístico de este modo de transporte teniendo en cuenta su ubicación geográfica junto a la desembocadura del río Magdalena y el canal de Dique, respectivamente. Sin embargo, Santa Marta por su lado termina de completar en nodo multimodal de transporte en Colombia con la Red Férrea del Atlántico, cuyo trazado se extiende hasta Bogotá alcanzando los 1.493 km, donde 245 km operan de forma parcial (Chiriguaná- Santa Marta), siendo la encargada de llevar el carbón hasta las costas del departamento de Magdalena. En este sentido, Santa Marta es la única ciudad de la costa Caribe que cuenta con la funcionalidad del modo férreo como parte de su sistema intermodal. Para este tramo férreo, del cual hace parte la ciudad, el Gobierno Nacional estructura el proyecto de construcción de una segunda línea de 190 km desde Chiriguaná con el fin de transportar carbón desde las minas de los Santanderes, Boyacá y Cundinamarca.

Partiendo del anterior contexto regional y comparativo en el que se califica a la ciudad de Santa Marta, es posible concluir que su rol regional competitivo es el de fortalecer su dinámica agroindustrial y turística sin dejar a un lado las operaciones de multipropósito, consolidando su intermodalidad a través del puerto, la red férrea y los corredores terrestres estratégicos, fortaleciendo sus relaciones con el río Magdalena. En términos turísticos, la conectividad habrá de fortalecerse a lo largo del litoral, uniendo a Santa Marta con Barranquilla y Cartagena, a través de un transporte de pasajeros que haga uso de esta misma intermodalidad y de medios de transporte como el férreo y el carretero, reforzando además el mercado y la capacidad de atención de pasajeros de su terminal aeroportuaria e incluyendo iniciativas de recepción de pasajeros vía marítima.

El presente Plan de Acción apoya un modelo de desarrollo complementario entre la vocación turística, agrícola y portuaria de la ciudad como medio para contribuir a la competitividad de la Región Caribe colombiana. Se propone repensar la vocación y consolidar la actividad portuaria compartida conectada con el aeropuerto, permitiendo que sea utilizado para el desarrollo turístico. Esto en una visión prospectiva cambiaría la estructura del sistema de conectividad de la ciudad, conduciendo a un replanteamiento de las funciones de las vías de acceso terrestres apoyando la competitividad de los parques industriales y logísticos, facilitando la movilidad de turistas hacia los rincones más atractivos de la Sierra Nevada de Santa Marta y al mismo tiempo contribuyendo al transporte de los cultivos agrícolas con destino nacional e internacional.

SANTA MARTA, ORIGEN Y DESTINO

Las ciudades o núcleos urbanos se constituyen como las células donde se centraliza el desarrollo de los sistemas que conocemos como regiones y naciones. Para que este desarrollo sea posible, se requiere de una accesibilidad y una conectividad eficiente, óptima, equitativa y funcional entre las ciudades, que preste servicios de comunicación a través de una infraestructura dada, unos modos y una planeación y gestión adecuada de los mismos, moviendo las economías y supliendo las necesidades primarias y derivadas de la población. El presente programa contiene acciones enfocadas a mejorar la conectividad y la accesibilidad de las ciudades a través de componentes estáticos como la infraestructura y los equipamientos, los componentes dinámicos que hacen uso de la misma como los vehículos, la movilidad de los usuarios y la carga, y las externalidades que se generan de la interacción de estos dos. Las acciones propuestas de conectividad y accesibilidad contemplan una prefactibilidad que se desarrolla a partir de herramientas de planeación y gestión, que soportan su necesidad de ejecución.

PROYECTOS:

A. ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO AEROPORTUARIO Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN BOLÍVAR

En el Plan Maestro Aeroportuario actual se plantea un proyecto de extensión de la pista para poder atender vuelos sin restricciones en rutas de más de dos horas y cumplir con el requerimiento de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) que exige que la pista cuente con áreas de seguridad.

La Universidad del Valle desarrolló un proyecto de extensión que plantea la posibilidad de rotar la pista actual cuatro grados hacia el sureste, aumentando su longitud 400 metros, lo que implicaría la reubicación de un tramo de la vía férrea

y la adquisición de terrenos por un costo total del proyecto aproximado de USD 165 millones. Una segunda alternativa implica la extensión de la pista entre 2.400 y 2.700 metros sobre el mar, escenario que no requeriría la adquisición de terrenos ni el desplazamiento de la vía férrea, por un costo inferior a los USD 1.000 millones (BID, 2015).

Entendiendo la necesidad de un Plan Maestro para el desarrollo integral de los proyectos del área, se resalta la importancia de realizar la actualización de dicho documento, que debe incluir los resultados de un análisis previo de la viabilidad y beneficio-costo de las dos alternativas de extensión de la pista.

En este contexto, la iniciativa de CSC del BID en asocio con Findeter apoya la definición de esta evaluación costo-beneficio que preliminarmente parece arrojar la segunda alternativa como la de preferencia.

Acciones específicas

- Realizar estudio de viabilidad y análisis beneficio-costo de las alternativas de expansión de la pista, con el fin alinear esfuerzos en la planeación aeroportuaria de la ciudad.
- Hacer actualización del Plan Maestro Aeroportuario para establecer un marco de referencia para desarrollar la integralidad de los proyectos del área en un marco de tiempo oportuno y atendiendo las necesidades y disponibilidad de recursos. Este plan es un instrumento de planificación del aeropuerto y su zona de influencia, encaminando el crecimiento de la actividad aérea en respuesta a las necesidades presentes y futuras.

Aproximación al impacto

Eliminar la restricción de operación a vuelos de distancias medias a partir de la ampliación de la pista permitirá incrementar la oferta y demanda de vuelos comerciales, motivando la actividad comercial e industrial en la ciudad e impulsando el desarrollo económico de la región.

Inversión y tiempos

El análisis de alternativas de expansión de la pista tiene un costo de preinversión aproximada de COP $350 millones y una duración de diez meses. La actualización del Plan Maestro Aeroportuario tiene un costo de preinversión de COP $2.000 millones y una duración de un año, siendo un costo asumido por la Aerocivil.

B. PROYECTO TREN DE LA COSTA E INTERVENCIÓN Y HABILITACIÓN DE LA VÍA FÉRREA DE SANTA MARTA PARA TRANSPORTE MIXTO DE CARGA Y PASAJEROS

Ante las necesidades de diversificar las cargas en los corredores férreos e impulsar el sector turístico con la ruta Macondo, se define este proyecto que propone que el tramo ferroviario Ciénaga - Santa Marta funcione como tren de pasajeros desarrollando servicios de cercanías, conectando estas dos ciudades con el Tren de La Costa propuesto para la interconexión de viajeros que actualmente conecta Barranquilla y Cartagena. Adicionalmente este tramo hace parte del proyecto Tren de Pasajeros y Carga Santa Marta – Fundación, atribuyéndole una importancia e impacto regional. Dado su carácter mixto, este proyecto debe estar alineado con la Concesión Sistema Ferroviario Central de la ANI, que tiene como uno de sus objetivos reactivar el sistema de transporte ferroviario de carga y pasajeros dentro del país hacia el Puerto de Santa Marta.

Acciones específicas

- Hacer diagnóstico del transporte de pasajeros carretero entre los municipios aledaños y Santa Marta con el objetivo de identificar la demanda potencial que tendría el sistema.
- Elaboras estudios de estructuración y diseño del proyecto.
- Realizar estructuración legal y financiera.
- Efectuar intervención física para la adecuación de la red férrea para transporte de pasajeros.

Aproximación al impacto

El desarrollo de este proyecto incentivaría el turismo y desarrollo económico de la ciudad al incrementar la oferta de posibilidades de acceso a la ciudad, activando el transporte público y las dinámicas sociales a su alrededor.

Inversión y tiempos

Los costos depre inversión se estima estén alrededor de los COP $12.000 millones para un periodo de tiempo de un año, seguido de una inversión de COP $120.000 millones en un periodo de ejecución de tres años. La financiación de este proyecto proviene en un 100% de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

C. EVALUACIÓN DEL ALTERNATIVAS DEL PROYECTO TRANSFORMACIÓN A TROCHA ESTÁNDAR DEL FERROCARRIL DEL ATLÁNTICO

El tramo actual del ferrocarril del Atlántico entre La Dorada y Chiriguaná requiere para su operatividad óptima acceso al Puerto de Santa Marta. Para esto, el estudio de Desafío de transporte ferroviario de carga en Colombia, plantea tres alternativas:

1. Construir una tercera vía en trocha estándar, paralela a las existentes.
2. Habilitar las vías de FENOCO con un tercer riel.
3. Cambiar el sistema FENOCO a trocha estándar.

Estas tres alternativas deben ser evaluadas con una cuarta que considere dentro del Plan Maestro Portuario propuesto la posibilidad de construir un puerto alterno cerca a Ciénaga dedicado a contenedores, que descongestione el puerto y el tramo férreo entre Chiriguaná y Santa Marta. Se propone un análisis técnico a detalle y una evaluación económica comparada de las cuatro alternativas que permita identificar la mejor opción para la competitividad y el crecimiento económico de la región.

Aproximación al impacto

La evaluación de alternativas permitirá estudiar la conectividad de la carga en la región, considerando opciones que descongestionen el puerto de Santa Marta y buscando la optimización de la actividad logística de la región en cuanto a tiempos y costos.

Inversión y tiempos

Los costos de pre-inversión se estima estén alrededor de los COP $550 millones para un periodo de tiempo de 10 meses.

D. MEJORAMIENTO Y ORGANIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y OPERACIÓN DE LAS TERMINALES DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL

Las ciudades colombianas suelen contar con equipamientos para el transporte intermunicipal muchas veces segregados y en ocasiones con una operación informal y desorganizada, siendo este mismo el caso de Santa Marta, aunque con la ventaja significativa de que en esta ciudad cuenta con una localización estratégica. Este proyecto se concentra en la consolidación de las Terminales de Transportes, como dos minicentrales de paso ubicadas en el antiguo retén de Gaira y sobre el área del límite urbano de quebrada La Mojada. Estos equipamientos existen bajo esquemas informales y sin la organización e infraestructura adecuada para su funcionamiento, por lo tanto se propone tanto la intervención de sus equipamientos físicos para recepción de pasajeros como un plan para el mejoramiento de la logística de su operación, que cuente con acciones de manejo del crecimiento de la demanda de pasajeros en temporada alta.

Acciones específicas

- Elaborar diagnóstico de la situación actual de las minicentrales de paso con el propósito de estudiar sus dinámicas y demanda.
- Hacer estudio de viabilidad técnica y financiera de la estructuración de las minicentrales de pasajeros bajo la normatividad correspondiente.
- Realizar estudio de integración de las minicentrales con las terminales de pasajeros ubicadas en el casco urbano de Santa Marta.
- Definir las etapas de ejecución de la obra según los resultados de los estudios previamente mencionados.

Aproximación al impacto

La formalización y ordenamiento de las minicentrales de pasajeros tendrá un impacto importante en el uso del transporte público colectivo para acceder hacia y desde Santa Marta. La formalización de la actividad que hoy en día existe facilitaría su control y permitiría generar acciones integrales de conectividad para la ciudad.

Inversión y tiempos

La etapa de preinversión, que corresponde a los estudios necesarios para la evaluación del proyecto, tiene un costo aproximado de COP $600 millones y una duración de ocho meses. La etapa de inversión tendrá una duración de un año y medio, y un costo de COP $6.000 millones. Un posible mecanismo de financiación de este proyecto es una Asociación Público Privada (APP).

UNA LOGÍSTICA BIEN PENSADA

La profundidad incomparable de los mares de Santa Marta han hecho de esta una ciudad portuaria y logística por naturaleza, posicionándola como un centro atractivo para consolidar un sistema multimodal integrado para la región Caribe y el interior del país. La ciudad se encuentra en el momento indicado para planear un crecimiento sostenible y prospectivo del sector logístico y portuario armonizado con las dinámicas urbanas, enfocándolo hacia las necesidades de la región y los principales sectores que requieren de sus servicios e infraestructura.

PROYECTOS:

A. PLAN MAESTRO PORTUARIO DE SANTA MARTA Y CIÉNAGA

Actualmente la zona portuaria de Santa Marta se encuentra conformada por diferentes alianzas entre la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta (SPRSM) y Smitco, Operlog y Carbosan, dándole una unificación a la operación. Sin embargo, ya se encuentran conformando iniciativas independientes de terminales portuarias cercanas, que en un futuro pueden determinar la desarticulación entre las diferentes terminales de la zona portuaria de Santa Marta. Por otro lado, en línea con la vocación turística del territorio y el creciente mercado de cruceros en el mar Caribe, al puerto de Santa Marta se le presenta una nueva oportunidad de negocio que va más allá de un muelle para la llegada de cruceros.

Por tal motivo, y con el objetivo de planear un crecimiento articulado, se propone realizar un Plan Maestro Portuario, donde se delimiten las zonas en el mar Caribe con esta vocación portuaria encaminadas a sus usos especializados según carga y pasajeros. Esto servirá como una guía para las futuras negociaciones entre inversionistas portuarios, la alcaldía de Santa Marta, la ANI, la ANLA y la DIMAR.

Acciones específicas

- Hacer análisis de la situación actual de la zona portuaria de Santa Marta, incluyendo una visión regional conjunta con la zona portuaria de Ciénaga.
- Elaborar pronóstico de la movilización de carga que demandará la economía colombiana, en línea con los sectores a los que le apuesta el país.
- Delimitar y zonificar los posibles usos futuros entre la zona portuaria de Santa Marta y Ciénaga, alineados con los planes de ordenamiento urbano de cada uno de los territorios.
- Diseñar estrategia para garantizar la implementación del Plan Maestro, donde durante todo el proceso de construcción se maneje una metodología participativa con los principales actores nacionales y locales.

Aproximación al impacto

El Plan Maestro Portuario de Santa Marta tendrá un impacto importante puesto que servirá como una guía para las futuras negociaciones entre inversionistas portuarios, la Alcaldía de Santa Marta, la ANI, la ANLA y la DIMAR. La delimitación de las zonas del Mar Caribe en Santa Marta con vocación portuaria especializada según carga y pasajeros serán el elemento fundamental para los nuevos desarrollo de infraestructura y competitividad de la ciudad.

Inversión y tiempos

Este proyecto tendrá un costo aproximado de COP $800 millones y su realización tomará once meses.

B. PLAN INTEGRAL LOGÍSTICO DEL TRIÁNGULO DE LA SIERRA NEVADA

La Sierra Nevada de Santa Marta se enmarca dentro los departamentos del norte del caribe colombiano, Magdalena, La Guajira y Cesar. Estos departamentos con sus capitales conforman una población total de 3.2 millones representando el 30% de la región caribe colombiana y el 7% de la población total del país a 2015.

En este contexto, Santa Marta se posiciona como la principal ciudad de esta región extendida donde convergen y se integran sistemas de infraestructura multimodal. Por tal motivo, esta cuenta con el potencial de convertirse un nodo competitivo para el desarrollo de esta región al contar con:

- Zona portuaria multipropósito.
- Aeropuerto internacional de pasajeros y carga.
- Red férrea.
- Infraestructura vial.
- Zonas francas y parques industriales.

Como complemento local al enfoque regional, la red logística del transporte de carga urbano conecta las zonas portuarias de Ciénaga y Santa Marta, el aeropuerto Simón Bolívar, las zonas francas y los parques industriales. Esta red se comprende de los corredores Ruta del Sol en el ingreso a la ciudad desde el sur, la Troncal del Caribe de oriente a occidente, y la Vía Alterna Portuaria que desvía los flujos de carga del centro de la ciudad a la periferia. Asimismo, de este sistema de conexión se hace partícipe el corredor férreo que ingresa en la zona urbana derivado de la Red Férrea del Atlántico, con planes a ser rehabilitado. Ambos modos permiten el transporte de los principales productos que movilizan las zonas portuarias, el granel y el carbón.

Acciones específicas

- Hacer diagnóstico de la actividad logística de la región con el propósito de identificar necesidades de infraestructura y operación.
- Elaborar diseño de optimización de cadenas logísticas integradas a la infraestructura de transporte.

Aproximación al impacto

La identificación de esta zona potencial logística facilita la articulación entre las tres ciudades principales con el propósito de hacer de Santa Marta un gran centro de acopio que coordine las actividades de carga en la región, incrementando la actividad comercial y económica, convirtiendo a la ciudad en el centro de una región competitiva.

Inversión y tiempos

La preinversión tiene un costo aproximado de COP $1000 millones y una duración de un año, para luego iniciar un periodo de inversión cuyo costo estará definido por la preinversión y tendrá una duración de tres años.

FOTO: Aldo Dalmazzo

NUESTRA CIUDAD TAMBIÉN ES EL CAMPO

El sector agrícola será el motor para el desarrollo económico y social del país. Su impacto es integral en cada una de las dimensiones del territorio puesto que mejora el bienestar de la población, incrementa la competitividad, fortalece la economía y promueve la sostenibilidad ambiental. Dentro de Colombia, aquellos territorios con vocación agrícola tendrán el reto de fortalecer la relación entre el campo y la ciudad, y así impulsar las sinergias a largo plazo del desarrollo agropecuario y agroindustrial.

El departamento del Magdalena cuenta con grandes ventajas comparativas y competitivas al contar con tierras fértiles en diferentes pisos térmicos, y al mismo tiempo tener uno de los puertos más importantes del país. En otras palabras, el departamento cuenta con los activos principales necesarios para la creación de una agrópolis, entendiéndose como la estrategia para consolidar la relación entre el campo y la ciudad como oportunidad para el desarrollo conjunto del territorio a largo plazo. Este proceso tendrá como objetivo principal impulsar el desarrollo integral, sostenible y equitativo, y mejorar la calidad de vida de todos sus habitantes por medio de un proceso participativo e inclusivo.

La producción agrícola del Magdalena representó el 2,21% para Colombia durante el 2013,, concentrando la producción nacional por cultivo de ají (53,04%), banano de exportación (25,48%), palma de aceite (10,77%) y ahuyama (10,7%). De estos productos se puede resaltar la producción de palma de aceite, donde se evidencia ya una consolidación de una cadena de valor con la concesión portuaria otorgada para el manejo de graneles líquidos especializados en el manejo de aceite. Cabe resaltar que en la agroindustria, de la palma se obtienen múltiples productos como el aceite de palma y el aceite de palmiste utilizados como materias primas en la industria alimentaria, farmacéutica, cosmética, química y energética. Sin embargo, actualmente el departamento está exportando la materia prima sin generarle valor agregado, presentándosele una oportunidad para atraer inversión nacional y extranjera para la consolidación de este clúster.

No obstante, por las características del suelo y su vocación agrícola, el departamento tiene la gran responsabilidad de contribuir a la seguridad alimentaria de la región Caribe. Por tal motivo, durante los próximos años el departamento y la ciudad de Santa Marta deberán jalonar e impulsar programas que velen por la salud de sus habitantes por medio de su nutrición, incluyendo herramientas tecnológicas y procesos que mejoren la calidad de los cultivos.

DEL CAMPO A LA CIUDAD

Durante los últimos años la importancia del sector rural se vio opacada por el rápido crecimiento de las ciudades. Sin embargo, hoy en día vemos que para el funcionamiento de ambas, su relación e interdependencia es fundamental. Cuando un departamento como Magdalena, donde sus vocación de suelo es más del 45% agrícola y el 10% está siendo explotado por dos cultivos principales como lo son el banano y la palma, la ciudad principal tiene una gran responsabilidad para mejorar la calidad, cantidad y diversificación de sus productos. Ahora, si bien Santa Marta concentra las actividades comerciales y transformadoras de los productos agrícolas, sin cultivos

competitivos esto no tendrá el impacto esperado. Es aquí donde la infraestructura y la tecnología en el campo juega un papel indispensable para poder posicionar al distrito como epicentro agrícola de la región. Este programa se enfoca en ese espacio que hay entre el campo y la ciudad, y la manera de acercarlos garantizando que los habitantes de la ciudad tengan acceso en todo momento a alimentos sanos y nutritivos.

PROYECTOS:

A. HOJA DE RUTA PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA AGRICULTURA DE PRECISIÓN DE SANTA MARTA

Con el objetivo de potencializar y fortalecer el sector agroindustrial de Santa Marta en la cadena de valor del banano, la palma y el café, se propone realizar una hoja de ruta para la implementación de la agricultura de precisión de estos cultivos, que su mayoría tienen como destino el mercado internacional. Con esto se espera que los grandes productores apliquen tecnología que apoye la productividad, indicando la cantidad correcta de insumos en el lugar exacto, permitiendo reducir costos y aumentando el rendimiento y la calidad de los productos.

Acciones específicas

- Desarrollar herramientas para la caracterización de áreas de producción, donde se describan los procedimientos básicos para la adquisición de datos y construcción de mapas georreferenciados.
- Identificar sistemas tecnológicos para el análisis de la información que facilite la toma de decisiones, teniendo en cuenta que dicho software deberá transformar los datos recolectados en información detallada para su interpretación en la práctica.
- Tener estrategias de implementación de la agricultura de precisión que incluyan sistemas GPS, procesos agrícolas automatizados y controladores electrónicos.

Aproximación al impacto

Este proyecto mejorará la competitividad de Santa Marta, impactando directamente el aumento del PIB per cápita, disminuyendo la informalidad y niveles de pobreza, posicionando a Santa Marta en el mercado nacional como referente agrícola sostenible. La implementación de estos sistemas reducirá los costos de producción, el uso eficiente de insumos y recursos naturales, disminuyendo el impacto negativo en el medio ambiente.

Inversión y tiempos

Se estima un costo aproximado para el diseño de una hoja de ruta para la implementación de agricultura de precisión de COP $300 millones con una duración de preinversión de ocho meses.

B. ESTRUCTURACIÓN DE PROGRAMAS PARA EL DESARROLLO DE AGRICULTURA FAMILIAR EN EL SANTA MARTA

El 80% de las unidades de producción del país están representadas por la agricultura familiar, donde una de cada dos personas cuenta con empleo en el campo. Sin embargo, su relación con la ciudad sigue siendo débil. Por tal motivo, por medio de programas de agricultura familiar y con apoyo de cooperación internacional técnica y financiera, se podrá desarrollar una política de desarrollo rural territorial, promoviendo las alianzas público-privadas, diseñando marcos jurídicos que faciliten la actividad y la asociatividad entre la población. El objetivo principal de este programa es mejorar la calidad de vida de los empresarios del campo aumentando sus ingresos, ofreciendo empleo digno y dinamizando el mercado local teniendo en cuenta la cadena de valor agrícola desde el cultivo hasta su consumo. Cabe resaltar que este programa tendrá un impacto en la salud de los habitantes, sobre todo en los niños, con la implementación de programas de alimentación escolar y el consumo de frutas y hortalizas frescas.

Aproximación al impacto

Este proyecto mejorará las condiciones de vida de los samarios, brindándoles acceso a alimentos nutritivos y generando un impacto positivo sobre la nutrición de los niños, reduciendo las tasas de desnutrición que consigo llevan a mejorar el desempeño escolar de los mismos y su salud.

Inversión y tiempos

Este tipo de proyecto se han implementado en Nariño y Antioquia por medio de alianzas con el Gobierno de Brasil y el Programa Mundial de Alimentos de Naciones Unidas, PMA, vinculando a los beneficiados como proveedores de las compras públicas de alimentos. Por tal motivo, sus recursos pueden ser gestionados por medio de convenios de cooperación internacional, y basado en los casos anteriores, tendrá un tiempo de ejecución de doce meses.

C. EVALUACIÓN DE CALIDAD Y COBERTURA DE LA INFRAESTRUCTURA RURAL DE SANTA MARTA HACIA LOS MUNICIPIOS AGRÍCOLAS DEL MAGDALENA

La productividad y la producción alimentaria están relacionadas directamente a las inversiones en infraestructura rural por su contribución a la calidad y cantidad de los cultivos. Por tal motivo se deberá realizar una evaluación integral de la cobertura de infraestructura rural incluyendo:

1. Infraestructura vial: vías secundarias y terciarias que conectan los centros agrícolas con el Distrito.
2. Sistemas de riego, drenaje y control de inundación.
3. Sistemas de generación de energía.

Inversión y tiempos

Este proyecto de preinversión tiene un costo aproximado de COP $700 millones, que durará un periodo de doce meses, para luego según los estudios implementar las inversiones requeridas.

DE LA CIUDAD PARA LA REGIÓN

El triángulo de la Sierra Nevada de Santa Marta posiciona a la capital del Magdalena como la principal ciudad frente a Riohacha y Valledupar. El programa de La Ciudad para la Región se enfoca en el valor agregado que se puede generar desde Santa Marta hacia las otras ciudades del triángulo de la Sierra, la región Caribe colombiana, y al Gran Caribe, así como a mercados internacionales. De igual manera, para el desarrollo agroindustrial de Santa Marta se deberá generar una articulación interinstitucional local y nacional, teniendo en cuenta el gran número de estudios realizados por los diferentes actores. Esta organización será necesaria para que el sector se potencialice y comience la implementación de las recomendaciones dadas y resultados. Como lo manifestado por el estudio de competitividad de Idencity, la definición de las estrategias a implementar generarán mesas de participación de los diversos agentes implicados en la cadena de valor agroindustrial y así debatir y consensuar sobre las necesidades y urgencias que requieren.

PROYECTOS:

A. ESTRUCTURACIÓN DEL SECTOR AGRO-COMERCIAL: MEDIO PARA LA REDUCCIÓN DE LA INFORMALIDAD

La comercialización y distribución de los productos agroalimentarios del Magdalena en el distrito de Santa Marta es uno de los principales retos en competitividad. La organización del mercado público y la reformulación de una central mayorista de distribución de productos agroalimentarios es indispensable para mejorar las condiciones de vida en el departamento. Dentro de esta comercialización de productos, se evidencia en gran medida la informalidad laboral del sector por lo que el desarrollo de infraestructura urbana para la relocalización de los vendedores ambulantes de productos agrícolas y comerciales deberá plantearse con una visión a largo plazo, donde haya una gran central mayorista y sea complementada por satélites minoristas.

Acciones específicas

1. Hacer diagnóstico de las estructuras y ubicaciones actuales de los mercados comerciales en los entornos urbanos, al igual que identificar los orígenes y destinos de dicho comercio.
2. Contar paralelamente con un análisis de la situación del comercio informal en Santa Marta.
3. Realizar estudios de prefactibilidad y factibilidad, así como de mercado local y comercialización para la relocalización de la central de abastos, teniendo en cuenta la posible complementariedad con centrales minoristas..
4. Elaborar un proceso de concienciación ciudadana para lograr la apropiación del proyecto y la recuperación del espacio público, al igual que conocimientos sobre la salubridad y seguridad alimentaria de los productos vendidos.
5. Identificar la dinámica del mercado para conocer la oportunidad para que el proyecto incluya mercados gastronómicos, los cuales combinan la venta al detal con el ocio.
6. Proceder a la estructuración del proyecto e implementación del mismo, materializando los resultados pactados.

Aproximación al impacto

La estructuración de una plataforma agro-comercial tendrá como resultado el posicionamiento de Santa Marta como el epicentro del intercambio y abastecimiento para la región del Triángulo de la Sierra Nevada de Santa Marta y el Gran Caribe.

Por tal motivo, esto generará un impacto en la movilidad de la ciudad de tráfico de carga, liberación del espacio público e imagen de la ciudad, al igual que la reducción de la informalidad y mejoramiento en la nutrición de la población.

Inversión y tiempos

El proyecto comprenderá tres fases y tendría un costo total de COP $10.500 millones, divididos así:

- **Fase 1 Prefactibilidad:** COP $500 millones (tiempo: 8 meses)
- **Fase 2 Planes gestión e instrumentos de ordenamiento:** COP $1.000 millones (tiempo: 8 meses)
- **Fase 3 Construcción:** COP $9.000 millones (tiempo: 18 meses)

Cabe resaltar que dicho proyecto se podrá generar con recursos gestionados de cooperación internacional y alianzas público-privadas, donde el principal actor deberá ser el sector privado.

B. ESTUDIO DE MERCADO PARA LA IDENTIFICACIÓN DE VALOR AGREGADO PARA PRODUCTOS AGRÍCOLAS DE ORIGEN BANANERO Y PALMERO CON ALTA DEMANDA EN EL EXTRANJERO

Dada la coyuntura internacional en la baja de precios y exportaciones de productos primarios en Colombia, el gobierno nacional le apuesta al fortalecimiento de la venta internacional de productos agrícolas y agroindustriales para equilibrar la balanza comercial. Santa Marta cuenta con un gran activo, y juega un papel muy importante en la región Caribe y el país, al contar con productos de gran demanda internacional. Por tal motivo, se propone realizar un estudio donde se visualicen las oportunidades de negocios para una mayor diversificación de los productos que tienen como base

el banano y el aceite de palma, partiendo de las Rutas Competitivas Banafuturo e Innovapalma, impulsadas desde el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Innpulsa, y la Cámara de Comercio de Santa Marta.

Acciones específicas

- Delimitar el alcance y análisis de los eslabones de la cadena productiva agroindustrial, elaborando un diagnóstico de sus principales dinámicas internas y externas.
- Determinar debilidades, obstáculos y ventajas comparativas que impiden/fortalecen el desarrollo del sector agroindustrial.
- Identificar y estudiar los mercados internacionales que mayor importen productos derivados del banano, la palma y el café, y a su vez identificar las empresas que se encuentran comprando estos insumos del mercado nacional para su transformación en el exterior.
- Diseñar estrategias estructuradas que permitan diversificar las exportaciones de valor agregado y así mejorar la competitividad.

Aproximación al impacto

Esta investigación de mercado tendrá un impacto en la competitividad de la ciudad, por lo que tendrá como impacto principal la el PIB per cápita y la reducción de la pobreza si se implementan consigo proyectos de redistribución de ingresos apropiados para evitar la desigualdad. De igual manera, el sector de servicios se verá beneficiado por los requerimientos de funcionamiento y puesta en marcha del estudio.

Inversión y tiempos

Este proyecto se estima tendrá un costo de COP $250 millones, con una duración de seis meses.

NATURALMENTE TURÍSTICA

El mar Caribe y sus ciudades se han convertido un el segundo hogar de muchas personas, durante diferentes periodos del año encuentran allí no solo diversidad de paisajes y aguas cristalinas, sino también una increíble riqueza cultural gracias a la confluencia de múltiples culturas en los diferentes territorios que componen el caribe.

Santa Marta es uno de esos territorios que sobresale más allá de las fronteras de Colombia y se convierte en una ciudad mundial por su patrimonio natural, histórico y cultural, pues al tener la Sierra Nevada de Santa Marta cuenta con un factor diferenciador para ofrecer experiencias alrededor de la cultura milenaria que la habita, así como su relación y conocimiento de la magnífica biodiversidad que protege.

Sin embargo, este potencial debe aprovecharse de forma consensuada y sostenible, evitando poner en riesgo los ecosistemas y garantizando que las actividades generadas logren beneficiar a las comunidades locales. En este sentido, esta línea estratégica busca generar proyectos que superen problemas identificados en el diagnóstico como el limitado desarrollo de los recursos en productos turísticos, y por otro lado, la carencia de una estrategia de promoción y comunicación que difunda la imagen de Santa Marta mientras resalta sus ventajas competitivas.

El sector turístico es un motor para la generación de empleo. En el 2014, el 35% de la población ocupada del distrito samario desempeñaba actividades relacionadas con este sector. Este dato reafirma que el turismo es importante en diferentes escalas, y que en la medida en que se refuercen todas las cadenas involucradas en el servicio se logrará ofrecer un servicio de mayor calidad que genere fidelización y nuevos visitantes que estén dispuestos a a disfrutar y a dejar ganancia en la ciudad. Por esta razón es importante entender que la formación debe orientarse a esta vocación, capacitando personas para prestar mejores servicios, impulsando los emprendimientos locales y apoyando las inversiones foráneas. Actuando como un todo, se deberá conocer, fortalecer y hacer lo necesario para consolidar el sector por medio de los siguientes programas, alineados a los ya realizados por las entidades.

ECOSISTEMA TURÍSTICO

A partir de las múltiples condiciones en las que se fundamenta el turismo y las oportunidades de desarrollo que genera en la ciudad, el sistema turístico se reinterpreta desde una perspectiva nueva que se fundamenta en la importancia de las relaciones entre los diversos actores. El turismo como ecosistema entiende las cadenas que muestran la interdependencia de los organismos dentro del sistema, de esta forma la gestión, la identidad, el producto, I+i+E (Investigación, innovación y emprendimiento), el aprendizaje, la gobernanza, la conectividad y el urbanismo son elementos que están interrelacionados y que se tienen que fortalecer para lograr un verdadero ecosistema turístico en Santa Marta.

Este programa en particular pretende contar con unos proyectos iniciales que ayuden a consolidar ese ecosistema turístico comenzando con acciones pilares para el desarrollo del sector y por ende de la ciudad.

PROYECTOS:

A. MARCA CIUDAD

Con el objetivo de alinear a las diferentes entidades activas del sector turístico y aunar esfuerzos para su fortalecimiento y desarrollo, se propone la creación de la Marca Ciudad de Santa Marta para consolidad su identidad en materia competitiva y desarrollo económico local, y que posicione la ciudad en el contexto regional e internacional. Para el Distrito Turístico es de gran importancia la construcción de esta marca ciudad para que enmarque la oferta turística y cultural mientras involucra directamente a los ciudadanos.

Acciones específicas

1. **Hacer un análisis detallado del posicionamiento actual de Santa Marta** respondiendo a la pregunta sobre cuál es la imagen que se tiene actualmente y realizando un diagnóstico de la ciudad respecto a sus competidoras.

2. **Elaborar una estrategia de mejora del posicionamiento de Santa Marta** para luego contestar a la cuestión sobre cuál es la imagen que se quiere proyectar como ciudad y definir, en consecuencia, la marca Santa Marta, estableciendo sus valores, estrategias y mercado objetivo.

3. **Definir la identidad de Santa Marta y crear un manual de estilo de la marca.** Esto incluye el diseño y desarrollo de un programa de identidad que recopile los elementos gráficos de la marca y su adaptación a todos los soportes de comunicación, siendo en esta etapa especialmente importante la implicación ciudadana.

4. **Diseñar un plan de comunicación y marketing** para la promoción a mediano y largo plazo de Santa Marta.

Aproximación al impacto

Para el Distrito, la creación de una marca ciudad compartida convertirá a Santa Marta en un destino atractivo no solo para turistas sino también para inversionistas de los sectores indispensables para su funcionamiento, mejorando su dinámica económica y competitividad. De igual manera, esto es especialmente importante para crear un sentido de pertenencia en los samarios, promoviendo su apropiación.

Costos y tiempos

El costo de este proyecto para la preinversión es de COP $500 millones para contratación de una consultoría que realice cada una de las actividades ya nombradas. Este trabajo deberá ser impulsado por la Cámara de Comercio de Santa Marta y la Gerencia de Turismo de la Alcaldía Distrital, en el que durante un periodo de un año se deberá construir la marca ciudad involucrando activamente a la sociedad civil. Luego para la fase de implementación de dicha estrategia, se deberán invertir aproximadamente COP $2.000 millones durante dos años.

FOTO: Aldo Dalmazzo

B. ESTRATEGIA PARA EL FOMENTO DEL TURISMO NATURAL EN SANTA MARTA

Alineado con las iniciativas del documento de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Innpulsa, y la Cámara de Comercio de Santa Marta, Macondo Natural, junto con las recomendaciones del documento de Idencity, se deberá realizar un análisis y plan estratégico del turismo como un sector productivo que busque mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Este deberá también diferenciar los nichos del mercado turístico que puedan ser explotados en el distrito, como lo son el ecoturismo y agroturismo..

Un factor fundamental a tener en cuenta por las intervenciones en el sector turístico durante este proyecto son las comunidades indígenas de Santa Marta, donde se encuentran cuatro resguardos situados dentro de la línea negra, englobando el Parque Tayrona y la Sierra Nevada. Por tal motivo, cualquier proyecto requiere de un proceso de consulta previa y de su posterior aprobación. Por ello, resulta fundamental que las estrategias llevadas a cabo tengan un carácter integral, adaptativo y participativo, que permitan definir un modelo a largo plazo entre todos los tomadores de decisiones, incluidas la comunidad indígena para su apropiación e inclusión en el proyecto.

Acciones específicas

Análisis del sector turístico:

1. Hacer delimitación de la estructura interna y externa del sector turístico con todos los eslabones que forman parte de su cadena de valor.
2. Definir las ventajas competitivas y obstáculos para el desarrollo de los subsectores turísticos.
3. Elaborar una hoja de ruta que defina aquellas estrategias de actuación que permitirán incrementar la competitividad del sector.

Plan estratégico por segmento:

4. Crear un catálogo de la oferta única de Santa Marta.
5. Diferenciar los nichos de mercado del turismo que puede generar la ciudad teniendo en cuenta sus potencialidades.
6. Establecer claramente la aplicación de las estrategias junto con el fortalecimiento del sector turístico, incrementando la capacitación de los trabajadores empleados en las actividades asociadas.
7. Crear una mesa de colaboración permanente en materia turística entre el sector público y privado que fomente la participación de la ciudadanía y de todos los actores involucrados. Esta debe ayudar a lograr una institucionalidad más fuerte.

Aproximación al impacto

El resultado de esta estrategia mostrará el estado actual del sector y la hoja de ruta a seguir para mejorar su calidad e impulsar su desarrollo. Este estudio maximizará la empleabilidad, formalización y profesionalización, como lo establece IdenCity. Esto llevará a la ciudad a posicionarse como destino turístico internacional, así como de inversión extranjera y nacional.

Inversión y tiempo

Se estima que este proyecto tendrá un costo aproximado de COP $350 millones y un tiempo de duración de seis meses.

C. DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTOS PARA ATRACCIÓN DE CRUCEROS PARA SANTA MARTA

La industria de cruceros se posiciona como una de las actividades con mayor crecimiento en la economía mundial, con un mayor crecimiento al turismo en general, donde aproximadamente el 40% de los cruceros se mueven por el mar Caribe. Santa Marta no solo cuenta con la posición estratégica en el Gran Caribe y oferta de playas y parques naturales, sino también con un puerto capaz de recibir barcos de pasajeros de gran capacidad en el centro de la ciudad brindando fácil acceso a servicios turísticos. Por tal motivo se propone la construcción de un muelle de cruceros, acompañado posteriormente por un componente social y comercial que deberá capacitar y articular su funcionamiento con los estudios ya realizados por ProColombia dentro de la estrategia de atracción de cruceros en el caribe de Colombia. Si bien hoy en día la SPRSM, recibe cruceros en sus muelles, estos no son de uso exclusivo de los mismos y muestra una falta de organización para atraer turismo de calidad.

Acciones específicas

- Hacer estudios de prefactibilidad y factibilidad de la infraestructura, incluyendo ambientales y de impacto económico.
- Realizar diseños estructurales de ingeniería portuaria, los cuales deberán incluir la posibilidad de destinar un espacio para actividades comerciales libres de impuestos como complemento.
- Elaborar estructuración financiera y construcción del muelle para grandes embarcaciones turísticas.
- Hacer acompañamiento de programas académicos para los operadores del mismo e incluir un medio de seguimiento para mantenimiento.

Aproximación al impacto

El impacto de este proyecto se verá reflejado en la recepción de un mayor número de embarcaciones turísticas con mayor poder adquisitivo, algo que contribuirá no solo al aumento de la productividad del sector turístico sino que también atraerá inversiones de este frente.

Inversión y tiempos

Este proyecto tiene un costo aproximado de COP $300 millones en preinversión y COP $1.8 billones para su construcción, con un periodo total de un año para estudios y tres de ejecución.

D. DISEÑO DE ESTRATEGIA PARA CONSOLIDACIÓN DE CLÚSTER TURÍSTICO DE BIENESTAR EN POZOS COLORADOS

Santa Marta cuenta con el potencial de nuevos nichos de mercado complementarios a los ya existentes. Uno de los principales subsectores en turismo es el de salud y bienestar, en el que se buscan espacios con una ubicación estratégica para el desarrollo de sus actividades. A tan solo 6 kilómetros del Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta se encuentra la zona de Pozos Colorados, donde se visualiza el desarrollo de una urbanización de uso mixto en la que su principal foco de desarrollo es el turismo de bienestar. Este subsector se caracteriza por contar con paisajes naturales, clima estable, cuerpos de agua y alimentos orgánicos ya que su principal objetivo es generar una experiencia que contribuya al cuidado del cuerpo y la mente del turista, algo que ofrece el distrito.

Es aquí en donde Santa Marta puede diversificar su portafolio de servicios, pasando de ofrecer un turismo de sol y playa a uno de bienestar, manteniendo una estrecha relación con el sector agroalimentario que puede ofrecer, gracias a sus fértiles tierras, alimentos sanos provenientes de huertas orgánicas. De igual forma, la cultura de las poblaciones indígenas representa un valor agregado y diferencial para Santa Marta frente a otros destinos de bienestar en Colombia puesto que ofrecen prácticas medicinales naturales y remedios ancestrales que brindan una experiencia única en el territorio.

En estos espacios de bienestar como son las haciendas, hoteles, spas y centros especializados, se espera que el turista aprenda a prevenir enfermedades y cuidar su organismo por medio de tratamientos que ayuden a crear una consciencia saludable y un estilo de vida mejor. A su vez, en el marco de una integración regional, la zona de Pozos Colorados en Santa Marta se encuentra a menos de 30 minutos de los Termales de Córdoba en el municipio de Ciénaga, donde se ofrece una actividad atractiva para aquellos turistas de bienestar que buscan un balneario rústico para relajarse en una piscina termal, un pozo de lodo y un espacio de masajes.

Acciones específicas

- Generar mesas de concertación entre los empresarios de la ciudad y la alcaldía para determinar la estrategia en la que este proyecto se incorporaría como parte del proyecto de renovación de Pozos Colorados, y determinar los instrumentos vigentes para realizar dicha operación, entre ellos el POT.
- Incluir el proyecto dentro de la agenda de trabajo de la Agencia de Desarrollo Urbano y Hábitat.
- Diseñar un plan de negocios y una estrategia público-privada para determinar la operación, que involucre también a la Gerencia de Turismo del Distrito.

Impacto

Este proyecto busca consolidar este potencial creando instrumentos que justifiquen y soporten el desarrollo del turismo de bienestar, generando un impacto directo en la generación de empleos de calidad y diversificación de la economía. Dentro de la dimensión urbana, esta urbanización en la zona de Pozos Colorados también crea un aumento de espacio público como una oportunidad de inclusión.

Costo y tiempo

El diseño de una estrategia para la consolidación de un turismo de bienestar tendrá un tiempo aproximado de seis meses y un costo en preinversión de COP $250 millones de pesos.

SANTA MARTA CREE Y CREA

La productividad de un territorio en gran medida es impulsada por la innovación, donde el mecanismo articulador entre ambos es el emprendimiento. Sin embargo, la disponibilidad de capital humano y tecnologías son indispensables para su articulación, donde el conocimiento deberá ser enfocado hacia la vocación del territorio. Para el caso puntual de Santa Marta, con su vocación natural-turística, deberá promover centros de aprendizaje y una cultura emprendedora que genere un impacto en la calidad de vida de sus habitantes. Con este programa se busca que los samarios comiencen a desarrollar esa cultura emprendedora haciendo parte del proceso de cambio y desarrollo del distrito. Todo se enfocará en creer, aprender, pensar, empoderar, producir, y crear.

PROYECTOS:

A. ESTRUCTURACIÓN DE PLANES DE FORMACIÓN DE CAPITAL HUMANO PARA LA CUALIFICACIÓN DE LA OFERTA TURÍSTICA EN LA CIUDAD

Teniendo en cuenta la vocación turística de la ciudad, se requiere de un capital humano con una formación orientada a la satisfacción del cliente con la visión de crear una experiencia inolvidable en Santa Marta. Por tal motivo, las instituciones académicas deben estar alineadas con el sector privado y la dinámica económica del territorio para así aumentar la empleabilidad, empoderamiento y emprendimiento de la población en el sector. La estructuración de planes de formación de capital humano para la cualificación de la oferta turística se basa en el fortalecimiento del bilingüismo y la diversificación en subsectores como la hostelería y gastronomía. Cabe resaltar que dicho proyecto deberá estructurarse en el marco del proyecto Ejecución y Construcción de la Escuela Tecnológica Politécnico Distrital De Santa Marta nombrado en el eje estratégico Ser Samario.

Acciones específicas

- **Aumentar la oferta de cursos cortos sobre la gestión del sector hostelero** en el distrito con el fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes, y así crear una cultura hospitalaria en los pequeños hostales como nueva línea de negocio del sector.
- **Promover el aprendizaje de idiomas,** principalmente el inglés, para la comunicación con los turistas internacionales, junto con la iniciativa de atraer turismo internacional por medio de rutas aéreas y marítimas extranjeras.
- **Fomentar y consolidar la gastronomía y arte culinario como oferta turística del distrito** por medio de talleres, cursos, y seminarios, impulsando la innovación en la cocina sin dejar a un lado los sabores típicos. Estos planes deberán contar un componente administrativo y de servicio al cliente que permita el emprendimiento local.

Aproximación al impacto

La migración del capital humano, mejor conocida como fuga de cerebros, en gran medida se debe a la falta de oportunidades que encuentran los jóvenes al terminar su educación superior. Este fenómeno afecta en gran medida la competitividad del territorio, puesto que el capital humano es el principal activo para el desarrollo económico. Al crear un ecosistema emprendedor mejoran las condiciones de la dinámica de la ciudad, reduce el desempleo y la informalidad, dando opor-

tunidades para que los samarios tengan ingresos y así poder mejorar su calidad de vida, evitando que migren a otras ciudades de Colombia.

Inversión y tiempos

La estructuración de los programas de formación tendrá un costo aproximado de COP $ 200 millones para doce meses de implementación.

B. FORMULACIÓN DE PROGRAMAS PARA EL DESARROLLO DE UN CLIMA EMPRENDEDOR Y ACCESO A RECURSOS FINANCIEROS

Los programas de emprendimiento buscan dinamizar la economía, y más aún, crear en la sociedad personas con empuje e iniciativa que busquen mejorar su calidad de vida. Sin embargo, para el surgimiento de emprendedores en una ciudad debe haber un entorno atractivo que propicie la creación de empresas, así como el apoyo necesario para la materialización de sus ideas de negocio. Santa Marta debe formular programas que busquen la capacitación de jóvenes emprendedores para disminuir la informalidad y aumentar las plazas de empleo, junto con la demanda de servicios y productos del territorio. Cabe resaltar que la capacitación solamente no es suficiente para sacar adelante los negocios, por lo que se deben incluir asesorías en la estructuración y seguimiento individual en la etapa inicial.

Acciones específicas

De igual manera, el acceso a recursos financieros destinados a proyectos de emprendimiento también se deberá tener en cuenta en la formulación de estos programas, incluyendo:

- Crear mecanismos e instrumentos que faciliten el acceso al crédito.
- Disminuir el riesgo crediticio, implantando una mayor regulación al microfinanciero.
- Crear fondos económicos (por ejemplo, capital semilla) que incentiven la creación de empresas y el emprendimiento.

Inversión y tiempo

La estructuración del programa de clima emprendedor tiene un costo aproximado de COP $250 millones para doce meses de implementación, donde los primeros dos meses son destinados para la formulación de la metodología, selección de docentes y consultores, y preparación de documentos.

SER SAMARIO, UN GRAN EJEMPLO

No existe cultura sin territorio y no existe territorio sin cultura. En este sentido, el ecoterritorio solamente se puede concebir por la gente que lo comprende y su relación armónica, estrecha y permanente con su medio. La línea estratégica Ser Samario busca fortalecer la identidad desde lo local, de manera que se abran espacios que acojan a su diversa población y los inspire para hacer acciones transformadoras, incluyentes e innovadoras.

El significado del territorio para los samarios es multidimensional y ordenado según cosmologías ancestrales indígenas, enmarcado en una organización espiritual y material de espacios sagrados y conexiones relacionan todo el sistema territorial de la Sierra Nevada de Santa Marta con el universo, un microcosmos caracterizado por rasgos biológicos y culturales. Se entiende la región de Santa Marta como un lugar, no solamente como una espacio en el mundo sino como una forma de entender el mundo (Serje, 2008, p. 214): un paisaje que busca la relación entre la cotidianidad de la vida social con el bagaje histórico de conocimiento, donde el medio ambiente se entiende como un sistema entrelazado en el cual cualquier alteración a su estado, afecta el todo. Los retos de la población de Santa Marta están en entender esos sistemas, protegerlos y reapropiarlos según los parámetros establecidos por aquellas poblaciones que conocen a fondo su entorno.

Como primer paso se pretende reforzar el sentido de pertenencia y el respeto hacia el espacio material y espiritual. El territorio no es solamente una interpretación del espacio externo sino el lugar donde se construye el "yo" individual y el "yo" colectivo, por lo tanto, la línea estratégica apunta a la consolidación de ciudadanos con derechos, obligaciones y responsabilidades que mejoren la convivencia y protejan su medio ambiente. Se resaltan las memorias colectivas de su gente, sus narrativas, su patrimonio material e inmaterial y las apropiaciones culturales para encaminar a la ciudad en una ruta a seguir en la búsqueda constante de lo que se quiere ser.

La siguiente línea de acción consta de tres programas 1) Vivir la cultura samaria; 2) Revivir nuestra historia y 3) Educación desde siempre. Los proyectos dentro de estos programas buscan ser catalizadores de procesos sociales que abran espacios para el diálogo, la paz y la construcción conjunta de la ciudad; para el intercambio de saberes y conocimientos, y para el desarrollo de la creatividad y las artes que se viven y se construyen en el ecoterritorio.

FORMACIÓN PERTINENTE

El objetivo del programa es generar conocimientos a partir de las realidades locales para convertirse en una población competitiva que entienda su medio ambiente y cultura. A pesar de los esfuerzos que se han realizado para brindar una educación de calidad durante los últimos años, aún existen grandes brechas de inequidad y desigualdad, especialmente entre la población más vulnerable. Educación para todos busca recuperar la historia y valores ancestrales, estar a la vanguardia de las transformaciones de los procesos educativos, y de las herramientas tecnológicas, con el fin de llevar la educación al alcance de todos. El programa está destinado para aquellas personas que no tienen acceso a la educación formal ni a la educación para el trabajo y el desarrollo humano.

PROYECTOS:

A. ESTRUCTURACIÓN Y EJECUCIÓN DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA SUPERIOR TECNOLÓGICA POLITÉCNICO DISTRITAL DE SANTA MARTA

Partiendo del Estudio de factibilidad socioeconómico: diseño y puesta en marcha de una institución tecnológica de origen oficial para el Distrito de Santa Marta, realizado por la Red de Instituciones Técnicas, Profesionales, Tecnológicas y Universitarias Públicas entregado a la Secretaria de Educación de Santa Marta, se propone la estructuración y ejecución de la construcción de la primera Universidad Distrital para el territorio. En línea con la Alcaldía de Santa Marta quien viene implementado estrategias de acceso, permanecía y graduación en educación superior, el estudio de factibilidad muestra las alternativas integrales para ampliar la cobertura y oferta de programas para contribuir a la competitividad de los samarios.

Actualmente la conformación de dicha institución se encuentra en proceso de aval por parte del Ministerio de Educación, y paralelo a esto se encuentra en identificación de edificaciones para ubicación temporal e identificación de lotes para la construcción de su sede principal. Teniendo en cuenta que para el 2017 ya esperan contar con los documentos y aprobaciones requeridas, el siguiente proyecto propone la materialización de esta institución de educación superior en la que se desarrollaran programas técnicos y tecnológicos en logística, construcción, turismo, agroindustria e innovación en línea con la vocación territorial de Santa Marta. Esta iniciativa pública busca la consolidación de una ciudad escuela articulada con los otros proyectos del distrito como lo son los centros deportivos para los Juegos Bolivarianos 2017 y la biblioteca distrital entre otros.

Acciones específicas

1. Estructuración administrativa y académica de la universidad
2. Plan maestro del Campus y construcción de las infraestructuras necesarias

Aproximación al impacto

Teniendo en cuenta el alto impacto que genera la educación superior en la competitividad del territorio por su vínculo directo con el sector privado y público, este proyecto no solo tendría un impacto en su economía sino también en los índices de seguridad teniendo en cuenta la poca oferta en educación técnica y tecnológica en el distrito de Santa Marta y su alta demanda por graduandos de secundaria. Actualmente muchos de los recién egresados de los colegios distritales no alcanzan a acceder a estos estudios en el SENA o la Universidad del Magdalena por lo que optan por otras actividades ilícitas como manifestado por la Secretaría de Educación de la alcaldía.

Inversión y tiempos

Este proyecto tendría un tiempo aproximado de 2 años con una pre-inversión de $COP 500 millones y una inversión en infraestructura y equipamientos aproximada de $COP 13.000 millones.

B. PEDAGOGÍA PARA LA CULTURA

Es necesario crear programas que generen cohesión social y sentido de pertenencia y respeto hacia la ciudad, su entorno natural, y sus habitantes; además de fortalecer la identidad y la cultura ciudadana. La Pedagogía para la Cultura tiene como objetivo el fortalecimiento y creación de programas académicos con el fin de generar un conocimiento colectivo desde las realidades locales, en este sentido se crea una clase que responde a la historia del distrito y un programa que ayude a la responsabilidad ambiental desde hechos actuales con el fin de construir una mejor Santa Marta. La educación se convierte en el pilar de consolidación del ecoterritorio.

Acciones específicas

- **Crear la Cátedra Samaria:** destinada para colegios, escuelas, y universidades como escenario de integración histórica, cultural, y étnica, con el objetivo de formar ciudadanos que interioricen su historia y participen en la construcción del tejido social y la paz.
- **Crear programas pedagógicos para los niños, jóvenes y adultos sobre la educación ambiental.** Programas transversales y articulados entre el hogar, oficina, escuelas y espacio público con especial énfasis en protección y respeto de la naturaleza, conservación y manejo del agua, residuos sólidos, reciclaje y ahorro de energía.

Aproximación al impacto

El programa contribuye al reconocimiento de la identidad cultural, los valores cívicos, la pertenencia histórica, y crea un arraigo y sentido de pertenencia con el territorio a través de la educación. Los impactos de estas acciones se miden a través de una prueba de impacto, que si bien no están estructuradas, se deberán hacer una vez finalice los procesos, esto con el objetivo de medir el grado de conocimiento adquirido. Para esto se espera un cambio de actitud de la sociedad con respecto a su entorno a partir de un mayor arraigo hacia sus orígenes, su cultura y los cambios asumidos por los estudiantes hacia la responsabilidad social y ambiental.

Los principales indicadores de la metodología que pueden impactarse positivamente son los relacionados con el consumo anual de energía eléctrica, gasto de agua y aprovechamiento de residuos sólidos. Es decir, a través de esta acción se busca que los samarios sean conscientes de sus recursos y se relacionen en armonía con su entorno, para consolidar el ecoterritorio.

Inversión y tiempos

Diseño de contenidos y formulación de la Cátedra Samaria por un costo estimado de preinversión de COP $200 millones. Para la creación de programas pedagógicos para los niños, jóvenes y adultos sobre la educación ambiental se estima un costo de COP $200 millones por concepto de preinversión. Ambos programas tienen un tiempo aproximado de formulación de un año.

C. HERRAMIENTAS HACIA LA EDUCACIÓN DEL FUTURO

El objetivo del proyecto es usar la tecnología para generar impactos positivos para todas entidades educativas, además de ayudar a mejorar la calidad de la educación en el distrito. Se aprovechan los medios y herramientas tecnológicas para que los beneficiarios tengan los instrumentos y la certificación para desempeñar un oficio u arte y vincularse al aparato productivo.

Para poder hacer mayor uso de los programas tecnológicos es necesario que el distrito mejore la calidad de la red de internet y su alcance en el territorio.

Acciones específicas

- Formar a 30 profesores para el diseño de contenidos para clases virtuales.
- Habilitar gratis de Microsoft Office 365 en la nube para todos los dispositivos de las instituciones educativas distritales.

Aproximación al impacto

A través de las herramientas e instrumentos tecnológicos se busca generar ambientes de innovación y conocimiento por medio de las plataformas interactivas. La calidad de la educación se verá directamente favorecida en tanto los profesores contarán con la oportunidad de crear sus propios contenidos a partir de las experiencias locales, de tal forma que el sistema educativo concuerde con la vocación productiva del territorio.

Inversión y tiempos

Los costos de este programa son financiados por la Fundación Microsoft, por lo tanto el único costo de este programa se estima en COP $60 millones anuales por un término aproximado de 10 años, para un total de COP $600 millones.

VIVIR LA CULTURA SAMARIA

Este programa busca restablecer la esencia diversa de la identidad samaria a partir del sentido de pertenencia y respeto al desarrollo cultural de la ciudad. El paisaje de Santa Marta está compuesto no solamente por su exuberante naturaleza y su situación geográfica estratégica, sino también por todas las personas que han hecho de esta región un espacio compartido y socialmente construido. Vivir la cultura samaria responde a la necesidad de aplaudir la diversidad de la ciudad, lo anterior, mediante el fortalecimiento de la institucionalidad cultural que responda a su vez con la vocación y crecimiento que experimenta el territorio, consolidándose como una ciudad creativa que manifiesta el orgullo de su gente, su cultura y su memoria.

PROYECTOS:

A. CARTOGRAFÍA NARANJA: VARIAS HISTORIAS UN MISMO FUTURO

El mapeo de las industrias culturales y creativas para Santa Marta y el Magdalena es un proyecto que pretende identificar los activos culturales reales, generar vínculos entre los diferentes actores y divulgar de forma eficiente información acerca de los procesos y actividades que se lleven a cabo en el territorio. La economía creativa surge como alternativa para el desarrollo y la generación de empleo, sobre todo en países donde hace falta recursos para la creación de empresas tradicionales.

Por consiguiente, este proyecto busca identificar las fortalezas y retos de la ciudad en términos culturales: en qué sectores existe más posibilidades de impulsar una posible industria cultural y creativa, cómo articular los actores identificados en el territorio y cómo generar asistencia e inclusión a los eventos realizados en Santa Marta. La Cartografía Naranja será la herramienta para construir una hoja de ruta que contribuya a la reafirmación de estos objetivos.

Acciones específicas:

- **Identificar la oferta cultural real y los actores que están asociados a este sector,** así como las industrias existentes, y de no haber, se especificarán las fortalezas del territorio, que mediante una estructuración adecuada pueda crear una industria cultural y creativa con capacidad de jalonar la economía del distrito de Santa Marta y del departamento del Magdalena.
- **Estructurar una plataforma de comunicación** para divulgar información cultural.

Aproximación al impacto

En Colombia para el 2012, la economía derivada del conocimiento, la creatividad y la cultura, fue superior al aporte neto por cultivos de café, y se encuentra a la par en los aportes por extracción de carbón(Rojas, 2015). De igual manera, este sector económico tiene el mayor porcentaje de jóvenes empleados que en cualquier otra industria, por lo que este proyecto es importante en la medida que con la Cartografía Naranja se podrán diseñar estrategias y desarrollar proyectos donde se logre establecer encadenamientos productivos, emprendimientos eficientes y generación de empleo. En la medida que se puedan tener datos estadísticos se tendrá la posibilidad de definir alcances y el aporte a la economía para construir un lenguaje común entre otros sectores.

Inversión y tiempos

El costo estimado de este proyecto es de COP $400 millones de preinversión, donde se incluye la cartografía que identificaría la oferta cultural del departamento del Magdalena. Este proyecto comprende una sola etapa de duración, de aproximadamente un año.

B. CORPORACIÓN DE LA CULTURA SAMARIA

El principal reto identificado en la etapa diagnóstico es la deficiencia institucional coherente con la vocación y el crecimiento que experimenta Santa Marta. Actualmente, la dirección de cultura de la alcaldía es una dependencia con limitaciones presupuestales, de capital humano e infraestructura. Es necesario la consolidación de una organización que cree y gestione políticas públicas con metas específicas, las que su desarrollo no dependa de las agendas políticas. Asimismo, esta corporación deberá mantener una articulación con el fondo de promoción turística de Santa Marta ya que se ha identificado la falta de integración entre la planificación cultural y la planificación turística del Distrito.

Acciones específicas

- Formular e implementar una política pública de cultura.
- Crear una plataforma interactiva de información, "Portal Samario de la Cultura", que maneje la compleja red de oferta cultural que ofrece el Distrito mediante herramientas efectivas de planeación, gestión, control y seguimiento, según se identificó en el Plan Maestro de Cultura. De igual forma, para su desarrollo es fundamental los resultados de la Cartografía Naranja.

Aproximación al impacto

Este proyecto busca fortalecer el marco institucional de la cultura en el distrito de Santa Marta, de manera que se promueva el valor por el patrimonio Samario, estimule y apoye la creatividad de emprendedores, gestores culturales y demás actores involucrados en este sector, fomentando la economía naranja. El aporte de este sector de la economía al PIB nacional es de un 3.3%, sin embargo para ciudades como Santa Marta, está información no está disponible, por lo que no se tiene conocimiento sobre la importancia que este sector económico aporta al Distrito.

Inversión y tiempos

La realización de las acciones para poner en marcha la Corporación de la Cultura Samaria tiene un costo aproximado de COP $1.000 millones de preinversión. Se estima un año de ejecución, aproximadamente, en donde la acción principal será la creación de las políticas públicas que marcarán la ruta a seguir para continuar con la implementación del Portal Samario de la Cultura.

C. CREACIÓN DE ENTORNOS AMIGABLES

Los entornos amigables son espacios que aumentan la calidad de vida de las personas a través de la adecuación de su entorno, la interacción y sana convivencia. No obstante, este proyecto identifica la importancia de la promoción de actividades físicas y recreativas en los espacios públicos existentes, y la cultura como vehículo para lograr la convivencia. El objetivo del programa es fortalecer la circulación, acceso y consumo de bienes y programas culturales y recreacionales a todos los barrios de Santa Marta, por medio de la creación de espacios de interacción cultural y fomento de la cultura. Con esto se busca tener ciudadanos integrales y generar oportunidades .

Acciones específicas

- Desarrollar el programa **Cine al Barrio.**
- **Plug-ins Culturales:** diseño e implementación de equipamientos móviles, flexibles, y temporales con oferta cultural. Por medio de la Cartografía Naranja, se identifican los puntos con déficit de actividades culturales y recreativas para así llevar los plug-ins a estos espacios o barrios. Estos plug-ins culturales transitarán por los nuevos parques urbanos (ver línea estratégica Entre el Mar y la Sierra) y crearán espacios de ocio e información ciudadana y turística.
- **Embajadores de la cultura y paz:** programa de capacitación y formación integral para adultos, jóvenes y niños que a través de actividades comunitarias, artísticas y culturales, generen una transformación social en su entorno diario. Esta acción se desarrollará en las escuelas deportivas, centros culturales comunitarios y casas culturales, entre otros.

Aproximación al impacto

El impacto del proyecto incluye la reactivación y aprovechamiento de los espacios públicos de la ciudad, la apropiación de los barrios, parques y calles, la generación de un sentido de pertenencia de los samarios con sus espacios cotidianos y la distribución equitativa de cobertura y repartición de equipamientos culturales, deportivos y de recreación de forma ordenada para que puedan ser aprovechados por toda la población..

Según la Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana (ECSC) del DANE 2013, el 33.7% de la población samaria mayor a 15 años percibe los parques públicos, espacios recreativos o deportivos como espacios inseguros. Generar e incentivar el uso de los espacios públicos a través de estas acciones, podría generar una percepción de lugares seguros

al tener mayor uso por parte de la población. De 600 entrevistados, según la encuesta de opinión IPSOS (2015), el 63% de la población opina que algunos y pocos cuidan y respetan sus espacios públicos. Las acciones de este proyecto buscan que los ciudadanos se apropien de sus espacios públicos y cotidianos, y cambien la percepción para que todos o la mayoría cuiden de su ciudad. En cuanto a la confianza ciudadana, según el diagnóstico preliminar de la ciudad, el 52% de la población siente seguridad en sus espacios, por lo que este programa busca aumentar el sentimiento de seguridad un 10% para que el indicador llegue a niveles satisfactorios según la metodología aplicada.

Inversión y tiempos

Los costos estimados de este proyecto tienen una preinversión de COP $615 millones para la formación de los embajadores de la cultura y paz, y de la acción de Cine al Barrio. Estas acciones se deben llevar a cabo de manera permanente por un periodo de cuatro años. El diseño y construcción de los plug-ins culturales tiene una inversión de COP $345 millones, los cuales deben diseñarse una vez exista una recuperación del espacio público y finalizada la Cartografía Naranja. Se estima un año para el diseño y la construcción de los plug-ins.

REVIVIR NUESTRA HISTORIA

El objetivo de este programa es dar visibilidad a las historias de Santa Marta a través de la reconstrucción conjunta de escenarios culturales, los cuales buscan generar nuevos espacios de integración económica y cohesión social para consolidar una sociedad más inclusiva, apropiada de su historia e identidad. Estos escenarios son aquellos espacios existentes que tienen un valor patrimonial o sentimental en la ciudad, o aquellos espacios intangibles que guardan las dinámicas sociales, culturales y urbanas. Estos escenarios buscan fortalecer la identidad cultural samaria, multiétnica y ancestral que vele por los intereses de los habitantes y permita la acción de colectivos independientes.

PROYECTOS:

A. MANZANA CULTURAL Y LA CASA DE VIDA

Este proyecto busca atender dos problemáticas de la ciudad: la recuperación de espacios patrimoniales de la ciudad y la generación de espacios de encuentro, reflexión y transformación cultural en torno a la coyuntura nacional en relación al proceso de paz, el reconocimiento de las víctimas y los procesos de reconciliación. Entendiendo la situación especial de Santa Marta como escenario y receptora de víctimas del conflicto, en paralelo a su condición de distrito turístico, cultural e histórico, este proyecto se presenta como una oportunidad de inclusión por medio de las artes vivas y el reconocimiento a la diversidad.

Desde la anterior administración, el exalcalde de Santa Marta, Carlos Caicedo, se planteó la recuperación del edificio del concejo, que a pesar de su valor arquitectónico y patrimonial hoy en día se encuentra en condiciones de deterioro. Debido a sus cualidades de localización, el gobierno local considera que es el espacio propicio para albergar el Museo de la Memoria de Víctimas del Conflicto y la Escuela de Artes y la sede de la Filarmónica Distrital, de forma que se logre generar un punto central en la ciudad con alta calidad técnica

y que ofrezca a los estudiantes sobresalientes de las diferentes escuelas barriales de danzas y música la oportunidad de tomar clases de nivel avanzado.

Acciones específicas

- Determinar un modelo de gestión que garantice sostenibilidad al proyecto.
- Contratar una consultoría para articular las obras de restauración del edificio del Concejo y elaborar los diseños arquitectónicos para albergar las siguientes actividades: Centro para la Memoria, Centro de Cultura, Instituto de Música y Sonido y un espacio para la dinamización socioeconómica con tienda, punto de información turística y restauran¬te-cafetería.

Aproximación al impacto

- Se estima que el proyecto beneficiaría alrededor de 277.140 personas.

Inversión y tiempos

Para ejecutar las acciones específicas que corresponden a preinversión se necesitan COP $300 millones y se desarrollaría en un periodo de seie meses.

B. SABERES ANCESTRALES, ESCUELA DE ARTES Y OFICIOS

Los saberes ancestrales y conocimientos tradicionales se deben proteger, fomentar y salvaguardar. La Escuela es importante para mantener y fortalecer la identidad y visibilizar las prácticas, pero sobre todo como un espacio de intercambio de saberes y técnicas que transformen, innoven y gestionen el conocimiento. La Escuela tiene dos fases, la primera la consolidación y entendimiento de los saberes ancestrales, las artes y los oficios. La segunda fase, como construcción colectiva de esta, que puede ser una infraestructura física o itinerante que se va decidiendo y construyendo a partir de las conversaciones y entendimiento de los saberes ancestrales y las prácticas milenarias.

Acciones específicas

- Elaborar estudio socioantropológico de saberes ancestrales para la constitución de la Escuela.
- Diseñar y construir la plaza de artesanos, proyecto que ofrece la posibilidad de comercializar los bienes de los diferentes artistas y artesanos.
- Realizar proyecto de intercambio: talleres donde artistas, artesanos e investigadores de todo el mundo intercambian prácticas y saberes, incentiven el sector creativo y promueven el intercambio. Con esto se busca crear alianzas internacionales con otras residencias e instituciones para posesionarse como un modelo de enseñanzas ancestrales.

Aproximación al impacto

La realización del proyecto busca integrar el carácter simbólico mediante el acercamiento de la población samaria a sus activos culturales, y su carácter productivo por medio de la creación de herramientas para la ejecución, producción y comercialización de bienes y servicios. El proyecto fomenta el desarrollo local incluyente y genera mercados nacionales y globales en torno de una economía de la cultura nutrida de los saberes y conocimientos ancestrales. Esta proyecto denota una importante alternativa, no solamente para la recuperación de oficios tradicionales sino para impulsar mecanismos innovadores en sus campos de aplicación. El programa, por lo tanto, ofrece una plataforma ideal para visibilizar y convertir esta Escuela en catalizador de los procesos de apropiación del patrimonio inmaterial y potencializador de una economía creativa.

Inversión y tiempos

El proyecto tiene un costo estimado de COP $800 millones de preinversión y COP $5.000 millones en la ejecución de la infraestructura necesaria para llevar a cabo las actividades específicas, teniendo un costo total de COP $5.800 millones.

En primera instancia se deben hacer los estudios para saber qué se entiende por los saberes ancestrales y cómo se va a tratar el tema involucrando a todos los actores pertinentes (COP $500 millones). Una vez terminada la primera fase empieza el diseño y construcción de la Escuela. Por lo tanto el costo de la Escuela únicamente contempla el presupuesto de la preinversión, pues su construcción depende de los estudios realizados en la primera fase. Si bien los programas de intercambio (COP $300 millones) pueden entrar en cualquier momento del programa, se sugiere instaurarlos una vez terminado la primera fase de la Escuela y se cuente con un espacio. La Plaza de Artesanos (COP $5.000 millones), que a la vez complementa la Escuela, es una acción que se puede tratar independiente y debe relacionarse con las acciones de la línea estratégica "Naturalmente Turística".

Para la ejecución total de este programa se estima un tiempo aproximado de cinco años.

C. HITOS CULTURALES

En Santa Marta existen manifestaciones de patrimonio cultural material e inmaterial, sin embargo estas acciones se deben estimular y hacerse más visibles con el fin de garantizar que la esencia samaria perdure en el tiempo. Se busca rehabilitar, restaurar, fortalecer y reactivar sitios emblemáticos y espacios culturales que sin ser declarados bienes patrimoniales, salvaguardan las raíces, los imaginarios y la memoria de sus habitantes. Por medio de acciones encaminadas a fortalecer las principales manifestaciones culturales como las Fiestas del Mar y la activación de espacios y actividades culturales en la noche.

Acciones específicas

- Lograr fortalecimiento y promoción de las Fiestas del Mar.
- Hacer Noche Cultural Samaria: programa distrital en una fecha programada donde se expongan las múltiples manifestaciones culturales y creativas que se encuentran en el territorio.

Aproximación al impacto

El fortalecimiento de las festividades y la creación de un nuevo programa cultural generan la inclusión social y mayor participación ciudadana, aumentando al mismo tiempo la cantidad de personas empleadas de las actividades culturales. Asimismo, las festividades de la ciudad se convierten en plataformas para la atracción del turismo.

A partir del análisis de las ciudades 24 horas del BID, se identifican cinco ventajas de la activación de la ciudad en horas nocturnas, entre estas la generación de empleo, al crear ingresos adicionales para la ciudad, la revitalización del espacio público en horas de desuso, la existencia de una percepción

de seguridad, el impulso al sector turístico, y la creación de sentido de pertenencia por parte de la ciudadanía. A manera de ejemplo se observa el caso de la ciudad de Bueno Aires, la cual a través de su programa Noche de Museo logró atraer a más de un millón de personas en el año 2014 (Seijas, 2015).

Inversión y tiempos

Los costos estimados de preinversión son de COP $765 millones repartidos entre las Fiestas del Mar (COP $565 millones) y la Noche Cultural Samaria (COP $200 millones).

El fortalecimiento y promoción de las Fiestas del Mar deben ser una acción prioritaria y transversal que tenga en cuenta las acciones del proyecto Entornos de Artes Escénicas y de los Entornos Amigables e incluir varias de las actividades descritas en estos programas dentro de la programación de las Fiestas. Por esta razón se deberá iniciar lo más pronto posible y se calcula un año de articulación con los programas existentes y las acciones de este PDA. Por su parte, la Noche Cultural Samaria se convierte en una acción independiente que refuerza varios de los proyectos de esta línea estratégica y por lo tanto se debe pensar como una acción inmediata que funciona como plataforma de comunicación de los nuevos programas culturales del Distrito.

D. ENTORNOS DE ARTES ESCÉNICAS

Este proyecto busca abrir espacios de intercambios culturales por medio de la pedagogía artística y ofrecer a la población la oportunidad de formarse en disciplinas musicales y teatrales. Se resalta la importancia de estos espacios como lugares de construcciones colectiva que respaldan los valores del trabajo en equipo y la tolerancia hacia la construcción de espacio de convivencia y paz. Lo anterior se pretende por medio del fortalecimiento de las Escuelas Urbanas y Rurales Distritales de Música y la creación del programa de Escuelas de Danza y Teatro.

Acciones específicas

- Dar sostenibilidad a Escuelas Urbanas y Rurales Distritales de Música: diseño y gestión de un modelo que permita mantener e incrementar la base de recursos económicos, físicos y alianzas que respalden la sostenibilidad y el desarrollo del proceso de las escuelas que se adelantan en el distrito.

- Programa de Escuelas de Danza y Teatro: diseñar e implementar programas de artes escénicas para las mujeres y niños donde puedan compartir y expresar sus vivencias a través de procesos creativos.

Aproximación al impacto

El proyecto reactiva e incentiva el desarrollo creativo de la población a través de las artes escénicas, asimismo, crea espacios fundamentales para la educación, el desarrollo interpersonal y la expresión creativa que estimula los valores sociales y morales de la sociedad. La población joven representa más del 50% de los habitantes del distrito; en el 2015 se beneficiaron 3.400 niños y jóvenes a través de 14 escuelas de formación musical y artística ubicadas en nueve comunas y cuatro corregimientos. Se pretende respaldar estas escuelas para que los niños sigan beneficiándose y así poder crear más espacios en los lugares que se requiera. De igual manera, según la identificado mediante el programa Batuta, la falta de infraestructura adecuada para el desarrollo educacional y artístico es uno de los retos en el sector. La adecuación de estas escuelas musicales y la sostenibilidad del programa es esencial para que se fortalezca la cultura musical samaria.

Adicionalmente, según la caracterización del barrio Pescaíto, la danza es uno de los espacios que más hacen falta para las mujeres y el arte más distintivo entre esta población,, de esta manera el programa de Escuela de Danza y Teatro busca abrir espacio para que las mujeres tengan un espacio para su expresión. La formación artística y centro culturales no son suficientes para la cantidad de población y complejidad de los territorios, según el Plan Maestro de Turismo de Santa Marta (2015), por lo tanto, estas acciones buscan activar y expandir la oferta cultural en la ciudad.

Inversión y tiempos

Las acciones de este programa tienen un costo de preinversión de COP $800 millones. Estos programas deben formularse en un periodo de un año e ir de la mano del fortalecimiento de las Fiestas del Mar para involucrar a toda la población samaria en sus festividades y brindar una plataforma de reconocimiento a los habitantes que hacen parte de las Escuelas.

DISTRITO MODERNO

Las características de Santa Marta y el momento histórico por el que atraviesa la ciudad, imponen la necesidad de realizar adecuaciones y ajustes desde el punto de vista fiscal y de gobernanza con miras a que la visión de desarrollo que el distrito ha venido construyendo, encuentre el soporte institucional necesario para su efectiva ejecución.

Santa Marta ha realizado ejercicios de planeación participativa en los que ha identificado la necesidad de adecuar su estructura y procesos institucionales a los retos que hoy se plantea la ciudad. Procesos recientemente adelantados como la implementación efectiva de la ley de distritos, la adopción de una política pública de planeación local y de presupuesto participativo, y la recuperación de la gestión tributaria (hasta 2014 concesionada a particulares) representan avances significativos que permiten vislumbrar la posibilidad real de construir un modelo de gestión pública, que convierta a Santa Marta en un referente para otras ciudades del eje caribe del país.

La situación financiera del Municipio de Santa Marta es aceptable si se considera que durante el período 2010–2015 los ingresos totales de Santa Marta crecieron en términos reales un 9% anual y los ingresos propios aumentaron un 12% en el mismo periodo. Para la vigencia 2015, el distrito registró ingresos tributarios del orden de COP $156.089 millones, evidenciando un aumento del 13,6% frente a los ingresos tributarios percibidos en 2014 según el Formulario Único Territorial - FUT.

Sin embargo, la situación del recaudo del impuesto predial necesita especial atención dada la importancia de dicho rubro sobre los ingresos totales de la ciudad. En 2014 Santa Marta recaudó COP $49.296 millones por concepto de impuesto predial; mientras que al cierre de la vigencia 2015, la ciudad recaudó COP $44.369 millones, significando una reducción en términos reales del orden de 10%, lo que a su vez representó un indicador de impuestos recaudados como porcentaje de los

impuestos facturados de 42,4%, lo que evidencia una significativa debilidad institucional en la gestión del recaudo del impuesto predial en el municipio.

De acuerdo con las mediciones que anualmente realiza el DNP, se evidencia un mejoramiento sostenido en el desempeño fiscal del distrito de Santa Marta, que pasó de alcanzar 56,15 puntos (de máximo 100 posibles) en 2007 a 80,21 puntos en 2014. De igual forma, en el seguimiento anual al cumplimiento del indicador de límite máximo de gastos de funcionamiento sobre los ingresos corrientes de libre destinación (Ley 617 de 2000), que realiza la Contraloría General de la República, Santa Marta obtuvo un indicador de 32,83% en 2012, con una diferencia con el límite de gasto del 37,17%[39]; mientras que para la vigencia 2014 el indicador aumentó considerablemente, situándose en 45,45%, con una diferencia de 19,55% respecto al límite del gasto establecido por Ley (Contraloría General de la República, 2015).

Los resultados anteriores se explican por un aumento más que proporcional en los gastos de funcionamiento, situación que debe poner en alerta a la administración local para mejorar la calidad y gestión del gasto, en pro de liberar recursos que permitan la debida formulación y ejecución de proyectos de desarrollo económico y social para la ciudad.

Teniendo en consideración los antecedentes descritos, en esta sección del documento se presentan los programas y proyectos propuestos para optimizar las finanzas públicas del Distrito y mejorar algunos aspectos relacionados con la gobernanza de la ciudad de Santa Marta. En general, solamente con el fortalecimiento financiero e institucional del Distrito, será posible la debida ejecución del Plan de Acción propuesto con la aplicación de la metodología CSC, en todas sus dimensiones.

39. Límite del gasto – Indicador Ley 617/00 (Gastos funcionamiento/ICLD)

MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA ALCALDÍA Y SUS DEPENDENCIAS

De acuerdo con la Secretaría de Planeación del Distrito, la ciudad de Santa Marta necesita adelantar una reestructuración institucional de la alcaldía y sus diferentes dependencias. Para surtir dicho proceso de redefinición de la estructura administrativa de la ciudad, se hace necesario adelantar cuatro procesos independientes en su ejecución, los cuales están interrelacionados y tienen como fin último dotar a la administración local de las herramientas, tanto humanas como físicas e informáticas, necesarias para enfrentar los retos de gestión pública de la ciudad y su futuro desarrollo. Al final del proyecto se presentan de forma integral la aproximación al impacto y la inversión y costos estimados.

PROYECTOS:

A. REESTRUCTURACIÓN ADMINISTRATIVA

El Distrito de Santa Marta contrató a la Escuela Superior de Administración Pública (ESAP) para que adelante un proceso de reorganización institucional de la alcaldía y sus dependencias. Es necesario que la administración pública del Distrito avance hacia una gestión pública moderna y transparente, que permita mejorar los procesos al interior de cada dependencia. Por esta razón, la consultoría definirá conceptualmente la estructura de la alcaldía así como su composición y funcionamiento, de modo tal que cumpla con su misión de manera eficiente. Como producto de la consultoría se definirán dependencias y el número óptimo de empleados con sus respectivas funciones dentro de un nuevo organigrama.

Se programa que la consultora entregue sus productos al 31 de diciembre de 2016. Es importante resaltar que está reestructuración se realizará por una única vez, a menos que se presenten cambios legales que modifiquen las competencias de las entidades territoriales. La reestructuración en lo posible no implicará liquidación de personal y los costos corrientes asociados con el proceso serán asumidos con cargo a los ingresos corrientes de libre destinación, por lo que la ciudad debe encaminar esfuerzos para garantizar el contar con dichos recursos, los cuales se prevén en este documento.

De manera particular, la administración ha identificado la necesidad de reestructurar con carácter urgente la Secretaría de Hacienda, la Secretaría de Salud y la Oficina Jurídica incorporando funcionarios a la planta que lleven a cabo las tareas misionales de cada una de estas dependencias. De acuerdo con información suministrada por estas secretarías, se requiere incorporar 30 trabajadores a la planta de la Secretaría de Salud, mientras que en la Secretaría de Hacienda deben ingresar a su estructura, aproximadamente 45 funcionarios.

Asimismo, la reestructuración administrativa busca fortalecer la institucionalidad que se encarga del control y el seguimiento al uso del suelo, minimizando posibles riesgos de carácter ambiental y potencializando sectores importantes para la economía local, como lo son el turismo y los servicios logísticos. Por último, el mejoramiento institucional del Distrito busca fortalecer el seguimiento y el control ciudadano a las entidades descentralizadas, y a las diferentes concesiones que operan en la ciudad.

B. CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA SEDE DE LA ALCALDÍA

Las precarias condiciones físicas de las oficinas de la administración local ha llevado a que el Distrito defina como uno de sus principales proyectos la construcción de una nueva sede de las instalaciones de la alcaldía municipal, de forma tal que sea posible la integración física de las diferentes dependencias locales en un único edificio. Para posibilitar una gestión pública moderna y transparente, que esté a la altura de las exigencias competitivas y de desarrollo de la ciudad, la administración local debe contar con una infraestructura física adecuada para que cada dependencia pueda cumplir satisfactoriamente con sus funciones misionales. Respecto a esta iniciativa la administración local, ya tiene previsto el lote del antiguo terminal de transporte para la construcción de la nueva sede denominada el Centro La Esperanza. Por último, la administración busca que la construcción y financiación de la nueva sede se realice mediante una alianza público-privada (APP).

C. ELABORACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES – PETIC

Ante la reestructuración organizacional de la alcaldía, es necesario que el Distrito adquiera e incorpore los sistemas de información que soporten la nueva estructura institucional y física de la alcaldía y sus dependencias. Los requerimientos de la alcaldía en términos de tecnologías de la información deben definirse en el Plan Estratégico de Tecnologías de la Informa-

ción y Comunicaciones (PETIC) y a partir de este se deberán licitar los sistemas de información que necesitará el Distrito de Santa Marta. La actividad programada en este literal solo cubre el diagnóstico y su plan de acción, la fase de implementación y puesta en marcha de la solución tecnológica (actividades – costo) se definirán como resultado de este producto, el cual deberá ser adoptado por la ciudad.

Aproximación al impacto

Adelantar un proceso de reestructuración institucional de manera integral dotará al Distrito de Santa Marta de una administración más eficiente y que le permita enfrentar los retos de desarrollo que demanda la ciudad. De igual forma se busca con la reestructuración institucional tener una administración más eficaz en su gestión fiscal, transparente ante la ciudadanía, y con la capacidad técnica necesaria para adelantar los proyectos que contribuyan al desarrollo social, económico y ambiental de la ciudad. La ejecución de proyectos relacionados con este tema impactará positivamente los indicadores de transparencia, gestión pública moderna e incluso la competitividad. Específicamente se espera que dicha reestructuración impacte positivamente la calificación del Distrito en el IGA, el Índice de Desempeño Integral Municipal que calcula anualmente el DNP en el marco de la ley 617 de 2000 y el indicador de instituciones que se mide dentro del informe de competitividad, el cual incide en el desempeño administrativo (eficacia, requisitos legales, capacidad administrativa y gestión). Por lo anterior, se deberá definir un sistema de estímulos a los funcionarios de la Alcaldía, y se implemente un sistema electrónico para el seguimiento de la gestión local. Estos impactos mejorarán el indicador de transparencia haciéndolo llegar como mínimo, a un nivel de 85% en los próximos diez años.

Inversión y tiempos

Se estima que el costo de la consultoría para adelantar el proceso de restructuración asciende a COP $600 millones y la formulación del PETIC a COP $600 millones. La APP para la nueva sede de la alcaldía tendría un costo en prefactibilidad de COP $150 millones y en factibilidad de COP $2.000 millones. La estimación de estos costos corresponde a la fase de preinversión, toda vez que están relacionados con los estudios que definirán las inversiones necesarias para la ejecución de cada proyecto.

Se estima un tiempo de desarrollo de este proyecto de seis meses.

D. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL PARA LA EVALUACIÓN DE ALIANZAS PÚBLICO PRIVADAS

Ante la falta de recursos fiscales para adelantar proyectos estratégicos de desarrollo, es propósito de la Administración de Santa Marta promover el uso de la figura de las asociaciones público-privadas, definidas por la Ley 1508 de 2012, para la formulación, ejecución y financiamiento de proyectos estratégicos de la ciudad, como lo es la nueva sede de la alcaldía en el Centro la Esperanza.

De esta forma, y ante la necesidad inmediata de adelantar este tipo de proyectos, se requiere dotar al Distrito del arreglo institucional que le permita dar trámite a dichas asociaciones. Lo anterior implica:

1. Definir el procedimiento interno para la recepción y trámite de proyectos APP de iniciativa privada y de iniciativa pública.

2. Definir la reglamentación interna a nivel de la alcaldía y sus respectivas dependencias para establecer el procedimiento que permita, entre otras, adelantar las siguientes actividades:

- Trámite a nivel de prefactibilidad y cumplimiento de condiciones del decreto 1082 de 2015; análisis de conveniencia de los proyectos y análisis de calidad de los respectivos estudios técnicos.

- Definición de condiciones en factibilidad, aplicación de metodología de valor por dinero (comparador público- privado), definición de la matriz de riesgos, análisis borrador del contrato y análisis del modelo financiero.

- Arreglo de condiciones y firma del contrato, contratación del patrimonio autónomo, contratación de la interventoría y seguimiento al proyecto (adquisición de predios si aplica, cierre financiero del proyecto y estudios definitivos).

Aproximación al impacto

Para el Distrito de Santa Marta, contar con el fortalecimiento institucional que defina con claridad el trámite a seguir para aprobar proyectos APP, incentivará al sector privado para invertir en la ciudad y le permitirá al Distrito ejecutar proyectos estratégicos de desarrollo con financiación, experiencia y conocimiento técnico del sector privado del país. La ejecución de proyectos bajo esta figura impactará positivamente la autonomía financiera y la gestión del gasto municipal, pues los costos de operación y mantenimiento de la infraestructura bajo un APP correrán por cuenta del privado, liberando recursos públicos para inversión en otro tipo de proyectos. Específicamente, con relación a los indicadores de la metodología CSC, se espera que la tasa de crecimiento anual del gasto corriente pase del 18,7% a menos de 1,38% en los próximos diez años.

Inversión y tiempos

El costo estimado de este proyecto asciende a COP $50 millones, a ser ejecutados en aproximadamente dos meses.

INFORMACIÓN PARA LA PLANIFICACIÓN

Santa Marta necesita contar el avalúo catastral predial, la estratificación socio-económica y la nomenclatura actualizada que le permita a la ciudad contar con las información geográfica y socio-económica real y necesaria para afrontar el reto del incremento del recaudo del impuesto predial y del control de la inversión social recurrente. Es válido indicar que el Distrito requiere adelantar un proceso de titulación de predio con el fin de que estos predios formen parte del catastro correspondiente. Con base en lo anterior, se identifican los siguientes proyectos.

PROYECTOS:

A. IMPLEMENTACIÓN DEL CATASTRO AUTÓNOMO

En el marco del artículo 180 del Plan Nacional de Desarrollo "Todos por un nuevo país", en el que se establece el Programa Nacional de Delegación de Competencias Diferenciadas, los municipios con población superior a 500.000 habitantes podrán ser delegatarios de las funciones de formación, actualización y conservación catastral. La delegación de la función catastral en Santa Marta constituiría un gran avance para el desarrollo económico, el ordenamiento territorial y la racionalidad en la prestación de servicios públicos en el municipio; pero también dotaría al Distrito de un instrumento excepcional para que, desde una perspectiva de catastro multipropósito, optimice el ejercicio de sus funciones relacionadas con la coordinación del Sistema

Nacional de Vivienda de Interés Social, a la creación de bancos inmobiliarios para la gestión del suelo, al emprendimiento de acciones de disposición de predios para la ejecución de obras de interés de la ciudad; y, a las funciones asociadas a los aspectos de carácter ambiental.

De esta forma, se espera que la descentralización del catastro de Santa Marta permita: 1) Una mayor eficiencia en la gestión de ingresos del municipio. 2) La apertura de espacios para mejorar la planificación económica y social de la ciudad, bajo una perspectiva de catastro multipropósito.

En el evento en que esta acción no avance, el Distrito deberá actualizar y conservar su catastro con el apoyo del IGAC.

Aproximación al impacto

Con la implementación del catastro autónomo se pretende el fortalecimiento de las finanzas públicas de Santa Marta. Con la oportunidad de ser una entidad territorial delegataria de las funciones catastrales, será posible: 1) Capturar la evolución del mercado inmobiliario del distrito de Santa Marta, permitiendo la actualización permanente de la base catastral. 2) Hacer control y vigilancia al proceso de desarrollo inmobiliario y predial de la ciudad. 3) optimizar el cobro y el recaudo del impuesto predial. 4) Mejorar la planificación y armonización del territorio de la ciudad, bajo los principios del catastro multipropósito. 5) Regular directamente un procedimiento ágil y efectivo de intercambio de la información, entre la Autoridad Catastral y la Superintendencia de Notariado y Registro.

Con la implementación de la oficina de catastro descentralizada se espera un impacto significativo sobre los ingresos tributarios, específicamente en el recaudo predial. Se espera que la ciudad mejore su recaudo per cápita de impuesto predial en COP $50.000 por habitante, generando cerca de COP $24.000 millones en ingresos adicionales por año, por lo que se espera que el indicador de impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados pase del 42,4% a por lo menos el 70% a más tardar en el año diez de este plan.

Inversión y tiempos

Se estima en preinversión un costo que asciende a COP $300 millones y en funcionamiento más inversión durante los tres primeros años de ejecución, un costo aproximado de COP $10.000 millones.

B. ACTUALIZACIÓN DE LA ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL MUNICIPIO

Para cobrar de manera diferencial por estrato socioeconómico las tarifas aplicables a los servicios públicos domiciliarios y asignar subsidios y recaudar contribuciones y tributos de manera eficiente, es necesario que Santa Marta adelante un proceso de actualización de la estratificación socioeconómica de la ciudad. De esta manera la administración municipal contará con información actualizada que le permitirá asignar subsidios a quien realmente lo necesite, eliminando potenciales errores de inclusión y exclusión que hoy afectan a su población. Adicionalmente, una correcta estratificación socioeconómica tendrá un impacto positivo sobre las finanzas municipales, al liquidar y recaudar el impuesto predial.

La actualización de la estratificación comprende el procesamiento de la información predial catastral, la verificación y confrontación en terreno del resultado preliminar de la zonificación estratificada, el procesamiento individualizado de la información, la revisión de las viviendas atípicas, la evaluación del impacto de la aplicación de los resultados obtenidos y el alistamiento para la adopción de la estratificación y su correspondiente aplicación.

Aproximación al impacto

En la medida que se identifican geográficamente sectores con distintas características socioeconómicas, basado en un procesamiento y contrastación de información efectiva de los inmuebles residenciales, la administración local podrá: 1) Orientar de mejor manera la planeación de la inversión pública. 2) Realizar programas sociales como expansión y mejoramiento de la infraestructura de servicios públicos y vías, salud y saneamiento, y servicios educativos y recreativos en las zonas que más lo necesiten. 3) Cobrar tarifas de impuesto predial diferenciales por estrato. 4) Ejercer un mejor control sobre la asignación de subsidios a servicios públicos. 5) Orientar el ordenamiento territorial. (DANE, 2016). El impacto del mejoramiento de la estratificación socioeconómica del municipio tendrá un efecto sobre los ingresos propios del Municipio, al aumentar y mejorar el recaudo tributario. Se espera que la eficiencia en el recaudo pase del 23,5% al 55% en este aspecto.

Inversión y tiempos

El costo estimado del proyecto es de COP $30 millones para la preinversión y de COP $1.500 millones como inversión, a ser ejecutado en un año.

C. ACTUALIZACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA NOMENCLATURA DEL DISTRITO

La actualización y mejoramiento de la nomenclatura y numeración municipal es necesaria para que Santa Marta avance en un ordenamiento urbano adecuado y moderno. Es imperativo adelantar un proceso de actualización que beneficie en igual medida al ciudadano, permitiendo localizar fácilmente un lote o vivienda; pero al mismo tiempo permita a la administración local proveer de manera más eficiente servicios públicos, acompañado de un impacto positivo sobre las finanzas municipales al permitir un mayor y más eficiente recaudo tributario.

Aproximación al impacto

El impacto de mejorar la nomenclatura urbana se puede dividir en dos potenciales beneficiarios: el ciudadano y las autoridades municipales. En primer lugar, para los habitantes una adecuada nomenclatura y numeración urbana facilita la identificación y ubicación de direcciones basado en un sistema sencillo y fácil de usar. De igual forma, ayuda a los servicios de emergencia a atender de forma adecuada y rápida cualquier calamidad que se presente. En segundo lugar, con la actualización de la nomenclatura se facilitará la labor de los operadores de servicios públicos, sobre todo para la construcción de infraestructura y cobro de tarifas. De igual forma, al tener un sistema de ubicación e identificación actualizado mejora la tributación al tener claro a quién se le está cobrando, mejorando la facturación y posterior cobro de impuestos. De acuerdo a los indicadores de la metodología CSC, se espera que la ciudad mejore los indicadores de ingresos propios como porcentaje de los ingresos totales, e impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados, pasando del 23,5% y 42,4%, al 55% y 85% respectivamente.

Inversión y tiempos

El costo estimado de este proyecto es de COP $865 millones en preinversión y de COP $3.610 millones en inversión de trabajo de campo. El tiempo de desarrollo de este proyecto se estima entre nueve meses y un año para estudio y diseño de la nomenclatura, y un año aproximadamente de instalación, para un tiempo estimado de dos años.

D. TITULACIÓN DE PREDIOS

Uno de los principales propósitos del Distrito en este cuatrienio, es formular y ejecutar un Programa de Titulación de Predios Fiscales cuyo objetivo sea la titulación de aproximadamente 10.000 predios fiscales ocupados con Vivienda de Interés Social (VIS), programa que podría beneficiar a más de 45.000 samarios.

El programa busca dar solución a una proporción importante de los predios que han sido ocupados ilegalmente en la ciudad, por hogares que debido a esta situación se encuentran en condiciones de precariedad jurídica e incertidumbre acerca de la tenencia del activo ocupado.

En esencia, el programa se propone transferir el título de propiedad de los terrenos ocupados ilegalmente, mediante la creación de un programa de apoyo técnico, jurídico, social y financiero a las comunidades potencialmente beneficiarias de los títulos.

La implementación de un proyecto de titulación de predios fiscales debe entenderse como parte de un programa de reforma urbana, en el sentido en que la normalización de la ocupación ilegal de bienes fiscales permitirá racionalizar el uso del suelo urbano y mejorar los procesos de planificación y ordenamiento territorial de Santa Marta.

Aproximación al impacto

Un programa de esta naturaleza mejora la calidad de vida de población vulnerable, permite la movilidad social de las familias beneficiarias, dinamiza el mercado inmobiliario del distrito y fortalece las finanzas públicas de la ciudad. De acuerdo con los indicadores de la metodología CSC, se espera que la ciudad mejore los indicadores de ingresos propios como porcentaje de los ingresos totales, e impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados, pasando del 23,5% y 42,4%, al 55% y 85% respectivamente.

Inversión y tiempos

Se estima que el costo por título, lo que incluye el certificado plano predial, el pago del avalúo del inmueble y el trabajo de campo requerido, ascienda a COP $190 mil. De esta la forma, la titulación de 10.000 predios fiscales tendrían un costo total de COP $1.900 millones en tres años.

GESTIÓN PARTICIPATIVA Y POR RESULTADOS

El Distrito de Santa Marta requiere avanzar en el fortalecimiento de los ingresos con una estructura administrativa y tecnológica que permita desarrollar su actuar con el fin de atender a la ciudadanía y desarrollar procesos de participación cuya base será la pedagogía de la cultura de pago y la entrega de resultados valorados desde el tema financiero.

A. FORMULACIÓN DE UN PROGRAMA PEDAGÓGICO QUE FORTALEZCA LA CULTURA DE PAGO DE IMPUESTOS Y CONTRIBUCIONES

Se evidencia por los resultados encontrados en el diagnóstico que el recaudo efectivo (valor facturado sobre valor recaudado) del impuesto predial es del 42,4%, razón por lo cual es necesario adelantar campañas pedagógicas que fortalezcan la cultura de pago de impuestos y contribuciones de los ciudadanos. Estas medidas son exitosas en la medida que sean acompañadas por un proceso de fortalecimiento institucional que mejore la capacidad de recaudo del Municipio.

Específicamente, se parte de un diagnóstico de la cultura de la contribución en relación con el ciudadano y de un diagnóstico sobre las campañas de cobro efectuadas por la administración.

Posteriormente se diseñan las acciones de formación - sensibilización que aporten hacia la cultura de la contribución y de la campaña de pago oportuno, para diseñar estrategias con base en los resultados.

Aproximación al impacto

El programa contribuye a modificar hábitos y comportamientos de los ciudadanos con relación al pago oportuno de los impuestos en el mediano y largo plazo. Se estima que el programa podría incrementar el indicador de ingresos propios como porcentaje de los ingresos totales del 23,5% a por lo menos el 55%, en los próximos diez años.

Inversión y tiempos

El costo estimado de este proyecto es de COP $500 millones para su etapa de preinversión y su ejecución se estima en veinticuatro meses.

B. FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN FINANCIERA MUNICIPAL

Para construir un modelo de gestión pública adecuado, de acuerdo con la visión de desarrollo a la que apunta el Distrito de Santa Marta, es necesario el fortalecimiento de la capacidad de la administración financiera, soportada en la implementación de tecnologías de la información y las comunicaciones y en la existencia de personal idóneo y competente que permita el soporte institucional necesario para los desafíos fiscales y de gobernanza en los que está inmersa la ciudad.

De esta forma, se pretende implementar un programa integral que abarque a la administración municipal y a las entidades descentralizadas, con la incorporación de un sistema de gestión financiera y presupuestal que permita mayor articulación entre las diferentes dependencias. Adicionalmente se propone la estandarización de los procesos y procedimientos, y la realización de actividades de seguimiento físico y presupuestal a los programas y obras que adelanta la alcaldía. Para esto se recomiendan las siguientes acciones:

1. **Fortalecer los instrumentos de planeación financiera:** se recomienda que la ciudad invierta en fortalecer los instrumentos de planeación financiera, para que de este modo la administración local maneje las finanzas públicas de manera responsable, transparente y eficiente, y que lleve al desarrollo económico y social de Santa Marta. Es necesario que la planificación financiera trascienda las administraciones y se plantee un futuro en el mediano y largo plazo, donde la planeación establezca unas directrices y objetivos basados en el gasto público eficiente y responsable, mayores ingresos, pago de la deuda y procesos más transparentes. Adicionalmente, los instrumentos de planeación, como el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le proporcionan a la administración pública un análisis detallado de los resultados macroeconómicos y fiscales observados y la descripción de lo que se proyecta de las principales variables económicas y resultados fiscales en el mediano plazo; razón por la cual se convierte en una hoja de ruta necesaria para la toma de decisiones financieras del Distrito.

2. **Contar con el personal idóneo y suficiente en cada uno de los procesos liderados por la Secretaría de Hacienda,** con especial énfasis en los temas de fiscalización y de cobro persuasivo y coactivo. El resultado de esta acción se relaciona directamente con la reestructuración administrativa de la ciudad, que en apartados anteriores se presentó.

3. **Desarrollar un Sistema Integrado de Administración Financiera:** dicho sistema tiene como propósito que la ciudad genere información financiera confiable y oportuna, y que se fortalezca la capacidad de seguimiento fiscal y de las finanzas públicas del Distrito. Con la implementación de este sistema se espera lograr una mayor interacción y comunicación entre las diferentes dependencias de la administración al manejar una única información, estandarizar los procesos y procedimientos, consolidar de forma ágil y automática la información, disminuir el riesgo de incumplimiento de las normas, mejorar la cultura organizacional y disminuir los costos operativos.

4. **Implementar un modelo de administración de riesgos: para reducir los riesgos del Distrito,** se deben fortalecer las capacidades de los funcionarios para identificar adecuadamente las acreencias y contingencias, actuales y futuras, y definir una estrategia de defensa jurídica que blinde a la entidad de pretensiones injustificadas y minimice la pérdida de procesos. Para ello debe implementarse un sistema de gestión de obligaciones contingentes, con el fin de disminuir los gastos asociados a las demandas judiciales, realizar las respectivas provisiones y mejorar la planeación financiera de mediano plazo. Así mismo se hace necesario implementar una metodología de identificación, medición y valoración de pasivos contingentes.

- **Adoptar las normas internacionales de contabilidad pública:** dada la constante evolución de los mercados, junto a los cambios económicos, financieros y de regulación para el sector privado y público, la administración pública demanda una actualización continua de las normas contables en concordancia de los estándares internacionales, que permitan el desarrollo de nuevas posibilidades financieras. Por esta razón, el Distrito de Santa Marta debe adoptar normas internacionales de contabilidad, que no solamente prepararán a la ciudad para los desafíos económicos futuros, sino que principalmente harán de la gestión de las finanzas públicas un proceso más eficiente y transparente.

- **Implementar un presupuesto basado en resultados para mejorar la planificación y evaluación de programas con los siguientes componentes:** 1) Un sistema de indicadores de productos o entregables a la comunidad. 2) Indicadores de costos y de ejecuciones presupuestales. 3) Un sistema de evaluación de la gestión de instituciones. 4) Un sistema de evaluación de resultados, en términos de los efectos e impactos de las ejecuciones presupuestales.

- **Implementar la Participación en Plusvalía y la Contribución por Valorización:** una vez realizados los cambios institucionales y las acciones necesarias para mejorar la información sobre el territorio, como lo son la creación de la Oficina de Catastro, la actualización de la Estratificación Socioeconómica y el mejoramiento de la Nomenclatura del Distrito, es importante que la ciudad cuente con las herramientas que le permitan capturar parte del incremento del valor del suelo, debido a decisiones de carácter administrativo, o que le permitan financiar obras específicas que valorizan la ciudad. Bajo este contexto, se propone la implementación de un programa que permita dotar a la ciudad de las capacidades administrativas, regulatorias y técnicas para la efectiva implementación y cobro de la Participación en Plusvalías y de la Contribución por Valorización. En este sentido, implementar la participación en la plusvalía le permite a la Administración Distrital recuperar un porcentaje de la plusvalía generada por acciones del Estado, ya no solo circunscritas a la ejecución de obras públicas, sino debidas a acciones urbanísticas que adelante la Administración Distrital. La participación en la Plusvalía está contemplada en el Estatuto Tributario de Santa Marta, sin embargo, no ha sido reglamentada. La actualización del POT, la cual se encuentra en proceso, será la oportunidad para que la ciudad implemente el cobro por Plusvalía.

Aproximación al impacto

Con el fortalecimiento de la capacidad de la administración financiera del Distrito de Santa Marta, se pretende mejorar las capacidades gerenciales, institucionales y técnicas de la administración pública de la ciudad, de modo que le permita a la Alcaldía y sus dependencias financieras el mayor cumplimiento efectivo de las competencias a su cargo, mejorando sustancialmente la gestión pública administrativa de la ciudad.

Se espera que con el fortalecimiento de las instituciones encargadas del manejo del erario público, junto con el personal suficiente y capaz, el Distrito de Santa Marta esté en capacidad de afrontar las implicaciones del crecimiento que está experimentando la ciudad y esté a la altura del gerenciamiento adecuado de proyectos en ejecución y por venir. Se espera que el fortalecimiento institucional mejore los niveles de transparencia y que se presente un impacto positivo sobre el manejo de los recursos públicos, disminuyendo la tasa de crecimiento anual del gasto corriente del 18,7% al 1% en los próximos diez años.

Inversión y tiempos

Este proyecto tendrá un costo de COP $500 millones de preinversión para la formulación del programa. Los costos asociados al pago y capacitación del personal que adelante las acciones propuestas anteriormente, se definirán en el proyecto de Modernización de la Gestión de la Alcaldía y sus Dependencias. Se estima una duración de un año para este proyecto.

C. ACERCAR LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA A LA COMUNIDAD (DESCENTRALIZACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN)

La administración de Santa Marta, en cumplimiento de la Ley de Distritos, ha adelantado un proceso de descentralización de la administración pública mediante la conformación de nuevas localidades. A partir del 1 de enero de 2016, entraron en funcionamiento las tres nuevas localidades, por lo que es necesario un proyecto de fortalecimiento continuo de las labores desempeñadas por dichos organismos.

Las localidades cumplen una función esencial de conformación de veedurías ciudadanas, permitiendo a la ciudadanía organizarse y conocer de primera mano los proyectos y actividades que está desarrollando la Alcaldía Distrital en cada respectiva localidad. De la misma manera, la conformación de veedurías ciudadanas permite y facilita el desarrollo de procesos de rendición de cuentas. Por esta razón, es necesario apoyar y fortalecer la consolidación de las localidades como objetivo para mejorar la gestión pública participativa del Distrito de Santa Marta, y de este modo acercar más la administración pública a la comunidad. El proyecto de fortalecimiento está dirigido a la Secretaría de Gobierno, dependencia encargada del funcionamiento y control de las localidades, pero su ejecución debe ser coordinada con las demás dependencias de la Alcaldía con especial énfasis en las Secretarías de Hacienda y de Planeación.

Aproximación al impacto

Acercar la Administración Pública a la Comunidad es un proyecto que permitirá mejorar la gestión de la administración toda vez que le permitirá conocer de primera mano las necesidades de las comunidades que atiende y mejorará los procesos de planeación participativa y de formulación de presupuesto participativo. Se espera que la implementación del proyecto tenga impacto sobre la gestión pública participativa, con una mayor participación de la ciudadanía en la administración pública local. Se espera que en las futuras discusiones del presupuesto municipal, el Distrito pase de un presupuesto participativo inferior al 10% anual, a uno superior al 10%, incluyendo efectivamente las visiones de ciudad de diversos sectores sociales.

Inversión y tiempos

Se estima que el costo de formular de este programa asciende a COP $250 millones, y se ejecutaría en cuatro meses.

9

APROXIMACIÓN AL COSTO

FOTO: Aldo Dalmazzo

Es necesario aclarar que los costos de los proyectos aquí mencionados, estimados en el año 2016 por los autores de este plan y la administración local, son aproximados. De otra parte, es conveniente advertir que los costos del Plan de Acción solamente corresponden a preinversiones e inversiones para poner en marcha cada iniciativa, sin embargo la ciudad debe garantizar los recursos de presupuesto que le permitan continuar operando el servicio o el producto correspondiente, esta última acción es la que garantiza la sostenibilidad de las inversiones.

Esos costos se dividen en lo que costaría preparar las grandes inversiones, es decir, estudios y diseños (preinversión) y lo que costarían ya las obras o proyectos en sí (inversión), que en algunos casos es de carácter recurrente. Vale la pena mencionar también que hay una diversidad de fuentes de recursos económicos para financiar el Plan de Acción de Santa Marta, tanto del sector público como del privado.

Dentro del sector público, los recursos propios del Municipio de Santa Marta son la fuente más importante para la financiación de los proyectos mencionados. Sin embargo, hay que indicar que la generación actual de recursos propios no permitiría la financiación de este plan si se mantienen las mismas acciones que reproducen los resultados obtenidos en el diagnóstico fiscal. Por consiguiente, es en este tema en donde las autoridades locales deben priorizar inicialmente acciones tendientes a incrementar la eficiencia en el recaudo del impuesto predial, a la fiscalización de contribuyentes del impuesto de industria y comercio y a la recuperación de inversiones por valorización, entre otros aspectos. Lo anterior debe estar asociado a una estrategia donde la sociedad en su conjunto asuma el reto de lograr la visión de ciudad con espacios de participación ciudadana tanto en la planeación como en el control y así se pueda cimentar una cultura tributaria para el desarrollo de la ciudad, Se debe contar, además, con funcionarios públicos comprometidos por hacer las cosas bien desde el principio. Todas estas iniciativas forman parte de los proyectos planteados en el Plan de Acción.

De otra parte, los niveles departamental y nacional también participan en la financiación del Plan de Acción, sobre todo en los proyectos que tienen impacto regional como los asociados a las líneas estratégicas "Plataforma de competitividad", "Naturalmente turística" y "Nuestra ciudad también es el campo", con proyectos de infraestructura como el tren de pasajeros entre Fundación y Santa Marta que pasa por Aracataca.

A su vez, el sector privado es un aliado importante para lograr la sostenibilidad en financiar proyectos como aquellos promovidos por la Agencia de Desarrollo Urbano y Hábitat, Ciudad del río Manzanares y Ciudad del río Gaira, entre otros.

Teniendo en cuenta el rol central de la Sierra Nevada de Santa Marta en este Plan de Acción, y que se trata de un activo que trasciende las fronteras nacionales, es necesario aunar esfuerzos de todos organismos (nacionales e internacionales) que tienen presencia en el territorio, de forma que se logren encauzar los recursos disponibles y de pueda obtener mayor cooperación internacional en proyectos que logren conciliar las actividades humanas con los recursos ambientales.

Las tablas que se presentan a continuación reflejan lo que costaría realizar los proyectos de los siete ejes que estructuran el Plan de Acción Santa Marta Sostenible. De igual forma, se tiene una programación de inversiones que indica la duración del proyecto, sin que esto implique que todas las inversiones deben iniciar en el año uno. La labor de priorizar los proyectos o iniciativas debe ser producto de un trabajo de armonización entre el Plan de Ordenamiento Territorial, Plan de Desarrollo Municipal, el Plan de Inversiones y el Presupuesto de Ingresos y Egresos de la ciudad para cada año.

Por su parte, en la Tabla 9.1 se sintetiza tanto la preinversión como la inversión total del Plan de Acción Santa Marta Sostenible que asciende a COP $2,4 billones, de los cuales COP $60.365 millones corresponden a inversiones de prefactibilidad y COP $2,3 billones equivalentes a las obras de infraestructura, equipamiento y demás necesarias para los distintos proyectos previstos.

Tabla 9.1.
Aproximación al costo del Plan de Acción Santa Marta Sostenible

Línea estratégica	Pre-inversión		Inversión	
	COP (millones)	USD (miles)	COP (millones)	USD (miles)
AGUA, VIDA Y PROGRESO	$ 17.990	$ 6.663	$ 386.610	$ 143.189
CIUDAD ENTRE EL MAR Y LA SIERRA	$ 13.100	$ 4.852	$ 26.978	$ 9.992
PLATAFORMA DE COMPETITIVIDAD	$ 15.300	$ 5.667	$ 126.000	$ 46.667
NUESTRA CIUDAD TAMBIÉN ES EL CAMPO	$ 1.750	$ 648	$ 10.000	$ 3.704
NATURALMENTE TURÍSTICA	$ 3.100	$ 1.148	$ 1.802.250	$ 667.500
SER SAMARIO, GRAN EJEMPLO	$ 5.530	$ 2.048	$ 18.945	$ 7.017
DISTRITO MODERNO	$ 3.595	$1.331	$ 19.260	$7.133
Subtotal	$ 60.365	$22.357	$ 2.390.043	$885.201
Total COP (aprox.)	$ 2.450.408			
Total USD (aprox.)	$907.558			

TRM= COP $2.743
Promedio anual TRM de 2015
Fuente: FINDETER-CSC, Banco de la República

Tabla 9.2.
Costo línea estratégica Agua, vida y progreso

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)								Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del período de ejecución
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	A12	A14	A16	Nombre	Cuan.	Cual.		
1. AGUA, VIDA Y PROGRESO	1. GESTIÓN Y GOBERNANZA DEL AGUA	Restauración de la estrella hídrica de San Lorenzo	$ 5.000	$ 10.000	Fondo del agua, Alcaldía de Santa Marta, Crédito, Cooperación									Cantidad remanenete de años de balance hídrico positivo	X		7	20 a 10
		Uso racional y efectivo del agua Samaria	$ 200	$ 14.800	Alcaldía de Santa Marta, Crédito, Cooperación									Agua no contabilizada	X		42,30%	35%
		Implementación del sistema de colectores pluviales	$ 2.050	$ 205.000	Alcaldía de Santa Marta, Fondo de Adaptación, UNGRD, Crédito, Cooperación									Existencia de planes de contingencia adecuados para desastres naturales	X		No está completo, no está actualizado o no se han hecho simulacros en los últimos 12 meses	Completo, actualizado y puesto a prueba por medio de simulacros por lo menos 1 vez al año
														Existencia de plan efectivo de adaptación al cambio climático	X		La ciudad tiene un plan de gestión de riesgo vigente, pero no ha sido actualizado en los últimos 36 meses	La ciudad cuenta con un plan de gestión de riesgo actualizado (menos de 36 meses de antigüedad) y ha sido aprobado por las instancias competentes (vigente)
														El Plan de Desarrollo Urbano y el Plan de Ordenamiento Territorial toman en cuenta el análisis de riesgo a las principales amenazas naturales	X		Una de las herramientas de planificación es vinculante y toma en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales	Ambos planes son vinculantes y toman en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales
	2. CULTURA ANFIBIA	La ciudad del río Manzanares	$ 600	$ 100.200										Hectáreas de espacio público de recreación al aire libre por cada 100.000 habitantes.	X		2,07	4,28
		La ciudad del río Gaira	$ 400	$ 9.000										Hectáreas de espacio público de recreación al aire libre por cada 100.000 habitantes.	x		4,28	4,65
	2. CULTURA ANFIBIA	Playas vivas	$ 1.790	$ 16.110	Alcaldía de Santa Marta, Crédito,Fondo de Adaptación al Cambio Climatico									Existencia de plan efectivo de adaptación al cambio climático	X		La ciudad tiene un plan de adaptación al cambio climático vigente, pero no ha sido actualizado en los últimos 36 meses	La ciudad cuenta con un plan de adaptación al cambio climático ((menos de 36 meses de antigüedad) y ha sido aprobado por las instancias competentes (vigente)
														Hectáreas de espacio público de recreación al aire libre por cada 100.000 habitantes.	x		4,65	5,61
1.AGUA, VIDA Y PROGRESO	3. CREATIVIDAD E INNOVACIÓN PARA EL ABASTECIMIENTO	Agua para todos	$ 2.200	Por definir según preinversión	FINDETER, DNP, MADS									Cantidad remanenete de años de balance hídrico positivo	X		7	20 a 10
		Reinserción al ciclo	$ 2.050	Por definir según preinversión	Alcaldía de Santa Marta, ESPA, Crédito, Cooperación y Universidades									Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad que son separados y clasificados para reciclado	X		9,20%	>10
														Porcentaje de los residuos sólidos de la ciudad dispuestos que son utilizados como recurso energético y/o se controla la generación de gases de efecto invernadero	X		0%	10%
														Porcentaje de energías renovables sobre el total del generación eléctrico	X		0%	10%
		Energía renovable	$ 200	Por definir según preinversión	Alcaldía de Santa Marta, ESPA, Crédito, Cooperación y Universidades									Porcentaje de energías renovables sobre el total del generación eléctrico	X		0%	10%
		Alumbrado público con luminarias LED	3.500	$ 31.500	Privados									Gestión del Gasto	X		18,70%	1,3%
		SUBTOTAL		$ 17.990	$ 386.610													
		TOTAL		$ 404.600														

Tabla 9.3.
Costo línea estratégica La ciudad entre el mar y la sierra

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)								Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del período de ejecución
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	A12	A14	A16	Nombre	Cuan.	Cual.		
2. CIUDAD ENTRE EL MAR Y LA SIERRA	Nodos de inclusión	Agencia de Desarrollo Urbano y Hábitat	$ 650	Por definir según preinversión	Alcaldía de Santa Marta, APP									Hectáreas de espacio público de recreación al aire libre por cada 100.000 Habitantes.	X		5,61	6,2
														Hectáreas de espacios verdes permanentes por cada 100.000 Habitantes de la ciudad	X		7,7	8,7
														Porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares de habitabilidad definidos por el país - déficit cualitativo	X		30,48	20
														Déficit de vivienda cuantitativo	X		13,42	8
		Operación urbana de mejoramiento integral del centro de Santa Marta	$ 800	Por definir según preinversión	Alcaldía de Santa Marta, MinCIT, Mincultura, Findeter									Porcentaje de la contribución de las actividades culturales, privadas y formales, al producto interior bruto (pib) municipal		X	Nd	
		Potenciar los centros de Taganga, Bonda y El Rodadero	$ 350		Alcaldía de Santa Marta, MinCIT, Mincultura, Findeter									Hectáreas de espacio público de recreación al aire libre por cada 100.000 Habitantes.	X		6,2	6,45
		Reubicación de población en zonas de riesgo	$ 200		Alcaldía de Santa Marta, MinVivienda									Déficit de vivienda cuantitativo	X		13,42	8
		Planificación estratégica del borde urbano de Mamatoco	$ 250		Alcaldía de Santa Marta, MinVivienda									Déficit de vivienda cuantitativo	X		13,42	8
		Pescaíto - articulación entre el puerto y la ciudad		$ 21.500	Alcaldía de Santa Marta, Findeter, BID, puerto de Santa Marta, Fundación Tras la Perla									Hectáreas de espacio público de recreación al aire libre por cada 100.000 Habitantes.	X		6,2	6,45
														Hectáreas de espacios verdes permanentes por cada 100.000 Habitantes de la ciudad	X		8,7	8,9

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)								Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del período de ejecución
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	A12	A14	A16	Nombre	Cuan.	Cual.		
2. CIUDAD ENTRE EL MAR Y LA SIERRA	EL PAISAJE DE LA CONECTIVIDAD	ARTICULACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD A UN PLAN MAESTRO DE ESPACIO PÚBLICO	$ 550	POR DEFINIR SEGÚN PREINVERSIÓN	Alcaldía de Santa Marta, SETP									Hectáreas de espacio público de recreación al aire libre por cada 100.000 Habitantes.	X		6,2	6,45
		DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LAS RUTAS DEL ZIRUMA Y LA TAGANGUERA	$ 250	$ 4.500	Alcaldía de Santa Marta, Findeter, BID									Kilómetros de vías peatonales por cada 100.000 Habitantes	X		Menos de dos veces la longitud de la red de carreteras	Más de cuatro veces la longitud de la red de carreteras
														Modal split peatón	X		22,0%	25%
														Hectáreas de espacio público de recreación al aire libre por cada 100.000 Habitantes.	X		6,45	7,5
		RED DE METRO CABLES	$ 7.000	POR DEFINIR SEGÚN PREINVERSIÓN	Alcaldía de Santa Marta, Findeter, BID, MinTransporte, Gobernación, APP									Modal split tranpsorte público	X		39,0%	50%
		IMPLEMENTAR UN SISTEMA DE TRANSPORTE MARITIMO		POR DEFINIR SEGÚN PREINVERSIÓN	Alcaldía de Santa Marta, Findeter, BID, MinTransporte, Fontur									Modal split tranpsorte público	X		39,0%	50%
		SISTEMA DE CICLORUTAS	$ 350	POR DEFINIR SEGÚN PREINVERSIÓN	Alcaldía de Santa Marta, Findeter, BID									Kilómetros de sendas para bicicletas por cada 100.000 Habitantes	X		0,00	10
														Kilómetros de vías peatonales por cada 100.000 Habitantes	X		Menos de dos veces la longitud de la red de carreteras	Más de cuatro veces la longitud de la red de carreteras
														Modal split bicicleta	X		5,0%	10%
														Modal split peatón	X		22,0%	25%

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)								Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	A12	A14	A16	Nombre	Cuan.	Cual.		
2. CIUDAD ENTRE EL MAR Y LA SIERRA	Presencia Institucional para la Calidad Urbana	Pot moderno		$ 978	Alcaldía de Santa Marta, DNP									La ciudad tiene un plan de uso de suelo que incluye zonificación con zonas de protección ambiental y de preservación, y está implementado activamente		X	La ciudad no tiene un plan maestro o el plan tiene más de 10 años de antigüedad	La ciudad tiene un único plan maestro con componentes ecológicos y lo implementa de forma activa
		Mesa interinstitucional de La Sierra Nevada de Santa Marta	$ 1.500		CAR - Cooperación internacional, Alcaldía de Santa Marta, Gobernaciones del del Magdalena, Cesar y la Guajira									La ciudad tiene un plan de uso de suelo que incluye zonificación con zonas de protección ambiental y de preservación, y está implementado activamente		X	La ciudad no tiene un plan maestro o el plan tiene más de 10 años de antigüedad	La ciudad tiene un único plan maestro con componentes ecológicos y lo implementa de forma activa
														Cantidad remanenete de años de balance hídrico positivo	X		7	20 A 10
		Mejoramiento integral de barrios	$ 1.200	Por definir según preinversión	Alcaldía de Santa Marta, BID, Findeter									Porcentaje de viviendas que no cumplen con los estándares de habitabilidad definidos por el país - déficit cualitativo	X		30,48	20
SUBTOTAL			$13.100	$ 26.978														
TOTAL			$40.078															

Tabla 9.4.
Costo línea estratégica Plataforma de competitividad

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)								Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	A12	A14	A16	Nombre	Cuan.	Cual.		
3. PLATAFORMA DE COMPETITIVIDAD	SANTA MARTA, ORIGEN Y DESTINO	ACTUALIZACIÓN DEL PLAN MAESTRO AEROPORTUARIO Y ELABORACIÓN DE ESTUDIOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN BOLÍVAR	$ 350	-	Alcaldía de Santa Marta, ANI, Aerocivil, BID, FINDETER									Herramienta de gestión		x	ND	ND
		PROYECTO TREN DE LA COSTA E INTERVENCIÓN Y HABILITACIÓN DE LA VÍA FÉRREA DE SANTA MARTA PARA TRANSPORTE MIXTO DE CARGA Y PASAJEROS	$ 12.000	$ 120.000	ANI									Herramienta de gestión		x	ND	ND
		EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS DEL PROYECTO TRANSFORMACIÓN A TROCHA ESTÁNDAR DEL FERROCARRIL DEL ATLÁNTICO	$ 550	-	Gobernación del Magdalena									Herramienta de gestión		x	ND	ND
		MEJORAMIENTO Y ORGANIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y OPERACIÓN DE LAS TERMINALES DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL	$ 600	$ 6.000	Alcaldía de Santa Marta									Modal split transporte público	x		39%	50%
	UNA LOGÍSTICA BIEN PENSADA	PLAN MAESTRO PORTUARIO DE SANTA MARTA Y CIÉNAGA	$ 800	Por definir según preinversión	Alcaldía de Santa Marta, Gobernación de Magdalena, Camara de Comercio de Santa Marta,									Herramienta de gestión		x	ND	ND
		PLAN INTEGRAL LOGÍSTICO DEL TRIÁNGULO DE LA SIERRA NEVADA	$ 1.000	Por definir según pre inversión	Alcaldía de Santa Marta, Gobernación de Magdalena									Herramienta de gestión		x	ND	ND
SUBTOTAL			$ 15.300	$ 126.000														
TOTAL			$ 141.300															

Tabla 9.5.
Costo línea estratégica Nuestra ciudad también es el campo

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)								Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	A12	A14	A16	Nombre	Cuan.	Cual.		
4. NUESTRA CIUDAD TAMBIÉN ES EL CAMPO	Del Campo a la Ciudad	Hoja de ruta para la implantación de la agricultura de precisión de Santa Marta	$ 300	Por definir según preinversión	Cámara de Comercio de Santa Marta APP									Inversión en I + D	X		ND	ND
														PIB Per Cápita	X		$ 4.381	$ 7.500
		Estructuración de programas para el desarrollo de agricultura familiar en Santa Marta	Gestión de recursos de cooperación internacional	Gestión de recursos de cooperación internacional	APC: Cooperación Internacional FAO									Empleo Informal	X		63,80%	55%
														Productividad Laboral	X		$ 97.347	$ 116.000
		Evaluación de calidad y cobertura de la infraestructura urbano-rural de Santa Marta hacia los municipios agrícolas del Magdalena	$ 700	Por definir según preinversión	Alcaldía de Santa Marta, Gobernación del Magdalena									Infraestructura de Competitividad: Autopistas		X	La ciudad cuenta con una o varias autopistas conectadas con otras ciudades del país y la región	La ciudad cuenta con una o varias autopistas conectadas con otras ciudades del país y la región
	De la Ciudad para la Región	Estructuración del sector agro-comercial: medio para la reducción de la informalidad	$ 500	$ 10.000	Alcaldía de Santa Marta, Gobernación del Magdalena. APP. Cooperación Internacional									Extistencia de una plataforma logística		X	Existe una plataforma logística diseñada e implementada para transportes marítimos, aéreos y terrestres	Existe una plataforma logística diseñada e implementada para transportes marítimos, aéreos y terrestres
		Estudio de mercado para la identificación de valor agregado para productos agrícolas de origen bananero y palmero con alta demanda en el extranjero	$ 250	Por definir según preinversión	Cámara de Comercio de Santa Marta APP									Exportación de Bienes y Servicios		X	El porcentaje de exportaciones es inferior a la media nacional	El porcentaje de exportaciones es igual o similar a la media nacional
SUBTOTAL			$ 1.750	$ 10.000														
TOTAL			$ 11.750															

Tabla 9.6.
Costo línea estratégica Naturalmente turística

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)								Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	A12	A14	A16	Nombre	Cuan.	Cual.		
5. NATURALMENTE TURÍSTICA	ECOSISTEMA TURÍSTICO	Marca ciudad	$ 500	$ 2.000	Alcaldía de Santa Marta, FONTUR, Cámara de Comercio de Santa Marta									PIB Per Cápita	X		4381	7500
														Atracción de capital internacional-número de eventos y congresos internacionales.	X		5	15
		Estrategia para el fomento del turismo natural en Santa Marta	$ 350	-	Recursos Propios, ProColombia, Universidades									PIB Per Cápita	X		4381	7500
		Desarrollo de infraestructura y equipamientos para atracción de cruceros para Santa Marta	$ 1.800	$ 1.800.000	APP y Crédito									Infraestrcutura para la Competitividad- Puertos		X	Dispone de un puerto marítimo en el mismo municipio	Dispone de un puerto marítimo en el mismo municipio
		Diseño de la estrategia para la consolidación del cluster turístico de bienestar en Pozos Colorados.	$ 250	Por definir según preinversión	Alcaldía de Santa Marta, FONTUR, Camara de Comercio de Santa Marta									Atracción de capital internacional-número de eventos y congresos internacionales.	X		5	15
														PIB Per Cápita	X		4381	7500
	SANTA MARTA CREE Y CREA	Estructuración de planes de formación de capital humano para la diversificación y cualificación de la oferta turística en la ciudad	$ 200		SENA, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Sector Privado									Capacitación profesional en las empresas	X		ND	ND
		Formulación de programas para el desarrollo de un clima emprendedor y acceso a recursos financieros		$ 250	Recursos Propios, Cámara de Comercio de Santa Marta, Univeridades e Institutos Académicos									Desarrollo Empresarial	X		ND	ND
SUBTOTAL			$ 3.100	$ 1.802.250														
TOTAL			$ 1.805.350															

Tabla 9.7.

Costo línea estratégica Ser samario, gran ejemplo

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)								Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	A12	A14	A16	Nombre	Cuan.	Cual.		
6. SER SAMARIO	VIVIR LA CULTURA SAMARIA	Cartografía Naranja: Varias historias, un mismo futuro –Mapeo de industrias culturales y creativas	$ 400	Por definir según preinversión	Alcaldía de Santa Marta, Crédito, Cooperación, Cámara de Comercio, Ministerio de Cultura, Secretaría de Cultura de Magdalena									Porcentaje de la contribución de las actividades culturales, privadas y formales, al Producto Interior Bruto (PIB) municipal		X	ND	Esta Cartografía es pilar para el desarrollo de una economía creativa. A través de las acciones a realizar desencadenará en la creación economía naranja.
		Corporación de Cultura e Historia Samaria	$ 1.000	Por definir según preinversión	Alcaldía de Santa Marta, Crédito, Cooperación, Ministerio de Cultura									Instancia responsable de la cultura en el municipio		X	Existe una entidad adscrita a otra secretaría para el manejo de los asuntos culturales, y con dependencia presupuestal y operativa	Si existe una secretaría de cultura o instituto descentralizado de cultura, con autonomía operativa y presupuestal
		Creación de entornos amigables	$ 615	$ 345	Alcaldía de Santa Marta, Crédito, Cooperación, Sector Privado, Tras la Perla									Espacios públicos de recreación por cada 100.000 habitantes	X		2,07	3
														Ciudadanos que se sienten seguros"	X		52,0%	> 60%
	REVIVIR NUESTRA HISTORIA	Manzana cultural y la casa de vida	$ 650	Por definir según preinversión	Alcaldía de Santa Marta, Cooperación internacional									Población beneficiaria de los procesos de formación artística	X		4%	>5%
		Saberes Ancestrales: Escuelas de artes y oficios	$ 800	$ 5.000	Alcaldía de Santa Marta, Crédito, Cooperación, Tras la Perla									Existencia de alguna manifestación de patrimonio cultural inmaterial		X	Existe al menos un proyecto para garantizar la sostenibilidad del patrimonio cultural	Si existen proyectos para la sostenibilidad del patrimonio cultural
		Hitos Culturales	$ 765		Gobierno Nacional, Alcaldía de Santa Marta, Crédito, Cooperación, Sector Privado, Archivo General de la Nación, Gobernación del Magdalena, Tras la Perla, Ministerio de Cultura									Existencia de alguna manifestación de patrimonio cultural inmaterial		X	Existe al menos un proyecto para garantizar la sostenibilidad del patrimonio cultural	Si existen proyectos para la sostenibilidad del patrimonio cultural
		Entornos de artes escénicas	$ 800		Alcaldía de Santa Marta, Crédito, Cooperación, Fundación Batuta									Población beneficiaria de los procesos de formación artística	X		4%	5%

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)								Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	A12	A14	A16	Nombre	Cuan.	Cual.		
6. SER SAMARIO	FORMACIÓN PERTINENTE	Estructuración y construcción de la institución Educativa Superior Tecnológica Politécnico Districal de Santa Marta	$ 500	$ 13.000	Alcaldía de Santa Marta. Ministerio de Educación									Población activa con estudios universitarios			16,30%	25%
														Tasa de cobertura bruta en la educación superior			76,79%	85,00%
		Pedogagía de la Cultura	$ 400		Gobierno Nacional, Alcaldía de Santa Marta, Crédito, Cooperación									Educación de calidad Consumo de agua Ahorro de energía Porcentaje de residuos solidos municipales que son separados para reciclar		X	ND	ND
		Herramientas hacia la educación del futuro		$ 600	Alcaldía de Santa Marta, Cooperación Microsoft, Sector Privado									1.Conectividad N.1 Internet 2. Educación de calidad		X	ND	ND
SUBTOTAL			$ 5.530	$ 18.945														
TOTAL			$ 24.475															

Tabla 9.8.
Costo línea estratégica Distrito moderno

EJE	PROGRAMA	PROYECTO	Inversión (millones COP$)		Posibles fuentes de financiación	Tiempo de ejecución (bi-anual/semestre)								Indicador de Desempeño o impacto			Línea de base (dato diagnóstico ICES)	Meta al final del periodo de ejecución
			Pre-inversión	Inversión		A2	A4	A6	A8	A10	A12	A14	A16	Nombre	Cuan.	Cual.		
7. DISTRITO MODERNO	MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN PÚBLICA	Reestructuración administrativa	$ 600	Por definir según preinversión	Alcaldía de Santa Marta									Índice de Transparencia	X		47,4%	85%
		Construcción de la nueva sede de la Alcaldía	$ 150	$ 2.000	APP													
		Elaboración y ejecución del Plan Estratégico de Tecnologías de la Información y Comunicaciones - PETIC	$ 600	Por definir según preinversión	Alcaldía de Santa Marta													
		Fortalecimiento institucional para la evaluación de Alianzas Público Privadas	$ 50	Por definir según preinversión	Alcaldía de Santa Marta									Tasa de crecimiento anual del gasto	X		18.7%	1,3%
	INFORMACIÓN PARA LA PLANIFICACIÓN	Creación de la oficina de catastro	$ 300	$ 10.000	Regalías									Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	X		23,50%	55%
														Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados	X		42,40%	85%
		Actualización de la estratificación socioeconómica del municipio.	$ 30	$ 1.500	Alcaldía de Santa Marta									Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados	X		42,40%	85%
		Actualización y mejoramiento de la nomenclatura del Distrito	$ 865	$ 3.610	Alcaldía de Santa Marta									Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	X		23,50%	55%
														Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados	X		42,40%	85%
		Titulación de predios		$ 1.900	Alcaldía o Gobierno Nacional									Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	X		23,50%	55%
														Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados	X		42,40%	85%
7. DISTRITO MODERNO	GESTIÓN PARTICIPATIVA Y POR RESULTADOS	Diseño del programa pedagógico que fortalezca la cultura de pago de impuestos y contribuciones	$ 500	-	Alcaldía de Santa Marta									Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	X		23,50%	55%
		Fortalecimiento de la capacidad de administración financiera municipal	$ 500		Alcaldía de Santa Marta									Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados	X		42,40%	85%
		Acercar la administración pública a la comunidad		$ 250	Alcaldía de Santa Marta									Transparencia	X		47,40%	85%
SUBTOTAL			$ 3.595	$ 19.260														
TOTAL			$ 22.855															

10

MONITOREO CIUDADANO SANTA MARTA

FOTO: Aldo Dalmazzo

El monitoreo ciudadano se convierte en el instrumento mediante el cual la sociedad civil se apropia del Plan de Acción y adelanta el seguimiento a los temas más relevantes de la ciudad, que coinciden con la priorización realizada en la aplicación de la metodología. A través de la participación de la ciudadanía se fortalece la confianza en el gobierno local, se incentiva la transparencia y rendición de cuentas y se logra que los recursos públicos se orienten hacia los sectores y proyectos identificados como prioritarios. En Colombia, dadas las coincidencias de la plataforma CSC con la labor que venía avanzando con la iniciativa ciudadana "¿Cómo vamos?", se creó una alianza con FINDETER para que adelantara las labores de monitoreo en las ciudades que forman parte de la plataforma y la posibilidad de ampliar la cobertura de la red "¿Cómo vamos?"

"¿Cómo vamos?" es un programa de seguimiento y evaluación de la calidad de vida en las ciudades. Tiene como propósito contribuir a desarrollar gobiernos efectivos y transparentes, al igual que ciudadanías más informadas, responsables y participativas.

"Santa Marta cómo vamos? surge en el marco de una alianza entre un grupo de entidades locales (Cámara de Comercio de Santa Marta, Universidad del Magdalena, Fundación Tras la Perla de la América, Universidad Sergio Arboleda, OMATIC, Sociedad Portuaria de Santa Marta, Tecbaco, C.I. Biocosta S.A., S.A.B. S.A.S., Moranno Gruppo, PNUD, 3G Constructores, Aeropuertos de Oriente, Hotel 1525, HOY Diario del Magdalena), la Casa Editorial El Tiempo y Fundación Corona, instituciones que pusieron el primer programa del país en marcha como lo fue "Bogotá cómo vamos" en 1998. El 15 de marzo de 2016 se hizo el evento de lanzamiento en la capital del Magdalena, con la presencia de representantes de las instituciones públicas y privadas, así como de la comunidad en general. Es un programa que tiene como objetivo general incidir en las políticas públicas dirigidas al mejoramiento de la calidad de vida y fomentar el debate entre distintos actores para la definición de un imaginario colectivo sobre la calidad de vida, y la construcción de una ciudad justa y sustentable.

La puesta en marcha de "Santa Marta cómo vamos" ha sido clave en la inclusión de Santa Marta dentro de la Plataforma de Ciudades Sostenibles y Emergentes del BID-Findeter, debido al hecho de que éste podrá hacer seguimiento a los proyectos que nacerán a partir de la Plataforma y su incidencia en la calidad de vida de los samarios.

LOS ALCANCES DE "SANTA MARTA CÓMO VAMOS"

La evaluación de la calidad de vida de la ciudad se hace a partir de indicadores técnicos y de percepción, y del seguimiento a los resultados de la gestión pública, con participación de expertos, administradores, académicos, organizaciones sociales y comunitarias y ciudadanos, entre otros actores del desarrollo. La metodología del Programa se sustenta en dos estrategias centrales: 1) La evaluación, que tiene como punto central el concepto de calidad de vida. 2) La divulgación o comunicación, que busca socializar y promover la apropiación ciudadana en torno a los análisis, debates y propuestas generadas en el proceso de evaluación.

Es un organismo sin personería jurídica que, en contexto de la responsabilidad social empresarial, el sector privado apoya la medición del clima social en que discurre la ciudad mediante la elaboración de una encuesta de percepción como uno de los productos principales para cada año de su existencia. Adicionalmente, a partir de este, se realiza difusión en evento público. Posteriormente, se convoca a mesas temáticas sectoriales con autoridades civiles y sociedad civil, con el propósito de incidir en políticas públicas para redireccionar el Plan de Desarrollo Municipal en busca de mejores niveles de bienestar social y económico.

Adicionalmente, se efectúa como segundo producto de importancia la consolidación de los Índices de Calidad de Vida por cada vigencia, consultando las fuentes oficiales de información para observar el cumplimiento de las metas propuesta por la administración municipal de acuerdo a la aprobación del plan de desarrollo. La ciudad de Santa Marta contó con su primer informe de calidad de vida el 27 de septiembre de 2016.

"Santa Marta cómo vamos" se ha convertido, gracias a la compilación de información pública que se maneja no solo el programa sino la red colombiana de ciudades "Cómo vamos", en organismo consultivo en la ciudad y muchos organismos dado que se administra una batería de más de 130 indicadores de fuentes oficiales

OBJETIVOS:

- Generar información confiable, imparcial y comparable mediante indicadores veraces y periódicos en torno a temas de ciudad, calidad de vida y percepción ciudadana.
- Facilitar el conocimiento e intercambio de planes de desarrollo y programas específicos de interés entre los gobiernos locales.
- Utilizar la información disponible con el fin de enriquecer, fortalecer y potenciar las iniciativas de la red y de cada ciudad.
- Fomentar el intercambio de buenas prácticas entre las ciudades que forman parte de CSC e ICES.

PRINCIPIOS:

- **Interés por lo público:** incentiva el desarrollo de escenarios de rendición de cuentas y pone en conocimiento y consideración de la ciudadanía los resultados y procesos de la gestión del gobierno.
- **Calidad de la información:** producción de información oportuna, pertinente y confiable que permita organizar debates públicos argumentados y de cuenta de la evolución de la calidad de vida en la ciudad.
- **Objetividad:** interpreta la ciudad desde una perspectiva técnica y busca desarrollar acciones que permitan prevenir problemas y construir desde posiciones objetivas.
- **Imparcialidad:** aporta a la ciudad y cumple sus objetivos distanciándose de intereses particulares de tipo partidista o económico.
- **Autonomía:** el programa se abstiene de recibir cualquier tipo de colaboración económica del Estado, sin embargo, mantiene con éste una relación de colaboración y aprendizaje.
- **Participación:** promueve una ciudadanía informada, deliberativa, crítica y corresponsable frente a la ciudad; al mismo tiempo, abre espacios de expresión para diferentes actores en escenarios y ejercicios pedagógicos de control ciudadano que contribuyan a superar problemas y lograr objetivos de los gobiernos locales.

FOTO: Rafael Zúñiga

- **Alianzas y trabajo en red:** buscan sumar esfuerzos y recursos, intercambiar conocimientos, trabajar en red, generar alianzas e impulsar aprendizajes institucionales que permitan aportar, de manera colectiva e integral, respuestas a las situaciones e interrogantes que sugiere continuamente la realidad de la ciudad.

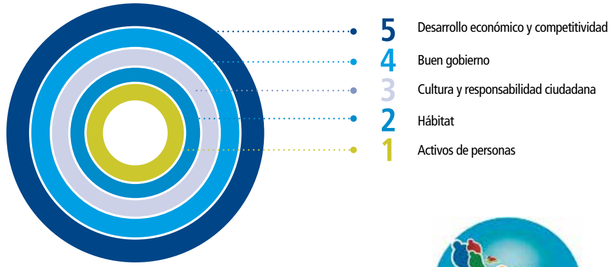
- **Comunicación:** incorpora la comunicación como pilar estructural para que los debates, análisis y evaluaciones que realiza el programa tengan trascendencia y relevancia dentro de la ciudadanía, el gobierno y la opinión pública.

- **Compromiso:** facilita la reflexión y el desarrollo de la ciudad a partir del compromiso voluntario y permanente que adquieren sus socios en la conformación, mantenimiento y evolución del programa, desarrollando, de manera continua, espacios de aprendizaje y reflexión metodológica.

La metodología aplica 154 indicadores en 18 temas asociados a diferentes ámbitos con un enfoque en la calidad de vida que ofrece la ciudad a sus habitantes. Estos indicadores se encuentran en estrecha relación; en algunos casos se modificaron con el fin de adaptarse a la metodología del programa CSC.

"Cómo vamos" inició en la ciudad de Bogotá en 1998 como una iniciativa privada de la Cámara de Comercio, la Fundación Corona y el periódico nacional El Tiempo para hacer seguimiento al Plan de Desarrollo. A partir del año 2005 se ha venido expandiendo hasta tener presencia en once ciudades del país (y en proceso de ampliación de la cobertura a nuevas ciudades) en las cuales se replica el esquema de participación inicial con los periódicos locales, universidades e importantes organizaciones y empresas. La organización, que hoy en día es una red y forma parte de la Red Latinoamericana por Ciudades y Territorios Justas, Democráticas y Sustentables, ha venido haciendo un seguimiento sistemático a los cambios en la calidad de vida de las principales ciudades y al cumplimiento de sus planes de desarrollo. Este esquema se ha replicado en otras ciudades CES, permitiendo contar con un mecanismo imparcial y objetivo que genera mediciones estandarizadas para determinar el estado de avance de las acciones propuestas en las diferentes ciudades y su impacto sobre los principales problemas.

Tabla 10.1.
Priorización de temas según ponderación de resultados aplicación de indicadores y filtros



Activos de personas	Educación Salud Mercado laboral Pensiones Vida y Seguridad
Hábitat	Vivienda y servicios públicos Espacio público y densidad Medio Ambiente Movilidad
Cultura y responsabilidad Ciudadana	Cultura Cultura ciudadana Responsabilidad y Cultura ciudadana participación
Buen gobierno	Gestión pública Finanzas públicas Justicia
Desarrollo económico y competetitividad	Entorno macroeconómico Dinámica empresarial

11
ANEXOS

FOTO: Daniella Hernández Selman

PROFUNDIZACIONES

AGUA

Una solución que asegure el acceso de agua potable y saneamiento básico a Santa Marta

La ciudad se abastece de cuatro fuentes superficiales que tienen su nacimiento en las estribaciones de la Sierra Nevada y del aprovechamiento de las aguas subterráneas de los acuíferos Santa Marta y Gaira, ubicados dentro de su perímetro urbano.

Como fuentes de abastecimiento presentan restricciones temporales para cubrir los requerimientos de la demanda. Los ríos Piedras, Manzanares y la quebrada Aserrío abastecen la zona norte de la ciudad (Santa Marta, centro histórico y comercial, corregimiento de Taganga y Bonda), y la zona sur, separada por la formación del cerro Ziruma, y que se extiende desde zona turística del El Rodadero – Gaira – Salquero hasta el límite sur del Distrito, está abastecida por el río Gaira. Para las épocas de alta temporada turística, que coinciden con los meses de verano, la demanda supera los 2.450 lts/seg, de los cuales, las fuentes superficiales pueden llegar a aportar caudales tan bajos como 300 lts/seg[40], generando un déficit del orden de los 2.150 lts/seg, solventado parcialmente, con la explotación al máximo de sus fuentes subterráneas[41], y sometiendo a la población a racionamiento obligatorio (Ver tabla 12.1).

40. Valores mínimos medios mensuales, aunque en el último fenómeno de El Niño se midieron caudales de 80 litros/segundo.
41. De acuerdo a los estudios realizados para la ciudad, el suministro de agua seguro de aguassubterráneas está entre los 500 a 850 litros/segundo, dependiendo del tiempo de explotación continua, siempre y cuando, estos periodos no sean mayores a ocho meses, y del número de pozos en operación, de los cuales, 40 pozos fueron construidos bajo emergencia en los dos últimos años a raíz del último fenómeno de El Niño.

Figura 12.1
Zonas de abastecimiento Santa Marta

Fuente: Metroagua

Figura 12.1
Situación sistema de abastecimiento de Santa Marta (2015)

Sistema de Abastecimiento	Caudales (lps)		Cap. Instalada (lps)
	Invierno	Verano	
Sistema Mamatoco (ríos Piedras y Manzanares)	800	150	800
Sistema El Roble (Río Gaira)	450	150	450
Agua subterránea (60 pozos)	850	850	850
Total Santa Marta	2.100	1.150	2.100
Necesidad requerida (CDM)	2.450	2.450	
Déficit (CDM)	350	1.300	

Fuente: Consultoría para la realización de los estudios y diseños de ingeniería de detalle, de la construcción de las obras necesarias para el mejoramiento y optimización a mediano plazo del sistema de acueducto de la ciudad de Santa Marta – Consorcio ETC SAS y JBBB- Contrato PAF-ATF-C-026-2015-Findeter

Las aguas residuales o servidas se recolectan por un sistema de alcantarillado el cual es principalmente sanitario, afectado por conexiones erradas de los sistemas pluviales al interior de viviendas o urbanizaciones. Las aguas se transportan por un sistema de colectores que funcionan a gravedad y presión, y que drenan al sistema de pretratamiento y posterior dilución en la bahía de Santa Marta mediante un emisario submarino con capacidad de transporte de 2,5 m³/segundo, ubicado en el sector del puerto marítimo.

Figura 12.2.
Sistema de alcantarillado Santa Marta

Fuente: Metroagua

Con una extensión en redes de alcantarillado de 770 km aproximadamente, se tiene una cobertura cercana al 100% para los sectores de Santa Marta, Gaira y el Rodadero, mientras que en la zona sur (mayoritariamente turística), la cobertura es prácticamente cero, por lo tanto sus vertimientos tienen que ser tratados antes de su disposición final. Al respecto, la ciudad en seguimiento a la iniciativa del Plan Departamental de Agua del Magdalena, ha iniciado la primera etapa de la construcción de un colector de la zona Sur (desde el Hotel Irotama para conectase a la red de alcantarillado existente en el sector de Gaira).

El modelo de prestación de servicios adoptado en Santa Marta[42] no ha permitido alcanzar los estándares de prestación logrados en otras ciudades capitales de departamento en el país[43], siendo los indicadores de gestión bajos. Con relación a cobertura de acueducto, 93%, continuidad promedio anual[44] en 2014 de 20,6 horas/día, agua no contabilizada, 55,2%, y calidad IRCA[45], 6.3, y cobertura de alcantarillado sanitario, 80%. El desarrollo de las inversiones ha sido inferior a las necesidades del Distrito y el esquema no ha garantizado la sostenibilidad financiera, sobre un mercado concentrado en usuarios residenciales cuyos inmuebles están ubicados en estratos socioeconómicos objeto de subsidios en sus consumos básicos o de subsistencia (más del 75% de los usuarios), y un alto impacto de población desplazada, la cual presentó un incremento en los últimos diez años del orden de 30%.

42. La Compañía de Acueducto y Alcantarillado Metropolitano de Santa Marta, Metroagua S.A. E.S.P., empresa de economía mixta, es la encargada de la prestación
43. Según la "Evaluación Integral de Prestadores – Compañía de Acueducto y Alcantarillado Metropolitano de Santa Marta S.A. E.S.P. – Superintendencia de Servicios Públicos – Agosto de 2015", aunque en el mismo documento y en otra bibliografía consultada, mencionan la posibilidad de que estos los datos varíen, con coberturas menores, IRCA menor a cinco por discrepancia en la toma y medición de las diferentes muestras, e inclusive pérdidas inferiores si no se consideran aquellos sectores donde se sabe que se está consumiendo en forma masiva e ilegal, pero no existe medición.
44. La continuidad del servicio varía durante el año, para el 2104 presentó un mínimo de 16.7 horas/día y un máximo de 22.1 horas/día. Fuente SUI - SSPD
45. Índice de Riesgo de la Calidad del Agua: sin riesgo menor a cinco.

El drenaje pluvial urbano no incluido en el esquema de prestación se ha desarrollado con la construcción de algunos colectores principales tanto por Metroagua como por el ente territorial. Es evidente la falta de un plan maestro que defina la forma óptima de solucionar las deficiencias de drenaje de la ciudad, que organice y defina las actuaciones de otros actores que lo utilizan y complementan, como es el caso de los planes viales, los urbanizadores y otros constructores de infraestructura urbana, que requieren conocer aspectos técnicos de estos sistemas.

Acciones en oferta de agua y servicio de acueducto

El reto para Santa Marta en materia de servicios públicos domiciliarios de acueducto y alcantarillado, que deberá superar en el corto y mediano plazo, es lograr una oferta de servicios adecuada para la población (local y turística) con calidad y sostenible para la ciudad.

Garantizar la oferta de agua potable para la ciudad

El Distrito presenta déficit de agua, que se intensifica en épocas de verano y genera dependencia sobre los acuíferos de Santa Marta y Gaira, que no subsanan la demanda. Como solución de corto plazo[46] se ha propuesto la alternativa del aprovechamiento combinado de los caudales remanentes (una vez descontados los otros usos en la cuenca, como son los abastecimientos a los municipios de Ciénaga y Pueblo Viejo) de los ríos Toribio y Córdoba[47]. Estos ríos presentan caudales mínimos en época de estiaje que no logran soportar la demanda de agua en Santa Marta ni la región (Ciénaga y Pueblo Viejo), su desarrollo progresivo del proyecto de explotación de las cuencas en combinación con las fuentes superficiales de la ciudad, garantiza que en al menos durante los seis meses de invierno (mayo a noviembre) se pueda suplir la demanda actual por medio de sistemas a gravedad y el sistema de pozos esté de respaldo en situaciones críticas o excepcionales[48].

Con un horizonte de largo plazo, en complemento de las acciones anteriormente propuestas, se ha identificado el río Magdalena como fuente superficial, que presenta mayor viabilidad en diferentes escenarios, para cubrir las necesidades del Distrito y la región en todo el año[49]. Igualmente se han propuesto otras alternativas como el transporte de agua en buque desde el río Magdalena o el río Don Diego[50] o la construcción de una planta de desalinizadora.

46. Por solicitud de la Alcaldía de la ciudad de Santa Marta se están realizando los estudios para identificar nuevos sitios para el tratamiento de las aguas para el abastecimiento de la ciudad. En el marco del programa Agua para la Prosperidad del MVCT, que viene ejecutando FINDETER, se han financiado dichos estudios. Actualmente se lleva a cabo la consultoría para la realización de los estudios y diseños de ingeniería de detalle, de la construcción de las obras necesarias para el mejoramiento y optimización a mediano plazo del sistema de acueducto de la ciudad de Santa Marta – por el Consorcio ETC SAS y JBBB- Contrato PAF-ATF-C- 026-2015-Findeter
47. Captaciones y aducciones del río Toribio de 1.500 litros/segundo y río Córdoba de 1.500 litros/segundo, para ser utilizadas en la época de caudales mayores a 2,0 m^3/segundo en cada una de estas fuentes (meses mayo-noviembre). La PTAP (Toribio) se construiría con una capacidad inicial de 3,0 m3/segundo en etapas de 1,0 o 1,5 m^3/segundo y un desarrollo progresivo de nuevos trenes de tratamiento en función de la entrada del proyecto del río Magdalena.
48. No obstante, en las cuencas de los ríos Toribio y Córdoba es necesario determinar los usos actuales del recurso hídrico y con ello precisar los caudales disponibles, que localmente deberán adoptarse soluciones para el desarrollo de estas fuentes.
49. Estudio para el Fortalecimiento de la Infraestructura Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos Proyectados en los Próximos 50 Años, realizado por la Universidad de los Andes, en 2015.
50. Estudio de riesgo de desastres y vulnerabilidad ante el cambio climático para la ciudad de Santa Marta (Colombia). IDOM 2016.

Figura 12.3
Disponibilidad hídrica Santa Marta

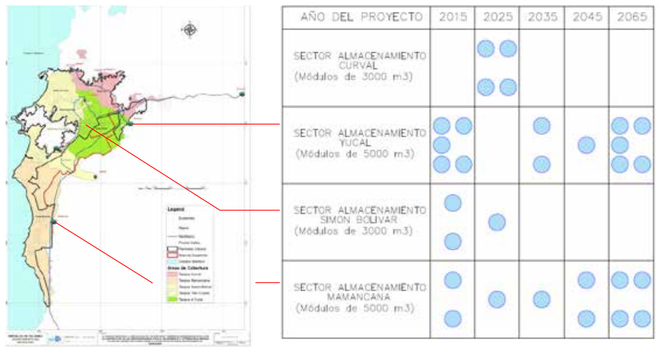
Fuente: Estudio Consorcio ETC SAS y JBBB

La alternativa de abastecimiento y suministro para Santa Marta se complementa con la entrada en funcionamiento de otro sistema que captará las aguas del río Piedras por gravedad y tratará sus aguas en la nueva PTAP El Curval[51], con capacidad de 800 litros/segundo, la cual cubrirá a las zonas más altas de la población, eliminando el sistema Mamatoco debido a la insuficiencia de su cota de servicio y que actualmente su aducción ha sido afectada por conexiones ilegales de carácter masivo.

Finalmente, para mejorar la provisión del servicio de agua potable se requiere de un proyecto de redes de conducción, distribución y almacenamiento con horizonte de 30 años. Como parte del plan de acción de mejorar la disponibilidad de agua, se contempla en los estudios[52] la construcción de infraestructura de almacenamiento en los sectores de Curval, Yucal, Simón Bolívar y Mamacana, mejorando el sistema y disminuyendo las pérdidas de agua.

51. Será financiado con recursos del Departamento. Consorcio ETC SAS y JBBB- Contrato PAF-ATF-C-026-2015-Findeter
52. Consorcio ETC SAS y JBBB- Contrato PAF-ATF-C-026-2015-Findeter

Figura 12.4.
Sistema de conducciones y almacenamiento Santa Marta



AÑO DEL PROYECTO	2015	2025	2035	2045	2065
SECTOR ALMACENAMIENTO CURVAL (Módulos de 3000 m3)					
SECTOR ALMACENAMIENTO YUCAL (Módulos de 5000 m3)					
SECTOR ALMACENAMIENTO SIMON BOLIVAR (Módulos de 3000 m3)					
SECTOR ALMACENAMIENTO MAMANCANA (Módulos de 5000 m3)					

Fuente: Estudio
Consorcio ETC SAS y JBBB

Acciones en alcantarillado y disposición de aguas residuales

Consecuentes con el objetivo de hacer de Santa Marta una ciudad sostenible, es necesario complementar las acciones de abastecimiento con un proyecto para mejorar y optimizar la prestación de los servicios de alcantarillado mediante la definición de un Plan Maestro, tanto sanitario como pluvial. Específicamente, se requiere la optimización y ampliación del sistema actual de alcantarillado sanitario, cubrir las zonas sin servicio y dimensionar el sistema, tanto de transporte, bombeo y tratamiento, para las condiciones futuras. La inclusión de un sistema de redes para el drenaje pluvial no solo traerá beneficios a la operación y sobrecarga del sistema sanitario sino que presentará las opciones para subsanar la falta de un sistema organizado y con capacidad para solventar los problemas de inundaciones, seguridad, deterioro de vías y otra infraestructura urbana afectada por la falta de este alcantarillado. Adicionalmente, complementa la recuperación de los sistemas naturales de drenaje, como son principalmente los ríos Manzanares y Gaira, permitiendo iniciar proyectos de renovación urbana para recuperar las zonas del cauce y rondas (hidráulicas y ambientales) que en algunos sectores están deterioradas o invadidas.

Una institucionalidad para la prestación de los servicios de acueducto y alcantarillado para Santa Marta

El contrato actual de prestación de servicios vence en abril de 2017, por tal razón, con el apoyo del Gobierno Nacional y por intermedio del Departamento Nacional de Planeación (DNP), se está desarrollando un estudio de consultoría para apoyar al Distrito en un proceso de estructuración e implementación de un esquema de asociación público-privado (APP) bajo la Ley 1508 de 2012, el cual permita a la ciudad aumentar la cobertura y calidad de los servicios de acueducto y alcantarillado a través de la mejora y desarrollo de la infraestructura asociada, el aumento de la eficiencia en la operación de los servicios y el desarrollo de un esquema de APP susceptible a financiación.

El nuevo esquema deberá garantizar la gobernabilidad sobre los servicios en el Distrito en el logro de los objetivos propuestos, la consecución de los recursos y que la remuneración esté condicionada a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio y a estándares de calidad en las distintas etapas del proyecto. Para ello, los indicadores a ser incluidos deberán estar en función de las necesidades y los recursos disponibles. El resultado del proceso de estructuración del APP estará para el cuarto trimestre de 2016.

Institucionalmente, una vez se implemente el esquema de APP es conveniente la creación de una gerencia del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta con el objeto de realizar el seguimiento y supervisión, inclusive la interventoría, de la APP (o concesión).

RESIDUOS SOLIDOS

En el presente capítulo se realiza una evaluación de la situación actual de la gestión de residuos en la ciudad de Santa Marta, incluyendo aspectos técnico-operativos, normativos e institucionales de la prestación del servicio público de aseo y sus actividades complementarias.

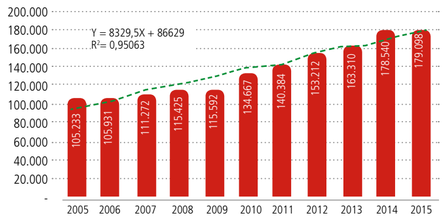
Generación y separación

La generación de residuos en la ciudad se estima con base en la suma de las cantidades de residuos dispuestos en el relleno sanitario y las cantidades de residuos recogidos a través de las rutas de recolección selectiva formales e informales que se transportan a las bodegas y sitios de valorización. Sin tener en cuenta las viviendas que no cuentan con servicio de recolección, la generación de residuos se estima en 179.943 toneladas para el año 2015.

De acuerdo con la información del relleno sanitario, en el año 2015 se dispuso un total de 179.098 toneladas, de las cuales el 98% procede del área urbana y el restante 2% de la zona rural.

La cantidad de residuos que llegan al relleno sanitario ha crecido, en concordancia con el desarrollo turístico y crecimiento de la población, tal como se aprecia en la Figura 12.5.

Figura 12.5.
Cantidad de residuos sólidos dispuestos (tonelada/año)



Fuente: Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos (2014)

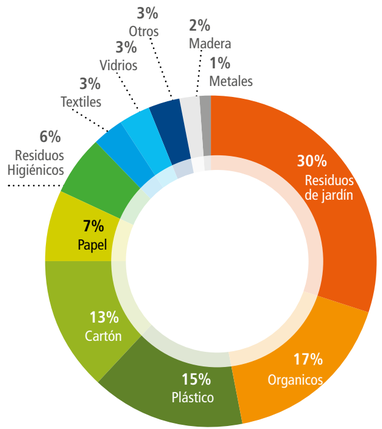
Los residuos valorizados corresponden a aquellos recolectados por recicladores de oficio, formales o informales, esto es aproximadamente 844,6 toneladas anuales de residuos sólidos en el área urbana (Aluna, 2011).

La producción de residuos per cápita, diferenciada entre zona urbana y rural en el municipio es de 1,04 y 0,66 Kg/habitante-día. Dicha producción ha crecido en promedio 4% anual.

Los residuos generados son en su mayoría residuos de alimentos (47%), sin embargo, a diferencia de otras regiones del país, los materiales reciclables (v.gr. papel, cartón, plásticos, metales y vidrio) tienen una alta participación (46%) dentro del total de residuos recolectados (ver Figura 12.7).

De acuerdo con el plan de gestión integral de residuos sólidos (PGIRS), la presentación de los residuos no se realiza de forma adecuada, pues no se emplean contenedores. Los usuarios de algunos sectores acostumbran sacar sus residuos a la acera en horarios distintos a los de la recolección y no

Figura 12.7.
Composición de los residuos sólidos ordinarios (%)



Fuente: PGIRS (2014)

se realiza la separación en la fuente o se separan incorrectamente los residuos. Otros usuarios de sectores subnormales queman, entierran o vierten sus residuos a cuerpos de agua, generando puntos críticos de acumulación.

Recolección y transporte

La cobertura de recolección de residuos en el área urbana es del 97%, que equivale a 104,140 suscriptores para el año 2014 (Distrito de Santa Marta, 2015). Sin embargo, únicamente al 83% de estos usuarios se les factura y cobra el servicio debido a que hay un número importante de viviendas sin legalizar.

La mayor parte del área rural carece de servicio de recolección, lo que promueve la generación de puntos críticos y métodos no adecuados de disposición final por parte de los habitantes (PGIRS, 2015). La recolección se realiza en algunos sectores mediante contenedores instalados en algunas veredas y zonas rurales. La frecuencia varía entre 1 y 3 veces por semanas según el sector (En Guachaca se atiende una vez por semana, mientras que Taganga y Bonda se atienden con tres frecuencias semanales).

Tabla 12.2.
Cobertura DE RECOLECCIÓN, según INMUEBLES FACTURADOS

Zona	Suscriptores	Viviendas	Cobertura%	Poblacion no facturada
Residencial Rural	2.311	4.024	57%	7.195
Residencial Urbano	93.937	112.974	83%	79.955
Total	96.248	116.998	82%	87.150

Fuente: INTERASEO ESP y DANE

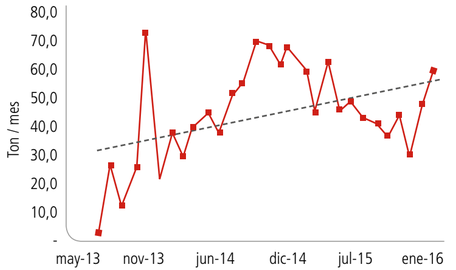
La recolección se realiza puerta a puerta mediante doce vehículos compactadores, tres volquetas y tres Ampliroll asignadas en 59 microrrutas. Recientemente, el prestador del servicio inició la implementación del servicio de recolección mediante contenedores, de los cuales se encuentran instalados 85 en los sectores de El Rodadero, Centro Histórico y lugares de acopio, y planea llegar a un total de 200 contenedores instalados en los próximos 4 años. Para esto cuenta con dos vehículos compactadores acondicionados con "lifter" y en los próximos meses recibirá dos vehículos adicionales con este mismo mecanismo de recolección. El servicio de recolección se presta con frecuencias de tres veces por semana en el sector residencial del área urbana, y con frecuencias diarias en el Centro Histórico y las zonas de alto tránsito turístico (Entrevista a gerente de Interaseo, 2016).

Valorización

Desde el año 2013 se están implementando rutas de recolección selectiva de residuos en diferentes sectores de la ciudad, las cuales son operadas conjuntamente entre los recicladores organizados en cooperativas, el prestador del servicio público de aseo Interaseo SA ESP y la Empresa de Servicios Públicos de Aseo (ESPA-ESP). A la fecha, se tiene una cobertura de 28% de los barrios de la ciudad con una frecuencia semanal de recolección, con un total de tres vehículos asignados a 20 microrrutas por los prestadores del servicio. De acuerdo con las estadísticas suministradas por Interaseo SA ESP y la información del PGIRS, mensualmente se recoge un promedio de 70,4 toneladas de residuos sólidos. El 83% de los residuos se venden a bodegas intermediarias y el 17% a empresas que hacen uso directo de estos residuos.

En 2013 se creó la Asociación de Recicladores de Santa Marta – ASORESAN, organización de segundo nivel que agremia a cinco organizaciones de reciclaje (v.gr. Asoregar, Cooempremac, Corporeciclar, Coorenacer, Nuevo Esfuerzo) que agrupan a 75 recicladores.

Figura 12.7.
Residuos reciclables recogidos por recicladores e Interaseo (Ton/mes).

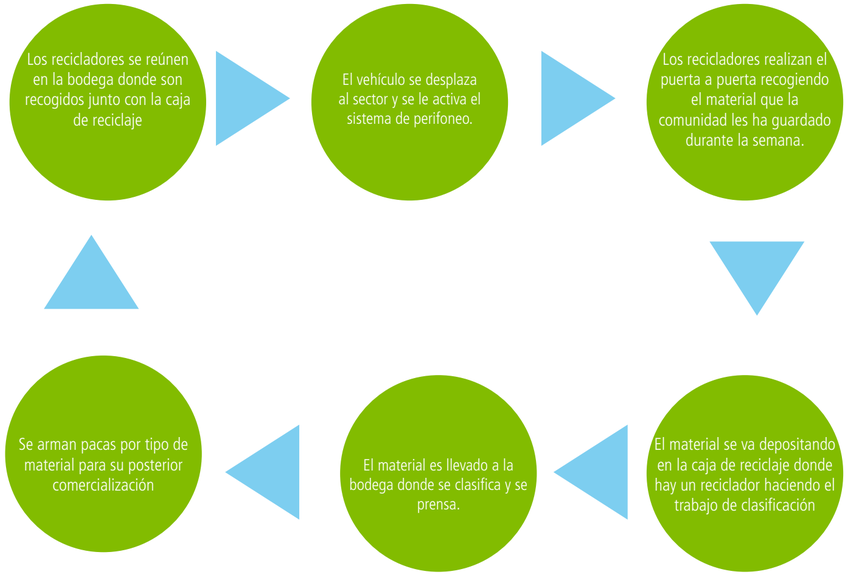


Fuente: Interaseo SA ESP, 2016

El esquema que se emplea para la prestación de la actividad de aprovechamiento se describe en la siguiente ilustración, el cual consiste en un trabajo coordinado entre los recicladores y el prestador del servicio público de aseo.

Adicionalmente, a la fecha Interaseo SA ESP ha instalado diez puntos limpios, en los cuales es posible presentar los residuos de forma separada. Estos puntos se emplean actualmente para adelantar procesos educativos con la población, por lo cual se ubican temporalmente en diferentes puntos de la ciudad y los residuos son recolectados por los recicladores de la zona.

Figura 12.8
Esquema de recolección y transporte de residuos aprovechables de Asoresam e Interaseo SA ESP



Fuente: Interaseo SA ESP, 2016

Figura 12.9
Punto limpio para la presentación separada de residuos.

Por otra parte, en el relleno sanitario se tiene una planta de separación construida desde el inicio de la operación del sitio de disposición final. Actualmente, la planta se encuentra en etapa de pruebas para ser puesta en funcionamiento con el fin de recuperar materiales reciclables, en especial plásticos que no se están recogiendo a través de las rutas selectivas, y a partir de ellos elaborar bolsas plásticas a emplear en el servicio público de aseo. Con esta alternativa se incrementará la cantidad de residuos recuperados, cerrando el ciclo productivo a través de la fabricación de nuevos productos.

Figura 12.10
Planta de separación de residuos ordinarios

Fuente: Fotografías propias, 2016

A la fecha, no se realiza ninguna actividad de valorización de residuos orgánicos.

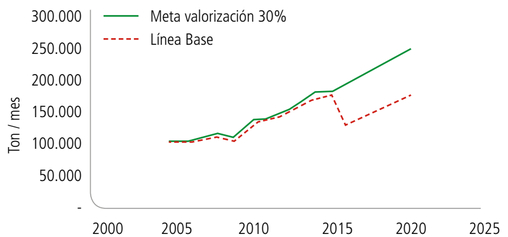
Disposición final

La disposición final se realiza en el relleno sanitario del Distrito de Santa Marta, localizado en el sector La Palangana, el cual inició operación en el año 2004. El predio cuenta con un área de 51 ha, de las cuales 15 ha pueden ser empleadas para la disposición de residuos, 10 ha se encuentran registradas como zona de reserva natural de la sociedad civil destinada a albergar flora y fauna nativa propia del bosque seco tropical, 10,5 ha destinadas a la reforestación protectora, las zonas restantes se emplean como zona de protección y reserva. El sitio cuenta con licencia ambiental modificada mediante Resolución #2075 de 2006, la cual otorga permiso para disponer residuos hasta alcanzar la cota 125 m.s.n.m.

El biogás generado en la descomposición de los residuos se emite a la atmósfera a través de chimeneas o ductos de evacuación dispuestos a lo largo de la masa de residuos. No se realiza la captura activa ni la valorización de este biogás, dado que a la fecha estos proyectos no tienen viabilidad financiera, al depender exclusivamente de los precios de los certificados de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

El sitio cuenta con sistema de tratamiento terciario de lixiviados, en el cual se alcanzan niveles de remoción superiores al 97%. Se cuenta con un programa detallado de monitoreo de aire, aguas superficiales, aguas subterráneas, estabilidad de la masa de residuos, cantidad y composición de los lixiviados y el biogás, flora y fauna, entre otros aspectos. Adicionalmente, cuenta con una estación meteorológica donde se realiza el monitoreo de temperatura, humedad, velocidad y dirección del viento, precipitación, entre otros aspectos. El sitio cuenta además con báscula de pesaje en donde se pesan los vehículos que ingresan y salen para determinar la cantidad de residuos ingresada por viaje. El relleno es mecanizado, por lo cual se cuenta con equipos para realizar movimiento de tierras, acomodación y compactación de residuos, entre otros.

Figura 12.11.
Proyección de residuos sólidos dispuestos, con y sin metas de valorización (ton/año).



Fuente: Elaboración propia con base en información del PGIRS (2015)

De acuerdo con la licencia, se prevé el uso futuro del sitio como parque de recreación pasiva, sin embargo el prestador del servicio viene explorando la posibilidad de utilizar el sitio para la implementación de un sistema de generación de energía solar a través de la localización de celdas fotovoltaicas en el domo clausurado del relleno.

Si no se realizan actividades de tratamiento y valorización de residuos, la vida útil estimada del relleno sanitario será de cuatro años, teniendo en cuenta el alto ritmo de crecimiento de la generación de residuos evidenciada en los últimos años, tal como se evidencia en la Figura 12.11.

Limpieza de vías y áreas públicas

Para garantizar la limpieza de las vías y áreas públicas se desarrollan labores de barrido y limpieza de playas. El barrido se realiza a un total de 27,415 km de vías para el año 2014. La recolección de los residuos generados en esta actividad se realiza con dos vehículos compactadores y una volqueta. El barrido se hace con frecuencias diarias en los sectores del Centro Histórico y las zonas turísticas, y de tres veces por semana en los sectores residenciales.

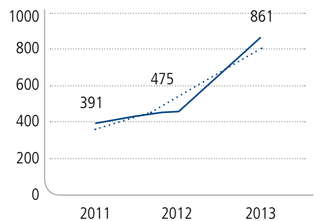
El prestador del servicio Interaseo SA ESP realiza la limpieza de las playas de El Rodadero, la bahía, Playa Salguero, Costa del Sol, Bello Horizonte y Taganga, para lo cual se cuenta con una máquina barredora.

Residuos especiales y peligrosos

Al igual que los residuos ordinarios, año tras año se genera mayores cantidades de residuos peligrosos. De acuerdo con información del IDEAM, entre el 2011 y 2013 la cantidad generada se incrementó en 120%, como se observa en la Figura 12.12. De acuerdo con la información de una de las empresas que manejan residuos (2015), la mayoría de estos son tratados a través de una celda de seguridad y únicamente el 0,3% son aprovechados, los cuales son llantas.

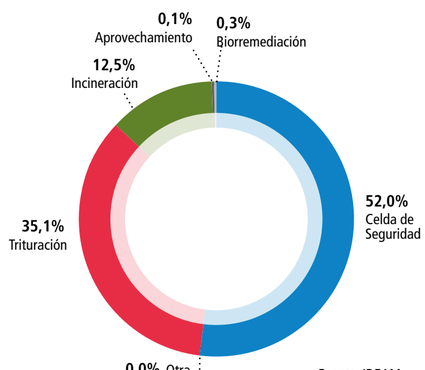
La regulación actual exige a los generadores buscar los mecanismos para tratar y disponer adecuadamente los residuos peligrosos que generan, por lo cual se ha generado oferta de servicios para la disposición final adecuada de este tipo de residuos.

Figura 12.12.
Cantidad de residuos peligrosos generada- Santa Marta (tonelada/año).



Fuente: IDEAM

Figura 12.13.
Tipo de tratamiento para residuos peligrosos.



Fuente: IDEAM

Marco normativo

El marco normativo para la gestión de los residuos en Colombia es diferenciado según el tipo. El manejo de los residuos ordinarios y especiales se rige por el régimen de servicios públicos domiciliarios, establecido en la Ley 142 de 1994. Por su parte, el manejo de los residuos sólidos peligrosos se encuentra estipulado en la Ley 1252 de 2008.

De acuerdo con el Decreto 1077 de 2015, se entiende por residuo sólido ordinario aquel que tiene características de no peligrosidad y que por su naturaleza, composición, tamaño, volumen y peso es recolectado, manejado y tratado o dispuesto normalmente por la persona prestadora del servicio público de aseo. Los residuos especiales, por su parte, son aquellos que por su naturaleza, composición, tamaño, volumen y peso, necesidades de transporte, condiciones de almacenaje y compactación, no pueden ser recolectados, manejados, tratados o dispuestos por la persona prestadora del servicio público de aseo. Por su parte, de acuerdo con la Ley 1252 de 2008 (artículo 2) un residuo peligroso es aquel que tiene características corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, infecciosas o radioactivas, por lo que puede causar riesgos, daños o efectos no deseados a la salud humana y el medio ambiente.

El servicio público de aseo comprende la recolección municipal de residuos y las actividades complementarias de transporte, tratamiento, aprovechamiento y disposición final; igualmente incluye, las actividades complementarias de corte de césped y poda de árboles ubicados en las vías y áreas públicas, de lavado de estas áreas, transferencia, tratamiento y aprovechamiento (artículo 14,24 modificado mediante la Ley 689 de 2001). Vale la pena destacar, que a través del servicio público de aseo se atiende tanto a usuarios residenciales, como usuarios no residenciales (industrial, comercial, institucional).

La ley de servicios públicos señala que es responsabilidad del Municipio asegurar que se preste el servicio a los habitantes por parte de una empresa de servicios públicos, la cual se encuentra sujeta a la regulación de la Comisión de Regulación de Agua y Saneamiento Básico (CRA) y a la vigilancia de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios (SSPD).

El marco reglamentario del servicio público de aseo ha cambiado recientemente. El inicio de esta renovación normativa tuvo lugar con la expedición del Decreto 2981 de 2013, compilado en el Decreto 1077 de 2015. En desarrollo de esta norma, los Ministerios de Vivienda, Ciudad y Territorio, y de Ambiente y Desarrollo Sostenible, expidieron la Resolución 754 de 2014, la cual señala la metodología que se debe seguir para la actualización de los PIGRS. En concordancia, la CRA expidió la Resolución 720 de 2015, en la cual regula los costos máximos y la tarifa del servicio público de aseo. Posteriormente, la Ley 1753 de 2015, por la cual se adoptó el Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018, estableció en el artículo 88 que el Gobierno Nacional reglamentaría el esquema operativo de la actividad de aprovechamiento y la transitoriedad para el cumplimiento de las obligaciones que deben atender los recicladores de oficio, formalizados como personas prestadoras del servicio público de aseo en la actividad de aprovechamiento. Así mismo mantuvo el incentivo económico a la regionalización de las actividades de disposición final y transferencia de residuos.

Con la expedición del Decreto 596 y la Resolución 276 de 2016 se definió el esquema operativo de la actividad de aprovechamiento y la transitoriedad para el cumplimiento de las obligaciones que deben atender los recicladores de oficio y las organizaciones de recicladores de oficio que estén en proceso de formalización como personas prestadoras de la actividad de aprovechamiento en el servicio público de aseo, para todo el territorio nacional. En la siguiente tabla se realiza un resumen de la normativa de nivel nacional relacionada con el servicio público de aseo.

Tabla 12.3.
Marco normativo del servicio público de aseo

Tema	Norma	Emisor	Objeto
Servicios públicos	Ley 142 de 1994	Gobierno Nacional	Dictar el régimen de servicios públicos en Colombia.
Servicio público de aseo	Decreto 1077 de 2015	Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio	Reglamenta en aspectos técnicos la prestación del servicio público de aseo
Regulación económica del servicio público de aseo	Resolución 720 de 2015	CRA	Determina el régimen tarifario (establece los precios techo que pueden cobrar los prestadores a los usuarios del servicio)
Incentivo al aprovechamiento y a la regionalización	Ley 1753 de 2015	Gobierno Nacional	Establece un incentivo para desviar los residuos del relleno sanitario y motivar el aprovechamiento y un incentivo por el establecimiento de rellenos sanitarios y estaciones de transferencia que atiendan a más de un municipio.
Planes de gestión integral de residuos sólidos	Resolución 754 de 2014	Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio	Genera los lineamientos para la elaboración de los planes de gestión integral de residuos sólidos por parte de los municipios.
Programa para la prestación del servicio público de aseo	Resolución 288 de 2015	Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio	Da los lineamientos para que los prestadores del servicio público de aseo realicen el programa para la prestación del servicio público.
Aprovechamiento	Decreto 596 de 2016	Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio	Decreto: Determina el esquema operativo para la actividad de aprovechamiento y la transición para el cumplimiento de las obligaciones de las organizaciones de recicladores.
Comparendo ambiental	Resolución 276 de 2016	Gobierno Nacional	Resolución: Reglamenta el esquema operativo.
Resolución: Reglamenta el esquema operativo.	Ley 1259 de 2012		Crea e implementa el comparendo ambiental para el adecuado manejo de residuos sólidos y escombros por parte de los ciudadanos.
Comparendo ambiental	Ley 1259 de 2012	Gobierno Nacional	Crea e implementa el comparendo ambiental para el adecuado manejo de residuos sólidos y escombros por parte de los ciudadanos.

Fuente: Elaboración propia

En el nivel local, el Municipio cuenta con el Plan de desarrollo (2016-2019) "Unidos por el cambio, Santa Marta ciudad bienestar", el cual incluye las siguientes metas para la gestión de los residuos sólidos:

- Garantizar el 100% de la disposición final adecuada.
- Desarrollar un sistema de recolección selectiva de residuos sólidos, orgánicos e inorgánicos que permita incrementar de 5% a 20% las toneladas de residuos aprovechados y comercializados.
- Crear una empresa de servicios públicos que lleve a cabo actividades de aprovechamiento.
- Pasar de 28% a 60% la cobertura de recolección selectiva de residuos.
- El plan plantea inversiones por valor de COP $8.000 millones en el PGIRS para subprogramas de aprovechamiento de residuos (63%), cobertura del servicio de aseo (25%) y disposición final adecuada de los residuos (13%)en la zona urbana.

Con respecto a los residuos sólidos peligrosos, la Ley 1252 de 2008 señala que el generador es responsable de sus residuos, desde la generación hasta la disposición final. El generador debe realizar un Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Peligrosos, registrarse ante la autoridad ambiental y declarar las cantidades generadas. La vigilancia de este cumplimiento está en cabeza de la autoridad ambiental (artículo 16). En la Tabla 12.4 se realiza un resumen de la normativa relacionada con este tipo de residuos, en el ámbito nacional.

Tabla 12.4.
Marco normativo de los residuos peligrosos

Tema	Norma	Emisor	Objeto
General a los residuos peligrosos	Ley 1252 de 2008	Gobierno Nacional	Dictar normas de carácter prohibitibo en relación con la generación y manejo de residuos peligrosos.
General a los residuos peligrosos	Decreto 4741 del 30 de 2005	Gobierno Nacional	Reglamenta el manejo de los residuos peligrosos.
Programas posconsumo	Resolución 372 de 2009 (Baterías de Plomo Ácido) Resolución 1512 de 2010 (medicamentos vencidos) Resolución 371 de 2009 (Medicamentos) Resolución 1297 de 2010 (Pilas) Resolución 1511 de 2010 (Bombillas Fluorecentes) Resolución 1457 de 2010 (Llantas) Resolución 1675 de 2913 (Envases de plaguicidas) Resolución 1512 de 2010 (residuos de aparatos eléctricos y electrónicos RAEE)	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible	Reglamenta los sistemas posconsumo para ciertos tipos de residuos
Uso de aceites de desecho como combustible	Resolución 415 de 1998	Ministerio de Ambiente	Reglamenta el uso de aceites por

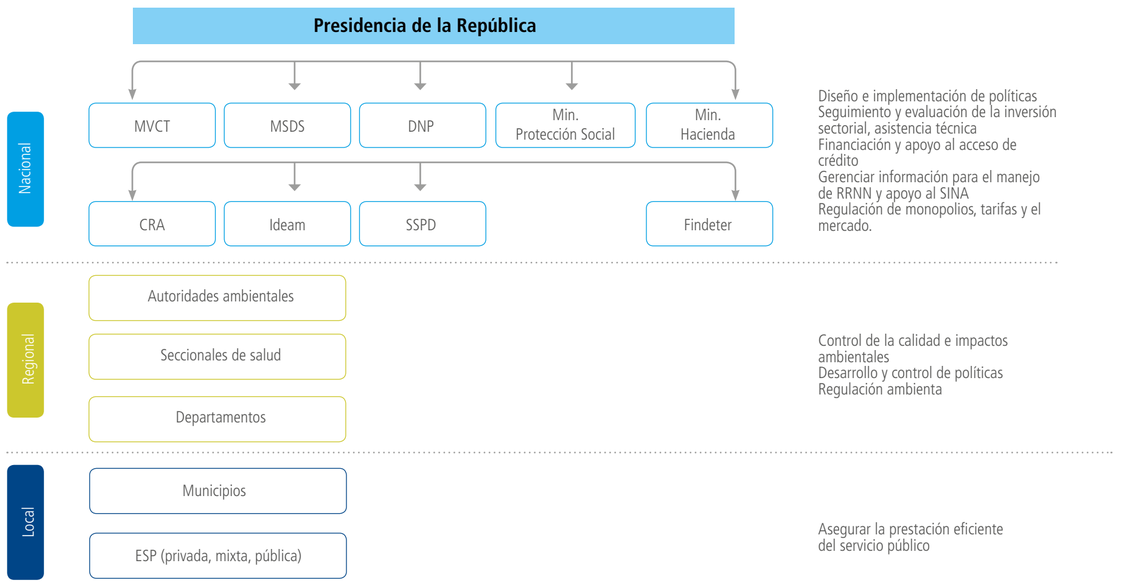
Fuente: Elaboración propia

Mediante el Acuerdo 009 de 2011, el concejo distrital estableció el comparendo ambiental que aplica para residuos ordinarios y peligrosos, en el cual se imponen multas o sanciones que implican la asistencia a recibir educación ambiental y sanciones pecuniarias por malas prácticas del manejo de los residuos.

Estructura institucional y financiera

La estructura institucional y las funciones generales de las dependencias de nivel nacional, regional y local que inciden en el servicio público de aseo se resumen en la Figura 12.14. En el ámbito municipal se cuenta con la Secretaría de Salud, el Departamento Administrativo Distrital de Medio Ambiente (DADMA) y la Empresa de Servicios Públicos de Aseo (ESPA), quien tiene subcontratado a INTERASEO ESP para la prestación del servicio público de aseo en los diferentes componentes de recolección, transporte, disposición final, limpieza de vías y áreas públicas y comercialización. Por otra parte, existen organizaciones de recicladores que realizan rutas de recolección selectiva y que se encuentran en proceso de formalización y fortalecimiento.

Figura 12.14.
Estructura institucional del sector de aseo



Fuente: Adaptado de DNP

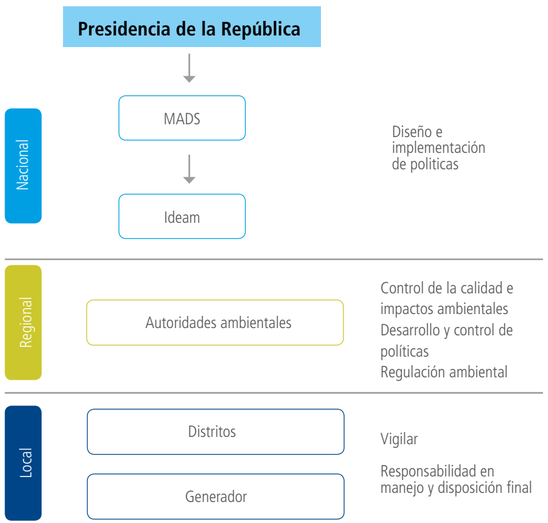
De acuerdo con el marco legal vigente, el plan de gestión integral de residuos sólidos (PGIRS) es la principal herramienta con la que actualmente cuentan las administraciones municipales para definir las políticas, programas y proyectos que permitan orientar el manejo de los residuos hacia una gestión integral. Dicho PGIRS debe articularse con los planes de desarrollo de la administración municipal y el plan de ordenamiento territorial. Por esto, el PGIRS debe dimensionarse para horizontes de corto, mediano y largo plazo.

En la Figura 12.15 se presenta la estructura institucional y las funciones generales de las dependencias a nivel nacional, regional y local que tienen incidencia en el manejo de los residuos sólidos peligrosos.

Desde el punto de vista financiero, la tarifa del servicio público de aseo es el principal mecanismo de recuperación de costos. Dicha tarifa es establecida por la junta directiva del prestador del servicio público, de conformidad con la metodología tarifaria que periódicamente emite la CRA. La regulación tarifaria vigente se encuentra contenida en la Resolución CRA 720 de 2015, la cual entró en vigencia el pasado mes de abril de 2016. Dicha tarifa permite recuperar las inversiones y costos de operación, mantenimiento y administración de las actividades de recolección, transporte, barrido, aprovechamiento, disposición final, limpieza urbana (corte de césped, poda de árboles, instalación y mantenimiento de cestas públicas, lavado de áreas públicas, limpieza de playas) y comercialización (atención a usuarios, facturación y recaudo, campañas informativas), así como el costo promedio ponderado del capital, el cual considera una rentabilidad asociada a las inversiones y capital de trabajo necesario para prestar el servicio, bajo unas condiciones de riesgo determinadas.

Adicionalmente, el Municipio, a través del fondo de solidaridad y redistribución de ingresos, transfiere al prestador los recursos necesarios para otorgar subsidios a la población

Figura 12.15.
Estructura institucional del manejo de residuos peligrosos



Fuente: Elaboración propia

de menores ingresos en aquellos casos en que los aportes solidarios de los estratos 5 y 6 y de usuarios industriales y comerciales no permitan alcanzar el equilibrio.

Barreras y limitantes

Los principales problemas que afronta actualmente la gestión integral de residuos sólidos en la ciudad de Santa Marta se resumen a continuación:

a) Santa Marta es una ciudad que ha recibido una importante migración de población desplazada, quienes se han localizado en sectores de invasión que no cuentan con las condiciones para la normal prestación de los servicios públicos. Así mismo, es una ciudad que por sus características geográficas es atractiva para el desarrollo de actividades turísticas y para la construcción de condominios empleados como "segunda vivienda" o vivienda de descanso. Esta situación ha conllevado a un crecimiento de la población permanente y flotante, así como de la producción per cápita de residuos superior al de otras ciudades del país.

b) No hay programas relevantes que fomenten la minimización y disminuyan la generación de residuos.

c) La cobertura de recolección de residuos en la zona rural es baja.

d) La recolección selectiva de residuos en suelo urbano solamente cubre al 28% de los barrios de la ciudad.

e) No se cuenta con sistemas de tratamiento y valorización de residuos, más allá de la actividad de clasificación y comercialización de materiales reciclables que hacen las organizaciones de recicladores con el apoyo del prestador del servicio. No obstante, el prestador del servicio está implementando nuevas estrategias como la instalación de puntos limpios y la puesta en funcionamiento de la planta de separación.

f) Si no se adoptan medidas importantes para implementar sistemas que permitan disminuir la cantidad de residuos dispuestos, la vida útil del relleno sanitario se verá disminuida a aproximadamente cuatro años, de acuerdo con el ritmo de crecimiento actual de la generación de residuos.

g) Si bien los residuos son dispuestos en un relleno sanitario que cuenta con altos estándares de operación, no se realiza ningún tipo de tratamiento o aprovechamiento energético del biogás generado en el relleno, el cual genera emisiones de gases efecto invernadero (GEI) causantes del cambio climático.

h) Desde el año 2013 se están implementando acciones que favorecen la inclusión de la población recicladora dentro de las actividades del servicio público de aseo, sin embargo a la fecha no existen programas claramente definidos que conlleven a su formalización como prestadores de la actividad de aprovechamiento de residuos sólidos.

i) Los residuos ordinarios contienen un alto porcentaje de material reciclable que no está siendo recuperado.

j) No se cuenta con sistemas de valorización de residuos orgánicos, estos son dispuestos sin tratamiento previo en el relleno sanitario, incrementando la producción de biogás y lixiviados resultantes de su descomposición.

Plan de acción

Con base en el diagnóstico, a continuación se proponen las líneas de acción para lograr los objetivos de desarrollo del

sector de residuos sólidos en la ciudad de Santa Marta. La propuesta considera aspectos relacionados con la viabilidad política, financiera e institucional de las acciones recomendadas.

Los objetivos de esta propuesta han sido identificados de acuerdo con la jerarquía de la gestión integral de residuos ampliamente conocida. Dichos objetivos consisten básicamente en: 1) Disminuir la cantidad de residuos generados. 2) Incrementar el tratamiento y la valorización de residuos. 3) Disminuir la cantidad de residuos dispuestos. 4) Garantizar la oferta de una adecuada disposición final.

Figura 12.16.
Objetivos de la gestión integral de residuos sólidos para Santa Marta

Para lograr dichos objetivos, se propone implementar las siguientes acciones:

a) Diseñar e implementar programas que fomenten la minimización y disminuyan la generación de residuos, y que contemplen campañas de prevención y minimización en la generación de residuos, tales como reducir el uso de bolsas plásticas y pitillos, promover y educar para la presentación separada de los residuos.

b) Incrementar cobertura de recolección en zona rural.

c) Incrementar cobertura de las rutas de recolección selectiva.

d) Continuar con el programa de contenerización de la ciudad, articulado con puntos limpios como mecanismo para mejorar la presentación separada de los residuos, optimizar los costos de prestación y mejorar las condiciones de limpieza de la ciudad.

e) Formalizar labor de los recicladores de acuerdo con el nuevo marco normativo, articulado con el servicio público de aseo.

f) Continuar con la instalación de puntos limpios a lo largo de la ciudad, con el fin de facilitar la presentación separada de los residuos.

g) Poner en funcionamiento como estación de clasificación y aprovechamiento (ECA) la planta de separación construida en el relleno sanitario, con el objetivo de mejorar los niveles de recuperación de residuos y cerrar el ciclo económico para la valorización de los residuos plásticos.

h) Implementar alternativas de valorización y tratamiento de residuos que permitan disminuir la cantidad de residuos sólidos dispuestos y alargar la vida útil del relleno sanitario.

i) Adoptar metas de tratamiento y valorización de residuos dentro del plan de gestión integral de residuos sólidos, que permitan realizar un seguimiento real y concreto de los objetivos y logros alcanzados. Incluir gráfica de aumento de vida útil si se cumplen metas de valorización y aprovechamiento.

j) Identificar dentro del plan de ordenamiento territorial una zona para la ubicación de un nuevo sitio de disposición final, alejada de las zonas de protección ambiental y reserva natural, que pueda convertirse en un centro integral de gestión de residuos sólidos con carácter regional, en donde se lleven a cabo adicionalmente actividades de valorización y tratamiento.

k) Implementar las nuevas actividades del servicio público de aseo para garantizar la limpieza y paisajismo de vías y áreas públicas, (corte de césped, poda de árboles, instalación y mantenimiento de cestas, limpieza de playas y lavado de áreas públicas).

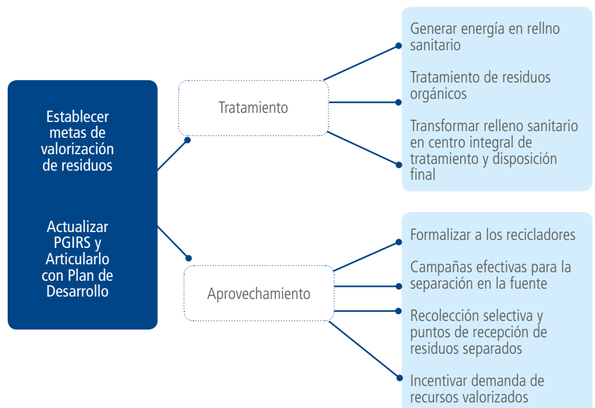
l) Elaborar los estudios de factibilidad que permitan determinar la viabilidad de implementar sistemas de valorización de la fracción orgánica de los residuos, en especial de aquellos provenientes de las actividades de corte de césped, poda de árboles, de plazas de mercado y de grandes generadores de residuos orgánicos, ya sea con fines de valorización energética o agronómica.

m) Adelantar los estudios que permitan determinar las estrategias necesarias para realizar el aprovechamiento energético del biogás generado en el relleno sanitario, más allá de la obtención de certificados de reducción de emisiones de GEI.

n) Revisar uso futuro del sitio de disposición final con el fin de evaluar posibilidad de destinarlo a la generación de energía solar en las zonas clausuradas. La energía solar y de la biomasa que se obtenga podría emplearse para el funcionamiento de la actual planta de separación.

La recuperación de las inversiones y de sus respectivos costos de funcionamiento se realizará a través de los ingresos generados por vía de la tarifa del servicio público de aseo, los subsidios a las tarifas de los usuarios de menores ingresos, la

Figura 12.17.
Líneas de acción para mejora la gestión integral de residuos en Santa Marta



Fuente: Elaboración propia

venta de los recursos valorizados (energía, reciclables, compost, etc.) y los ingresos que se deriven del incentivo al aprovechamiento creado en el artículo 88 de la Ley 1753 de 2015, una vez éste sea reglamentado por el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio.

De acuerdo con el marco legal que rige los servicios públicos domiciliarios en Colombia, dentro del cual se incluye el servicio público de aseo, el financiamiento de las inversiones podrá considerar la participación del sector privado, la banca multilateral y el financiamiento conjunto o no de donantes gubernamentales y no gubernamentales, nacionales y locales. Igualmente, podrán emplearse las alianzas público-privadas previstas en la ley 1508 de 2012, reglamentada en los Decretos 1467 de 2012 y 063 de 2015.

La administración distrital debe actualizar el plan de gestión integral de residuos (PGIRS) con el fin de mejorar los análisis financieros de viabilidad de las alternativas y programadas propuestos e incorporar dentro del presupuesto anual los recursos necesarios para la implementación de los proyectos que no puedan ser cubiertos por vía de tarifa u otras fuentes.

La implementación de sistemas de tratamiento y valorización de residuos requiere que se realicen reformas normativas en el sector, de manera que se reglamente la actividad de tratamiento de residuos dentro del servicio público de aseo, se establezcan metas locales y nacionales, pero sobre todo se desarrollen instrumentos económicos tales como el incentivo al aprovechamiento que mejoren la viabilidad financiera de la actividad. Así mismo, de manera similar al costo de tratamiento de lixiviados incorporado en la metodología tarifaria vigente, será necesario adicionar el componente de tratamiento de gases (CTG) dentro de la regulación tarifaria vigente para cubrir los costos eficientes del tratamiento del biogás generado en los rellenos sanitarios. Igualmente, en aras de mejorar la demanda de recursos valorizados, deberá desarrollarse la reglamentación de los sistemas de responsabilidad extendida del productor. Adicionalmente, es necesario internalizar los costos de la gestión social que requiere la gestión integral de residuos sólidos, en sus diversos componentes.

Finalmente, debe continuarse el desarrollo y fortalecimiento de los sistemas de información distritales y nacionales que permitan realizar el seguimiento oportuno de las acciones propuestas.

ENERGÍA

Una de las métricas del desarrollo económico (principalmente industrial) de las sociedades ha sido tradicionalmente el consumo global de energía como indicador de que las actividades productivas aumentan o reducen la demanda de recursos al atender su mercado[53].

Sin embargo, estas tendencias de consumo energético, por sí solas, dan una lectura parcial del desarrollo económico al no contemplar la medida del consumo energético por unidad de valor (o de bienestar) agregado a una economía. Es así como resulta aún más conveniente evaluar el desempeño económico de una sociedad por su Intensidad Energética, correspondiente a la razón entre el PIB y el consumo energético total. En la medida que este indicador mejora, se puede establecer que el crecimiento económico está soportado por el uso eficiente de la energía lo que a la vez impacta indicadores ambientales y sociales básicos.

53. ALTOMONTE, Hugo y otros. "La dinámica del consumo energético industrial en América Latina y sus implicancias para un desarrollo sostenible". En Revista Cepal No. 105, Diciembre de 2011.

CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN SANTA MARTA: PARTICIPACIÓN POR SECTORES

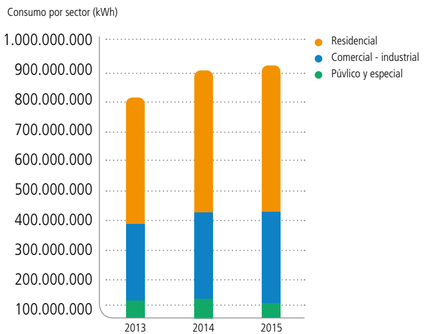
El crecimiento económico de la región Caribe se basa principalmente en la dinámica del sector minero y el de servicios, con lo cual ha ganado participación en la producción nacional, mientras que las actividades agrícolas e industriales parecen haber perdido peso relativo en la economía de la región en los 20 años pasados[54].

Santa Marta ha tenido un comportamiento parcialmente sintonizado con esta tendencia, y el consumo de energía eléctrica es una de las evidencias. Mientras que para el sector comercial el crecimiento del consumo energético y de número de suscriptores para 2015 fue de 2.3% y 15.6% respectivamente, las actividades de bombeo para industria redujeron su consumo en 49.6%. Excepcionalmente, las demás actividades del sector industrial aumentaron el consumo de energía alrededor de 6.5% para 2015.

En la Figura 12.18 se logra ver la tendencia descrita de aumento en el consumo comercial e industrial, pero también se aprecia el crecimiento del consumo en el sector residencial. El sector público se mantuvo prácticamente constante en su consumo de energía, con un particular aumento en 2014 que se compensó con la baja para 2015.

El consumo en el segmento residencial está concentrado en los estratos 1 al 3 dada la gran cantidad (79%) de usuarios pertenecientes a esos niveles socioeconómicos (24% en estrato 22,6% en estrato 2 y 32.4% en estrato 3).

Figura 12.18.
Distribución de consumo de energía eléctrica en Santa Marta, por sector



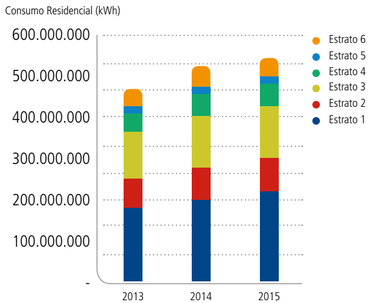
Fuente: SUI – SSPD, cálculos Findeter.

En la Figura 12.18 se logra ver la tendencia descrita de aumento en el consumo comercial e industrial, pero también se aprecia el crecimiento del consumo en el sector residencial. El sector público se mantuvo prácticamente constante en su consumo de energía, con un particular aumento en 2014 que se compensó con la baja para 2015.

El consumo en el segmento residencial está concentrado en los estratos 1 al 3 dada la gran cantidad (79%) de usuarios pertenecientes a esos niveles socioeconómicos (24% en estrato 22,6% en estrato 2 y 32.4% en estrato 3).

54. "Proyección regional de demanda de Energía Eléctrica en Colombia". UPME, Julio de 2014.

Figura 12.19.
Distribución de consumo de energía eléctrica Residencial Santa Marta, por estrato socioeconómico.



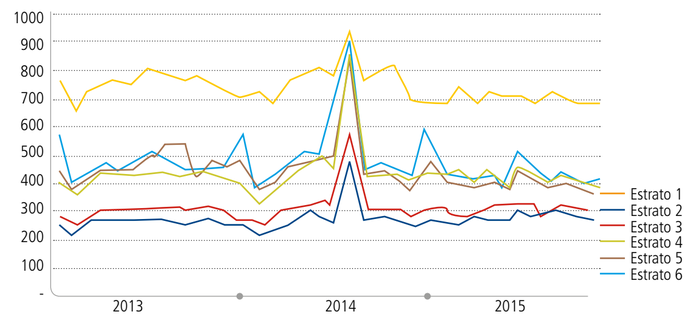
Fuente: SUI – SSPD, cálculos Findeter.

Sin embargo, al considerar el consumo residencial por suscriptor el panorama se revierte, indicando que son los suscriptores de estratos altos los que más consumo generan individualmente, con niveles entre 400 y 500 kWh/mes para estrato 6 al final de 2015 frente a consumos en estrato 2 de entre 250 y 300 kWh/mes por suscriptor en el mismo periodo. Esto obedece principalmente al uso de más electrodomésticos, como por ejemplo aires acondicionados en estratos 4 y 5. Llama la atención el hecho de que el nivel de consumo por suscriptor en estrato 1 es considerablemente mayor que para estrato 6 y más del doble que en los estratos 2 y 3 situándose alrededor de los 700 kWh/mes. Esto indica que es urgente promover el ahorro de energía en el estrato 1, de donde se podría poner la meta de reducir el consumo entre 40% y 50% para estar cerca a los niveles por suscriptor del estrato 3. Por otra parte, esta diferencia de consumos por suscriptor entre estratos 1 y los demás no es usual; vale la pena que las entidades encargadas de regular este servicio público identifiquen focos de desperdicio o conexiones inapropiadas en sectores de estrato 1 que estén generando desperdicio de energía o poniendo en riesgo la vida de los usuarios.

El sector comercial-industrial presenta una distribución del consumo de energía plasmada en la Figura 12.20, en la que se ve más claramente la tendencia al aumento de consumo en ambos sectores, acelerado particularmente en el sector comercial, significando para 2015 el 66% del consumo en este segmento. En contraste, los consumos anuales por suscriptor son mucho mayores a nivel industrial, aproximadamente 233 MWh/año, frente al sector comercial: 28 MWh/año. Como plan de eficiencia energética para la ciudad se recomienda promover la realización de caracterizaciones y auditorías energéticas en estos sectores para identificar las fuentes principales de consumo energético en la industria y concentrar los planes de reducción de consumo en cada oportunidad particular. En el sector comercio (para clima cálido), generalmente la refrigeración, el acondicionamiento de aire y la iluminación son los usos más frecuentes de energía eléctrica, con las auditorías se puede corroborar esta situación y proponer planes de mejora de la eficiencia energética, entendida esta como una reducción de la cantidad de energía requerida para generar una unidad de valor (bien sean productos o servicios).

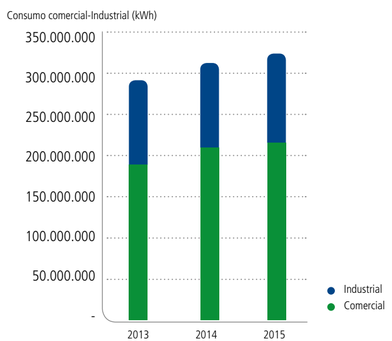
En el sector público y especial (educación y edificios de servicios asistenciales), el aumento de consumo 2013-2014 se compensó con un descenso en el consumo de todos los segmentos (excepto especial educativo) entre 2014 y 2015, conllevando a un crecimiento neto bastante moderado en los últimos tres años, alrededor de 5%. Los principales componentes de este sector consumen en promedio similar porción de energía anual (entre 22% y 26%), pero en el segmento asistencial se encuentra tan solo el 15% de los suscriptores,

Figura 12.20.
Tendencia de consumo mensual de energía eléctrica Residencial Santa Marta, por suscriptor en cada estrato socioeconómico.



Fuente: SUI – SSPD, cálculos Findeter.

Figura 12.21.
Distribución de consumo anual de energía eléctrica en Santa Marta, sectores Comercial e Industrial



Fuente: SUI – SSPD, cálculos Findeter.

indicando que en edificios de vocación asistencial se deben adoptar medidas para disminuir el malgasto de energía eléctrica. El sector oficial lideró la reducción de consumo entre 2014 y 2015 con -9%, pero el sector educativo creció cerca de 1% su consumo en ese periodo y cerca de 11% entre 2013 y 2014. Se recomienda verificar que en el sector educativo se estén implementando estrategias de inversión y cambio de cultura para fomentar el ahorro de energía.

Alumbrado público, estudio Findeter

Luego de un ascenso de consumo cercano a 764 MWh entre 2013 y 2014 y del descenso de 684 MWh en el periodo 2014-2015, el alumbrado público se mantiene alrededor de 20 GWh de consumo anual. Como veremos a continuación, existe en este segmento un buen potencial de ahorro.

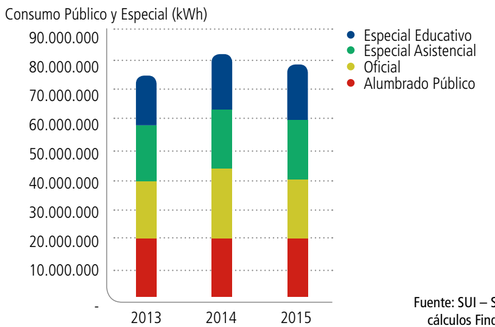
Entre 2012 y 2013 Findeter, en conjunto con el BID, desarrolló el Estudio de Mercado sobre Eficiencia Energética en el Sector de Alumbrado Público en Colombia de donde se recopiló información muy importante sobre este sector en ciudades con potencial de desarrollo sostenible, incluida Santa Marta.

Dentro de las conclusiones más importantes están que de acuerdo a la cantidad de luminarias instaladas por cada 1.000 habitantes (ver Tabla 12.5), el sistema podría no necesitar tanto expandirse como modernizarse, pues este índice para Santa Marta está por encima del promedio regional e incluso nacional (51 luminarias /1000 habitantes), pero la carga por punto es superior a los 170 W cuando en el mercado se encuentran soluciones tipo led con carga alrededor de 100 W o menos (ahorro de al menos 40%) para la mayoría de prestaciones requeridas en alumbrado público. Además existe un potencial de ahorro energético de 2.2 GWh al año por modernización tecnológica de cerca del 30% del parque lumínico instalado (ver Tabla 12.6).

Consumo de energía eléctrica en Santa Marta: estacionalidad por sectores

Para este análisis se recopiló información de consumo de energía eléctrica de la ciudad para los años 2013, 2014 y 2015. En general se observa un aumento del 8.3% en el consumo promedio y se encuentran algunas estacionalidades que destacaremos a continuación.

Figura 12.22.
Distribución de consumo anual de energía eléctrica en Santa Marta, sectores Público y Especial



Fuente: SUI – SSPD, cálculos Findeter.

Sector residencial

Los estratos 1 a 3 han venido aumentando su consumo general, mientras que los estratos 4 al 6 mantienen el consumo prácticamente estable (aumento muy pequeño) durante los pasados 3 años. Al analizar el comportamiento del consumo por suscriptor, vemos en la Figura 12.23 que la tendencia en todos los estratos tiende a mantenerse estable, con una leve tendencia a la baja en los estratos 4 al 6.

Tabla 12.5.
Información básica Sistema de Alumbrado Público Santa Marta, 2012

Ciudad	No. Lámparas	Lamparas /1000 hab	Consumo Energía (MWh/año)	Costo Energía (COP$año)	Emisiones CO2 (ton/año)	Costo energía (COP$/KWh)
Santa Marta	25.519	54	19.218	$5.381.161.000	2.204	NS
Promedio Regional	23.065	46	16.636	$4.815.334.814	1.973	267

Fuente: Findeter, 2016.

Tabla 12.6.
Potencial de ahorro por modernización del Sistema de Alumbrado Público Santa Marta, 2012

Ciudad	Reemplazo 30% lumin Aprox	Ahorro Energía (MWh/año)	Ahorro Costos (COP$/Año)	Reducción Emisiones CO2 (ton/año)	Mayor inversión Requerida (COP$)
Santa Marta	7.656	2.204	$645.739.320	617	$3.878.888.000
Total Regional	55.358	15.865	$4.648.465.243	4.391	$27.906.194.198

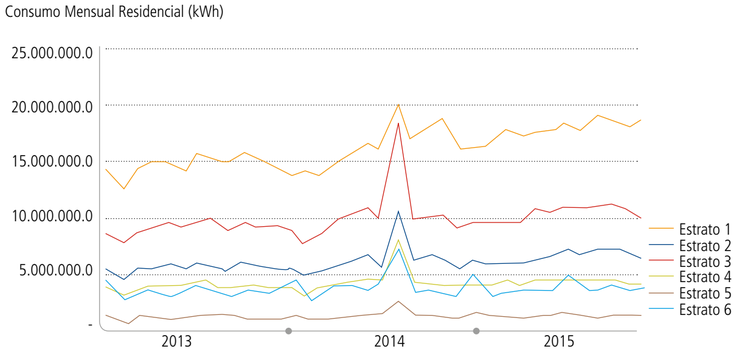
Fuente: Findeter, 2016.

En los meses de febrero-marzo, en los tres años revisados, se ve un descenso generalizado del consumo residencial, repunta considerablemente hacia picos locales en los meses de julio -agosto y continúa el repunte del consumo hasta los máximos en octubre-noviembre, desde donde el consumo comienza a decaer nuevamente hasta febrero. Los picos en julio-agosto pueden relacionarse con la temporada alta de vacaciones en Colombia, cuando muchas casas y apartamentos en Santa Marta son arrendados para atender el turismo. Se recomienda identificar con precisión la causa de los picos de consumo en agosto y las caídas del mismo en febrero (adicionando al análisis factores climatológicos), para generar metas y adaptar estrategias de ahorro eléctrico en el sector residencial.

Sector comercial e industrial

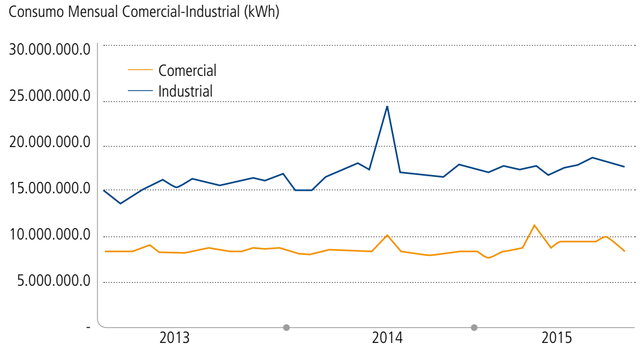
La figura 12.24 ilustra el comportamiento del consumo de energía eléctrica de este sector en los años 2013 a 2015. En este balance predomina el consumo para el sector comercial, que históricamente alcanzaba a ser al menos 55% superior al comercial y en el último año estuvo en el orden de 90% y más de 100% (enero/15 entre otros) por encima del consumo industrial. En ambas componentes la tendencia es al crecimiento del consumo, más acelerada en el sector comercial. A diferencia del sector residencial, en el comercial e industrial no se observan ciclos; en lo comercial se ven unos repuntes de consumo que se dan hacia los meses de junio-julio y enero (temporadas de vacaciones). Respecto al sector Industrial no se observan picos periódicos anuales, pero sí es regular un descenso en el consumo en los meses de marzo.

Figura 12.23.
Tendencia de consumo mensual de energía eléctrica Residencial Santa Marta, por estrato socioeconómico



Fuente: SUI – SSPD, cálculos Findeter.

Figura 12.24.
Tendencia de consumo mensual de energía eléctrica Comercial e Industrial Santa Marta



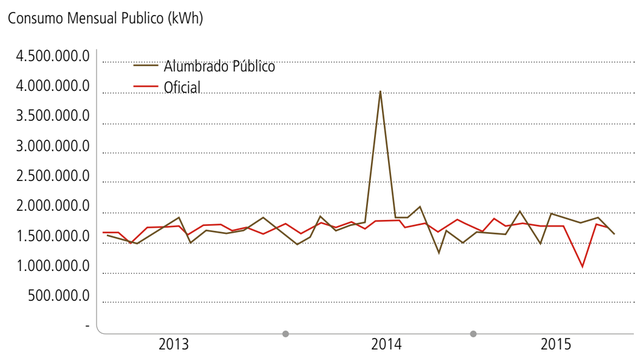
Fuente: SUI – SSPD, cálculos Findeter.

Sector público y especial

La figura 12.25 muestra que en el subsector de alumbrado público mantiene un consumo mensual moderadamente estable entre 1.6 GWh y 1.8 GWh a lo largo del año, se destaca que noviembre de 2015 estuvo muy por debajo del rango ordinario llegando a 1.1 GWh ese mes. El consumo mínimo de todos los meses de cada año se da en marzo y el máximo en junio-julio, probablemente cuando la temporada turística debe hacer mayor exigencia a los circuitos públicos por aumento de conexiones anormales para el comercio temporal ambulante.

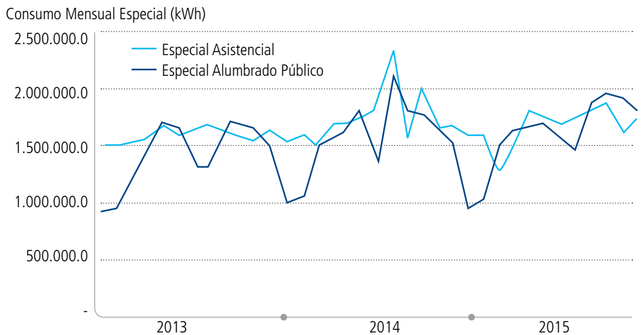
En la figura 12.26, el consumo mensual del sector oficial tiene una leve tendencia al alza desde 2013. En general, el consumo mensual del sector oficial comienza en un nivel bajo entre febrero-marzo, y crece moderadamente hacia el mes de junio, cae marcadamente en el mes de julio y aumenta nuevamente en agosto para mantenerse en esos mismos niveles hasta los meses de noviembre-diciembre. Se recomienda hacer un análisis de los edificios del sector oficial para identificar las causas de la tendencia alcista en el consumo de energía eléctrica y definir estrategias de reducción del consumo energético. Es importante revisar las costumbres de uso de la energía eléctrica en el subsector oficial, buscando oportunidades de eficiencia que puedan llevar el consumo mensual cerca de los niveles mínimos del año.

Figura 12.25.
Tendencia de consumo mensual de energía eléctrica en Santa Marta: a) Público



Fuente: SUI – SSPD, cálculos Findeter.

Figura 12.26.
Tendencia de consumo mensual de energía eléctrica en Santa Marta: b) Especial



Fuente: SUI – SSPD, cálculos Findeter.

Para el subsector educativo, la estacionalidad está claramente sincronizada con el calendario escolar. En general se ve que los niveles de consumo de energía eléctrica entre 2013 y 2015 muestran una leve tendencia al alza, pero con extremos estables entre 1 GWh/mes en enero-febrero y alrededor de 1.9 GWh/mes en los últimos meses del año escolar. De aquí se define la primera oportunidad de eficiencia energética al lograr definir si en los meses de menor consumo (cuando no hay demanda de edificios educativos) se pueden adoptar estrategias para bajar la línea base (mínimo) de consumo considerablemente. Igualmente es importante establecer, con análisis de campo, por qué en los meses de receso a mitad de año los niveles de consumo (1.3 GWh/mes) no llegan a los mínimos del receso al inicio de año, y adoptar estrategias de eficiencia energética. Se tiene el menor consumo en los meses de enero-febrero, luego con el inicio de la temporada escolar inicia un aumento que tiene su pico en mayo-junio, luego viene un descenso, marcado hasta los meses de julio-agosto (temporada de vacaciones escolares, lo que se puede asociar al aumento de consumo en el sector residencial para agosto) con un repunte alcanzando picos máximos en octubre-noviembre seguido del descenso de consumo que trae la nueva temporada de vacaciones. Lo anterior sugiere que se puede trabajar más en la concienciación escolar para que modere el consumo energético en sus hogares en las temporadas de vacaciones. En el sector salud la tendencia alcista es bastante moderada, y la estacionalidad es similar a la del sector educativo, con la diferencia de que no se observa

el descenso marcado de consumo en los meses de julio-agosto, probablemente porque el aumento de flujo de turistas genera demanda en los edificios de este segmento.

Costumbres de demanda e identificación de la carga

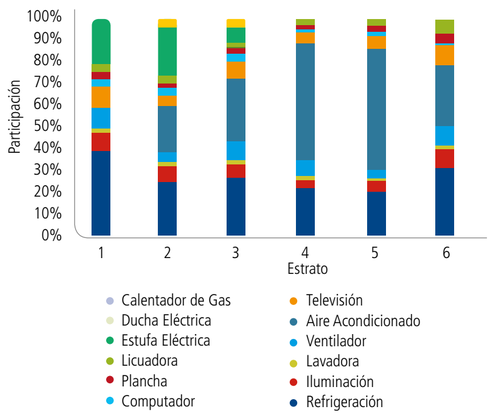
Deben establecerse metas de reducción de consumo energético sin afectar la productividad ni el bienestar y para esto deben hacer caracterizaciones más detalladas por sector, sin embargo un buen punto de partida para definir la meta a corto plazo (1-2 años) es la diferencia de consumo promedio entre los meses de mayor y menor consumo: 20% aproximado. Además es importante, tener en cuenta la meta nacional de ahorro 2010-2015[55] de 14.75%, la cual hace énfasis en el sector residencial (8.66%), dejando unas metas de ahorro eléctrico en lo industrial-comercial que suman 6.09%. Estas mismas metas se pueden plantear para la ciudad de Santa Marta en el mediano plazo.

Las acciones de eficiencia energética de la ciudad deben estar orientadas a disminuir los consumos no productivos, es decir el malgasto de energía que no aporta a la productividad en las empresas ni al bienestar en los hogares, combinando una estrategia para cambiar las costumbres de uso reduciendo el desperdicio por parte de los beneficiarios, junto con un plan de modernización tecnológica para tener equipos eléctricos más eficientes.

Sector residencial

En la costa atlántica, según el estrato socioeconómico, los usos de energía eléctrica varían de acuerdo al empleo de más electrodomésticos y a la capacidad de acceder a fuentes energéticas más eficientes o tecnologías más potentes para determinadas aplicaciones. Así, como se representa en la Figura 12.27, para estratos altos el uso de aires acondicionados es mayor, mientras que para estratos bajos el uso de energía eléctrica para cocción de alimentos y calentamiento de agua es significativamente mayor.

Figura 12.27.
Distribución de consumo típico de energía eléctrica Costa Atlántica, Colombia 2012, por electrodoméstico y por estrato socio-económico.



Fuente: UPME - Consorcio Corpoema - Cusa

55 Costumbres de demanda e identificación de la carga

Es importante destacar que para todos los estratos la refrigeración es un uso significativo de energía eléctrica. La tabla 12.7 relaciona los mayores consumos de energía eléctrica, por aplicación, para cada estrato socioeconómico:

Tabla 12.7.
Mayores usos de energía eléctrica para el sector residencial costa atlántica, Colombia 2012. Distribución de consumo.

Estrato	Principal Uso	Segundo Mayor Uso	Participación Usos Mayores
1	Refrigeración	Estufas	63%
2	Estufas y Duchas	Refrigeración	53%
3	Aire Acondicionado	Refrigeración	55%
4	Aire Acondicionado	Refrigeración	74%
5	Aire Acondicionado	Refrigeración	75%
6	Refrigeración	Aire Acondicionado	60%

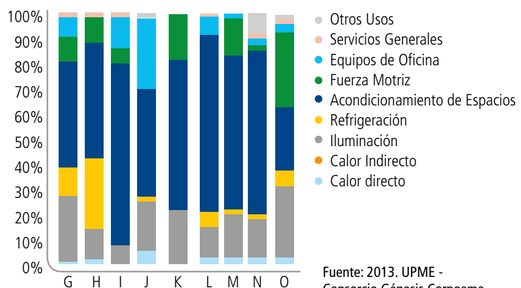
Fuente: UPME - Consorcio Corpoema – Cusa, cálculos Findeter

La mejora tecnológica de los sistemas de refrigeración y de acondicionamiento de aire constituye una buena alternativa para mejorar la eficiencia energética de los hogares.

Sector comercial e industrial

Típicamente, para el sector comercio y servicios en zonas cálidas, los mayores usos son aire acondicionado, iluminación y refrigeración, mientras que en el sector industrial sería motores y compresores, iluminación y acondicionamiento de espacios. En la Figura 12.28 se aprecia claramente cómo el acondicionamiento de espacios es una de las mayores fuentes de consumo (44.2% en total) seguido por la iluminación (21.8%)[56].

Figura 12.28.
Participación del consumo por uso final de energía eléctrica por actividad económica (CIIU v 3.1): G-Comercio, H-Hoteles y restaurantes, I-Transporte y almacenamiento, J-Financiera, K-Inmobiliaria, L-Administración pública y defensa, M-Educación, N-Servicios sociales y de salud, O-Otras actividades sociales, principalmente acueducto.



Fuente: 2013. UPME - Consorcio Génesis Corpoema

Acciones de eficiencia energética

Las acciones implican tanto cambios de costumbres como cambios tecnológicos. La reducción de consumo se puede lograr por el uso de tecnologías más eficientes (iluminación, refrigeración, acondicionamiento de aire) y por la moderación en el tiempo otras costumbres de uso de los equipos.

56. Análisis y consumo de energía eléctrica por usos finales en la Costa. Corporación Corpoema, 2015.

Sector residencial

El cambio tecnológico en iluminación está muy difundido en el campo residencial con el uso de bombillas fluorescentes compactas, que tienen mayor eficacia que las ya casi extintas bombillas incandescentes. Para ir un paso más allá en la eficiencia energética, se puede alentar el uso de tecnología LED a nivel residencial, un cambio tecnológico que sería más factible en estratos altos por el poder adquisitivo necesario para la inversión y con el que se puede llegar a una mayor calidad de la iluminación, menor gasto de energía por unidad de flujo luminoso generado y vida útil considerablemente más alta.

En estratos bajos el cambio a LED podría alentarse con estrategias que hagan más fácil la inversión, por ejemplo, en conjunto con la comercializadora se puede promover la adquisición de bombillas eficientes con pago financiado en la factura mensual del servicio de energía.

Existe en Colombia el Reglamento Técnico de Etiquetado de Electrodomésticos para llevar a los comerciantes y usuarios a tomar decisiones informadas en la adquisición de equipos, específicamente en lo referente al consumo eficiente de energía. Es importante que el Municipio establezca algún plan para verificar que este reglamento se cumple en su jurisdicción, tanto en los productos que se comercializan para sus ciudadanos como para los planes de compras públicas.

La mejora tecnológica en los sistemas de refrigeración muchas veces se restringe por la poca disponibilidad de los usuarios para invertir en equipos nuevos. Sin embargo, si se logra difundir entre el general la población la cultura de analizar las inversiones en tecnología eficiente respecto al valor de los ahorros generados por la tecnología, sumado a algún plan financiero promovido desde el Municipio, es posible que se puedan lograr avances en esa modernización.

Según cifras de UPME y el Consorcio CORPOEMA – CUSA, para 2012, resulta conveniente la adquisición de una nevera de categoría energética B y 11 pies cúbicos de capacidad, en aproximadamente COP $1.350.000 a precios de 2015, al comparar esa compra con una nevera de igual tamaño pero de categoría energética G[57] sin ciclo. El periodo de retorno de la inversión puede estar al menos en dos años y seis meses, pero se puede lograr que una nevera no muy antigua (5-10 años) tipo G, sin siclo, funcione a ciclo completo y sea una buena alternativa energética con menor costo que comprar una nevera nueva. Esto indica que una estrategia viable de eficiencia energética para las neveras es reparar las compradas recientemente para llevarla a operación con ciclo y reemplazar por nuevas neveras clase B aquellas que tienen más de diez años de funcionamiento[58].

Sector comercial e industrial

En cuanto a iluminación, dado el mayor potencial de ahorro[59], en los negocios de logística y almacenamiento y en el de educación se debe promover el cambio de tecnología fluorescente ineficiente, como lo son los tubos T12 con balasto electromagnético, por tecnologías led o fluorescente lineal tipo T5 o T8 con balasto electrónico. En el sector hotelero, muy significativo en la ciudad de Santa Marta, se pueden adoptar planes para conversión de luminarias a tecnología led. Todas estas tecnologías ya son de amplia disponibilidad y asequibilidad económica en el mercado nacional y generalmente las inversiones se compensan rápidamente por los ahorros de consumo energético y menores necesidades de mantenimiento mientras se mejoran las condiciones de iluminación para los usuarios.

Para el sector en general, proponemos establecer un plan municipal de auditorías energéticas que permitan caracterizar a mayor detalle los tipos de carga usuales en establecimientos, industrias y edificios así como entender los usos de energía eléctrica de la ciudad. Un buen estudio de este estilo también permitiría entender el porqué de la dinámica ascensionista del consumo en los últimos años y proponer estrategias de eficiencia energética acordes a las nuevas necesidades del desarrollo económico de Santa Marta.

En este sector se deben tomar acciones caso por caso, según los usos mayores de electricidad en cada negocio (refrigeración y aire acondicionado, motores – maquinaria y compresores, iluminación, etc.) promoviendo cambios en prácticas y procesos, así como alentando la reconversión tecnológica de los equipos de refrigeración, adaptación de espacios a enfriar, incorporación de variadores de velocidad para motores, entre otras acciones. También es importante promover la autogeneración de energía eléctrica con fuentes no convencionales (aprovechamiento de residuos, energía fotovoltaica), para así reducir el consumo de la red eléctrica y aliviar la presión sobre los recursos que pueda necesitar la ciudad en su proceso de desarrollo.

En cuanto a aire acondicionado, dependiendo de la salinidad del ambiente y las costumbres de uso y mantenimiento, es conveniente sustituir las unidades tipo Split y Mini Split máximo cada 10 años de uso y los equipos tipo chiller después de 15 a 20 años de uso. La modernización generalizada (aunque con mayor énfasis en los negocios de logística y almacenamiento, hotelería y en el financiero) de Mini Split y Splits a unos de mayor eficiencia con tecnología Inverter (10 – 14 BTU/hW) es un buen plan de eficiencia energética, además del reemplazo de las antiguas unidades de ventana. Sustituciones como las mencionadas tienen periodos de retorno de inversión de entre 2 y 4 años[60].

A mediano plazo se debe promover el cambio de unidades centrales de enfriamiento por aire y por agua a tecnologías eficientes de compresión, como las tipos scroll, tornillo y centrífugos, que pueden llegar a ser hasta 40% más eficientes (en enfriamiento con agua) que las antiguas tecnologías[61], lo anterior tiene alto potencial en los sectores comercial, hotelero y centros asistenciales. En este tipo de sustituciones las modernizaciones toman más tiempo, pues implica una gran inversión y cambio de infraestructura, pero se puede promover fuertemente para nuevas construcciones.

En eficiencia energética, las alternativas de mejora se clasifican en (A) acciones de baja inversión y rápido tiempo de recuperación, (B) inversiones moderadas con recuperación entre 1 y 3 años y (C) acciones de alta inversión y tiempos de recuperación mayores a tres años. Estas acciones deberían implementarse en secuencia para facilitar la concienciación de los inversionistas y demostrar efectividad con victorias tempranas. Específicamente para el sector industrial, según experiencia y datos compartidos por la Corporación Corpoema[62], se han identificado usos regulares de la energía que se resumen en la Figura 12.29, junto a medidas pertinentes de eficiencia energética clasificadas según su alcance (A, B o C), el potencial de ahorro y el impacto en los procesos productivos.

57. La categoría de un electrodoméstico en cuanto a su desempeño energético puede ser A, B, C, D, E, F o G, siendo "A" la más alta y usualmente la correspondiente a equipos de mayor precio.
58. Análisis energético y consumo de energía eléctrica por usos finales en la Costa. Corporación Corpoema, 2015.
59. Ídem.
60. Análisis energético y consumo de energía eléctrica por usos finales en la Costa. Corporación Corpoema, 2015.
61. Ídem.
62. Ídem.

Figura 12.29.
Estrategias de eficiencia energética para procesos industriales.

Energético o Área	Equipo o proceso	A	B	C	Medidas	Potencial de ahorro %	% de equipos nen potencia a los que aplica
Energía Eléctrica	Instalaciones eléctricas	x			Buenas prácticas en las instalaciones eléctricas, puestas a tierra y protecciones, en general cumplimiento del RETIE.	3 a 5%	100
			x		Calidad de la energía, energía reactiva y distorsión armónica	3 a 5%	100
	Motores, ventiladores y bombas	x			Buenas prácticas, mantenimiento	3 a 10%	70
			x		Variadores de frecuencia en ventiladores y bombas	35%	60
			x		Variadores de frecuencia en otros motores, bandas trasnportadoras, molinos, proceso, etc	15%	60
				x	Sustitución de motores por eficientes	2 a 7%	40
	Aire comprimido	x			Buenas prácticas en la operación y mantenimiento del sistema de aire comprimido. Control de fugas	20 a 30%	70
			x		Variadores y automatización de on off, cascada	5%	70
			x		Reducción de la presión de descarga del compresor	2 a 8%	70
	Iluminación		x		Sustitución a tecnologías eficientes luminarias de Hg 400W por 4*54T5o LED 150W	50 a 60%	50
		x			Buenas prácticas, sensores, interruptores horarios, zonificación	5 a 15%	80
	Calor directo	x			Aislamiento de equipos con resistencia eléctrica de calefacción	5 a 10%	60
		x			Mantenimiento y reposición de aislamientos	5%	70
	Automatización		x		Calibrar los puntos de ajuste (setpoints) de la planta. instalación de medidores, sensores y PLCs en todos los procesos	10%	80
				x	Control en toda la planta	5%	80
	Refrigeración	x			Buenas prácticas, mantenimiento, puesta a punto del sistema, ajuste de la temperatura del evaporador y condensador, control de fugas y aislamiento de tuberías	10%	100
				x	Control de presión de succión y automatización del proceso	1 a 8%	60

Fuente: 2014. Corporación Corpoema

Sector público y especial

En este sector, la mayor demanda energética se da en aire acondicionado e iluminación. Al igual que en el comercial, recomendamos auditorías energéticas en edificios públicos, educativos y asistenciales para dimensionar completamente el potencial de ahorro enfocándose en los mayores usos de energía eléctrica.

El alumbrado público es un consumo que si se moderniza completamente a tecnologías eficientes como el LED puede contribuir significativamente al cumplimiento de las metas de ahorro pues, como se explicó en secciones anteriores, se lograrían ahorros de al menos 2.2 GWh anuales. En estos términos, se podría lograr una reducción cercana al 11% del consumo energético destinado a alumbrado público y dadas las condiciones del mercado para 2015 (mayor eficacia lumínica, mejores tecnologías ópticas y precios cada vez más bajos) podría ser un plan incluso más ambicioso.

Se sugiere para en entidades de administración pública y a las educativas, la modernización de Mini Split y Splits a unos de mayor eficiencia con tecnología Inverter (10 – 14 BTU/hr/W), además del reemplazo de las antiguas unidades de ventana. Como se vio en el apartado anterior, la modernización de sistemas de acondicionamiento con enfriamiento central es una buena oportunidad de ahorro energético (eficiencias hasta 40% mayores), los cuales se pueden planear a mediano plazo para centros asistenciales y de servicios especiales, sin olvidar su implementación en edificaciones nuevas del sector.

MOVILIDAD EN SANTA MARTA

Plan de movilidad

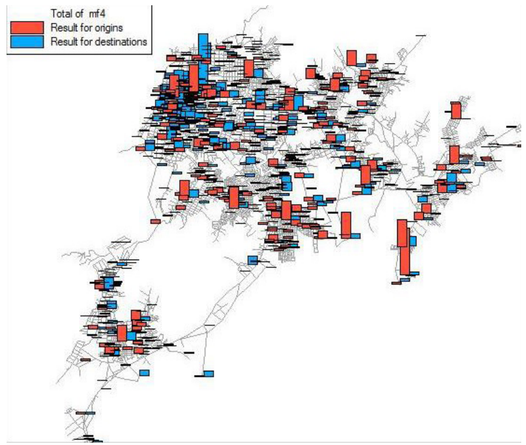
Aunque Santa Marta actualmente carece de un Plan Maestro de Movilidad, en 2016 la ciudad ha contratado los estudios para la construcción del Plan Maestro de Movilidad e implementación de planes de movilidad, que serán entregados en 2019. La finalidad de este Plan es crear una hoja de ruta que permita establecer soluciones de movilidad a corto, mediano y largo plazo en la ciudad.

Matriz origen destino

El estudio de la caracterización de la movilidad del distrito turístico, cultural e histórico de Santa Marta, desarrollado por en el marco del convenio interadministrativo de la Alcaldía y las Naciones Unidas, en la primera fase construyó la matriz origen destino de la ciudad. El estudio para la estructuración técnica, legal y financiera del SETP, realizado por la Universidad Nacional en 2006.

El estudio de la demanda en el transporte público de Santa Marta realizado en 2011 presenta una actualización de la matriz de transporte público utilizada para la formulación del Sistema Integrado de Transporte en 2007. La matriz ajustada presenta 15.910 viajes en transporte público en la hora pico de la mañana.

Figura 12.30.
Origen de los viajes en transporte público colectivo en la hora pico de la mañana



Fuente: Movilidad Sostenible, 2011

Inventario vial

Santa Marta no cuenta con un inventario de infraestructura vial actual, por lo que su desarrollo está supeditado a la tenencia del Plan Maestro de Movilidad de la ciudad. Sin embargo, en 2015 AECOM realizó un estudio para la modelación del ordenamiento territorial actual basado en herramientas tecnológicas especializadas, para lo cual caracterizó la infraestructura vial de la ciudad. Dicha caracterización ofrece una mirada la situación actual de la infraestructura vial de Santa Marta, identificando los siguientes puntos:

1. La zona que integra la Vía Alterna, la Avenida El Libertador y la Avenida del Ferrocarril, conectada por la Calle 30, tiene la mayor densidad vial de la ciudad.

2. Se hace necesario estructurar vías de conexión entre la Trocal y la Vía Alterna.

3. La Ruta del Sol atraviesa la ciudad, conectando con la Vía a Riohacha, a través de la Troncal y/o la Vía Alterna.

4. Se destaca la importancia de la Carrera 4, que conecta el centro de la ciudad con El Rodadero.

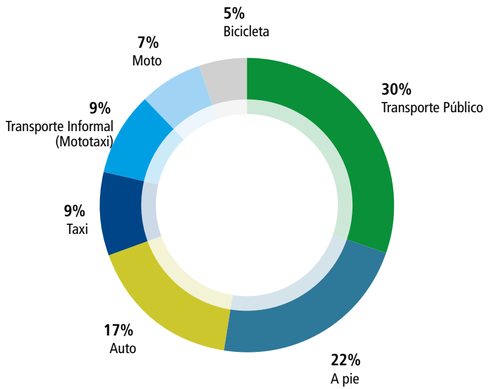
Características de los viajes

En Santa Marta se realizan alrededor de 760.000 viajes diariamente, de los cuales 27% se ejecutan en modos no motorizados, 39% en transporte público colectivo, incluyendo taxi, 24% en transporte motorizados privado (automóvil y motocicleta) y 9% en transporte informal, con una participación importante del mototaxismo en este último porcentaje (BONUS, 2016).

Figura 12.31.
Intersecciones y jerarquía vial

Fuente: AECOM, Modelación del ordenamiento Territorial actual basado en herramientas tecnológicas especializadas, 2015

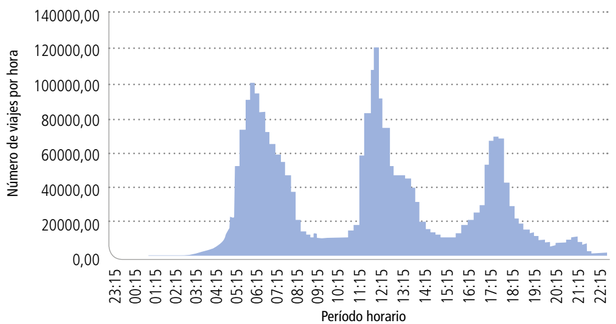
Figura 12.32.
Partición Modal de Santa Marta



Fuente: Elaboración Propia a partir del Informe 4 de a Estructuración Técnica, Legal y Financiera del SETP de Santa Marta, BONUS, 2015.

La distribución horaria de viajes en un día típico, según el estudio para el Plan Vial de la ciudad, no tiene un único periodo pico y al contrario presenta tres rangos horarios con un número importante de viajeros. Entre 5:30 am y 7:30 am, entre 11:30 am y la 12:30 pm y entre 17:15 pm y 18:00 pm se realiza la mayor cantidad de viajes, la alta concentración de viajes al mediodía se explica por el alto grado de desplazamiento de la población hacia su hogar a la hora del almuerzo.

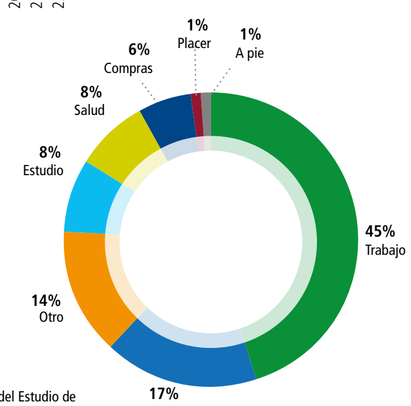
Figura 12.33.
Partición Modal de Santa Marta



Fuente: Estudio de Caracterización de la movilidad del distrito de Santa Marta – UNAL 2006

El 53% de los viajes en hora pico (6:00-9:00 a.m.) de la población en edad activa tienen motivo obligado (trabajo y/ estudio), el 17% tienen como destino el hogar y el porcentaje restante corresponde a viajes no obligados como compras, salud y placer (Movilidad Sostenible, 2011)

Figura 12.34.
Motivos de viaje

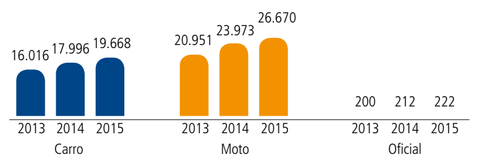


Fuente: Elaboración propia a partir del Informe Final del Estudio de Demanda de Transporte Público de Santa Marta, Movilidad Sostenible, 2011

Tasa de motorización

En Santa Marta se evidencia la tendencia, como sucede en muchas ciudades del país, al aumento del parque automotor en los últimos años.. Entre 2012 y 2015, el número de vehículos particulares creció un 42%, alcanzando 46.560 unidades (Unidad de Tránsito y Transporte de Santa Marta, 2015), mientras que la población en la cabecera municipal tuvo un incremento del 5%. El parque automotor privado se compone en un 42% por autos, camioneta y camperos, 57% por motos y 1% restante por vehículos oficiales.

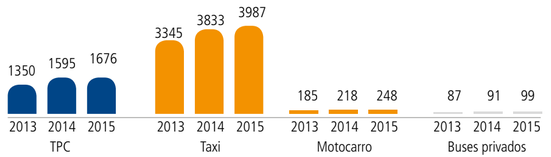
Figura 12.35.
Composición del parque automotor privado para Santa Marta entre 2013 y 2015



Fuente: Elaboración Propia a partir del Informe de Gestión 2012-2015 de la Unidad de Tránsito y Transporte de Santa Marta. 2015

El número de taxis a 2015 es de alrededor de 4.000 y en el caso de la flota de transporte público se alcanzan los 1.676 vehículos. El crecimiento de la flota tanto de taxis como de vehículos de transporte público colectivo se ha estabilizado en los últimos años.

Figura 12.36.
Composición del parque automotor privado para Santa Marta entre 2013 y 2015

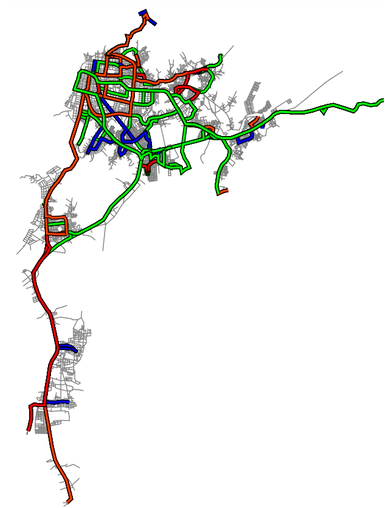


En cuanto al transporte de carga y otros servicios industriales, en la ciudad circulan cerca de 660 camiones y volquetas registradas y 213 de maquinaria industrial y de construcción a corte de 2015.

Descripción del esquema de operación de transporte público

Las rutas de transporte público colectivo en Santa Marta están agrupadas en 4 empresas: Transportes Bastidas, Cotransmag, Rodamar y Rodaturs. La mayoría de estas rutas, debido a la falta de planificación de transporte, tienen trazados ineficientes que se sobreponen por la búsqueda de absorber las zonas de mayor demanda.

Figura 12.37
Recorridos de las rutas de transporte público



Fuente: (Movilidad Sostenible, 2011)

La frecuencia promedio de despacho de las rutas es de tres minutos y una longitud promedio por recorrido de 39 kilómetros. Los recorridos tienen una ocupación promedio de 50 pasajeros por recorrido, la cual es baja considerando que el óptimo es 400 pasajeros. El índice de pasajeros por kilómetro recorrido IPK es en promedio 1,10, cuando lo deseable es que sea superior a 3,0. Se estima que en la ciudad hay una sobreoferta que alcanza el 60% (Movilidad Sostenible, 2011).

Según la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santa Marta, por medio de la concesión del SIET, esta controla el registro de la flota de transporte público. Para 2011 se tenía un registro total de 876 vehículos de transporte público con tarjeta de operación y una capacidad de 14.800 puestos. El promedio de edad de la flota para este mismo año era de 13.4, indicando lo obsoleto del material rodante del sistema.

Tabla 12.8.
Flota de transporte público colectivo segregado por empresas.

Empresa	Bus	Buseta	Microbús	Total
Cooperativa de transportadores del Magdalena Ltda	4	31	257	292
Empresas de Transportes Colectivo Urbano Rodamar		6	283	289
Rodaturs S.A.	1	56	109	166
Transportes Bastidas, Bolaño, Castillo Cuello Cia	1	17	111	129
Total	6	110	760	876

Fuente: Movilidad Sostenible, 2011

La responsabilidad de la operación de del sistema de transporte urbano de Santa Marta se dispersa entre las empresas de transporte, los propietarios de los vehículos y los conductores. Las empresas son intermediarias entre la autoridad y los propietarios que, en general, son un gran número, debido a la dispersión de la propiedad del parque automotor. Los propietarios son inversionistas que ven en el vehículo un negocio independiente, juegan un papel fundamental en la operación, en la calidad del servicio que se presta al usuario y son los principales responsables del recaudo del sistema (Movilidad Sostenible, 2011).

Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP

El proyecto del SETP de Santa Marta fue presentado mediante el documento CONPES 3845 como respuesta a la necesidad de un sistema de transporte público adecuado para la ciudad y sus habitantes. La ejecución de este proyecto tiene tres tipos de acciones: la primera de hace referencia a un reordenamiento de la totalidad de las rutas, la segunda a la infraestructura requerida para desarrollar el sistema y la tercera al componente de institucionalidad asociado a la planeación, ejecución e implementación del sistema.

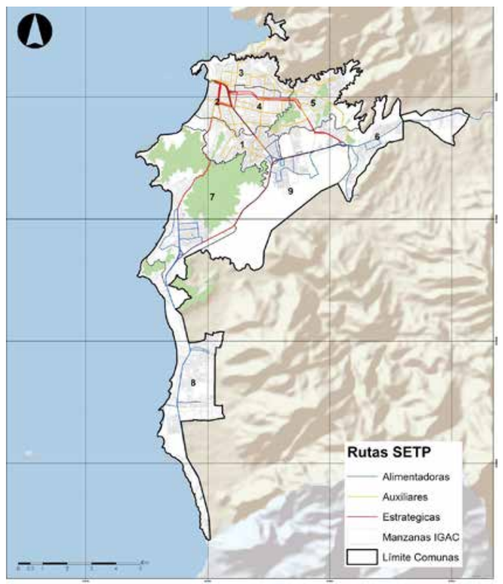
El costo estimado del sistema es de COP $363.202 millones, de los cuales un 78% son inversión pública destinada a cubrir los costos de infraestructura, control y gestión, y el restante cercano a los COP $76.930 millones se destinarán a la compra de vehículos, flota, equipos, software de recaudo, patios y talleres(DNP, 2009).

Actualmente el proyecto se encuentra en fase de ejecución de la Estructuración Técnica Legal y Financiera, con el fin de establecer los lineamientos para una implementación efectiva del sistema. A la fecha se han implementado 27 rutas de transporte, se han renovado 115 vehículos y se ha llevado a cabo intervenciones en la red vial.

Transporte no motorizado

Santa Marta no cuenta con una red de ciclorrutas y pasos peatonales, a pesar de que el 5% de los viajes se realizan en bicicleta y el 22% a pie. En 2012 la ciudad reportó cero (0) km de ciclorrutas; sin embargo, en el SETP se contempla una propuesta para la integración de ciclorrutas dentro de las redes del sistema que a su vez se articularía con un circuito de ciclorrutas del centro histórico, en total 11,2 km. De forma paralela, el Plan Maestro Quinto Centenario plantea una serie de senderos peatonales y para bicicletas.

Figura 12.38
Ciclorrutas planteadas por en la estructuración del SETP



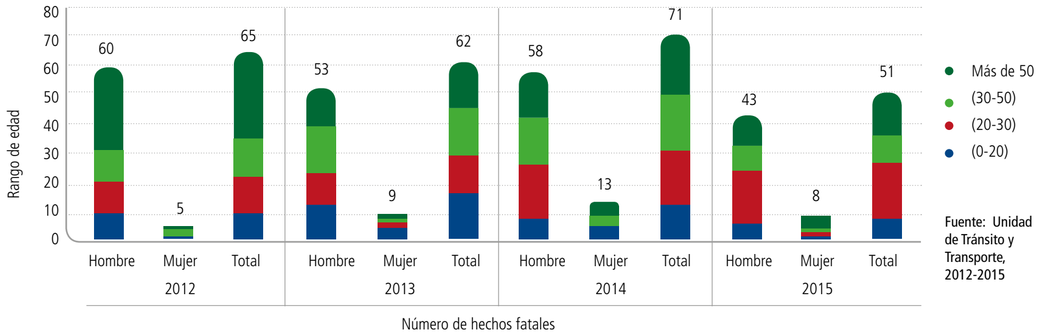
Fuente: AECOM, Modelación del ordenamiento Territorial actual basado en herramientas tecnológicas especializadas, 2015

Seguridad vial

En 2015 se registraron en total 1.087 accidentes de tránsito, mientras que en los años anteriores, la cifra había venido disminuyendo de 973 a 861 y a 925 en 2012, 2013 y 2014 respectivamente. Los accidentes de tránsito fatales alcanzaron 51 casos en 2015, 28% menos que en 2014. En 2015 los muertos en accidentes de tránsito fueron mayoritariamente hombres entre 20 y 30 años.

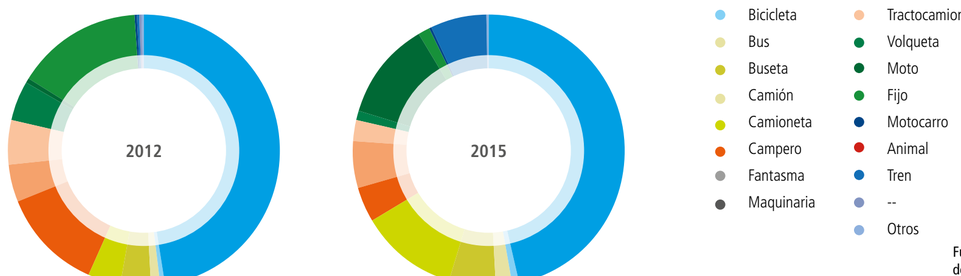
Los accidentes de tránsito involucraron mayoritariamente automóviles y motocicletas. La participación de los vehículos en los siniestros está proporcionalmente relacionada con la composición del parque automotor de la ciud ad. Comparativamente respecto a 2012, la participación de los vehículos en los accidentes se mantuvo.

Figura 12.39
Accidentes de tránsito de hechos fatales según rango de edad y sexo entre 2012 y 2015



Fuente: Unidad de Tránsito y Transporte, 2012-2015

Figura 12.40.
Vehículos involucrados en accidentes.



Fuente: Unidad de Tránsito y Transporte, 2012-2015

SEGURIDAD CIUDADANA Y VIOLENCIA

El Plan de Desarrollo de Santa Marta "Equidad para todos: primero los niños y las niñas" le hace una apuesta a la seguridad y busca reducir los altos niveles de conflictividad e inseguridad urbana y rural otorgando una vida digna a la población de la ciudad. Para ello se cuenta con la Política Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, la cual busca reducir la incidencia general de la criminalidad, el número de homicidios, los delitos y las contravenciones relacionadas con la convivencia, el miedo de los ciudadanos a ser víctimas del crimen, así como el aumento en la condena de los delincuentes.

Por tanto, realizar un diagnóstico de la situación de seguridad y convivencia de Santa Marta es una condición necesaria para el mejoramiento de la calidad de vida de su población y para alcanzar un desarrollo social y económico en el municipio y región. El siguiente fragmento da cuenta del tema de la delincuencia que ha vivido Santa Marta.

"En distintos momentos de la historia regional, el auge de las bonanzas ilegales estimuló el surgimiento de grupos delincuenciales ligados al narcotráfico, al control de la delincuencia, la extorsión y a la protección de las élites locales. Durante la primera parte de los años noventa, el ataque de los grupos de guerrilla a las élites políticas y económicas regionales se incrementó y recrudeció, lo que explica el hecho de que algunas estructuras de protección privada se hayan vuelto más complejas al punto de convertirse en ejércitos particulares. Entre 2004 y 2006 se llevaron a cabo las desmovilizaciones de los grupos de autodefensa con incidencia en la región; años más tarde la extradición de los grandes cabecillas desató un conflicto por el control de actividades criminales muy rentables (extorsión, narcotráfico, contrabando de alimentos y combustibles, etc.), lo que repercutió en los indicadores de seguridad urbana" Plan de Gobierno Carlos Caicedo, Alcaldía Distrital Santa Marta 2012-2015.

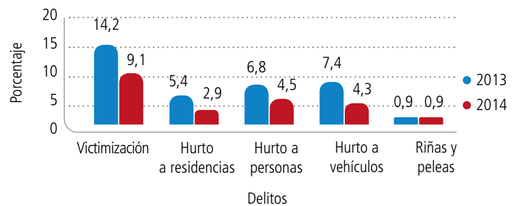
Victimización y otros problemas de inseguridad

Para Santa Marta, la tasa de victimización fue 9,1%, mostrando una reducción de 5,1 puntos porcentuales, en comparación con la tasa de 2013 (14,2%). Si bien se ha encontrado que la mayoría de los delitos que ocurren en Santa Marta son los relacionados con los temas de victimización, los temas de hurtos residenciales (2014: 2,9%), hurto a personas (2014: 4,5%), hurto a vehículos (2014: 4,3%) y riñas y peleas (2014: 0,9%), son considerados relevantes para la ciudad.

"La posición geoestratégica de Santa Marta ha transformado al Distrito en un espacio de acción militar de los grupos armados ilegales, con graves repercusiones en los temas de seguridad del territorio, particularmente en las áreas rurales y en las zonas periféricas de Santa Marta, con problemas graves como el reclutamiento ilegal de menores de edad y reclutamientos forzados, retoma de las armas por parte de desmovilizados provenientes de las AUC, expropiación ilegal de tierras y bienes, entre otros. El traslado de la violencia armada a la ciudad se refleja en el incremento de los índices de homicidio[63], así como homicidios de configuración múltiple, el aumento del porte de armas de largo alcance dentro de la ciudad para la comisión de delitos, la extorsión, el cobro de 'vacunas' a los comerciantes y el aumento del microtráfico de drogas en la ciudad. El Distrito, debido a las condiciones señaladas, experimenta una crisis de seguridad desde la percepción de los ciudadanos, lo que impone un compromiso por combatir todo tipo de expresiones relacionadas con la violencia, garantizar la no re-victimización y rechazar la connivencia con cualquier grupo armado ilegal dentro del territorio".

63. Según reportes de la Policía Nacional y el DNP, la tasa de homicidios por 100 mil habitantes en Santa Marta es de 49,3, cifra que ubica al Distrito por encima de grandes ciudades como Barranquilla y Bogotá.

Figura 12.41.
Problemas de seguridad en Santa Marta. Año 2013 y 2014



Fuente: Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana, 2015. DANE

En cuanto a las denuncias realizadas por la población victimizada, la tasa se ubicó en un 29% mostrando un crecimiento de 6,8 puntos porcentuales frente al año 2013 (Ver Figura 12.39). De acuerdo con la Encuesta de Convivencia y Seguridad Ciudadana en Santa Marta a 2014, el 47,7% de la población de más de 15 años se siente insegura en su ciudad, disminuyendo en 5,2 puntos porcentuales frente al 2013, en donde la cifra era de 52,9. En cuanto a la percepción de inseguridad por lugar, los lsitios con mayor percepción de inseguridad son las plazas de mercado y calles comerciales con un 46,5% y la vía pública con un 57,9%[64].

Organismos, actores y estudios de seguridad ciudadana

En la actualidad, Santa Marta cuenta con organismos encargados de establecer objetivos que permitan convertirla en una ciudad más segura, salvaguardando la vida de sus habitantes, combatiendo la criminalidad, disminuyendo los índices de violencia y promoviendo una cultura amable, tal como se describe en su actual Plan de Desarrollo. Una acción de alto impacto en la ciudad es la creación y de la Policía Metropolitana, la cual se estableció con el fin de brindar una mayor seguridad a la comunidad samaria y el aumento del pie de fuerza en la ciudad representada en 1.200 unidades policiacas dotadas con 357 motos, 136 vehículos convencionales, 32 vehículos inteligentes entre otros equipamientos. Otros actores relevantes durante el proceso fueron las Secretarías de Gobierno, Salud, Educación, Movilidad e Infraestructura Urbana.

En el año 2011, la administración para el periodo 2012-2015 recibió una ciudad con una tasa de 42,8 homicidios por cada 100.000 habitantes, con un problema de orden público asociado a las bandas criminales y extorsión, entre otros. Esta situación hizo necesaria la elaboración de un Plan Integral de Seguridad y Convivencia Ciudadana. Desde entonces, la ciudad ha buscado cumplir estrategias que no solo han sido establecidas en el Plan de Desarrollo sino que se han estipulado en el llamado Plan Integral de Seguridad y Convivencia Ciudadana Santa Marta: Equidad con Seguridad para Todos (PISCC). Este último tiene una vigencia del 2012-2015 y tiene como referencia las estadísticas encontradas durante los últimos años con respecto a la seguridad de la ciudad, con el fin de identificar los núcleos problemáticos objeto de intervención[65].

64. Encuesta de convivencia y seguridad ciudadana en Santa Marta año 2015.
65. PISCC año 2012

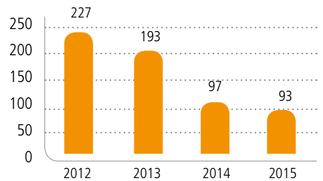
Adicionalmente, en 2014 se fundó el Observatorio Distrital de Seguridad y Convivencia Ciudadana que se encuentra adscrito a la Dirección de Seguridad y Convivencia Ciudadana, con el fin de hacer un estudio analítico, cuantitativo y territorial y otorgar un análisis de las distintas comunas que lo conforman. Este sistema ayuda a crear un sistema de información que otorgue cifras con resultados oportunos.

Hallazgos seguridad y convivencia ciudadana 2015

El Anuario de Seguridad y Convivencia para el año 2015 llevó a cabo un diagnóstico en el cual se señalan las principales problemáticas identificadas en Santa Marta. Dentro de los resultados se encontró a Santa Marta como una de las ciudades que más redujo sus índices de criminalidad en los últimos años. Los hallazgos muestran que en lo corrido del 2015 se han presentado 83 casos de homicidio; aunque también se tuvieron varios hechos violentos que obedecieron a ajustes de cuentas entre fuerzas ilegales que tienen presencia en el territorio. Cabe destacar que las comunas donde se presentaron mayor número de homicidios fueron la Comuna 5 Santa Fe–Bastidas, la Comuna 3 Pescaíto y la Comuna 7 Gaira – El Rodadero (Informe de seguridad y convivencia Noviembre, 2015).

Lo anterior se debe a la disputa de grupos delincuenciales que se encuentran relacionados con la venta de estupefacientes en pequeñas cantidades, así como la venta de gasolina de contrabando. Gran parte de los delitos que se presentan en la ciudad se derivan de problemas de intolerancia social, además del incremento en el tráfico y consumo de estupefacientes que afectan la seguridad pública y ciudadana. Durante los últimos cuatro años el indicador de homicidios ha tenido una constante disminución en la ciudad, aspecto que es favorable (Ver Figura 12.42).

Figura 12.42.
Homicidios en Santa Marta. 2012 – 2015



Fuente: Anuario de Seguridad y Convivencia para el año 2015

Otro de los delitos que mayor recurrencia tiene en la ciudad es la violencia intrafamiliar; durante el 2015 se realizó un seguimiento a este indicador, encontrando que el subregistro de casos de esta índole es grande y que no se cuenta con una base de datos consolidada. El aumento de denuncias de violencia intrafamiliar fue del 48% para el año 2015. Las mujeres siguen siendo las principales víctimas, representado en un 76% de los casos, en donde los agresores permanentes son los compañeros sentimentales con causas comunes como los problemas familiares, el maltrato y los líos pasionales.

En el Distrito de Santa Marta se estableció una estrategia para abordar los problemas sociales en la ciudad teniendo como actores involucrados a los representantes gremiales, públicos y privados. Esta estrategia conocida como RED EQUIDAD estableció una focalización de barrios que serán intervenidos teniendo en cuenta sus altos índices de necesidades insatisfechas y exclusión social, entre otros factores. Entre los barrios seleccionados se encuentran Centro, Pescaíto, Once de Noviembre, Zona de Mercado, Gaira Tradicional, La Paz, 20 de Julio, María Eugenia y 20 de Octubre, y en total se habla de una intervención en 63 barrios y en 25 zonas (Ver Tabla 12.9). En ellos se concentrarán las acciones interinstitucionales, se estudiarán los patrones sociales, las causalidades y motivaciones; al finalizar la intervención se deberán concertar las acciones ciudadanas e institucionales necesarias para controlar y prevenir las situaciones de inseguridad para proteger la vida y bienes de los ciudadanos.

Tabla 12.9.
Distribución espacial de la zonificación y focalización barrial

Zona	Barrios
1	Gaira, Rodadero, La Quemada, Zarabanda
2	Corregimiento de Guachaca
3	Fundadores, Oaisas, Onda del Caribe y Buenos Aires
4	11 de Noviembre, 20 de Octubre, Nueva Mansión
5	Colinas del Pando, San José del Pando, Pando y Ciudadela 29 de Julio
6	Luis R Calvo, Divino Niño y Bastidas
7	San Jorge, Pescaito, San Jorge, 20 de Julio, San Fernando
8	María Eugenia, mPrimero de Mayo y Manzanares
9	Corregimiento de Bonda
10	Timayui 1 y 2, Los Alpes
11	Corregimiento de Taganga
12	Miguel Pinedo y la Estrella
13	Villa del Rio, Simón Bolívar, las Malvinas, Santa Ana
14	La lucha y 19 de Abril
15	Corregimiento de Minca
16	Nueva Galicia, Cerro Fresco y Tayrona
17	Cerro de las 3 cruces
18	San Martín, Villa Tabla
19	Ensenada Juan XXIII, Juan XXIII, Nacho Vives, Almendros y Olivos
20	Villa del Carmen
21	7 Agosto
22	La Paz y Aeromar
23	Cristo Rey
N/A	Centro y Zona Mercado
N/A	Bavaria, Villa Olímpica, Jardín, Cundí y Alcázares

Fuente: Alcaldía Distrital. 2012

APROXIMACIÓN AL MARCO FISCAL DE MEDIANO PLAZO SANTA MARTA 2016 – 2025

El capítulo de diagnóstico elaborado con base en la metodología ICES se ocupó de analizar el estado actual de las finanzas distritales con una visión retrospectiva para entender su evolución en los últimos años. La sección que se presenta a continuación procura una aproximación al Marco Fiscal de Mediano Plazo del Distrito, herramienta de planificación financiera con horizonte de diez años, que en Colombia debe ser ajustada por los Distritos cada año de conformidad con la ley 819 de 2003. El último Marco Fiscal elaborado por el Distrito de Santa Marta acompañó la presentación del presupuesto 2016 y contiene análisis para el periodo 2016 – 2025. A continuación se hará referencia a los aspectos del Marco Fiscal que se consideran de mayor relevancia, con el objeto de completar el panorama de la situación fiscal de la ciudad.

PASIVOS Y PLAN DE SANEAMIENTO

En materia de pasivos exigibles, los pasivos del Distrito se concentran principalmente en los sectores educación y salud, y en sentencias judiciales ejecutoriadas.

En el sector educación, el Distrito da cuenta de pasivos exigibles por COP $24.039 millones, "de los cuales COP $21.149 millones se encuentran en trámite de cancelación y los COP $2.890 millones restantes en trámites de certificación ante los Ministerio de Educación y Hacienda para poder hacer uso de recursos del sector para su atención".

En sector salud, de acuerdo con el Distrito, "a la fecha se han identificado pasivos por prestación de servicios a la población pobre no afiliada por COP$ 30.276 millones, valor que tiene descontado las glosas que ya fueron aceptadas por el prestador, las glosas que se están discutiendo a la fecha y los pagos realizados hasta la fecha por parte del Distrito. De igual manera se tienen registrados pasivos por prestación de servicios No POS por COP$ 11.256 millones, valor que tiene descontado las glosas que ya fueron aceptados por el prestador, las glosas que se están discutiendo a la fecha y los pagos realizados hasta la fecha por parte del Distrito".

Frente a los pasivos del sector salud, el Distrito cuenta de fuentes efectivas para pago por COP $29.777 millones para atender el mencionado pasivo. Así las cosas, tendrá que disponer fuentes adicionales por COP$ 16.802 millones para cubrir la cancelación total del pasivo.

En cuanto a pasivos por fallos judiciales, la Administración tiene identificadas trece sentencias ejecutoriadas cuyas pretensiones ascienden a COP $14.167 millones, de los cuales el 61% corresponde al capital de la demanda y el 39% restante a indexaciones e intereses con corte 30 de junio de 2015. Adicionalmente, existen fallos condenatorios en primera instancia por COP$ 28.000 millones y que fueron apelados por el Distrito, y tienen pendiente fallo de segunda instancia.

En resumen, a la fecha el Distrito ha identificado pasivos ciertos, expresos y exigibles por COP $84.787 millones, y cuenta con fuentes de pago por COP $53.816 millones, lo que arroja pasivos sin financiar del orden de COP $30.970 millones (Ver Tabla 12.10).

Tabla 12.10.
Pasivos sin fuente de financiación. (Alcaldía de Santa Marta, 2015)

Sector	Valor Pasivos	Fuentes Sector	Saldo a Financiar
Educación	24.039,77	24.039,77	-
Salud	46.579,63	29.777.00	16.802,63
Sentencias	14.167,85	-	14.167,85
Total	**84.787,25**	**53.816,77**	**30.970,48**

Fuente: Secretaría de Hacienda. MFMP 2016 - 2025
Cifras en millones de pesos

En cuanto a pasivos contingentes, el Distrito tiene registrados 225 procesos en contra de la Administración, cuya valoración de pretensiones asciende a COP $93.286 millones. Aunado a lo anterior, en el sector educación se identifican contingencias por reclamaciones de entidades del sistema de seguridad social por COP $12.300 millones, y por zonas de difícil acceso de alrededor de COP $2.300 millones. El sector salud tiene pasivos que se generan de manera recurrente por una desfinanciación en la estructura del sistema. Existen además otros contingentes como la demanda ante la terminación unilateral del contrato de concesión para el recaudo de impuestos, por COP $50.000 millones.

Bajo el escenario descrito, en 2015 el Distrito planteó la necesidad de establecer un Programa de saneamiento fiscal y financiero[66] a partir de 2016, con base en la ley 617 de 2000, para el que no sería necesario obtener su aprobación por vía de acuerdo distrital, y consistiría básicamente en: 1) Lograr un plan de pago con los acreedores de los pasivos exigibles en un término de cuatro años. 2) Crear un fondo con el 10% de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación con el que se cubra los fallos judiciales y demás pasivos contingentes en los diez años próximos.

En relación con los pasivos exigibles, de acuerdo con las proyecciones efectuadas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, el Distrito calcula atender los pagos en cuatro vigencias fiscales de acuerdo con la siguiente programación:

Tabla 12.11.
Programación de pago de pasivos sin fuente de financiación

	2016	2017	2018	2019
Capital	4.522,36	9.803,26	14.653,04	1.991,82
Intereses	2.477,64	2.115,85	1.331,59	159,35
Pago Total	7.000,00	11.919,11	15.984,63	2.151,17
Saldo Pasivos	26.448,12	16.644,86	1.991,82	-

Fuente: Secretaría de Hacienda. MFMP 2016 - 2025
Cifras en millones de pesos

66. "El Programa de Saneamiento Fiscal como ejecución de una política pública debe elevarse a Acto Administrativo del ejecutivo, y enmarcar el pago de las obligaciones. La fórmula de cancelación establecida en el Programa y que debe tener correspondencia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo de la entidad observando la capacidad proyectada para la atención de pasivos por parte de la entidad territorial, debe ser refrendada en acuerdos de pago individuales con los acreedores. El mecanismo de los acuerdos de pago es la garantía de que las condiciones son aceptadas por el acreedor y el blindaje de la entidad ante reclamaciones judiciales de los pasivos, aspecto fundamental para garantizar el cumplimiento de la programación de pagos. La Dirección de Apoyo Fiscal ha conceptuado que estos Acuerdos de Pago en el marco de un Programa de Saneamiento Fiscal no demandan autorizaciones de vigencias futuras, toda vez que los pasivos no son nuevas erogaciones con cargo al presupuesto de la entidad territorial sino el pago de obligaciones causadas en periodos anteriores"

En lo concerniente a pasivos contingentes, propone un esquema similar al utilizado bajo el acuerdo con acreedores desarrollado en virtud de la ley 550, que incluiría un esquema fiduciario y el siguiente perfil de recursos para fondeo:

Tabla 12.12.
Programación de fondo para atender pasivos contingentes. (Alcaldía de Santa Marta, 2015)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Sentencias y Conciliaciones	4.000,00	4.140,00	4.285,00	4.993,29	5.168,05	5.348,93	5.536,15	5.729,91	5.930,46	6.138,03
Contingencias	2.000,00	5.441,85	5.632,21	5.271,03	5.455,51	5.646.46	5.844,08	6.048,63	6.260,33	6.479,44
% ICLD	7%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%

Fuente: Secretaría de Hacienda. MFMP 2016-2025
Cifras en millones de pesos

Como se observa, el esquema planteado implica la destinación del 10% de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación, adicionales a los recursos destinados al cubrimiento de pasivos exigibles. Al ejecutarse, cuando correspondan a fallos judiciales tendrán que considerarse como gastos de funcionamiento que tendrán vocación de afectar los indicadores de ley 617. Cabe añadir que el Distrito señala como condición necesaria para la ejecución del programa de saneamiento fiscal la generación de ahorro operacional con recursos de ICLD, lo cual se plantea bajo el escenario de que el Distrito se comprometa a mantener una relación fija entre los Gastos de Funcionamiento y los ICLD. Este último punto marca un riesgo frente a la tendencia de incremento de los gastos de funcionamiento en los últimos años y la perspectiva de mayor presión hacia el incremento originada en las reformas administrativas que el Distrito emprende en la actualidad.

INFLEXIBILIDADES EN EL GASTO

Sumado a lo anterior, cabe poner de presente que si bien el Distrito genera y proyecta generar ahorros operacionales que puedan destinarse a inversión, también lo es que existen inflexibilidades en el gasto de inversión para los próximos años, derivados de acuerdos que aprobaron compromisos de vigencias futuras y de contratos de concesión que se financian con la destinación específica total o parcial de varias rentas municipales.

El Distrito señaló los siguientes:

- Concesión de alumbrado público: en ejecución desde 1997 a un plazo de 20 años, se financia con el 100% del impuesto de alumbrado público.
- **Concesión de mantenimiento de malla vial:** en ejecución desde el año 2000 a un plazo de 20 años, se financia con el 100% de la sobretasa a la gasolina.
- **Concesión de amueblamiento urbano:** en ejecución desde el año 2000 a un plazo de 20 años se financia con el 10% del ICA y el 100% de avisos y tableros.
- **Concesión sistema de tránsito:** en ejecución desde 2003 a un plazo de 20 años y se financia con el recaudo de multas y servicios de tránsito.
- **Concesión, por parte del Distrito, de tres infraestructuras educativas (megacolegios),** para que los concesionarios organicen, operen y presten en ellas el Servicio Público de Educación Formal. Entre 2011 a 2022, se financia con cargo al SGP Prestación de servicios educativos.
- **Compromiso de vigencias futuras para infraestructura educativa:** se financia con regalías del gas y el monto comprometido es hasta completar COP $6.000 millones
- **Compromiso de vigencias futuras para el Sistema Estratégico de Transporte Público:** entre 2010 y 2022, se financia con cargo a ICLD y SGP de propósito general.
- **Servicio de la deuda:** crédito contratado en 2014 por COP$ 70.000 millones para el desarrollo de infraestructura educativa, cultural y de recreación y deporte. Se pignoró SGP de Propósito General, SGP de Deporte, SGP de Cultura e ICLD.

A continuación se presenta la proyección de los montos comprometidos por concepto de concesiones y vigencias futuras efectuada por el Distrito (Ver Tabla 12.13):

Tabla 12.13.
Concesiones y vigencias futuras

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
SECTOR EDUCACIÓN	5.389	5.389	5.389	5.389	5.389	5.389	5.389	-
Megacolegios	5.389	5.389	5.389	5.389	5.389	5.389	5.389	-
SECTOR AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO	-	-	-	-	-	-	-	-
Vigencias Futuras	-	-	-	-	-	-	-	-
SECTOR TRANSPORTE	19.756	21.643	23.317	25.010	26.724	15.644	16.952	4.628
Vigencias Futuras	5.551	6.819	7.956	9.092	10.229	11.366	12.502	-
Concesión Malla Vial	10.584	11.167	11.557	11.962	12.381	-	-	-
Concesión SIETT	3.621	3.657	3.804	3.956	4.114	4.279	4.450	4.628
SECTOR SERVICIOS PÚBLICOS	13.759	14.515	-	-	-	-	-	-
Alumbrado Público	13.759	14.515	-	-	-	-	-	-
SECTOR EQUIPAMIENTO MUNICIPAL	9.338	9.683	10.022	10.373	10.736	-	-	-
Concesión Amoblamiento Urbano	9.338	9.683	10.022	10.373	10.736	-	-	-
SERVICIO DE DEUDA	4.848	13.880	15.972	15.090	14.208	13.326	12.444	2.917
Educación	3.463	9.914	11.409	10.778	10.148	9.518	8.888	2.084
Deporte	1.385	3.966	4.563	4.311	4.059	3.807	3.555	833
TOTAL COMPROMISOS	53.090	65.111	54.700	55.862	57.057	34.359	34.785	7.545

Fuente: Secretaría de Hacienda de Santa Marta. MFMP 2016 - 2025
Cifras en Millones de Pesos.

RECURSOS PROYECTADOS PARA NUEVAS INVERSIONES

El efecto de la proyección de ingresos corrientes de libre destinación que efectúa el Distrito hace una proyección de recursos disponibles para nuevas inversiones (Alcaldía de Santa Marta, 2015). Debe anotarse que la proyección no incluye recursos de balance, fuente que ha venido teniendo un peso de alrededor del 20% sobre los ingresos totales una vez son adicionados en el curso de cada vigencia. El ejercicio contempla el efecto de los recursos que demanda el plan de saneamiento fiscal y muestra limitaciones de recursos disponibles para nuevas inversiones en los años 2016 a 2018, e incremento en la disponibilidad de recursos en la medida que van culminando las concesiones y vigencias futuras (Ver Tabla 12.14). Dicho aspecto invita a una revisión integral de las concesiones que permita una planificación que prepare al Distrito para tomar las decisiones más eficientes para la ejecución de sus recursos.

Tabla 12.14.
Disponibles para Inversión 2016 - 2025

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Disponible ICLD	-	-	-	14.564	17.490	18.380	19.174	39.900	43.453	44.974
Disponible ICLD Vigencias Anteriores	-	508	525	544	563	582	603	624	646	668
Disponible SGP Proposito General	-	4.580	4.149	4.389	4.834	5.100	5.572	11.799	12.421	12.856
Disponible Regalías	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Educación	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Salud	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Agua Potable y Saneamiento Básico	-	-	-	2.242	7.760	8.032	8.313	8.604	8.905	9.217
Disponible Recreación y Deporte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Cultura	-	1.335	1.382	1.430	1.480	1.532	1.585	1.641	1.698	1.758
Disponible Servicios Públicos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Vivienda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Agropecuario	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Transporte	-	-	-	-	-	14.004	14.494	18.072	23.168	24.003
Disponible ambiental	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Centros de Reclusión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Gestión del Riesgo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Promoción Desarrollo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible atención a grupos vulnerables	-	1.164	1.204	1.246	1.290	1.335	1.382	1.430	1.480	1.532
Disponible equipamiento Municipal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Desarrollo Comunitario.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Fortalecimiento Institucional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Justicia	-	155	161	166	172	178	184	191	198	204
Disponible Gastos Específicos Regalías	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Regalías	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Disponible Recursos de Balance										
TOTAL DISPONIBLE	0	7.741	7.421	24.581	33.589	49.071	51.308	82.261	91.969	95.212

Fuente: Secretaría de Hacienda. Proyecto de presupuesto 2016.

Como se ve, la disponibilidad de recursos para nuevas inversiones aparece en 2017. Para la vigencia 2016 estaría supeditada a la asignación de recursos del balance resultantes del cierre fiscal. De otra parte, es pertinente traer a colación la aclaración que formula la Secretaría de Hacienda al señalar que, no obstante no haber aún un contrato que comprometa efectivamente los recursos, en el sector de agua potable proyectó los montos necesarios para la cofinanciación del Proyecto de Bocatoma del Acueducto, que suman alrededor de COP $70.000 millones, de los que el Distrito aporta COP$ 30.000 millones, y que se aportarían entre 2016 y 2018, y ello explica que aparezcan disponibles para nuevos proyectos solamente a partir de 2019.

SUPERÁVIT PRIMARIO Y SOSTENIBILIDAD DE LA DEUDA

De acuerdo con las proyecciones del Distrito, y teniendo en cuenta el moderado nivel de endeudamiento financiero que presenta Santa Marta, se cumpliría con las metas de superávit primario para los próximos años (Ver Tabla 12.15). No obstante, como se ha mencionado a lo largo del presente documento, dependerá en buena medida de la atención y gestión de los factores que pueden incidir negativamente en la generación de ahorros operacionales, en particular el control de los gastos de funcionamiento, pasivos exigibles y pasivos contingentes, y un adecuado manejo del endeudamiento

Tabla 12.15.
Metas de superávit primario y sostenibilidad de la deuda

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Servicio de la Deuda	4.848	13.880	15.972	15.090	14.208	13.326	12.440	2.917	-	-
Superávit Primario	4.848	21.621	30.637	44.927	47.796	62.397	63.751	85.178	91.969	95.212
Cobertura	1.00	1.56	1.92	2.98	3.36	4.68	5.15	29.20	NA	NA
Sostenibilidad	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI

Fuente: Secretaría de Hacienda. MFMP 2016-2025

La pista de Santa Marta, de 1.700 x 40 metros no permite operaciones de aeronaves de fuselaje angosto, de la familia de Airbus A320 , a destinos ubicados a más de dos horas de vuelo. Las dimensiones de la pista limitan también los aterrizajes con viento cruzado así como las aproximaciones nocturnas que deben realizarse inevitablemente desde el sur, aún cuando hay viento de cola. No es inusual que vuelos terminen siendo desviados a Barranquilla por condiciones climáticas, los cuales con instalaciones apropriadas no sería necesario.

Para mediados de 2016 se habrán concluído tareas de nivelacion de la franja de seguridad, por parte de Aerocivil. Sin embargo, estos trabajos no incluyen la reparación de las zonas de paradas a ambos extremos de la pista, las cuales presentan serios signos de deterioro de pavimento con desprendimiento de material y un importante desnivel con la pista de hasta 15 centímetros, lo que reviste un peligro operativo.

Sumado a las restricciones operativas ya existentes, la aplicación de una norma de la OACI que implica la implementación de RESAs (area de seguridad de fin de pista) en ambos extremos, implicaría una reducción sustancial del largo de pista, limitando más aún el tipo de aeronaves posibles, o la capacidad de carga de las aeronaves existentes (estimada en una carga aproximada superior a 10 pasajeros por vuelo).

Las líneas aéreas que operan en Santa Marta coincidieron en resaltar la importancia de solucionar las limitaciones actuales, escenciales para mejorar la seguridad operativa así como para poder desarrollar la conectividad doméstica e internacional.

Sin las inversiones en la adecuación del aeropuerto para vuelos internacionales será muy difícil para Santa Marta pensar seriamente en convertirse en un destino turístico de importancia en el Caribe Colombiano.

Mercado actual y potencial de Santa Marta

La conectividad actual de Santa Marta es fundamentalmente con Bogotá y Medellín, sin que exista al momento ningún destino internacional operado con vuelos regulares.

Santa Marta ha experimentado un importante crecimiento en el sector inmobiliario y hotelero, como producto de la expansión turística. En particular en el eje costero entre Santa Marta y el aeropuerto, al este de la Ruta 90 y continuando al sur, se han levantado proyectos de condominios, hoteles de 4 y 5 estrellas y complejos habitacionales de fin de semana para tráfico turístico doméstico.

Esta expansión sigue la tendencia evidenciada principalmente en Cartagena, con un significativo auge del desarrollo de construcción de bienes raíces destinado a la actividad turística. Barranquilla viene siendo también testigo de un crecimiento importante, motivado en mayor medida por la actividad comercial e industrial (tráfico de negocios). Sin embargo, deberá tenerse en cuenta que aún los mercados de Cartagena y Barranquilla, ambos ya en un estado maduro de su desarrollo, tienen una conectividad internacional relativamente baja: 12% de los asientos de Cartagena y 8% de los asientos de Barranquilla son a destinos fuera de Colombia.

Bajo un escenario sin restricciones operativas, y en base a los tráficos evidenciados en Cartagena y Barranquilla, es de suponer que los mercados internacionales al sur de Bogotá seguirían conectando en El Dorado, principal hub regional de Avianca en América del Sur. Esto es relevante para los principales mercados internacionales de la región del Caribe colombiano, particularmente Argentina, Chile y Perú. Eventualmente a través de conexiones en Lima también se conectarán mercados de menor nivel de volumen. De la región de América del Sur en general, otroa opción será a través de una conexión en Panamá, pasajeros que utilicen Copa.

AEROPUERTO

Los turistas que lleguen desde los países del norte, posiblemente se consoliden en Miami y en Panamá, a través de American Airlines y Copa, respectivamente. Aún no hay una presencia de Delta en la región del Caribe, pero de ocurrir, es de esperar que se generaran vuelos desde Atlanta. La importante presencia de Jetblue y de Spirit en Cartagena son claras señales que el mercado de Santa Marta también podría recibir LCCs. Además, si bien por el momento Southwest no vuela a Colombia, puede ocurrir que en su expansión a destinos turísticos en el Caribe, pueda entrar en los aeropuertos de la costa colombiana.

No es de esperar que la conectividad de Santa Marta prolifere a destinos mayores a 5 horas de vuelo (aproximadamente el tiempo de vuelo de Cartagena a Nueva York), así como tampoco con aeronaves de fuselaje ancho. Estas consideraciones son relevantes para la planificación de los requerimientos de infraestructura, en particular la extensión de la pista.

INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA

Proyectos en curso

Se están llevando a cabo dos programas de inversiones en el aeropuerto en estos momentos. La expansión de las zonas de la terminal y accesos (lado tierra) y trabajos de mejora en la pista de aterrizaje (lado aire).

La empresa que opera la concesión del lado tierra del aeropuerto, Aeropuertos de Oriente S.A.S., es la responsable del programa de inversión que incluye la construcción de una nueva terminal de pasajeros, estacionamiento vehicular subterráneo y accesos vehiculares a nivel y subterráneos, además de una terminal de carga. El proyecto completo se ha cotizado en USD 36m.

Los trabajos en el lado aire, responsabilidad de Aerocivil, comprenden la ampliación de las cabeceras de la pista y nivelación de la franja de seguridad de la pista, estimado todo en un costo aproximado de USD 10 millones.

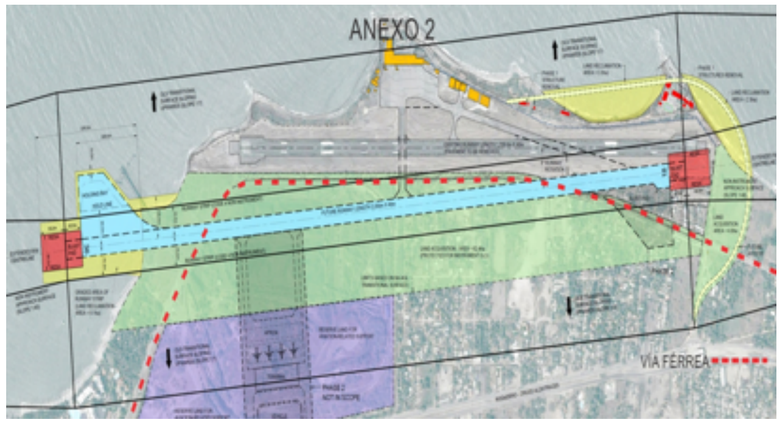
Proyecto de extensión de la pista

La extensión de la pista es una necesidad evidente para poder ateneder vuelos sin restricciones en rutas de más de dos horas. Además, la extensión permitirá cumplir con el requerimiento de la OACI de instalar RESAs en ambas cabeceras.

Sobre la base de un proyecto encomendado por Aerocivil a la Universidad del Valle, se plantea la construcción de una nueva pista reorientada a partir de la cabecera 19 con una desviación de 4 grados hacia el sureste respecto de la actual, la cual reemplazaría en forma completa la pista actual. Este proyecto implicaría el reclamo de unas 8 hectáreas al mar y una extensión longitudinal de la pista de aproximadamente 400 metros lineales. Conjuntamente, el proyecto involucraría la expropiación de terrenos hacia el este, incluyendo la reubicación de la vía férrea que hoy linda con la pista. El proyecto plantea una nueva longitud de la pista de 2.200 metros, estimada la obra en USD 165 millones.

La expropiación de los terrenos podría resultar ser un proceso que demore más de dos años en concretarse, lo cual retrasaría la extensión de la pista que es necesaria para poder cristalizar las expectativas de crecimiento del aeropuerto. Por estos motivos, es importante que se analicen propuestas alternativas.

Figura 12.43.
Proyecto de nueva pista desarrollado por Universidad del Valle



Fuente: Aerocivil

Una opción que deberá estudiarse de manera conjunta con la actual es la posibilidad de extender la pista actual, hasta alcanzar una longitud de entre 2.400 y 2.700 metros, de manera de permitir operar aeronaves de la familia A320 y Boeing 737s (en sus distintas versiones) a destinos de hasta 5 horas de vuelo. Este escenario no requeriría la expropiación de terrenos ni el desplazamiento de la vía férrea ya que se basaría en la proyección lineal de la pista sobre terrenos ganados al mar.

Este planteo alternativo de extensión de la pista podrá encontrar mayor resistencia por parte de organismos de protección ambiental, dado que implica una mayor superficie a ser reclamada. Sin embargo, el costo del proyecto podría ser sustancialmente menor. En términos generales, el impacto ambiental marginal de la extensión de la pista bajo este proyecto alternativo deberá ser contrarrestando con la necesidad de expropiación de tierras y reubicación de la vía férrea, en un contexto que tenga en cuenta los beneficios económicos derivados del proyecto, incluyendo el desarrollo de la economía local y el turismo, y el aumento en la oferta de empleos.

Indicadores Dimensión Ambiental

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referenca			Resultado
Agua	Cobertura de agua	Porcentaje de hogares con conexiones domiciliarias de agua por red	Porcentaje de hogares con conexiones domiciliarias de agua por red	%	95-100	85-95	<85	89%
	Eficiencia en el uso del agua	Consumo anual de agua per cápita	Consumo anual de agua per cápita de las viviendas que tienen una conexión de agua	L/persona/día	80 - 140	140 - 180	>180	111,55
	Eficiencia en la prestación de servicios de agua	Continuidad del servicio de agua	Horas al día con servicio continuo	hrs/día	>20	Dic-20	<12	23
	Eficiencia en la prestación de servicios de agua	Calidad de agua	Índice de riesgo de calidad de agua potable (Puntaje IRCA)	%	< 5	5,1 - 35	> 35	7,9
	Eficiencia en la prestación de servicios de agua	Agua no contabilizada	(Agua producida menos agua facturada) / Agua producida	%	0-30	30-45	>45	41,3%
	Disponibilidad de recursos hídricos	Número de años remanente con balance de agua positivo	Número de años remanente con balance de agua positivo, considerando oferta de agua disponible (teniendo en cuenta ciclos hidrológicos) y la demanda de agua (usos proyectados, incluyendo población, sector industrial, caudales ecológicos, etc.)	años	>20	20 - 10	<10	7
Saneamiento y Drenaje	Cobertura de saneamiento	Porcentaje de hogares con acceso a servicio de saneamiento por alcantarillado	Porcentaje de la población con acceso a recolección de aguas servidas	%	>95	95 - 85	<85	76%
Saneamiento y Drenaje	Tratamiento de aguas residuales	Porcentaje de aguas residuales que reciben tratamiento de acuerdo a normas nacionales	Porcentaje de aguas residuales que reciben tratamiento de acuerdo a normas nacionales aplicables	%	>70	40-70	<40	0%
Saneamiento y Drenaje	Eficiencia de drenaje	Porcentaje de viviendas afectados durante precipitaciones con frecuencia de ocurrencia igual a 5 años	Porcentaje de viviendas durante precipitaciones con frecuencia de ocurrencia igual a 5 años	%	<0,5	0,5-3	>3	ND
	Evacuación segura de aguas lluvias	Porcentaje del área de la ciudad que cuenta con sistema de drenaje de aguas lluvias	La ciudad cuenta con una cobertura para el sistema de drenaje de aguas lluvias (puede ser separado o combinado con las aguas residuales) en términos del área, este servicio comparado con la totalidad del área ocupada por la ciudad y expresado en %	%	>70	40-70	<40	ND
Gestión de Residuos Sólidos	Cobertura de recolección de residuos sólidos	Porcentaje de la población de la ciudad con recolección regular de residuos sólidos	Acceso regular: al menos una vez por semana. Ver metodología GCIF.	%	95-100	80-95	<80	100%
	Disposición final adecuada de residuos sólidos	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad dispuestos en relleno sanitario	Porcentaje de residuos sólidos que se disponen adecuadamente, considerando dentro de estos residuos los domésticos, industriales (Grandes generadores) y verdes (residuos vegetales de plazas de mercado, mantenimiento de zonas verdes y parques y limpieza de calles).	%	90-100	80-90	<80	97%
	Disposición final adecuada de residuos sólidos	Vida remanente del predio en el cual está instalado el relleno sanitario	Vida útil del relleno sanitario o controlado en función de las proyecciones de generación de residuos urbanos de la ciudad.	años	>30	15 - 30	<15	4

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referencia			Resultado
Gestión de Residuos Sólidos	Disposición final adecuada de residuos sólidos	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad dispuestos en vertederos a cielo abierto, vertederos NO controlados, cuerpos de agua y quemados	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad dispuestos en vertederos a cielo abierto, vertederos NO controlados, cuerpos de agua, quemados u otros métodos	%	<5	5 - 10	>10	5%
	Tratamiento de residuos sólidos	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad que son compostados	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad que son tratados por compostaje	%	> 10	5 - 10	<5	ND
	Tratamiento de residuos sólidos	Porcentaje de residuos sólidos de la ciudad que son separados y clasificados para reciclado	Se considera tanto el reciclado de fuentes formales como informales.	%	>10	10 - 5	<5	9,2%
	Tratamiento de residuos sólidos	Porcentaje de los residuos sólidos de la ciudad dispuestos que son utilizados como recurso energético y/o se controla la generación de gases de efecto invernadero	Porcentaje de los residuos sólidos de la ciudad dispuestos donde se recupera y utiliza el gas de relleno sanitario para generación de energía / calor.	%	>70	40-70	<40	0%
Energía	Cobertura energética	Porcentaje de hogares de la ciudad con acceso autorizado a energía eléctrica	Proporción total de hogares que tiene acceso a fuentes legales de energía en su residencia. A partir de datos de facturación de la empresa eléctrica. Ver metodología GCIF	%	95-100	70-95	<70	97,2%
	Cobertura energética	Porcentaje de hogares de la ciudad con acceso a gas por red domiciliaria	Porcentaje de hogares en viviendas con acceso autorizado a gas por red domiciliaria	%	>80	50-80	<50	72%
	Cobertura energética	Número promedio de interrupciones eléctricas al año por cliente	Número promedio de interrupciones eléctricas al año por cliente	#/año/cliente	<10	10 - 13	>13	32,38

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referencia			Resultado
Energía	Cobertura energética	Duración promedio de interrupciones eléctricas	Promedio de duración de las interrupciones eléctricas, medido en horas	hrs/cliente	<10	10 - 18	>18	25,68
	consumo anual de electricidad per cápita		El consumo anual per cápita de electricidad se calcula dividiendo el uso consumo anual de energía eléctrica dividido por la población de la ciudad	kWh/persona/ año	<1.500	1.500 - 4.500	>4.500	8453
	Eficiencia en el uso de la energía	Intensidad energética de la economía	Cantidad de energía consumida por unidad de PIB	millones de Joules/US$ de PIB	< 4,2	4,2 a 7,4	>7,4	N/D
	Eficiencia en el uso de la energía	Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones de eficiencia energética	Existencia de mecanismos gubernamentales de eficiencia energética en funcionamiento, incluyendo: (i) regulación térmica de edificio; (ii) normativa para alumbrado eficiente; (iii) regulación para gestión municipal de energía; (iv) normas para compras corporativas eficientes; (v) normas para uso de energías no convencionales en edificios (solar térmico, solar fotovoltaico, otros)	Si/No	Regulaciones aprobadas, monitoreo frecuente, cumplimiento adecuado	Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado	Regulaciones no efectivas, o sin monitoreo o cumplimiento	Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado
	Energías alternativas y renovables	Porcentaje de energías renovables sobre el total del generación eléctrico	Porcentaje de generación de energía eléctrica mediante fuentes de generación renovable sobre el total del consumo (incluyendo grandes represas hidroeléctricas, en años hidrológicos promedio)	%	>50	20-50	<20	ND
	Energías alternativas y renovables	Uso de energía de fuentes renovables no convencionales	Porcentaje de la provisión de energía proveniente de fuentes renovables no convencionales (incluyendo mini-hidros, calentadores solares, fotovoltaica, biomasa renovable, etc.)	%	>15	15 - 5	<5	6%

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referencia			Resultado
Calidad de Aire Calidad de Aire	Control de la calidad del aire	Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones sobre calidad de aire	Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones sobre calidad de aire	Si/No	Regulaciones aprobadas, monitoreo frecuente, cumplimiento adecuado	Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado	Regulaciones no efectivas, o sin monitoreo o cumplimiento	Regulaciones aprobadas, monitoreo frecuente, cumplimiento adecuado
	Concentración de contaminantes en el aire	Air quality index	Presencia de contaminantes dañiinos a animales y humanos en el aire, medidos según los parámetros del air quality index	#	0-50	51-100	>100	43,3
	Concentración de contaminantes en el aire	Concentración de PM 10	Cantidad de material particulado en suspensión menor a 10 µm de diámetro, promedio 24 hrs	µg/m3	<50	50-150	>150	46,8
Mitigación del Cambio Climático	Sistemas de estimación de emisiones GEI	Existencia y monitoreo de inventario GEI	Se ha desarrollado un sistema de medición para el desarrollo de inventarios.	Si/No	Existencia de inventario específico para la ciudad, con monitoreo frecuente y sistema de actualización periódica	Existencia de inventario a partir de fuentes nacionales, o inventario local sin sistema de actualización periódica	No hay inventario o monitoreo no existe	No hay inventario o monitoreo no existe
	Emisiones totales de GEI	Emisiones GEI per cápita	Medida de la intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero por persona basada en censo e inventario de GEI	tonelada anual per cápita	<5	5 - 10	>10	ND
	Emisiones totales de GEI	Emisiones GEI / PIB	Medida de la eficiencia de la economía de la ciudad en términos de carbono. Se basa en el PIB de la ciudad y el inventario de GEI	kg/US$ de PIB	< 0,35	0,35-0,8	>0,8	ND
	Planes y metas de mitigación	Existencia de planes de mitigación con metas de reducción sectoriales y sistema de monitoreo	Capacidad de la ciudad para definir, reglamentar y operacionalizar medidas de mitigación de GEI en los diversos sectores y áreas de infraestructura	Si/No	Existe un plan de mitigación adoptado formalmente, con metas cuantitativas y un sistema de monitoreo y cumplimiento en funcionamiento	Existe un plan pero no ha sido adoptado, no tiene metas cuantitativas o tiene monitoreo y cumplimiento limitado	No existe un plan de mitigación	No existe un plan de mitigación

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referencia			Resultado
Ruido	Control del ruido	Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones sobre polución acústica	Existencia de mecanismos de regulación para reducir la polución acústica	Si/No	Regulaciones aprobadas, monitoreo frecuente, cumplimiento adecuado	Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado	Regulaciones no efectivas, o sin monitoreo o cumplimiento	Regulaciones aprobadas, monitoreo inconsistente, cumplimiento limitado
Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Existencia de mapas de riesgo de la ciudad a escala de al menos 1:10.000 que incluyan información sobre amenazas naturales (geofísicas e hidrometereológicas) y análisis de vulnerabilidad	Existencia de mapas de riesgo de la ciudad que incluyen amenazas naturales (geofísicos e hidrometereológicos) y análisis de vulnerabilidad	Si/No	Existencia de mapas de riesgo a escala 1:10.000 que incluyen un análisis de las principales amenazas y de la vulnerabilidad basados tanto en información histórica como en cálculo probabilístico	Existencia de mapas de las principales amenazas naturales en escala 1:10.000, basados en información histórica	No hay mapas de las principales amenazas a escala 1:10.000	Existencia de mapas de las principales amenazas naturales en escala 1:10.000, basados en información histórica
	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Existencia de mapas de riesgo y vulnerabilidad al cambio climático	Existencia de mapas de riesgo y vulnerabilidad al cambio climático	Si/No	Existen mapas completos y actualizados	Existen mapas incompletos o desactualizados	No existen mapas de riesgos / vulnerabilidad al cambio climático	Existen mapas incompletos o desactualizados
	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Existencia de planes de contingencia adecuados para desastres naturales	La ciudad ha preparado un plan de respuesta adecuado (o plan de contingencia) a la ocurrencia de distintos tipos de amenazas naturales	Si/No	Completo, actualizado y puesto a prueba por medio de simulacros por lo menos 1 vez al año	No está completo, no está actualizado o no se han hecho simulacros en los últimos 12 meses	Incompleto, desactualizado o no puesto a prueba en los últimos 24 meses	Plan incompleto, desactualizado o no se ha probado mediante simulacros en los últimos 12 meses
	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Existencia de sistemas de alerta temprana efectivos	La ciudad posee sistemas operativos de alerta temprana	Si/No	Sistema de alerta temprana para las principales amenazas naturales puesto a prueba al menos 1 vez al año	Sistema de alerta temprana para las principales amenazas naturales puesto a prueba mediante al menos 1 simulacro en los últimos 24 meses	Inexistencia del sistema de alerta temprana o existencia de solo un modo de notificación sin pruebas periódicas (simulacros)	Sistema de alerta temprana para las principales amenazas naturales puesto a prueba mediante al menos 1 simulacro en los últimos 24 meses

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referencia			Resultado
Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Existencia de un plan efectivo de gestión del riesgo de desastres	La ciudad ha preparado planes de gestión del riesgo de desastres (PGRD) para reducir su vulnerabilidad a las amenazas naturales. El PGRD incluye reducción de la vulnerabilidad ex-ante, plan de respuesta a desastres y define una estrategia de gestión financiera del riesgo	Si/No	La ciudad cuenta con un plan de gestión de riesgo actualizado (menos de 36 meses de antigüedad) y ha sido aprobado por las instancias competentes (vigente)	La ciudad tiene un plan de gestión de riesgo vigente, pero no ha sido actualizado en los últimos 36 meses	La ciudad no tiene plan de gestión de riesgo, o está incompleto / desactualizado (más de 36 meses de antigüedad), o no ha sido aprobado por las autoridades competentes	La ciudad tiene un plan de gestión de riesgo vigente, pero no ha sido actualizado en los últimos 36 meses
	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Existencia de plan efectivo de adaptación al cambio climático	La ciudad ha preparado un plan de adaptación al cambio climático, que se encuentra aprobado por las autoridades competentes	Si/No	La ciudad cuenta con un plan de adaptación al cambio climático ((menos de 36 meses de antigüedad) y ha sido aprobado por las instancias competentes (vigente)	La ciudad tiene un plan de adaptación al cambio climático vigente, pero no ha sido actualizado en los últimos 36 meses	La ciudad no tiene plan de adaptación al cambio climático, o está incompleto / desactualizado (más de 36 meses de antigüedad), o no ha sido aprobado por las autoridades competentes	La ciudad tiene un plan de adaptación al cambio climático vigente, pero no ha sido actualizado en los últimos 36 meses
	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Porcentaje de medidas implementadas de los planes de gestión del riesgo de desastres y de adaptación al cambio climático	Porcentaje de acciones que se definen en los planes de gestión de riesgos y de la adaptación al cambio climático que se han implementado		>50	20-50	<20	20%
	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Asignación de presupuesto municipal a la gestión del riesgo de desastres	Recursos financieros disponibles para atender emergencias, reducir vulnerabilidad ex-ante y existencia de esquemas de transferencia del riesgo (e.g. seguros)	Si/No	La ciudad tiene acceso a recursos para la atención de emergencias y la reducción de vulnerabilidad ex-ante, y además cuenta con un esquema de transferencia del riesgo (e.g. seguro)	La ciudad tiene acceso a recursos para la atención de emergencias y la reducción de vulnerabilidades ex-ante	La ciudad tiene acceso únicamente a recursos para atender emergencias	La ciudad tiene acceso a recursos para la atención de emergencias y la reducción de vulnerabilidades ex-ante

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referencia			Resultado
Vulnerabilidad ante Desastres Naturales en el contexto del cambio climático	Capacidad adaptativa al cambio climático y eventos naturales extremos	Los principales instrumentos de planificación de la ciudad incorporan el análisis de riesgos	El Plan de Desarrollo Urbano y el Plan de Ordenamiento Territorial toman en cuenta el análisis de riesgo a las principales amenazas naturales	Si/No	Ambos planes son vinculantes y toman en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales	Una de las herramientas de planificación es vinculante y toma en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales	Ninguna de las herramientas de planificación toma en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales, o los toman en cuenta pero no son vinculantes	Una de las herramientas de planificación es vinculante y toma en cuenta los resultados del análisis de riesgo a las principales amenazas naturales
	Sensibilidad a desastres naturales	Infraestructura crítica (ej. agua, energía, etc.) en riesgo debido a construcción inadecuada y/o ubicación en áreas con riesgo no mitigable	Porcentaje de infraestructura pública crítica susceptible de ser impactada por amenazas naturales	%	<10	10-15	>15	ND
	Sensibilidad a desastres naturales	Porcentaje de viviendas en riesgo debido a paredes, techos o pisos inadecuados, sobre viviendas totales	Porcentaje de viviendas en riesgo debido a paredes, techos o pisos inadecuados, sobre viviendas totales	%	<10	10-15	>15	ND

Indicadores Dimensión Urbana

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referenca			Resultado
Uso del Suelo/ Ordenamiento del Territorio	Densidad	Tasa de crecimiento anual de la huella urbana	Promedio de la tasa de crecimiento anual de la huella urbana dentro de los límites oficiales de la ciudad (como mínimo los últimos cinco años o el último periodo de tiempo disponible)	% anual	<3%	3%-5%	>5%	1,30%
		Densidad (neta) de la población urbana	Personas que viven en el área urbanizada de la municipalidad, por km2 de área urbanizada de la municipalidad	Habitantes / km^2	7.000-20.000	4.000-7.000	<4.000>25.000	18159
		HABITANTES POR VIVIENDA	Número promedio de personas que viven en una vivienda	Habitantes / vivienda	No aplica	No aplica	No aplica	4.3
	Vivienda	Déficit cualitativo	Proporción de unidades de vivienda en condiciones inferiores a los estándares de habitabilidad definidos por el país	%	< 10%	10-25%	>25%	30.48%
		Déficit de vivienda cuantitativo	(Cantidad de hogares-cantidad de viviendas)/cantidad de hogares	%	<10%	10-20%	>20%	13,42%
	Áreas verdes y de recreación	Áreas verdes por cada 100.000 habitantes	Hectáreas de espacios verdes permanentes por cada 100.000 habitantes de la ciudad	hectáreas/100.000 habitantes	>50	20-50	<20	7,7
		Espacios públicos de recreación por cada 100,000 habitantes (S-46)	Hectáreas de espacio público de recreación al aire libre y de acceso público por cada 100.000 habitantes	hectáreas/100.000 habitantes	>10	7-10	<7	2,07
	Planificación del uso del suelo	Existencia e implementación activa de un plan de uso del suelo (S-47)	La ciudad tiene un plan de uso de suelo que incluye zonificación con zonas de protección ambiental y de preservación, y está implementado activamente	Si/No e implementación	La ciudad tiene un único plan maestro con componentes ecológicos y lo implementa de forma activa	La ciudad tiene un plan maestro pero sin componentes ecológicos; no se toman medidas para su implementación	La ciudad no tiene un plan maestro o el plan tiene más de 10 años de antigüedad	La ciudad no tiene un plan maestro o el plan tiene más de 10 años de antigüedad
		Plan maestro actualizado y vinculante legalmente (S-48)	Existencia e implementación activa de un plan maestro completo y legalmente vinculante creado o actualizado durante los últimos 10 años	Si a ambos criterios / Si a un criterio / No a ambos criterios	< 5%	5-10%	La ciudad no tiene un plan maestro, o tiene un plan maestro pero no es legalmente vinculante ni se ha actualizado en los últimos años	O bien: i) la ciudad tiene un Plan de Ordenamiento Territorial pero no ha sido actualizado en los últimos 10 años; o ii) la ciudad tiene un plan maestro que ha sido
Desigualdad Urbana	Segregación Socio-espacial	% de viviendas ubicadas en asentamientos informales (S-50)	Porcentaje de viviendas ubicadas en asentamientos informales	%	<20%	20-30%	>30%	10%

Indicadores Dimensión Urbana - Movilidad

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referenca			Resultado
Movilidad/ Transporte	Infraestructura de transporte equilibrado	Kilómetros de vías cada 100.000 habitantes (S-52)	El total de kilómetros por carril de vías públicas dentro de la ciudad (numerador), dividido por 100.000 habitantes de la ciudad, expresado en kilómetros cada 100.000 habitantes	Km	<300	300-400	>400	447,9
		Kilómetros de vías dedicados en forma exclusiva al transporte público cada 100.000 habitantes (S-53)	El total de kilómetros por carril dedicado exclusivamente al recorrido de autobuses y kilómetros de línea central de trenes de pasajeros (numerador), dividido por 100.000 habitantes de la ciudad (Ciudades Sostenibles) y por 10.000 habitantes de la ciudad (Ciudades Emblemáticas), expresado como kilómetros del sistema de transporte cada 100.000 habitantes	Km	>40	10-40	<10	0
		Kilómetros de sendas para bicicleta cada 100.000 habitantes (S-54)	Los kilómetros de línea central de caminos dedicados a bicicletas dentro de la ciudad (numerador), dividido por 100.000 habitantes de la ciudad, expresado como kilómetros cada 100.000 habitantes	Km	>25	15 -25	<15	1,53
		Kilómetros de pavimento y vía peatonal cada 100.000 habitantes (S-55)	El total de kilómetros de paseo dedicados a la vía peatonal dentro de la ciudad (numerador), dividido por 100.000 habitantes de la ciudad, expresado en kilómetros cada 100.000 habitantes	Km	Más de cuatro veces la longitud de la red de carreteras	Entre dos y cuatro veces la longitud de la red de carreteras	Menos de dos veces la longitud de la red de carreteras	Entre dos y cuatro veces la longitud de la red de carreteras

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referenca			Resultado
Movilidad/ Transporte	Infraestructura de transporte equilibrado	Distribución modal (especialmente transporte público) (S-56)	Cantidad de usuarios que trabajan en la ciudad en cuestión que generalmente eligen el transporte público (incluye taxis) como medio de transporte principal para ir al trabajo (numerador) dividido por la cantidad total de viajes al trabajo (denominador)	%	>65%	50-65%	<50%	39%
	Transporte público	Distribución modal - Bicicleta	Desglose de los porcentajes correspondientes a los distintos modos de transporte que la gente utiliza en la ciudad	%	>5%	5-3%	<3%	5%
		Distribución modal - A Pie	Desglose de los porcentajes correspondientes a los distintos modos de transporte que la gente utiliza en la ciudad	%	>10%	10-15%	<15%	12%
		Distribución modal - Motocicleta	Desglose de los porcentajes correspondientes a los distintos modos de transporte que la gente utiliza en la ciudad	%	>5%	5-3%	<3%	0%
		Distribución modal - Vehículo motor privado (auto)	Porcentajes correspondientes a la utilización del automóvil como modo principal de transporte sobre la totalidad de viajes diarios en la ciudad.	%	< 35%	30-50%	> 50%	17%
		Distribución modal - Transporte informal		%				22,2%
	Transporte limpio	Antigüedad promedio de la flota del transporte público (S-57)	Antigüedad promedio de la flota del transporte público (en años)	Años	< 6%	6 - 12	>12	9,4
	Transporte Seguro	Víctimas mortales por accidentes de tránsito cada 1.000 habitantes (S-58)	La cifra anual de víctimas mortales por accidentes de tránsito de cualquier tipo (numerador), dividido por 1.000 habitantes de la ciudad (denominador), expresado como la cantidad de muertes por accidentes de tránsito cada 1.000 habitantes	Muertes cada 1.000 habitantes	<0,1	0,1-0,2	>0,2	0,14

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referencia			Resultado
Movilidad/ Transporte	Congestión reducida	Velocidad promedio de viaje en la vía pública durante la hora pico (S-59)	La velocidad promedio de viaje de todos los vehículos motorizados de uso personal y vehículos del transporte público que utilizan las vías (excepto, por ejemplo, los trenes y trolebuses), a lo largo de todas las "vías públicas" definidas por lugar, durante la hora pico de viaje (generalmente, durante la mañana y la tarde)	Km/Hr	<30	15-30	<15	22,1
		Cantidad de automóviles per cápita (S-60)	Cantidad de automóviles de uso personal per cápita	vehículos per cápita	< 0.3	0.3-0.4	> 0.4	0,04
			Cantidad de motocicletas per cápita	motocicletas per cápita	-	-	-	0,103
	Transporte Planificado y administrado	Sistema de planificación y administración del transporte (S-61)	Establecer si la ciudad tiene un sistema de planificación y administración adecuado. Se mide respondiendo tres preguntas: 1) ¿ Hay alguna encuesta reciente (de dos años de antigüedad como máximo) de origen/destino que abarque el área urbana o metropolitana? 2) ¿ Hay un plan maestro de transporte publicado basado en los resultados de la encuesta u otros estudios de respaldo? 3) Ha implementado la ciudad un sistema de administración del transporte, que incluya distintos indicadores para medir y monitorear el sistema de transporte?	Sí/No	La ciudad tiene los tres elementos	La ciudad tiene una encuesta de origen/destino reciente y tiene o se encuentra en proceso de diseñar y publicar un plan maestro de transporte basado en la encuesta u otros documentos de respaldo	La ciudad no posee una encuesta de origen/destino que no tenga más de dos años de antigüedad al momento de medir el indicador	La ciudad tiene los tres elementos

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referencia			Resultado
Movilidad/ Transporte	Transporte económico	Índice de asequibilidad (S-62)	Índice de asequibilidad (%)= cantidad de viajes x costo promedio de viaje / ingreso per cápita del quintil más humilde de la población	%	< 5%	5-10%	>10%	0%
	Demanda equilibrada	Relación empleo/ vivienda (S-63)	La relación empleo/vivienda se refiere a la distribución aproximada de las oportunidades de empleo y población activa a lo largo de un área geográfica. Generalmente se mide en términos de proporción de empleos por hogar	Relación	1,3:1 a 1,5:1	1,5:1 a 1,7:1	< 1,3:1 y >1,7:1	0,66

Indicadores Dimensión Económica y Social

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referenca			Resultado
Desigualdad urbana	Pobreza	PORCENTAJE DE LA POBLACIÓN POR DEBAJO DE LA LÍNEA DE POBREZA	Cantidad de personas en la ciudad que viven por debajo de la línea de pobreza urbana establecida por el país (numerador) dividida por la cantidad total de habitantes de la ciudad (denominador), expresada como un porcentaje.	%	<12%	12-25%	>25%	34,1%
	Desigualdad de ingreso	COEFICIENTE DE GINI DE INGRESOS	Medición de la desigualdad, de acuerdo con la cual 0 corresponde a una igualdad perfecta en ingresos y 1 corresponde a una desigualdad perfecta en ingresos.	%	<0,35	0,35-0,5	>0,5	0,47
Competitividad de la Economía	Normativa sobre negocios e inversiones	DÍAS PARA OBTENER LICENCIA DE FUNCIONAMIENTO	Tiempo requerido para obtener una licencia de negocios inicial (no el tiempo total que demanda iniciar un negocio)	# de días	< 10	10 a 25	>25	11
	Gestión estratégica de la infraestructura	EXISTENCIA DE PLATAFORMA LOGÍSTICA	0	SI/NO	Hay una plataforma logística diseñada e implementada para el transporte terrestre, marítimo (si aplica) y aéreo.	Se ha diseñado una plataforma logística para al menos un tipo de transporte (marítimo, aéreo o terrestre).	No se ha diseñado ninguna plataforma logística.	Hay una plataforma logística diseñada e implementada para el transporte terrestre, marítimo (si aplica) y aéreo.
	Producto bruto	PIB PER CÁPITA DE LA CIUDAD	Medida del rendimiento económico per cápita	US$ per cápita	>10.000	7.500-10.000	<7.500	4381
	Investigación	NÚMERO DE GRUPOS DE INVESTIGACIÓN POR 100.000 HABITANTES	Número de grupos de investigación por cien mil habitantes	# de grupos	>14	8 a 14	<8	5
Competitividad de la Economía	Investigación	NÚMERO DE CIENTÍFICOS Y DE PROFESIONALES ALTAMENTE CALIFICADOS EN DIFERENTES ÁREAS DEL CONOCIMIENTO	Matriculas de PhD por cada mil graduados de pregrado (Departamental)	# matriculados	>32	18 a 32	<18	2
	Investigación	NÚMERO DE UNIVERSITARIOS MATRICULADOS EN UN PROGRAMA DE DOCTORADO	Número de graduados de doctorados por cada 100.000 habitantes	# graduados	>120	65 a 120	<65	0
	Productividad	PRODUCTIVIDAD LABORAL	Valor agregado / personal ocupado		>207.000	entre 116.000 y 207.000	<116.000	97347
Empleo	Desempleo	TASA DE DESEMPLEO	Cantidad total de personas desempleadas dividida por la población económicamente activa total. La tasa de desempleo es el porcentaje de la población económicamente activa que busca trabajo activamente sin conseguirlo en un determinado momento	%	<10%	10% - 13%	>13%	9,7%
	Empleo informal	EMPLEO INFORMAL COMO PORCENTAJE DEL EMPLEO TOTAL	Porcentaje de la población económicamente activa empleada en el sector informal según la definición de Organización Internacional del Trabajo	%	<30%	30-55%	>55%	63,8%
Conectividad	Internet	PROXY: PORCENTAJE DE HOGARES CON COMPUTADOR	Porcentaje de hogares con computador	%	>43%	35-43%	<35%	ND

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referencia			Resultado
Conectividad	Internet	SUBSCRIPCIONES A INTERNET DE BANDA ANCHA FIJA PARA CADA 100 HABITANTES PROXY: INTERNET CONMUTADO DEDICADO	Número de suscripciones de acceso fijo a Internet en Banda Ancha (para cada 100 habitantes). Esos incluyen por ejemplo conexiones fijas a través de cable modem, fibra óptica, DSL y excluyen conexiones por teléfono móvil. Banda ancha se considera velocidad de 256 Kbps o superior.	# de suscripciones para cada 100 habitantes	> 15	10-15	< 10	11
Conectividad	Telefonía	PROXY: NÚMERO DE SUSCRIPCIONES POR TV CABLE O SATELITAL POR CADA 100 HABITANTES		#	>80	75 a 80	<69	11
Educación	Calidad educativa	TASA DE ALFABETISMO DE ADULTOS	Porcentaje de adultos a partir de 15 años en la ciudad que pueden leer, escribir y comprender un texto breve y simple sobre su vida cotidiana	%	>95%	90-95%	<90%	98%
Educación	Calidad educativa	PORCENTAJE DE ESTUDIANTES DE GRADO 5 CON NIVEL SATISFACTORIO EN PRUEBAS ESTANDARIZADAS DE LECTURA	Porcentaje de estudiantes de grado 5 de educación primaria con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales (o locales) de lectura, desagregado por género	%	>83%	83% - 74%	<74%	34%
		PORCENTAJE DE ESTUDIANTES DE GRADO 9 CON NIVEL SATISFACTORIO EN PRUEBAS ESTANDARIZADAS DE LECTURA	Porcentaje de estudiantes de grado 9 de educación primaria con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales (o locales) de lectura, desagregado por género	%	>83%	83% - 74%	<74%	34%
		PORCENTAJE DE ESTUDIANTES DE GRADO 5 CON NIVEL SATISFACTORIO EN PRUEBAS ESTANDARIZADAS DE MATEMÁTICAS	Porcentaje de estudiantes de grado 5 de educación primaria con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales (o locales) de matemáticas, desagregado por género	%	>85%	76% - 85%	<76%	30%

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referencia			Resultado
Educación	Calidad educativa	PORCENTAJE DE ESTUDIANTES DE GRADO 9 CON NIVEL SATISFACTORIO EN PRUEBAS ESTANDARIZADAS DE MATEMÁTICAS	Porcentaje de estudiantes de grado 9 de educación primaria con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales (o locales) de matemáticas, desagregado por género		>85%	76% - 85%	<76%	19%
		RATIO ESTUDIANTES/ DOCENTES. PROXY: RATIO ESTUDIANTES-DOCENTES (EDUCACIÓN BÁSICA Y SECTOR OFICIAL)	Ratio de número de estudiantes de educación primaria / número de docentes de educación primaria (Información para Educación básica sector oficial)	estudiantes/ docentes	< 10:1	Entre 10:1 y 20:1	> 20:1	35
	Asistencia escolar	TASA DE COBERTURA NETA EN TRANSICIÓN	Tasa de cobertura neta en Transición	%	>90%	65% - 90%	<65%	53,24%
		TASA DE COBERTURA NETA EN PRIMARIA	Tasa de cobertura neta en Primaria	%	>95%	89% - 95%	< 89	82.65%
		TASA DE COBERTURA NETA EN SECUNDARIA	Tasa de cobertura neta en Secundaria	%	>90%	75% - 90%	< 75%	76.79%
		TASA DE COBERTURA NETA EN MEDIA	Tasa de cobertura neta en Media	%	>70%	51% - 70%	< 51%	41.89%
	Educación superior	TASA DE COBERTURA BRUTA EN LA EDUCACIÓN SUPERIOR	Tasa de cobertura bruta en la educación superior	%	>40%	30-40%	<30%	77,12%

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referencia			Resultado
Seguridad	Violencia	TASA DE HOMICIDIOS CADA 100.000 HABITANTES	Número anual de homicidios por cada 100.000 habitantes	# homicidios	<10	10 - 35	>35	19,9
		PORCENTAJE DE MUJERES QUE HAN SUFRIDO VIOLENCIA FÍSICA DE PARTE DE UNA PAREJA O EX PAREJA EN LOS ÚLTIMOS 12 MESES	Cantidad de mujeres entre 15 y 49 años que alguna vez han tenido pareja y han sufrido violencia física de parte de su pareja actual o ex pareja en los últimos 12 meses /Cantidad total de mujeres entre 15 y 49 años de edad que alguna vez ha tenido pareja	%	<6%	6-9%	>9%	29,7
		PORCENTAJE DE MUJERES QUE HAN SUFRIDO VIOLENCIA FÍSICA DE PARTE DE UNA PAREJA O EX PAREJA ALGUNA VEZ EN LA VIDA	Cantidad de mujeres entre 15 y 49 años que alguna vez han tenido pareja y alguna vez sufrieron violencia física de parte de una pareja actual o ex pareja / Cantidad total de mujeres entre 15 y 49 años de edad que alguna vez ha tenido pareja	%	<14%	14-25%	>25%	ND
Seguridad	Violencia	ROBO CON VIOLENCIA POR CADA 100.000 HABITANTES	Cantidad anual de robos (robos con violencia o amenaza de violencia) por cada 100.000 habitantes	# robos	<300	300 a 700	>700	1050
		HURTOS POR CADA 100.000 HABITANTES	Cantidad de hurtos (robos no violentos) por cada 100.000 habitantes	# robos	<3.000	3.000 a 5.000	>5.000	2099
	Confianza ciudadana	CIUDADANOS QUE SE SIENTEN SEGUROS	Porcentaje de ciudadanos que responden que se sienten seguros o muy seguros	%	> 60%	30%-60%	< 30%	52%
		TASA DE VICTIMIZACIÓN	Porcentaje de personas que respondieron "Sí" a la pregunta "¿Ha sido víctima de algún delito en los útlimos meses)?" Determinado por medio de encuesta	%	>10%	10-30	<30%	9,1%

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referencia			Resultado
Salud	Nivel de salud	ESPERANZA DE VIDA AL NACER	Esperanza de vida al nacer promedio de la población total de la ciudad	Años	>76	70 - 76	<70	75,22
		ESPERANZA DE VIDA AL NACER DE LA POBLACIÓN MASCULINA	Esperanza promedio de vida al nacer de la población masculina de la ciudad	Años	>75	70 a 75	<70	71,8
		ESPERANZA DE VIDA AL NACER DE LA POBLACIÓN FEMENINA	Esperanza promedio de vida al nacer de la población femenina de la ciudad	Años	>79	70 a 79	<70	75,88
		TASA DE MORTALIDAD DE NIÑOS MENOSRES DE 5 AÑOS	Muertes de niños menores de 5 años de edad por 1.000 nacidos vivos	muertes/1.000 nacidos vivos	<15	15 a 20	>20	13
		TASA DE DESNUTRICIÓN CRÓNICA DE NIÑOS MENORES DE 5 AÑOS	Niños menores de 5 años con desnutrición crónica/ total niños menores de 5 años	niños/1.000	<6	6 a 15	>15	18
		TASA DE MORTALIDAD MATERNA	Número de muertes maternas (muertes debida a complicaciones durante el embarazo o el parto) /100.000 nacidos vivos	muertes/100.00 nacidos vivos	<40	40 - 80	>80	48,9
	Nivel de salud	TASA DE FECUNDIDAD ADOLESCENTE	Número de nacidos por 1.000 mujeres de 15 a 19 años de edad	nacidos/1.000 mujeres	<55	55 - 70	>70	71
	Provisión de servicios de salud	ATENCIÓN INSTITUCIONAL DEL PARTO	Número de partos institucionales/ partos totales año	%	>99%	99-95%	<95%	ND
		CONTROLES PRENATALES	Número de mujeres con 4 controles prenatales/número de mujeres embarazadas	%	>99%	97-99%	<97%	ND
		COBERTURAS DE VACUNACIÓN EN NIÑOS MENORES DE 5 AÑOS	Niños de 5 años de edad que han recibido la esquema completa de vacunas de acuerdo con el calendario de vacunas determinado por el país/total niños de 5 años de edad	%	>95%	95% - 90%	<90%	66%

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referencia			Resultado
Salud	Provisión de servicios de salud	VACUNAS DTP EN MENORES DE UN AÑO	Cobertura de vacunación con tres dosis de DPT en niños menores de un año	%				66%
Industrias Creativas y Culturales	Valor agregado de las actividades culturales	PROCENTAJE DE LA CONTRIBUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES CULTURALES, PRIVADAS Y FORMALES, AL PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB) MUNICIPAL	Porcentaje de la contribución de las actividades culturales privadas y formales al Producto Interior Bruto (PIB)	%	>5%	2% - 5%	<2%	0%
	Empleo en cultura	PORCENTAJE DE PERSONAS EMPLEADAS EN ESTABLECIMIENTOS DEDICADOS A ACTIVIDADES CULTURALES RESPECTO AL TOTAL DE LA POBLACIÓN OCUPADA	Personas que tiene una ocupación cultural. Esta población incluye aquellos que tiene ocupaciones culturales y que trabajan en establecimientos dedicados o no a actividades culturales. Y personas que trabajan en establecimientos dedicados a actividades culturales- industrias culturales-. Esta población incluye personas que desempeñan ocupaciones culturales y no culturales en establecimientos dedicados a la producción de bienes y servicios culturales.	%	>6%	2% - 6%	<2%	0,8%
Industrias Creativas y Culturales	Educación artística	PORCENTAJE DE DOCENTES DEDICADOS A LA EDUCACIÓN ARTÍSTICA RESPECTO DEL TOTAL DOCENTES QUE EXISTEN EN SECUNDARIA BÁSICA (GRADOS 6, 7 , 8 y 9)	Es un indicador alternativo, que se construye a partir del número total de docentes que existen en secundaria, según el tipo de áreas que según la ley se encargan de impartir.	%	>12%	6% - 12%	<6%	4,7%
		POBLACIÓN BENEFICIARIA DE LOS PROCESOS DE FORMACIÓN ARTÍSTICA	Porcentaje de la población (# beneficiarios sistema educativa+ #beneficiaros sistema IES+ # beneficiarios programas sector cultural) que recibe educación artística, respecto del total de la población.	%	>5%	2% - 5%	<2%	4%

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referencia			Resultado
	Marco político e institucional de la cultura	INSTANCIA RESPONSABLE DE LA CULTURA EN EL MUNICIPIO	Existencia de una entidad encargada exclusivamente de los asuntos culturales y de fomento a la economía creativa.	SI/NO	Si existe una secretaría de cultura o instituto descentralizado de cultura, con autonomía operativa y presupuestal	Existe una entidad adscrita a otra secretaría para el manejo de los asuntos culturales, y con dependencia presupuestal y operativa	No existe una institución a cargo de los asuntos culturales, y estos son delegados en otro despacho o secretaría.	existe una entidad adscrita a otra secretaría para el manejo de los asuntos culturales, y con dependencia presupuestal y operativa
	Equipamientos culturales	REPARTICIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS CULTURALES	Grado de equidad, en función de la población y de las unidades político-administrativas en que esta reside, de la cobertura y repartición, a nivel de todo el territorio nacional, de los equipamientos e infraestructuras culturales seleccionados con vocación pública	%	Suficiencia en infraestructura cultural y repartición equitativa. Al menos 1 equipamiento cultural por unidad político-administrativa	La ciudad cuenta con varios equipamientos culturales, pero inequitativamente distribuídos.	La ciudad no tiene infraestructuras culturales suficientes, y las existentes están distribuidas de manera inequitativa	la ciudad no tiene infraestructuras culturales suficientes, y las existentes están distribuidas de manera inequitativa
	Sostenibilidad del patrimonio	EXISTENCIA DE ALGUNA MANIFESTACIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL	Identificar la existencia de manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial del municpios	SI/NO	Si existen proyectos para la sostenibilidad del patrimonio cultural	Existe al menos un proyecto para garantizar la sostenibilidad del patrimonio cultural	No existen proyectos para la sostenibilidad del patrimonio cultural	existe al menos un proyecto para garantizar la sostenibilidad del patrimonio cultura

Indicadores Dimensión Fiscal y Gobernanza

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referenca			Resultado
Gestión pública participativa	Participación ciudadana en la planificación de la gestión pública de gobierno	Existencia de proceso de planificación participativa	Se lleva adelante un proceso de planificación participativa en cooperación con organizaciones comunitarias y con participación ciudadana.	Sí/ Sí calificado/ No	La planificación es participativa y: a) esparte del marco legal nacional o subnacional; b) se consulta a la sociedad civil, al sector privado y al sector academico; c) las opciones se recogen de forma metodologica, d) los resultados se difunden publicamente; e) los resultados se incorporan a los objetivos y metas del plan	La planificación no es completamente particpativa: a) es parte del marco legal nacional aunque no es parte del marco legal subnacional; b) no se consulta a todos lo grupos de interes; c) las opiniones no se recogen de formaq metodologica; d) los resultados se difunden parcialmente; e) algunos resultados se incorporan a los objetivos y metas del plan	La planificación no es completamente particpativa: a) no existe marco legal; b) no se consulta a los grupos de interesy por lo tanto; c) no se recogen opiniones; d) no hay difunción; e) no hay información nueva para incorporan a los objetivos y metas del plan	SI
		Existencia de presupuesto participativo	Participación de la sociedad civil en la programación presupuestaria municipal	Sí/No y % del presupuesto	Se cuenta con un esquema de presupuesto participativo igual o superior al 10% del presupuesto anual.	Se cuenta con un esquema de Presupuesto participativo inferior a 10% del presupuesto anual.	No se cuenta con esquemas de presupuesto participativo.	Si, menor al 10%

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referenca			Resultado
Gestión pública participativa	Rendición pública de cuentas	Sesiones públicas de rendición de cuentas por año	Número de sesiones anuales en las que el municipio rinde cuentas públicamente sobre su gestión	#	Existe un marco institucional y se realiza por lo menos un ejercicio anual de rendicion publica de cuentas del PDM y del presupuesto, que deben estar disponibles en internet .	Existe un marco institucional pero no se aplica regularmente, los ejercicios de rendicion de cuentas son ad hoc y no estan disponibles al publico en internet.	No existe un marco institucional de rendicion de cuentas y no se realizan ejercicios de este tipo .	SI
Gestión pública moderna	"Procesos modernos de gestión pública del presupuesto municipal"	Existencia de un presupuesto plurianual	La ciudad tiene presupuesto plurianual con una planificacion de ingresos y gastos de al menos dos años y se lo utiliza para establecer requisitos de presupuestos futuros para servcios existentes, evaluar los efectos de futuros cambios en las politicas y nuevos programas sobre los recursos y distribuir recursos con restricción fiscal	Sí/No y años	La ciudad cuenta con un presupuesto proyectado para los proximos tres años	La ciudad cuenta con un presupuesto proyectado para los proximos dos años	El presupuesto solo contempla un año	NO
		Existencia de Sistema de Estimulos al personal establecido mediante un sistema de indicadores de desempeño	Existe un Sistema de Estimulos al personal que abarque planes de incentivos y programas de bienestar	Sí/No	Existe un sistema de estímulo, establecido mediante un sistema de indicadores de desempeño	Existe Sistema de Estimulos al personal, e indicadores de desempeño, pero no se encuentran co-relacionados	No exite sitema de estimulos ligado a indicadores de desempeño	Si, Pero no co-relacionado
	"Sistemas modernos de gestión pública del gobierno municipal"	Existencia de sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión de la municipalidad	Existen sistemas electrónicos instalados para hacer seguimiento del cumplimiento de los objetivos y las metas de la municipalidad	Sí electrónico/ Sí manual/ No	Existe un sistema electrónico que mide el progreso y los resultados de la gestión municipal.	Existe un sistema que mide el progreso y los resultados de la gestión municipal pero es manual.	No existe un sistema de rendición de cuentas que mida el progreso ni los resultados de la gestión municipal.	Si, Manual

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referenca			Resultado
Gestión pública moderna	"Sistemas modernos de gestión pública del gobierno municipal"	Existencia de sistemas electrónicos de adquisiciones	**La municipalidad dispone de un sistema electrónico para realizar las adquisiciones y contrataciones**	Sí/ Sí calificado/ No	Existe un sistema electrónico de adquisiciones en línea abierto al público y que, al menos, difunde publicamente las solicitudes de propuestas y los resultados de las licitaciones públicas.	"Existe un sistema electrónico de contratciones pero no difunde los resultados de las licitaciones públicas."	El gobierno municpal no cuenta con un sistema electrónico de contratacines	SI
Transparencia	Transparencia y auditoría de la gestión pública de gobierno	Índice de Transparencia	Puntuación de la municipalidad en un índice de transparencia nacional	#	89.5-100	89.4-60.0	59.0 - 0	47,4%
		Porcentaje de cuentas de la municipalidad que son auditadas	Las cuentas del municipio son auditadas con independencia del grupo de auditoría interna, obteniendo conclusiones sobre el universo respectivo en el desarrollo del control fiscal.	SI/NO	SI	N/A	NO	SI
		Porcentaje de empresas municipales cuyas cuentas son auditadas por terceros	Numerador: empresas municipales cuyas cuentas son auditadas por terceros independientes Denominador: cantidad total de empresas municipales	%	Del 80% al 100% de las empresas municipales es auditado por una organización independiente	Del 80% al 100% de las empresas municipales es auditado, aunque no por una organización privada independiente, o bien entre el 50% y el 80% de las empresas municipales es auditado por una organización independiente	Menos del 50% de las empresas muniicpales es auditada	Del 80% al 100%
Impuestos y autonomía financiera	Ingresos e impuestos municipales	Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	Ingresos propios como porcentaje de ingresos totales	%	>54,75%	23,98% - 54,74%	< 23,97%	23,5%

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referenca			Resultado
Impuestos y autonomía financiera	Ingresos e impuestos municipales	Transferencias totales como porcentaje del ingreso total	Transferencias/ingreso total	%	<45,10%	Entre 45,11% y 75,76%	>75,77%	51%
	Ingresos e ingresos municipales	Transferencias con uso específico asignado como porcentaje del total de transferencias.	Transferencias con uso específico asignado como porcentaje del total de transferencias	%	Este indicador no aplica a la realidad colombiana ya que en los municipios del país más del 95% de las transferencias son de uso específico. No es posible construir el benchmarking para este indicador.			N/D
	Ingresos e impuestos municipales	Ingresos de otras fuentes (donantes externos) como porcentaje del ingreso total	Ingresos por fuente: Otros (donantes externos) / ingresos totales	%	Este indicador no aplica a la realidad colombiana ya que los donantes externos operan directamente sus recursos a nivel territorial sin que éstos sean transferidos a las entidades territoriales, por lo que el peso de los ingresos por otras fuentes como porcentaje del ingreso total es menor al 0,1% en todos los municipios del país. No es posible construir el benchmarking para este indicador.			N/D
Gestión del gasto	Gestión de cobro	Recuperación de costos de empresas municipales de provisión de servicios	Porcentaje del costo de la provisión de servicios públicos que es recuperado a través de tarifas/tasa (agua, aguas residuales, residuos sólidos, electricidad)	%	Igual al 100%	Entre el 75% y el 100%	Menor al 75%	0%

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referenca			Resultado
Impuestos y autonomía financiera	Gestión de cobro	Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados	La relación entre los impuestos recaudados sobre el total de impuestos facturados	%	Entre 85% y 100%	Entre 70% y 85%	Menor a 70%	42,44%
Gestión del gasto	Calidad del gasto público	Indicadores de desempeño y metas para el seguimiento de la ejecución del presupuesto	Existencia de indicadores de desempeño y metas para el seguimiento de la ejecución del presupuesto	Sí/No	Existen indicadores de desempeño y metas con monitoreo periódicos, y los resultados se incorporan al siguiente presupuesto.	Existen indicadores de desempeño y metas, pero sin monitoreos periódicos, o los resultados no se incorporan al siguiente presupuesto.	No existen indicadores de desempeño ni metas para el seguimiento presupuestal.	NO
		Gasto corriente como porcentaje del gasto total	El gasto corriente total durante el año anterior (el numerador) dividido por el gasto total incurrido por la ciudad durante el mismo período expresado como porcentaje	%	< 10,07%	Entre 10,08% y 17,08%	>17,09%	9,25%
		Gasto de capital como porcentaje del gasto total	Porcentaje de capital en el presupuesto total	%	>23.70%	Entre 23.69% y 18.60%	<18.60%	46,93%
		Tasa de crecimiento anual del gasto corriente	Tasa promedio de crecimiento anual de los gasto de operativos del los ultimos cinco años	% anual	Que la tasas de crecimiento promedio los últimos cinco años del gasto de funcionamiento < 1.38%	Que la tasas de crecimiento promedio últimos cinco años del gasto de funcionamiento es entre 1.39% y 8.4%	Que la tasas de crecimiento promedio últimos cinco años del gasto de funcionamiento > 8.5%	18,7%
		Alineación del presupuesto con el plan	Porcentaje del presupuesto alineado con los objetivos del plan de desarrollo con indicadores de resultados	%	El presupuesto está estructurado por programas con indicadores de resultados consistentes con el PDM y con el MFMP.	En el presupuesto existen algunos programas pero sin indicadores y metas y/o parcialmente vinculados al PDM.	En el presupuesto no existen programas de gasto con indicadores de resultados que coincidan con el Plan de Desarrollo Municipal.	SI

Tema	Subtema	Indicador	Descripción	Un. Medida	Valores de referenca			Resultado
Deuda	Pasivos contingentes	Pasivos contingentes como porcentaje de los ingresos propios	Total de pasivos contingentes exigibles a los próximos cinco años como porcentaje de los ingresos corrientes de libre destinacion en el mismo período	%	<30%	30-70%	>70%	299,35%
	Sostenibilidad de la deuda municipal	Crecimiento anual del servicio de la deuda	El coeficiente del servicio de la deuda es el coeficiente de los gastos de servicio de deuda como porcentaje de los ingresos propios de una municipalidad	%	< 10%	10% - 20%	> 20%	0%
			Tasa de crecimiento anual promedio de los últimos 3 años de de la deuda	%	La tasa de crecimiento real anual es negativa	La tasa de crecimiento real anual se encuentra entre el 0% y el 2%	La tasa de crecimiento real anual es superior al 2%	-0,68%

12
BIBLIOGRAFÍA

FOTO: Aldo Dalmazzo

AECOM. (2015). Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta Entrgable No. 1 Modelación del Ordenamiento Territorial Actual Basado en Herramientas Tecnólogicas Especializadas.

AECOM. (2015). Modelación del ordenamiento territorial actual basado en herramientas tecnológicasd especializadas.

AECOM. (Enero de 2015). Sistema de Indicadores para Santa Marta.

Alcaldía de Santa Marta. (2015). Alcaldía de Santa Marta. Obtenido de Rendición de Cuentas: www.santamarta.gov.co/ Alcaldía de Santa Marta, G. U.-H. (2012-2015). Expediente Distrital Santa Marta.

Alcaldía de Santa Marta, ONU-Hábitat. (2013). Plan Maestro Santa Marta 500 años. Santa Marta.

Alcaldía Mayor de Santa Marta, F. P.-S.-H. (2012-2015). Expediente para la Revisión Ordinaria del POT-Componente Urbano.

Alcaldía, S. (2012). Plan de Desarrollo 2012-2015, Eje Transversal Red Equidad: Equidad para todos! Primero los Niños y las Niñas. Santa Marta.

ANDI. (Febrero de 2015). Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura. Información del Sector Boletín 02-202.

Asociados, I. y. (2006). Plan Integral de Tránsito y Transporte para el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta Fase 1. . Tránsito, Movilidad y Equipamientos Carga y Turismo. Atlas, E. J. (2014). Puerto Petaca, Bahía de Taganga Colombia. Obtenido de https://ejatlas.org/conflict/puerto-petaca-bahia-de-taganga-colombia.

Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). Tras la Perla de América. Diagnóstico inicial e inventario de estudios y análisis. BID. (2013). Urban Dash Board.

BID. (2015). Desarrollo de la conectividad internacional del Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta. Banco Interamericano de Desarrollo.

BID, D. (2012). Sistema de Ciudades. Banco Mundial, DNP. BONUS. (2015). Informe 4 .

BONUS. (2016). Estructuración Técnica, Legal y Financiera del SETP de Santa Marta.

BONUS. (2016). Estructuración Técnica, Legal y FInanciera del SETP de Santa Marta.

Censo General 2005. (2008). Ficha Metodológica Déficit de Vivienda. Bogotá: DANE.

Civil, A. (2007). Plan Maestro Aerpuerto Simón Bolívar- Santa Marta.

Civil, A. (s.f.). Plan Maestro Aerpuerto Simón Bolívar- Santa Marta.

Concesión FENOCO S.A., A. (Junio de 2015). Propuesta Proyecto Tren Turístico de Pasajeros. Corredor Férreo Chiriguaná Santa Marta.

Contraloría Distrital de Santa Marta. (2015). Informe de Rendición de Cuentas. Santa Marta.

Corporación Transparencia por Colombia. (2015). Indice de Transparencia de las Entidades Públicas. Obtenido de Indice de Transparencia de las Entidades Públicas: www.indicedetranparencia.org.co

Corporación Transparencia por Colombia. (2015). Indice de Transparencia de las Entidades Territoriales. Obtenido de www.indicedetransparencia.org

Correa, M. V. (30 de Noviembre de 2013). El Colombiano. págs. http://www.elcolombiano.com/comunidades_frenan_tren_de_fenoco-AAEC_272165.

DANE. (2005).

DANE. (2005). Boletín Nacional.

DANE. (2010). Boletín Santa Marta.

DANE, B. N. (2005).

DANE, B. S. (2010).

Decreto No. 15 1504 de 1998. (1998). Reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamientos territorial. Colombia.

Departamento Nacional de Planeación. (2015). Departamento Nacional de Planeación. Obtenido de Informe de Desempeño Integral de los Municipios: www.dnp.gov.co

Departamento Nacional de Planeación. (2015). Departamento Nacional de Planeación. Obtenido de Informe de Desempeño Fiscal de los Municipios: www.dnp.gov.co

Distrito de Santa Marta. (2015). Marco Fiscal de Mediano Plazo 2016-2025.

DNP. (2009). Conpes 3548. ISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL DISTRITO TURÍSTICO CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA.

DNP. (2011). Visión magdalena 2032: Un mundo de oportunidades. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.

DNP. (21 de octubre de 2014). CONPES 3819. POLÍTICA NACIONAL PARA CONSOLIDAR EL SISTEMA DE CIUDADES EN COLOMBIA. Bogotá.

FALS BORDA, O. (1981). HISTORIA DOBLE DE LA COSTA. BOGOTÁ: Carlos Valencia Edidores.

FINDETER. (2014). Diamante caribe y Santanderes. Bogotá: Ppanamericana.

FINDETER. (2014). Diamante Caribe y Santanderes. El Territorio: Punto de partida para un nuevo desarrollo. Bogotá: Panamericana.

FINDETER. (octubre de 2014). Diamante Caribe y Santanderes. Las ciudades de los departamentos del Diamante.

FINDETER. (2014). Diamante Caribe y Santanderes. Identificación y Caracterización Inicial de los Proyectos Estratégicos.

FINDETER. (2014). Proyecto Ciudad-Territorio. Santa Marta, Magdalena. Identificación y caracterización inicial de los proyectos estratégicos.

FitchRatings. (2016). Calificación de Capacidad de Pago Distrito de Santamarta.

FitchRatings. (2016). FitchRatings. Obtenido de Reporte de Capacidad de Pago del Distrito de Santa Marta: www.fitchratings.com.co

Forenses, M. L. (2014). Forensis.

Fundación Metrópoli. (2014). Diamante caribe y Santanderes. Toma 1. Bogotá: Ppanamericana.

Fundación Pro Sierra Nevada de Santa Marta. (s.f.). www.prosierra.org. Recuperado el 19 de enero de enero de 2016, de http://www.prosierra.org/la-sierra-nevada-de-santa-marta/geografia.

González, L. E. (2013). Retos de los puertos de Santa Marta con los TLC. Trabajo de grado. Facultad de Administración Universidad del Rosario.

Guerra, J. L. (2011). Redes de Cooperación como alternativa hacia una nueva regionalización. Propuesta para discusión, Caso Costa Caribe Colombiana Continental. Bogotá, Colombia.

ICANH. (2009). Parque arqueológico Teyuna - Ciudad perdida, Guía para visitantes. Bogotá: Rocca S.A.

IDEAM PNUD. (2015). Nuevos escenarios de cambio climático para Colombia 2011-2100. Unatintamedios.

Idom. (2016). Informe Inicial: Estudios Base: Riesgos Naturales y Crecimiento Urbano para el municipio de Santa Marta, Colombia. Santa Marta.

INSTITUTO HUMBOLDT. (2015). Colombia Anfibia (Vol. 2). (Ú. JARAMILLO VILLA, J. CORTES-DUQUE, & C. FLÓREZ-AYALA, Edits.) Bogotá: Editorial Alexander Von Humbldt.

Ipsos Napoleón Franco. (2015). Encuesta Santa Marta Sostenible. Santa Marta.

Legalización de Barrios. (26 de 01 de 2016). Obtenido de Alcaldía de Santa Marta: http://www.santamarta.gov.co/portal/index.php/alcaldia/programas-y-proyectos/legalizacion-de-barrios.html

Legiscomex. (2015). El puerto de Santa Marta se convirtió en el terminal marítimo más importante de Colombia . Obtenido de http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/S/santamarta-terminal-maritimo-importante-colombia-actualizacion/santamarta-terminal-

Logística, R. d. (2012). Buenaventura, Santa Marta y Barranquilla, los puertos claves del comercio exterior. Revista de Logística.

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2013). https://www.minambiente.gov.co/images/Atencion_y_particpacion_al_ciudadano/Consulta_Publica/Politica-de-gestion-integral-del-suelo.pdf. Recuperado el 27 de enero de 2016, de https://www.minambiente.gov.co/images/Atencion_y_particpacion_al_ciudadano/Consulta_Publica/Politica-de-gestion-integral-del-suelo.pdf

Ministerio de Hacienda y Crédito Público - Dirección General de Apoyo Fiscal. (2015). Municipio de Villavicencio (Meta) Diciembre de 2014. Bogotá.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público - FONPET. (16 de 10 de 2015). saldo Pasivos Pensionales Territoriales. Obtenido de http://www.minhacienda.gov.co/FONPET_PUBLIC/FONPET_SCH.consultasaldospasivos

Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2015). Dirección de Apoyo Fiscal. Obtenido de Informe de Viablidad Fiscal del Distrito de Santa Marta, vigencia 2014: www.minhacienda.gov.co

Movilidad Sostenible. (2011). Informe Final Estudio de Demanda de Transporte .

Newman, D. (2003). Companion to Political Geography. (J. Agnew, & e. Katharyne Mitchell and Gerard Toal, Edits.) Oxford: Blackwell.

Observatorio del Caribe Colombiano. (2000). Poblamiento y ciudades del Caribe colombiano. Bogotá: Gente Nueva Ltda.
ONU-Hábitat, Fundación Pro-Sierra Nevada de de Santa Marta, Alcaldía de Santa Marta. (2015). Expediente para la Revisión Ordinaria del POT-Componente Urbano. Santa Marta.
ONU-Hábitat, Fundación Pro-Sierra Nevada de Santa Marta, Alcaldía de Santa Marta. (2015). Memoria Justificada del Plan de ORdenamiento Territorial. Santa Marta.

Ospino Valiente, Á. (2002). El drama urbano de Santa Marta durante la dominación española. El Malpensante.

Parques Nacionales Naturales de Colombia. (2014). Documento sítesis de articulación del Plan de Manejo del Parque Nacional Natural Tayrona con el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Santa Marta . Santa Marta.

Parques Nacionales Naturales de Colombia. (2014). Documento sítesis de articulación del Plan de Manejo del Parque Nacional Natural Sierra Nevada de Santa Marta con el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito de Santa Marta. Santa Marta.

(s.f.). Plan de Desarrollo 2010-2015, Eje Transversal Red Equidad: Equidad para todos! Primero los Niños y las Niñas. Santa Marta.

PNUD. (2015). Análisis Técnico de condiciones institucionales y organizacionales del Distrito de Santa Marta Para la Implementación de Un Modelo de Gestión Territorial Descentralizado. Documento técnico elaborado en desarrollo del Convenio suscrito entre el PNUD y la A.

Procuraduría Genral de la Nación. (2015). Procuraduria General de la Nacion. Obtenido de Indice de Gobierno Abierto: www.procuraduria.gov.co

Ralf Strewe, G. L.-P.-S.-D. (2009). DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL CORREDOR DE CONSERVACIÓN RÍO TORIBIO, SIERRA NEVADA DE SANTA MARTA, COLOMBIA. Intropica, 67-78.

Rojas, J. S. (04 de 05 de 2015). Qué es la Economía Naranja. Recuperado el 16 de 06 de 2016, de www.portafolio.co: http://www.portafolio.co/economia/finanzas/economia-naranja-36832

Seijas, A. (05 de 09 de 2015). ¿Ciudades 24 horas? 5 razones para promover la economía nocturna. Recuperado el 16 de 06 de 2016, de BID, Iniciativa Ciudades Emergentes y Competitivas: http://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2014/09/05/economia-nocturna/

Semana, R. (2005). Cabeza de la PLAYA. Semana, http://www.semana.com/especiales/articulo/julio-29-1525-brcabeza-playa/65761-3.

Serje, M. (2008 Julio-Diciembre). La invención de la Sierra Nevada. antípoda(7), 197-229.

Serje, M. (2008 Julio-Diciembre). La invención de la Sierra Nevada. Antípoda(7), 197-229.

SETP Santa Marta. (2015). Informe de Gestión Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta. Santa Marta.

Simón Hosie Architecto. (2016). Proyecto “Pescaito” Caracterización socio cultural y diseño conceptual. Bogotá: Simón Hosie Arquitecto.

Smith, C. (2016-2013). Plan Integral de Seguridad Vial 2013-2016.

Sostenible, F. M. (2011). Informe Final Estudio Demanda de Transporte.

Sostenible, M. (Octubre de 2011). ASISTENCIA TÉCNICA AL TRANSPORTE URBANO SAMARIO.

Transporte, M. d. (2008). CONPES 3548 Transporte Santa Marta. Bogotá.

Transporte, M. d. (2012). Plan Estratégico Intermodal de Infraestructira de Transporte (PEIIT) Informe 2.

Transporte, M. d. (2012). Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura del Transporte (PEIIT) Informe 1.

Transporte, S. P. (2014). Boletín Anual. Tráfico portuario por zonas portuarias.

Transporte, U. d. (2012-2015). Informe de Gestión.

UNIANDES. (2014). Estudio Para el Fortalecimiento de la Infraestructura Sanitaria de Santa Marta para los Requerimientos Proyectados en los Próximos 50 Años. Bogotá.
Unidad de Tránsito y Transporte. (2012-2015). Informe de Gestión.

Unidad de Tránsito y Transporte de Santa Marta. (2015). Informe de Gestión 2012-2015.

Vial, R. d. (12 de 2015). Ruta del Sol Concesión Vial. Obtenido de http://rutadelsol.com.co/

Viloria de la Hoz, J. (2008). Santa Marta, ciudad tairona, colonial y republicana. Credencial historia.

YEPES, CARBONÓ, & PINTO. (2015). Orquídeas del río Gaira, Sierra Nevada de Santa Marta, Colombia. Revista de la Academia Colombiana de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales (ACCEFYN), 475-480.